

40

Metrostav 1971—2011

Ptáme se: Františka Pelešky,
vedoucího střediska divize 5 str. 2

Úspěšná rekonstrukce historického zámku str. 2

Výzkum při výstavbě složitých konstrukcí str. 2

KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

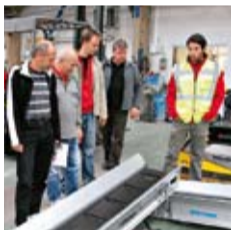
Metrostav v TOP 500 opět úspěš

V letošním žebříčku TOP 500 největších firem regionu střední a východní Evropy, který společnost Deloitte sestavuje podle loňských tržeb, se Metrostav umístil na 146. místě. V oblasti stavebnictví je první před polským Budimexem a českou firmou Eurovia CS.



Stavba roku 2011

Mezi 15 finalistů nejprestižnější české soutěže z oboru stavebnictví se nominovaly i čtyři stavby, na kterých se podílel Metrostav. Je to Nová budova ČVUT v Praze-Dejvicích, kterou ve sdružení jako lídr stavěla divize 1, a potom malá vodní elektrárna s rybím přechodem v Berouně, jejíž stavbu řídila divize 6. Mezi nejlepší stavby loňského roku postoupila i jihozápadní část Pražského okruhu a Univerzitní kampus Masarykovy univerzity v Brně (foto), na kterých pracovaly divize 4 a divize 1.



DOD u divize 11

Na dva dny – 20. a 21. září – otevřela divize 11 svůj areál v Horních Počernicích, aby spolupracovníkům a kolegům představila nabídku svých středisek a strojů. Dny otevřených dveří doprovodila

předváděcími akcemi a zpestřila soutěžemi zručnosti. Více se dozvíte ve fotoreportáži v příštím čísle novin.

Změna v regionálním zastoupení

Novým oblastním ředitelem divize 6 Metrostavu pro Kraj Vysočina se sídlem v Jihlavě se stal Ing. Luboš Dalecký. Divize 6 má ještě regionální zastoupení v Jihočeském kraji a na Slovensku v Bratislavě.

Den otevřených dveří

Přijďte si 15. října prohlédnout stavbu městského tunelového komplexu Blanka.

Vstup bude umožněn od 9 do 15 hodin rampou tunelů u letenské ulice U Vorlíků. Bezbariérová trasa, dlouhá asi 2,5 km, povede k ulici Myslbekova a zpět, východ bude rampou do ulice Svatovítská. Doporučujeme sportovní oblečení a obuv, pro vozíčkáře je vhodný doprovod.

S logem Metrostavu na dresu

Sokolovská běžkyně Ivana Sekerová, kterou podporuje divize 9, se 25. září stala mistryní ČR v silničním běhu, když obhájila loňské prvenství v tradičním běžeckém závodě na 10 kilometrů Běchovice–Praha.

Nový standard terénních užitkových aut

Od začátku října se na našich stavbách začnou objevovat auta Volkswagen Amarok, která se nově stala standardem pro Metrostav v kategorii dvoumístných terénních užitkových vozidel. První začne jezdit u divize 4 na stavbě dálnice D3 a druhé bude využívat provoz výroby a montáže ocelových konstrukcí divize 3. Během příštích dvou let by se jejich počet měl navýšit, protože by měla postupně nahrazovat dnes užívané Nissan Double Cab a Iveco Massif. Volkswagen Amarok představuje ve své kategorii nejlepší evropský vůz. Nabízí komfort srovnatelný s osobními auty, má nižší spotřebu a jako do jediného vozu této kategorie se do něj vejdou dvě europalety naráz.

METROSTAV

METROSTAV A.S. ČLEN DDM GROUP

Adéla dorazila na Petřiny



První prorážka tunelovacího stroje Adéla (vlevo) na trase metra V.A se za velkého zájmu uskutečnila 19. září v prostoru budoucí stanice Petřiny. Příležitost vyfotografovat se před oběma zeminovými štíty využili všichni přítomní pracovníci divizí 8 a 5, kteří ve sdružení ražby pomocí TBM provádějí. Společnost jim dělal generální ředitel Metrostavu Ing. Pavel Pilát (nahore uprostřed) i zástupce firmy Herrenknecht, který s osádkou Adély do stanice dorazil. Tonda, osazený novými řezacími dlaty, se už chystá na další cestu.

Poslední ražby v tunelech Blanka skončily

Pražský primátor doc. MUDr. Bohuslav Svoboda, jeho první náměstek Ing. Karel Březina a generální ředitel Metrostavu Ing. Pavel Pilát se 5. září chopili lopat (foto) a pomohli naložit poslední kubík vyražené zeminy z tunelů Blanka do starého důlního vozíku. Symbolicky tak uzavřeli nejnáročnější část stavby nejdelšího tunelového komplexu v České republice.

„Dnešní den je významným předělem stavby,“ řekl Ing. Pilát. „Ukončili jsme totiž ražby a můžeme se plně věnovat budování definitivních obezdívek v tunelech a v průběhu jednoho roku dodělat veškerou stavební přípravu pro montáž technologií. Chtěl bych poděkovat všem razičům, kteří se na tomto gigantickém díle podíleli, a za spolupráci také investorovi, projektantům a všem pracovníkům dotčených organizací.“

Ing. Březina konstatoval, že ukončení ražeb významně ovlivní nejen podzemí, ale i život lidí na povrchu. I když se ještě musí dotěžit některé stavební jámy, snížení počtu vozů odvázejících horninu se projeví v omezení hluku a prašnosti v širokém okolí.

