



Průkopník metra

První návrh výstavby pražské podzemní dráhy spatil světlo světa už 2. června 1898. Toho dne se na pražskou městskou radu obrátil s písemným návrhem Ladislav Rott, majitel pražské železářské firmy V. J. Rott. Nepředložil sice konkrétní projekt, ale navrhl, aby se trať podzemní dráhy budovaly společně s plánovanou výstavbou městského kanalizačního systému. Měly vést přibližně ve směru Karlín – Těšnov – Na Františku – Rudolfinum – Křižovnická – Národní divadlo – Podskalí. Rott okrajově naznačil i možnost tratě z Malé Strany na Vinohrady.



Den ‚D‘

Historie pražského metra se začala psát 7. ledna 1966 přesně ve 14. hodin. Právě tehdy se do asfaltu Opletalovy ulice symbolicky zaryla sblížečka a zahájila tak stavbu prvního úseku metra.

Od té doby bylo v podzemí Prahy vybudováno více než sto kilometrů traťových tunelů a 53 stanic. Převážnou část z nich realizoval Metrostav a pro jejich výstavbu použil, upravil či zcela nově vyvinul řadu technologií.

Začátky NRTM

Novou rakouskou tunelovací metodu poznávali stavbaři naší firmy poprvé v praxi hodně daleko od českých hranic, až v tureckém Selatinu. V letech 1991 až 1992 tady v subdodávce razili pro americko-tureckou firmu Kutlutas-Dillingham část dvou tunelů na dálnici Izmir – Aydin. Obě tunelové trouby měly plochu výřubu 160 m².



Deštník z oceli

Pro zastřešení velké haly Sazka Arény vyrobili oceláři Metrostavu zhruba 1250 tun vážící samonosnou konstrukci o průměru cca 135 m. Tento obří ocelový ‚deštník‘ tvoří

středový kruh o průměru 18 m, na němž je zavěšeno celkem 36 nosníků o délce až 57 m. Od přípravných prací zvládl Metrostav výrobu všech ocelových konstrukcí za pouhých 125 dní. Unikátnímu zastřešení Sazka Arény, pro jehož zhotovení bylo třeba 1950 tun oceli a 15 tun spojovacího materiálu, byla v roce 2005 udělena Evropská cena za nejlepší ocelovou konstrukci.

Jubilejní kubík betonu

Loni 25. července v 16.35 hodin vyrobila betonárna TBG Metrostav na Rohanském ostrově, která dodávala betonové směsi již na stavby prvních úseků pražského metra, svůj jubilejní pětimilionový kubík betonu. Tento okamžik byl svátkem nejen pro všechny současné zaměstnance, ale také pro všechny, kdo zde v uplynulých téměř 40 letech pracovali. Jubilejní dávka betonu putovala na jednu ze staveb Metrostavu. Byla zpracována při betonáži železobetonového skeletu nedalekého rezidenčního komplexu River Diamond.



Tunely Mrázovka

Od srpna 2004 patří k vnitřnímu městskému okruhu Prahy i tunely Mrázovka. Jsou nejmodernějšími a nejbezpečnějšími v republice: jsou zde zařízení

pro detekci nehod či požáru, televizní kamery, centrální řídicí systém a samostatné větrání únikových prostor. Tunely stavěl Metrostav ve sdružení se společností Subterra a byly převážně raženy – délka ražené části činí 1004 m. Třípruhové části tunelových tubusů mají úctyhodný profil 165 m² a délku 653 m. Dvoupruhové úseky jsou dlouhé 297 m. Tunely Mrázovka, které získaly titul Dopravní stavba roku 2005, patří také k nejhezčím. Potvrzuje to hlavní cena v soutěži TAURUS za nejlepší využití českých keramických obkladů.

Dveře dokořán

Vůbec první Den otevřených dveří se uskutečnil na stavbě pražského metra 4. října 1969. O prohlídku tehdy projevil zájem stovky Pražanů, a stavbaři metra tak přišli na zcela nový způsob, jak prezentovat náročnou práci v podzemí. Historicky nejvyšší návštěvnost zaznamenal v květnu 2002 Den otevřených dveří na vysouvajících tunelech metra pod Vltavou na trase IV. C1. Suchou nohou prošlo tehdy pod řekou během jediného dne téměř 18 tisíc lidí.



