

Metrostav dokončil modernizaci plavebních komor na vodním díle Gabčíkovo

5.2.2024 - Radim Mana | Metrostav

Nová vrata se vyráběla v ocelářské dílně Metrostavu v Horních Počernicích, a protože největší díl vážil 107 tun, veškerá logistika připomínala obří šachy. Notnou dávku strategie a kreativity vyžadovalo jak svařování a lakování, tak především finální transport na staveniště. To však byla pouze předehra náročného projektu. V následujících dějstvích se Metrostaváci museli vyrovnat se zavřenými hranicemi, skokovým zdražením stavebních materiálů, ale i nepředvídatelnými technickými podmínkami na staveništi.

„Původně jsme počítali s tím, že horní vrata na obou komorách připojíme ke stávajícím ocelovým konstrukcím. Jenomže při odbourávání betonů na pravé komoře jsme na těchto konstrukcích zjistili závažné poruchy, a tak jsme museli velmi rychle vymyslet, naprojektovat a aplikovat úplně nové konstrukční řešení bez spolupůsobení stávajících ocelových prvků v betonu. Takže nově vyrobené ocelové tyče jsme třeba zasazovali do téměř deset metrů hlubokých jádrových vrtů,“ prozradil **Radek Liška, vedoucí projektu** ze společnosti **Metrostav**.

Tato lapálie zdržela stavbu o několik měsíců, a tak při osazování horních vrat na levé plavební komoře už stavbaři na nic nečekali a z časových důvodů zvolili rovnou inovativní způsob montáže. Byl to jeden z mnoha příkladů, jak zkušenosti z první komory pomohly urychlit práci na druhé a dosáhnout na ní o 95 dní dřívějšího termínu.

Součástí projektu byla nejen kompletní výměna ocelových konstrukcí, ale také modernizace technologií včetně hydraulických a řídicích systémů či sanace betonových konstrukcí a dilatačních spár a injektáže podzákladí. Přestože na první pohled vypadá jako suverénně nejnáročnější výroba a osazení gigantických vrat s požadavkem přesnosti na milimetry, stavbaře Metrostavu dodnes budí ze spaní jiná činnost.

„Nejhorší byly bourací práce, ty nám zabraly snad více času než samotné montáže! K regulačním uzávěrům, které slouží k napouštění a vypouštění komor, se lezlo přes dvoumetrový strop s šachtou o průměru 80 centimetrů, takže jsme nemohli nasadit velkou mechanizaci. Navíc naši předchůdci použili velmi kvalitní betony, takže bourat nešlo pořádně strojně, natož ručně. To mě utvrdilo v pocitu, že s tak rozsáhlou modernizací se původně vůbec nepočítalo,“ říká **Radek Liška** a doplňuje: *„Na druhé komoře už jsme byli zase chytřejší a po dohodě s investorem jsme do plavební komory udělali větší otvory, které nám umožnily použít větší stroje i zlepšit logistiku.“*

Stavba s názvem „Inovace a modernizace plavebních komor pro zvýšení bezpečnosti a intenzity vodní dopravy na vodním díle Gabčíkovo“ začala v únoru roku 2019 a skončila v závěru roku 2023. Protože investor Vodohospodářská výstavba zakázku zadal podle tzv. žlutého FIDICu, součástí dodávky bylo i zhotovení realizační projektové dokumentace. Investiční náklady stavby dosáhly v přepočtu cca 3,99 miliardy korun. Většinu z nich pokryl investor z evropské dotace, konkrétně 85 %.

Skupina Metrostav je na Slovensku jako doma. Její zásobník práce se tam dlouhodobě drží na úrovni desítek projektů – tunelů, silnic a dálnic, obchodních center i energetických a vodních staveb. Čeští stavbaři se podíleli například i na zvyšování bezpečnosti jaderných elektráren v Mochovcích a v Jaslovských Bohunicích. V současnosti tvoří zahraniční zakázky 40 % obrátu celé Skupiny Metrostav.

<https://www.metrostav.cz/cs/pro-media/3911-metrostav-dokoncil-modernizaci-plavebnich-komor-na-vodnim-dile-gabcikovo>