Pražský primátor připomněl význam tunelu pro Prahu i pro ochranu jejího historického centra a řekl: „Těší mě, že tunelářské práce skončily. Pro každého investora totiž představují velmi dobrodružnou událost, při níž se nedá

spoléhat na to, že všechno poběží podle plánů, jak bylo narysováno. Jsem přesvědčen, že za deset let si nikdo nevzpomene na to, že jsme měli s ražbou tunelů problémy, ale všichni si všimnou jen toho, že pražská doprava začala fungovat jako v jiných velkoměstech.“

„Máme za sebou pořádný kus odvedené práce,“ pochválil raziče divize 5 vedoucí projektu ražeb Ing. Miroslav Padevět z divize 2 Metrostavu, která celou stavbu řídí, a doplnil: „V severní tunelové trubě tunelů v úseku Brusnice už máme dokončené izolace a betonáž spodní klenby, definitivní obezdívka horní klenby je hotová zhruba ze dvou třetin. Bednicí forma vyjede ze severní tunelové trouby už na přelomu října a listopadu a začneme ji přesunovat do jižní trouby, kde jsme nedávno zahájili izolace spodní klenby. Po dokončení definitivního ostění začneme dělat vestavěné konstrukce, provádět nátěry, obklady a připravovat se na předání díla technologům. To bude probíhat postupně po předem určených úsecích. Letos už prvního prosince předáme jako první 750m dlouhý úsek tunelu z Trojí směrem na Letnou.“

„Domníváme se, že se nám termín dokončení tunelového komplexu podaří fixovat nejlépe na konec roku 2013, hůře na začátek roku 2014,“ uzavřel odvoz posledního kubíku z ražeb Blanky pražský primátor.



K vytěžení posledního kubíku zeminy z ražených částí Blanky došlo v jižní tunelové trubě pár metrů za první propojkou tubusů ve směru od portálu na Prašném mostě k Myslbekově. Důlní vozík tu však stál jen symbolicky, Metrostav jej používá pouze při výstavbě tunelů s malými profily – třeba v roce 2005 k ražbě průzkumné štoly, jež předcházela stavbě Blanky. Na ni samotnou už nasadil výkonnější stroje, vždyť pro odvezení vytěžené horniny z 1 m délky jejího běžného profilu by takových vozíků bylo zapotřebí na dvě stě.

30. září 2011 / 17 / XXIII

Náročný finiš na stavbě obchodního centra Kaufland str. 3

Hasiči v Modřanech dostanou novou stanici str. 3

Město, které po 700 letech získává náměstí str. 3

Kolínská nemocnice

Od června do 8. září, kdy v Oblastní nemocnici Kolín proběhlo slavnostní zahájení stavby pavilonu D, dokázal tým Ing. Jana Krajdlá z divize 3 vybourat všechny konstrukce, které provedení zakázky překážely. Střeškový hejtman MUDr. David Rath, generální ředitel Metrostavu Ing. Pavel Pilát (foto vlevo) i další hosté také zaznamenali, že díky betonářům z divize 6 vyrostly nosné prvky novostavby až do 2. nadzemního podlaží.

Pavilon D, označovaný jako pavilon dětských oborů, uzavře hlavní budovu kolínské nemocnice do monobloku. V jeho šesti podlažích budou tři lůžkové jednotky pro celkem 66 pacientů, pediatrické vyšetřovny, dětská chirurgie a oddělení JIP. Součástí stavby je i její propojení s pavilonem gynekologie a přestavba jeho přilehlé části, rekonstrukce dvorní fasády budovy stávajícího dětského oddělení a významné vylepšení energocentra.

„Jediné, co zdejší práci odlišuje od řady staveb, které jsme už úspěšně dokončili, je nutnost přizpůsobovat režim prací nepřetržitému zdravotnickému provozu,“ konstatoval Ing. Krajdl. Ředitel nemocnice MUDr. Petr Chudomel dosavadní spolupráci se stavbaři pochválil a Ing. Pilát vyjádřil přesvědčení, že Metrostav i v Kolíně jistě odvede dobrou práci, protože má s rekonstrukcemi a dostavbami zdravotnických zařízení bohaté zkušenosti.



Novinky Na Vackově

V alfarezidenci – první etapě budovaného Rezidenčního parku Na Vackově – si zájemci o bydlení mohou už od června prohlédnout vzorový byt, vybavenou klubovnu a zahradnický upravený obytný dvůr. Ve spolupráci se společností Hyposervis a vybranými bankami navíc makléři Metrostavu Development od poloviny září všem klientům nabízejí jako novinku i hypotéku s nejnižší dosažitelnou úrokovou sazbou na trhu.

Na jedenácti čtyřpodlažních bytových domech, jejichž stavbu řídí tým Ing. Martina Jiroty z divize 9, je už dnes téměř z 90 % dokončena reprezentační uliční fasáda s povrchem z keramických pásků (foto č. 1). Dřevem obložený plášť směřující do obytných dvorů (foto č. 2) už stavaři dokončili úplně. Každý, kdo do alfarezidence zavítá, se tak může už dnes na vlastní oči přesvědčit o tom, jak se developerům podařilo zhmotnit koncept autorů z ateliéru Jiran Kohout architekti, který obyvatelům k dostatku soukromí nabízel navíc i možnost setkávání v uzavřených obytných dvorech čili hnízdech (foto č. 3).