35 let technických novinek i poctivé práce

Za dobu třiceti pěti let trvání Metrostavu se změnilo mnoho. Nejen ve stavebních technologiích a používaných stavebních strojích a materiálech. Zcela se změnilo společenské klima i ekonomické prostředí. Zesílil konkurenční tlak, na český stavební trh vstoupili nároční domácí i zahraniční privátní investoři, otevřely se nové možnosti pro architekty i projektanty a vzrostla odvaha budovat odvážnější, progresivnější a velkorysejší stavby a konstrukce. Dnešní doba je dobou rozsáhlé technologizace společnosti, kdy snad každá profese, stavbaře nevyjímaje, musí ovládat moderní technické prostředky. Jedno však zůstalo za celých těch pětatřicet let stále stejné: poctivá a fortelná lidská práce.



Mohutný podzemní kolos

Metrostav byl na počátku sedmdesátých let vytvořen jako specializovaná firma, jejímž hlavním úkolem byla výstavba pražského metra. Od té doby se stal univerzální stavební společností, ale práce prováděné hornickým způsobem – tedy ražby tunelů a štol – zůstávají jedním z jeho hlavních technologických pilířů. Právě při práci v podzemí se toho za 35 let změnilo opravdu velmi mnoho. Začínalo se s razičím štíty ať už nemechanizovanými, nebo mechanizovanými (viz foto), a přes různé dílčí metody se dnes drtivá většina podzemních projektů realizuje tzv. Novou rakouskou tunelovací metodou.

Na počátku sedmdesátých let se trasa C metra budovala nemechanizovaným štítem následovaným erektozem vztýčujícím výztužné tybinky. Ty byly zprvu litinové, později ze železobetonu. Tuto metodu stavbaři Metrostavu modifikovali a v lepších geologických podmínkách začali razit tzv. prstencovou metodou, kdy se nepoužíval štít, ale razil se přímo profily tunelu a pomocí pojízdného erektoru se do výřubu zaváděly tybinky. Takto byla budována trasa C a část trasy A. Na zbylých úsecích trasy A pod Starým Městem se používal mechanizovaný razičí štít.

Na práci na jednom z legendárních sovětských mechanizovaných štítů docela rád vzpomíná i dnešní ředitel divize 7 Metrostavu Ing. Jaromír Kunrt. „Pokud se dobře pamatuji, byl to kolos, který vážil 650 tun a na délku měřil 76 metrů. Dávali jsme jej v roce 1976 dohromady pod zemí půl roku a po ražbě se zase asi čtyři měsíce demontoval. Bylo to poměrně náročné na přípravu, protože se pro štít musely vybudovat zvláštní montážní startovací ko-

mory,“ popisuje ing. Kunrt. Štít měl vpředu rotující řeznou hlavu, která sama vážila téměř 80 tun. „Bez zásahu lidské ruky se takrazil typizovaný traťový tunel metra o světlem průměru 5,1 m. Zvláštností tohoto ocelového monstra bylo i zařízení na lisování betonu, protože štít nebyl vybaven tybinky a ostění se vyrábělo přímo při ražení. „Z povrchu se do podzemí dopravovala betonová směs, která se pneumaticky dovedla až k místu výřubu, a tam se hydraulickými válci slisovala do ostění,“ připomněl ing. Kunrt.

Tato metoda se používala na stavbě trasy A metra, zejména při první ražbě pod Vltavou. Dva sovětské mechanizované štíty se tehdy nasadily na Klárově a razily oba souběžně tunely pod Vltavou a pod Starým Městem, kde byly kvůli obavám z narušení statiky nadzemních objektů zakázány podzemní trhačí práce.

„Když štíty dorazily tunely na trase A, demontovali jsme je a opravili a také ještě o něco vylepšili. Jeden z nich byl potom nasazen na trasu B, kde se s jeho pomocí razil úsek od proluky Myslbek, a odtud pokračoval na stanici Sokolovská (dnes Florenc),“ říká ing. Kunrt. „Myslím, že to bylo zajímavé technické dílo,“ poznamenává na adresu mechanizovaného štítu, ale současně dodává, že efektivnost takové ražby byla poněkud problematická. „Náklady na montáž byly enormně vysoké, štít dávalo dohromady v nepřetržitém provozu třicet až čtyřicet lidí zhruba půl roku a průměrný výkon činil při použití této technologie asi 80 metrů za měsíc. Když vezmete v úvahu, jakým tempem se dnes razí Novou rakouskou tunelovací metodou, tak je to opravdu diametrální rozdíl.“

