



„Kromě výše uvedených evidujeme ještě sedm dalších zájemců o spolupráci, kterým se ale příliš nevydařilo pololetní vysvědčení. Když zabojují a nezdar napraví, rádi bychom s nimi uzavřeli smlouvy do konce školního roku,“ říká koordinátorka celého projektu Zuzana Junková z útvaru personálního marketingu.

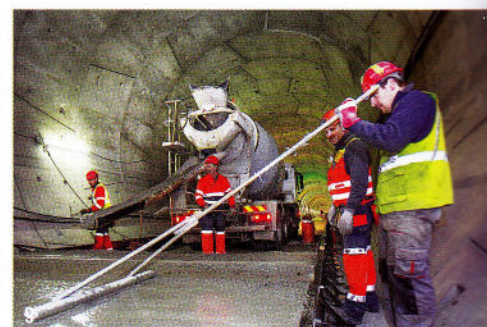
Metrostav smluvním žákům garantuje zajištění přípravy na povolání. Zaručuje se, že jim při studiu poskytne finanční podporu a že s nimi po úspěšném vyučení uzavře pracovní poměr na dobu neurčitou. Žák se zavazuje k řádnému plnění studijních povinností a k tomu, že v pracovním poměru s Metrostavem setrvá nejméně tři roky.

Ohled i na jednotlivce

Informační tabule s textem: „Chodník uzavřen, přejděte na druhou stranu“ může způsobit komplikace nejen těm, kdo spěchají. U stavby komplexu VIVUS Osadní, kterou řídí tým Ing. Vladislava Jevočina z divize 1, Metrostav dokázal, že bere ohled na všechny, kterým jeho práce znepříjemňuje život být jen na chvíli.

Rezidence Osadní na rohu Dělnické a Osadní ulice v Praze 7 roste v místech, kudy musí denně chodit nevidomá květa Šubrtová se svým vodícím psem. Zábor chodníku kvůli stavbě jim měl v naučené trase bránit rok a půl. „Pro člověka, který vidí, se to může zdát jako malichernost, ale pro mě jako nevidomou je i malá změna cesty velký problém,“ vysvětluje paní Šubrtová. Nevěděla si se situací rady, a tak volala všude možně, zda by jí úřady nemohly pomoci. Nemohly. Když se o tom dozvěděli zástupci Metrostavu, uhradili jí přecvičení vodícího psa, aby ji mohl dočasně vést jinudy.

„Vedoucí výcviku vodících psů Ing. Hana Jasencová z Nadačního fondu Mathilda, která se dvojice ujala (foto), k tomu uvedla, že zábrany na chodníku představují obvyklý problém nevidomých. Většinou se však o jeho řešení nikdo nestará. Jsme prý první, kdo se takhle aktivně o osud postižených osob zajímá. Paní cvičitelka mi rovněž řekla, že podle její zkušenosti jsou stavby Metrostavu vždy dobře zabezpečené a samy o sobě nepředstavují pro nikoho z kolemjdoucích žádné riziko,“ uvedl k situaci mluvčí Metrostavu Ing. Vojtěch Kostih. „red“, foto A. Malachovský, Blesk



Ražba severního tubusu tunelu Ejovice se blíží k polovině

Nejsložitější částí modernizace železniční trati Plzeň–Rokycany, kterou divize 5 provádí ve sdružení s firmou Subterra, je tunel Ejovice. Po dokončení ražeb jeho jižního tubusu má tunelovací stroj Viktorie (foto č. 1) dnes za sebou i více než dva kilometry severní trouby (foto č. 2) a dostává se tak do poloviny její celkové délky. „Koncem ledna a začátkem února nám sice práci komplikovala spodní voda, protože její přítoky dosahovaly 25 až 30 litrů za sekundu, ale v posledních dnech už zase postupujeme rychlostí víc než 20 metrů za den,“ říká vedoucí projektu ražeb Ing. Štefan Ivor z divize 5, jejíž pracovníci (foto č. 3, 4, 5) stavbu řídí i provádějí. Do tunelu od vjezdového portálu u Kyšic denně proudí desítky segmentů betonového ostění (foto č. 6) a na pásovém dopravníku (foto č. 7 vpravo) jej opouštějí tuny vyrubané horniny. Mezi 30 metrů vzdálenými tubusy je nutné vybudovat osm propojek. „V současné době jsme zahájili ražbu propojky označené číslem 1 (foto č. 8). Zároveň pracujeme na vyřezání segmentů u vstupu do propojky číslo 2,“ říká stavbyvedoucí Ing. Petr Hybský. V jižním tubusu od vjezdového portálu provádí divize 5 betonáž invertů (foto č. 9) – betonů na počvě tunelu. Na jejich vrchní úroveň pak betonuje desku o mocnosti 40 cm, která bude sloužit jako podklad pro kolejovou dráhu. Délka hotových invertů přesáhla začátkem března délku 2100 m, betonová deska už měří 1200 m. Kromě betonáží a ražby propojek ještě odborníci v tunelu provádějí sanace segmentového ostění tak, aby splňovalo technické a kvalitativní podmínky zadavatele stavby. Ražbu severní tunelové trouby o délce 4150 metrů by Viktorka mohla dokončit ještě letos. „Využíváme zkušenosti z ražby prvního tubusu, ten druhý bychom proto mohli dokončit rychleji, než je naplánováno,“ vysvětlil Ing. Ivor.

–red–, foto Miroslav Chaloupka