Součástí prohlídkových dnů, které se konají každý čtvrtek od 14 do 18 hodin a každou první sobotu v měsíci od 10 do 14 hodin, je i předvedení vzorového bytu (foto č. 4 a 5), jehož vybavení navrhla společnost EXX. Na první pohled je z něj patrné, že projekt je vhodný nejen pro rodiny s dětmi. Metrostav Development hypotéka, kterou developeri nabízejí, přináší klientům úspory v řádu několika desítek tisíc korun a představuje unikátní kombinaci ceny, servisu a podmínek smlouvy. Více se dozvíte na webových stránkách www.alfarezidence.cz.



Úspěšná rekonstrukce historického zámku

V rámci slovenského Dubnického folklorního festivalu odevzdal 26. srpna výrobně-technický ředitel Metrostavu SK Ing. Richard Müller starostovi Dubnice nad Váhem Ing. Jozefu Gašparíkovi symbolický klíč od nově zrenovovaných prostor národní kulturní památky.

Jednalo se o první část rekonstrukce, kterou v rámci obnovy raně barokního zámku hraběte Illésházyho začalo město realizovat za podpory strukturálních fondů EU. Práce probíhaly na ploše téměř 3500 m² v křídlech A a B a stály více než dva miliony eur. „Na značně zchátralém objektu, který už v minulosti prošel několika ne zrovna vydařenými stavebními úpravami, se zub času projevil velmi výrazně. Museli jsme zpevnit kamenné základové pasy a původní hlínu pod nimi nahradit podkladním betonem. Staré cihlové zdivo, částečně prokládané tufovými kameny, jsme vyměnili za porobetonové tvárnice,“ vzpomíná na začátky rekonstrukce vedoucí projektového týmu Lubomír Čaniga. Součástí zakázky byla i kompletní obnova měděné střechy a věže. Cihlové i kamenné klenbové stropy stavbaři vyztužili ocelovým skladebným systémem, zdevastované nebo chybějící části nahradili válcovanými ocelovými nosníky s trapézovými plechy. Renovací následně prošly nejen exteriérové a interiérové omítky, ale i pískovcové a keramické dlažby. Okna a dveře dostaly staronovou podobu podle přesných požadavků památkářů. Poškozené schody nahradilo nové ocelovo-betonové schodiště s dřevěnou povrchovou úpravou.

Výzkum při výstavbě složitých konstrukcí

Seriál článků o podpoře vědy v Metrostavu končí textem o výzkumu při výstavbě složitých konstrukcí.

Při řešení složitých staveb často vzniká potřeba rychle vyřešit problém výzkumného charakteru, který není možné přiřadit k některému z běžících programů nebo žádat o výzkumný projekt u některé z agentur, které výzkum podporují. Pak je třeba rychle definovat problém a najít jeho řešení s využitím vlastních zdrojů. Jedná se často o výzkum menšího rozsahu, který však mnohdy bývá zásadní pro rozhodnutí o způsobu pokračování stavby.

Jako první příklad takového výzkumu můžeme uvést vysouvané tunely metra pod Vltavou. Jejich vodotěsnost musela být zajištěna pouze těsností betonové konstrukce. Pro posouzení možnosti vzniku trhlin od objemových změn betonové konstrukce byla provedena řada numerických analýz a na jejich základě byl stanoven postup betonáže tunelových segmentů, včetně návrhu zařízení pro ohřev betonu, které snížilo teplotní gradienty na jejich styku. Pro pracovní spáry byl využit klasický způsob těsnění pomocí těsnících pásů, ale pro koncové dilatační spáry bylo vyvinuto a vyrobeno zcela zvláštní dilatační zařízení kombinující gumový pás a hliníkový plechový profil. I po sedmi letech provozu jsou dnes tunely zcela suché.

V minulém čísle jsem zmínil chlazení betonu na obloku mostu u Oparna. Chladičí zařízení bylo vyvinuto na stavbě ve spolupráci s pracovníky VUT Brno, jeho optimalizaci jsme následně řešili ve spolupráci s Fakultou stavební ČVUT v Praze. Návrh komplikovala řada neznámých, např. množství tepla k odvedení, teplota a průtok chladicí vody, velikost a rozmístění trubíc, velikost nádrže na chladicí médium. Projektový tým Metrostavu nakonec vyrobil zařízení, které bylo relativně jednoduché, umožňovalo variantní řízení a spolehlivě fungovalo.

Trojský most patří k nejsložitějším mostním stavbám realizovaným v Metrostavu. V době výstavby je vyztužen pomocnou příhradovou konstrukcí, která se bude po do-

V třípodlažním částečně podsklepeném objektu (foto č. 1), v němž dnes sídlí Dubnické muzeum, byly vedle vstupních místností během plánovaných 11 měsíců práce opraveny i expozice, obrazárna (foto č. 2), promítací sál a depozitář. Nevýstavní prostory v nejvyšším podlaží byly přizpůsobeny potřebám administrativy městského úřadu. Zároveň byla opravena kanalizace a vnitřní vodovod i modernizována elektroinstalace a plynové topení.

Po zahajovací prohlídce nových muzejních prostor její účastníci konstatovali: „Všechny různé práce zde vyžadovaly jedno společné – profesionální a trpělivý přístup ze strany stavbařů, kteří udělali maximum pro to, aby zachovali krásu původního historického díla z roku 1637.“

Zdroj Metrostav SK



končené obloku a závěsů demontovat. Problematika demontáže byla velmi diskutována a nakonec bylo po řadě výpočtů přistoupeno k experimentálnímu ověření. Jeho výsledek pomohl nalézt optimální způsob demontáže, aby došlo k bezpečnému uvolnění reziduální napjatosti.

I výsuv trojského mostu byl neobvyklý, protože byla jinak navržena výsuvná ložiska. Místo klasického uspořádání, kde se teflonové desky vkládají mezi konstrukci a ložisko opatřené nerezovým plechem, se konstrukce vysouvala přímo po pevných teflonových deskách. Zjednodušilo to práci a zmenšilo počet potřebných pracovníků. Nové upořádání však bylo potřeba ověřit, a proto byl připraven experimentální výzkum k odzkoušení různých materiálů vhodných pro přímý výsuv ocelové konstrukce.

Uvedené příklady ukazují, že je nutné neustále hledat nové cesty proto, aby bylo možné stavět bezpečně a ekonomicky a vyhnout se nepřijemným překvapením. Metrostav je firma, která nové technologie podporuje, a to jí umožňuje používat netradiční a pokrokové metody výstavby. Je jen na jednotlivých realizačních týmech, jak takové možnosti využijí.

prof. Ing. Jan L. Vítek, CSc.



Měření koeficientu tření pro různé materiály uvažované pro výsuv trojského mostu v dílně firmy MTEK

P T Á M E S E

Františka Pelešky, vedoucího střediska divize 5



Za pár dní uplyne 42 let od doby, kdy strojař František Peleška nastoupil do Vodních staveb. Protože začínal jako údržbář na stavbě metra, stal se za dva roky zaměstnancem Metrostavu, kterému zůstal věrný po celý profesní život. Byl strojmistrem stavby i mechanizatorem divize, pomáhal navrhovat razicí štít RŠF-1 s otevřeným čelem a s výložníkovou frézou, jenžrazil metro mezi Florencí a Invalidovnou. Dnes v divizi 5 řídí středisko dílenské výroby pro podzemní stavby.

Vaše středisko vzniklo před zhruba 20 lety proto, aby vyrábělo výztuž pro ostění tunelů ražených pomocí NRTM. Co je náplní jeho práce v současnosti?

Stále převládá výroba příhradových výztuží pro primární i sekundární ostění tunelů, teď konkrétně zásobujeme Blanku, metro a Radejčín. Kromě toho vyrábíme plošiny pro dokončovací práce v tunelech metra V.A, které jsou ražené pomocí NRTM. Mimo betonářské formy, kterou jsme dělali jen jednou, běžně vyrábíme kalibrační, izolační, armovací i finišovací plošiny do jakéhokoliv tunelového profilu. Dodáváme i pojízdné bedněné na výrobu hloubených částí tunelů, vezli jsme je i na Island. Dokážeme rychle navrhout a vyrobit vlastně jakoukoliv ocelovou konstrukci s výjimkou těch těžších či běžné armatury. Ty přenecháváme výrobním našim divizím 3 a 6.

Středisko se vám podařilo udržet i přes období, kdy bylo málo práce. Jak jste toho dosáhli?

Naučili jsme se pracovat co nejúsporněji a náklady jsme omezili na minimum. Celé středisko se zhruba 60 pracovníky, převážně zámečnickými a svářeči, třeba řídí jen tři technici. Ocel i trojrozměrné ohýbáme pomocí jednodušových strojů, které jsme si sami navrhli a vyrobili – tím jsme hodně ušetřili na pronajmaném technickém vybavení. Museli jsme se tehdy také naučit pečlivě poptávat materiál a subdodavatele, přijímali jsme i velmi malé zakázky.

Jste držitelem řady zlepšovacích návrhů, užitečných vzorů a patentů. Jak se vám to podařilo?

Celý život jsem se pozorně díval pod ruce dělníkům i technikům a zajímal mě jejich názor na řešení problémů. Těch nebylo málo, při prvních montážích razicích štítů a dalších zařízeních v podzemí jsme si museli poradit třeba s primitivní mechanizací. Snažil jsem se také řídit jen tu práci, kterou jsem sám uměl udělat. Myslím, že se mi tento přístup vyplatil, v dílně i na stavbách se vždy dají navrhnout optimalizace, které zvýší produktivitu. Nápadité myšlení obecně bylo dřív silnou stránkou Metrostavu. Kreativita lidí se ale v poslední době vytrácí a je nahrazována drobnými manuály. Vloni třeba nebyly u firmy podány jiné zlepšovací návrhy než naše. My máme z loňska patentované například posuvné bedněné dna tunelů a plošinu na jeho izolaci, letos již Úřad průmyslového vlastnictví zapsal užitečný vzor na novou měřicí lať, kterou jsme navrhli ve spolupráci s technickými pracovníky centrály.

Co dalšího podle vás komplikuje současné stavby?

Snad málo času na předvýrobní přípravu v době, kdy se vytváří projekt. Dostávám totiž výkresy, u nichž při kontrole nacházím chyby. Objevují se například u krytí výztuže v ostění tunelů. Projektanti zapomínají, že armovací sítě, které se pokládají na příhradové rámy, se musí překrývat. A najde se i místo, kde se překrývající sítě na sebe skládají i třikrát. Pak už ovšem nestačí, aby při průměru drátu sítě 6 mm měřila navržená krycí betonová vrstva 60 mm, protože 2 x 6 x 3 = 36 a zbývající krytí 24 mm je nedostatečné. Také pracovníci, kteří přicházejí obsluhovat strojní vybavení, bývali dříve zkušenější o praxi z vojenské základní služby, jejich absence se dnes těžko nahrazuje.

Z vysoké školy jste musel z rodinných důvodů odejít a zůstal jste věrný jedině firmě. Nelitujete?

Rozhodně ne. Kromě toho, že mě moje práce baví, Metrostav mi poskytl i příležitost setkat se se spoustou zajímavých lidí. Před sametovou revolucí totiž zaměstnával i ty, kdo z politických důvodů jinde práci nedostali. Seznámil jsem se tak se spoustou osobností, které měly stejný pohled na svět jako já, a i za to jsem rád.

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Náročný finiš na stavbě prodejny Kaufland

Od začátku září mohou obyvatelé pražských Modřan a okolí nakupovat ve zbrusu novém obchodním domě Kaufland (foto č. 1), který pro ně za dvanáct měsíců postavil tým Ing. Davida Štochla z divize 6.

Nová prodejna (foto č. 2) vyrostla na parkovišti na křižovatce ulic Lhotecká a Československého exilu. Nákupní centrum s půdorysem 112 x 48 m a se dvěma podzemními a jedním nadzemním podlažím má celkovou rozlohu přibližně 5300 m² a je sedmou prodejnou tohoto řetězce v Praze. I tu největší – na Vypichu – vybuďovala divize 6.

Nejnáročnější nebyla podle Ing. Štochla vlastní stavba, ale realizace nejrůznějších změn, které přicházely ještě čtrnáct dní před otevřením. Tu poslední na doplnění osvětlení se stavbaři dozvěděli dokonce až večer před otevřením. K větším úpravám projektu docházelo už v průběhu stavby a měly negativní vliv na postup prací. „Mimo jiné se zcela změnilo dopravní řešení okolí obchodního domu (foto č. 3), kdy jsme místo jedné velké a jedné malé křižovatky realizovali dvě malé a následně upravovali stávající kruhový objezd,“ vzpomíná Ing. Štochl a dodává: „Harmonogram stavby přitom paradoxně ovlivnila především lhůta projednávání této změny, která trvala skoro stejně dlouho jako celá stavba.“ Jistým oživením prací pro

stavbaře bylo vybudování retenční nádrže v areálu, která vznikla protlakem, a kanalizační přípojky, již musel tým Ing. Štochla provádět štolováním.

Do své druhé poloviny se v září přehoupala i další stavba obchodního domu Kaufland, kterou Ing. Štochl řídí v Praze 6 – Podbabě. Zatímco modřanský Kaufland má jen jedno nadzemní a dvě podzemní podlaží, ten v Podbabě bude rozlohou asi o 2000 m² větší a bude mít jen dvě nadzemní podlaží. Vzniká totiž v areálu bývalých autobusových garáží v ulici Pod Paňankou v Praze 6, kde se natáčely některé scény z filmu Šakalí léta. Svým vzhledem by se měl objekt maximálně přiblížit původní zástavbě. Stavbaři už tu dokončili nové základy na pilotách a podchytily také ty u původní haly, jež teď prochází rekonstrukcí. Do zimy by měla být hotova hrubá stavba i nezbytné okolní komunikace a zpevněné plochy.

Vzhledem k místu, kde se bude obchodní dům nacházet, bylo nutné provést archeologický záchranný výzkum, který průběh prací zpomalil. Původní termín dokončení – konec letošního roku – tak nebude splněn a první zákazníci si v novém dejvickém Kauflandu nakoupí pravděpodobně až na jaře roku příštího.

Martina Vampulová, foto Josef Husák



Hasiči v Modřanech dostanou novou stanici

V pražských Modřanech zanedlouho vyrostou novostavba hasičské stanice (obr.). Objekt vytvoří tři provozně samostatné celky – centrální věž, provozní křídlo pro hasičskou stanici Modřany a prostory pro Krajské operační a informační středisko hlavního města Prahy.

V přízemí nepodsklepené budovy se bude nacházet vstupní hala a technická místnost, vzniknou zde garáže pro osm hasičských vozidel i nezbytná myčka aut. V dalších podlažích najde zázemí centrála tísňové linky 112, nebudou chybět ani další kanceláře, jednací a výukové místnosti a samozřejmě šatny, ložnice a sociální zařízení. Hasiči zde budou mít k dispozici také posilovnu a saunu, součástí areálu bude i horolezecká stěna a tenisový kurt.

Železobetonový skelet budovy bude pro urychlení výstavby z převážné části prefabrikovaný. Fasádu objektu vytvoří většinou kontaktní zateplovací systém, výplně



otvorů budou hliníkové a na provětrávané části fasády budou použity vláknocementové desky Cembonit.

V současné době na staveništi probíhají úpravy terénu a zemní práce. Tým Aleše Synka z divize 1, který stavbu provádí, má při nich významné pomocníky. Část prací totiž objednatel zajišťuje vlastními silami. „Zásahová technika hasičů provádí výkopy a odvozy zeminy v rámci svého cvičení,“ upřesňuje vedoucí projektu Aleš Synek a dodává: „V druhé polovině září bychom měli zahájit zakládání objektu na železobetonových patkách a v říjnu bude následovat montáž prefa skeletu. Do konce roku bychom chtěli mít hotová alespoň dvě podlaží budovy a všechny přípojky. Vzhledem k tomu, že se blíží zima, je pro nás přínosem změna konstrukce budovy, která měla být původně celá monolitická.“

Protože část budovy bude sloužit jako Krajské operační a informační středisko hlavního města Prahy, bude objekt nadstandardně vybaven zejména informačními technologiemi a audiovizuální technikou. Dispečink tísňové linky 112 totiž musí splňovat náročné akustické i světelné podmínky, protože bude v provozu 24 hodin denně.

Stavbu by měl tým Aleše Synka dokončit v listopadu příštího roku. Poté ji bude třeba vybavit nezbytným zařízením, které si hasiči zajistí sami tak, aby z ní mohli poskytovat pomoc Pražanům už od poloviny roku 2013.

-mv-, vizualizace EKOPROJEKT Praha

Město, které po 700 letech získává náměstí

Na sobotu 24. září připadly v Čelákovcích oslavy 100. výročí založení místní radnice. Pro město, o jehož existenci pochází první písemná zmínka z roku 1290, to je přirozeně významná událost. O to důležitější, že právě současní zastupitelé městského úřadu učinili rozhodnutí, které výrazně změní vzhled centra Čelákovíc i život místních obyvatel na dlouhá léta. V polovině července totiž tým Ing. Petra Krutíla z divize 1 mohl zahájit revitalizaci zdejšího náměstí, pro město pravděpodobně jednu z největších staveb v jeho historii.

Oficiální název akce sice nese označení „revitalizace“, ve skutečnosti ale na lichoběžníkovém půdorysu přesahujícím 11 000 m² teprve vznikne prostranství, které bude možné označit jako náměstí (model). To totiž Čelákovice až dosud neměly. Projekt počítá s posunutím hlavní komunikace, s jasným oddělením plochy určené motorovým vozidlům od klidového prostoru pro pěší. Jeho dominantou bude v horní části náměstí nová kamenná kašna. Vodní prvek se vlastně stane klíčovou sjednocující a výrazově nosnou složkou celého prostoru. Voda, symbolizující řeku Labe, na níž město Čelákovice leží, zde bude protékat kaskádovitým kanálem kopírujícím sklon náměstí, zakončeným ve spodní části lagunou s vodotryskem.

Tam, kde je voda, musí být i zezeň. Proto také celá revitalizace bude probíhat s maximální snahou o zachování všech stávajících stromů, které v závěrečné etapě doplní výsadba dalších a ozelenění nově vzniklých ploch. K dokončovacím pracím patří instalace laviček, odpadkových košů, stojanů na kola a veřejného osvětlení.



Tohle všechno však přijde na řadu až v příštím roce, divize 1 je teprve na začátku stavby. Alespoň pokud jde o práce na náměstí. Jinak je tu totiž tým Ing. Krutíla jako doma. Na starosti totiž má i výstavbu zdejšího bytového objektu s podzemním parkovištěm a 55 bytovými jednotkami. Vedle toho zde staví i obchodní dům TESCO. Fakt, že Metrostav získal zakázku na vybudování náměstí jako vítěz veřejné soutěže, svědčí mimo jiné o důvěře a prestiži, kterou si zde za dobu svého působení získal.

Přesto právě tato zakázka nebude jednoduchá. Ne snad kvůli technologické či technické náročnosti, v tomto směru jde o víceméně standardní záležitost, ale na její provedení má divize 1 všeho všudy rok. Termín kolaudace je stanoven na 31. července 2012. A skutečnost, že rozpočtové náklady dosahují bezmála 50 milionů korun – podstatná část je financována z fondů EU, napovídá, že celkový objem prací rozhodně není zanedbatelný. Postup přitom může do jisté míry ovlivnit archeologický průzkum (foto), který je nedílnou součástí celého projektu.

To, co celou záležitost nejvíce komplikuje a podle názoru Ing. Petra Krutíla představuje i největší úskalí, je požadavek města na zachování průjezdnosti dotčeného území. Do konce října je dnes celé náměstí uzavřeno, pak bude jeho část jednosměrně otevřena pro nezbytný provoz osobních a užitkových vozidel. Tato jednosměrná uzavírka má skončit v polovině prosince. Do té doby musí být vše připraveno a zajištěno tak, aby zbytek výstavby mohl pokračovat za běžného provozu.

-rip-, model archiv města, foto JH



ČOV v Hrušovanech zahájila zkušební provoz

Do Hrušovan nad Jevišovkou přišli stavbaři z divize 1 počátkem roku 2010. Dnes se s tímto jihomoravským městečkem, v němž má svůj domov tři tisíce dvě stě obyvatel, postupně loučí. Jen tu a tam se zde ještě objeví pár pracovníků, aby na stavbě čističky odpadních vod (ČOV) odstranili drobné nedostatky.

Novou ČOV (foto) v podstatě budovali na místě staré, jež svými parametry i kvalitou vypouštěných odpadních vod neodpovídala platné legislativě, ale po celou dobu výstavby musela zůstat v provozu. Nově zbudovaná čistička všechny nedostatky nejen odstranila, ale svou kapacitou 4500 ekvivalentních obyvatel vytvořila i dostatečnou rezervu pro další rozvoj obce. Celá akce v hodnotě zhruba 56 milionů Kč byla z 85 % spolufinancována z peněz EU a Státního fondu životního prostředí ČR.

Nová mechanicko-biologická ČOV se systémem oběhové aktivace s nitrifikací, simultánní denitrifikací a s chemickým srážením fosforu se skládá z 19 stavebních objektů a 15 provozních souborů. Aktivace je nízkozátěžová s dlouhou dobou zdržení a aerobní stabilizací kalu. Velká výhoda tohoto systému spočívá především v nízké energetické náročnosti zejména ve fázi denitrifikace.

Podle projektu jsou všechny technologické linky řízeny automaticky včetně mechanické části. Ovládací systém

ČOV automatiky umožňuje přenos dat, napojení na dispečink provozovatele a monitorování cyklů, přičemž veškerá data budou elektronicky archivována.

Stavba, kterou za divizi 1 řídil jako vedoucí projektu Ing. Jaroslav Kunc, byla provedena ve sdružení, v němž funkci partnera Metrostavu a zároveň i lídra zastávala společnost SYNER Morava.

Vlastní výstavba se neobešla bez některých nečekaných komplikací, a to i přesto, že stavbaři z divize 1 byli dopředu připraveni na složité geologické podmínky zakládání jednotlivých objektů. Již při provádění prvních výkopů pro čerpací stanici a dešťovou zdrž došlo k nečekaně rychlému zaplnění jámy podzemní vodou. Teprve v tomto okamžiku se ukázalo, že oproti předpokladům leží hladina podzemní vody už necelý metr pod úrovní terénu. Veškeré další práce se tak musely dělat pod ochranou zhruba dvaceti vrtaných studní, díky nimž se podařilo snížit hladinu podzemní vody zhruba o deset metrů. Následně odčerpávání vody pak probíhalo nonstop 130 dní.

V úterý 16. srpna byla stará čistička odstavena a nová vstoupila do ročního zkušebního provozu. Kolaudace, která se uskuteční po jeho skončení, pak bude definitivně tečkou za touto stavbou.

-rip-, foto archiv stavby



Enterprise 2020

Platforma Byznys pro společnost, jejímž členem je i Metrostav, se stala novým českým Národním partnerem CSR Europe, prestižní evropské členské organizace, která se věnuje rozvoji corporate social responsibility (CSR) neboli společenské odpovědnosti firem.

Seskupení Byznys pro společnost sdružuje firmy, které jsou při podnikání v České republice citlivé ke svému okolí a podporují zdravý rozvoj lidí, jejichž životy ovlivňují. Jako fórum odpovědných společností prošlo náročným přijímacím procesem pro členské organizace, které CSR rozvíjejí v jednotlivých zemích EU, a od letošního září se spolu s ostatními členy může nově zapojit i do intenzivnější mezinárodní spolupráce.

CSR Europe sdružuje 70 nadnárodních korporací a 31 národních partnerských organizací. Byla založena v roce 1995 a jejím posláním je tvořit programy a nástroje, jež pomohou společenskou odpovědnost propagovat.

Příslušnost k CSR Europe přinese členům platformy zahraniční informační servis, možnost zapojit se do mezinárodních projektů, informace o nástrojích, měření a aktuálních trendech i přístup k dalším službám nadnárodní organizace. Více informací najdete na www.csreurope.org.

Aktiv o stavebnictví

Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR (SPS) a Odborový svaz Stavba ČR (OS Stavba ČR) zorganizovaly 20. září Celostátní aktiv stavbařů, kterého se zúčastnil i generální ředitel Metrostavu Ing. Pavel Pilát.

Stavebnictví v České republice dlouhodobě zaměstnává na 400 000 lidí a patří mezi hospodářsky nejvýznamnější odvětví. Podle prohlášení účastníků aktivu se však z hlediska výroby, výkonů a dopadů do zaměstnanosti propadá do stále hlubší krize. Zatímco řada jiných zemí podporuje růst ekonomiky investicemi, u nás letos nebyla zahájena žádná dopravní stavba a na příští rok chce vláda omezit i výdaje na rozestavěné projekty. Nevyčlenila ani prostředky na zateplování panelových domů či na podporu výstavby nájemního bydlení, jak slíbila.

I když představitelé SPS a OS Stavba ČR na všech úrovních a při všech příležitostech předkládají konkrétní návrhy řešení situace, nesetkávají se jejich nabídky s žádným ohlasem. V prohlášení účastníků aktivu se proto mimo jiné uvádí: „Stavebnictví v České republice se propadá do stále hlubší krize s výhledem na postupnou destrukci tohoto odvětví, a to nikoliv vinou podnikatelů ve stavebnictví či jejich zaměstnanců.“ Vydané prohlášení dále vyzvalo vládu ČR, aby urychleně přijala konkrétní kroky k nápravě situace a k přijetí prorůstových opatření tak, aby bylo znovu obnoveno zadávání veřejných zakázek a nemuselo docházet k zakonzervování staveb a propouštění zaměstnanců pracujících v oboru.

Ceny pro naše stavby

Kromě nominací, o nichž jsme psali na první straně, získaly tři stavby, na kterých se výrazně podílel Metrostav, v soutěži Stavba roku 2011 i zvláštní ceny.

Cenu Státního fondu dopravní infrastruktury ČR obdržela Výstavba jihozápadní části Pražského okruhu, kde Metrostav, konkrétně divize 4, pracoval ve Sdružení 512.

Státní fond životního prostředí České republiky udělil svou cenu malé vodní elektrárně a rybímu přechodu v Berouně (foto), jejíž stavbu ve sdružení vedl tým naší divize 6. Ocenění získala za citlivé spojení vodohospodářské, energetické i ekologické funkce v kvalitní architektonické, krajinné a stavební dílo.

Silniční tunely Hédinsfjardargöng, jejichž ražba byla prací naší divize 5, byly vyznamenány Cenou Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství. Porota ocenila technickou vyspělost českého dodavatele, jenž úspěšně zvládl extrémní klimatické a geologické podmínky stavby.

NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Metrostav se vrátil pracovat do areálu bývalé jezuitské koleje v Kutné Hoře

Čtyři roky poté, co divize 9 dokončila svou etapu prací na přeměně bývalé jezuitské koleje v Kutné Hoře na Galerii Středočeského kraje (GASK), vrátil se její tým zpět, aby proměnil zpuštělé klášterní zahrady nedaleko chrámu sv. Barbory (foto č. 1) na městský park. Stavbu 15. září slavnostně zahájil středočeský hejtmán David Rath spolu s ředitelkou GASK Janou Šorfovou, autorem návrhu Ing. arch. Jiřím Krejčíkem a generálním ředitelem Metrostavu Ing. Pavlem Pilátem (foto č. 2 vlevo). Práce zde bude opět řídit Ing. Michal Kaiser z divize 9 (foto č. 3 vpravo), který spolu s kolegy musí dohlédnout na to, aby za rok a jeden měsíc dva hektary planiny (foto č. 4) nahradila zahrada s fontánami, o které si přítomní mohli udělat představu podle vystavených vizualizací (foto č. 5). Součástí prací bude také úprava bastionu včetně jeho podzemí, výstavba vyhlídkové kavárny a přestavba jízdrny na parkovací halu.



Mezi Ovocným trhem a Příkopy se pro veřejnost otevřela Pánská pasáž

Starosta Prahy 1 Oldřich Lomecký přestříhl 15. září symbolickou pásku, kterou držel hoteliér Ivan Chadima (foto č. 1 vpravo) a akad. arch. Martin Němec ze společnosti A.D.N.S. Otevřel tak Pánskou pasáž, která naproti Pánské ulici v Praze nabízí luxusní zboží určené převážně mužům. Slavnostní zahájení prodeje v nových obchodech s celkovou plochou větší než 800 m² završilo developerskou aktivitu naší společnosti, kterou podle ideového konceptu hoteliéra Ivana Chadimy a návrhu architekta Martina Němce převedli do života pracovníci z útvaru správy nemovitého majetku Metrostavu a z Metrostavu Development pod vedením viceprezidenta Skupiny Metrostav Ing. Františka Kočího (foto č. 2 vpravo). Stavbu řídil tým Petra Dvořáka z naší divize 9. Na místě tmavé pasáže, které se původně říkalo Rathova, se tak dnes blýská světlý průchod (foto č. 3), lemovaný nejen butiky s pánskou módou. Jejich nabídku jistě ocenili také představitelé Metrostavu, kteří slavnostní večer využili k neformálním setkáním (foto č. 4 zleva generální ředitel Ing. Pavel Pilát, předseda dozorčí rady Ing. Jindřich Hess, obchodní ředitel Jiří Procházka, MBA).

SLOUPEK ODBORŮ

Pozvánka do divadla

Výbor ZO zve co nejsrdčněji své členy na divadelní představení s názvem S tvou dcerou ne. Hra z pera úspěšného autora s talentem pro komediální žánr, který je zároveň režisérem, je příběhem obyčejných manželských párů snažících se předejít možné manželské krizi. Tím způsobí nejprve lehkou zápletku, postupně však gejzír krkolomných situací, trapasů a slovního humoru. V představení, které se uskuteční ve středu 9. listopadu 2011 od 19,30 hodin v Divadle U Hasičů vystoupí v režii Antonína Procházky například Karolína Kaiserová, Petr Nárožný a Naďa Konvalinková. Distribuci vstupenek budou jako obvykle zajišťovat dílenské výbory.

Nová mostní skruž

V srpnu zapsal Úřad průmyslového vlastnictví do rejstříku užiténých vzorů posuvnou skruž pro betonáž nosné konstrukce silničních mostů, kterou navrhla divize 4.

Mosty s betonovou mostovkou budovanou po polích se běžně staví na skružích, které mohou být buď pevné, nebo posuvné. Po zkušenostech se zakoupenými skružemi navrhla divize 4 vlastní posuvnou skruž z inventárního materiálu provizorního železničního mostu ŽM16, kterou použila při realizaci mostu Dobkovičky na dálnici D8.

Novou skruž tvoří jeden či více tubusů, prostorových příhradových konstrukcí složených z jednotlivých dílců ŽM16, které mohou být umístěny jako spodní nebo horní skruž. Při betonáži umožňuje spolehlivě a variabilně přenášet zatížení bez ohledu na velikost či tvar příčného řezu budovaného mostu. Délka tubusů je do cca 50 m téměř libovolná a závisí jen na tvaru konkrétního mostu.

V on-line databázích Úřadu průmyslového vlastnictví lze v současnosti nalézt 12 ochranných známek a 27 užiténých vzorů, jejichž přihlašovatelem je Metrostav. Podrobnosti o nich můžete vyhledat na internetových stránkách www.upv.cz.

Šlechtova restaurace

„Leopold I. Habsburský bavě se jednou v oboře při lovu důkladně promokl, aniž nalezl v celém lese možnost sebe hodnou, kde by se vyvýšenost Jeho majestátu ukryla před lijákem. Do zámku bylo daleko, protože kadeře panovníkovy alonžové paruky dokonale zvlhly a na jeho šatě se nenalezla suchá niť,“ popsal důvod vzniku dolního letohrádku v Královské oboře v Praze hrabě Kryštof František Wratislav z Mitrovic.

Původní raně barokní budovu loveckého letohrádku – pozdější Šlechtovy restaurace – postavil v letech 1689–1692 neznámý architekt na břehu tehdy rozsáhlého rybníka napájeného z Vltavy známou Rudolfovou stolou. Leopoldův dvorní malíř Jan Jakub Steinfels její hlavní sál mimo jiné vyzdobil stropní freskou s námětem čtyřspřeží boha slunce Apollona. Ve výklenku tohoto největšího sálu byla v umělé krápníkové jeskyni (grotte) umístěna fontána s bronzovou plastikou Poseidona.

Za vlády Josefa II. začala obora sloužit hospodářským účelům a společenským událostem. Letohrádek se proto od dvacátých let 19. století přeměnil v restauraci, kterou si v roce 1882 pronajal Václav Šlechta, jehož jménem ji lidé začali nazývat. Šlechtovi potomci zde pohostinství provozovali až do 2. světové války, poté budova chátrala a během posledních asi čtyřiceti let, kdy ležela ladem, dvakrát vyhořela. V roce 2002 ji až do výše 4 m zaplavila povodeň. Teď čeká na rekonstrukci (foto, zdroj Profimedia), o níž přineseme informace v dalších číslech novin.