Nová rakouská tunelovací metoda

Další trasy metra se razily buď nemechanizovaným štítem, nebo prstencovou metodou. Na počátku devadesátých let 20. století Metrostav použil na trasu metra IV. B poprvé Novou rakouskou tunelovací metodou. Ta spočívá v postupném odstřelu či strojním odrubání horniny a stabilizaci výřubu armovanou sítí a stříkaným betonem. Tím vznikne primární obezdívka, kterou lze podle potřeby dokotvit k okolnímu masívu. Po následném zaizolování primární obezdívky se v tunelu dokončí betonáž sekundárního ostění pomocí pojízdné formy. Nová rakouská tunelovací metoda umožňuje členití výrubů horizontálně i vertikálně podle potřeby a daných geologických podmínek.

Zejména v podmínkách pražského podzemí je tato metoda nenahraditelná, protože zdejší geologie je velmi proměnlivá. Metoda vyniká svou variabilitou a je ideální pro stavbu velkoprofilových tunelů. Tímto způsobem Metrostav postavil v nedávné době řadu železničních, dálničních a silničních tunelů včetně pražských tunelů Mrázovka na vnitřním městském okruhu, a stejným způsobem v podzemí razil i gigantický 140 m dlouhý tunel o profilu 220 m² pro jednolodní stanici Kobylisy na trase IV. C1.



Metrostav byl založen 1. ledna 1971 jako úzce specializovaná firma pro stavbu pražského metra. Zpočátku fungoval jako přidružený podnik Vodních staveb, z nějž byla také vyjmuta část personálních a výrobních kapacit, aby Metrostav mohl vzniknout.

Dokončená vodní díla v Nechranicích, Káraném, na Džbánu či ve Štětí a další vodohospodářské stavby, které si firma na své konto připsala hned v závěru prvního roku existence, ostatně původní specializaci dokazují.

V roce 1974 je do provozu slavnostně uveden první úsek pražského metra – trasa I. C z Kačerova na Florenc s devíti stanicemi a spolu s ní i návažné stavby, především autobusové nádraží na Florenci, Dům bytové kultury Budějovická a depo metra na Kačerově. O rok později dokončuje Metrostav první etapu vodního díla Želivka.

Po pěti letech existence se Metrostav stává renomovanou a vysoce odborně ceněnou firmou, která pro výstavbu metra využívá, upravuje a vyvíjí nové technologie. Pro podchod Vltavy na trase I. A je poprvé nasazen mechanizovaný štít a práce v podzemí běží na plné obrátky. Na dokončení jedné trasy plynule navazují další úseky metra. V roce 1978 je do provozu uvedena první část trasy I. A v úseku Dejvická – Náměstí Míru se sedmi stanicemi a dokončeny jsou i administrativní budovy Hradčanská a ČKD Můstek a terminál MHD a ČSAD na Želivské ulici. Další úseky metra jdou do provozu v roce 1980, kdy cestujícím začínají sloužit další čtyři stanice na trase II. C Kačerov – Háje a tři stanice na trase II. A z Náměstí Míru na Želivského. Také v případě těchto úseků se metro stává významným městotvorným prvkem, protože v okolí stanic jsou rekonstruovány domy staré zástavby a začínají vyrůstat moderní stavby.

V roce 1984 je trasa C na III. úseku z Florencie prodloužena o další dvě stanice – Vltavskou a Nádraží Holešovice. U této konečné stanice je postavena i nová odbovovací hala ČSD a terminál MHD a ČSAD. Metrostav se dále dynamicky rozvíjí, zvyšuje své výkony a pro práci v podzemí odborně připravuje další dělníky a techniky. Ti své kvality prokazují i při práci na moskevském metru, kde je v roce 1985 slavnostně otevřena stanice Pražská. Ve stejném roce se v Praze otvírá první úsek trasy B ze Smíchovského nádraží na Florenc, cestujícím mají tedy k dispozici dalších 7 stanic podzemní dráhy.

Po dokončení základní trojice hlavních tras metra se tempo výstavby zvolňuje. Stát snižuje objem finančních prostředků na další výstavbu. Pro velmi úzce specializovanou firmu je to varovný signál. Pokud chce udržet své pozice, musí začít hledat nové možnosti uplatnění. Metrostav buduje své vlastní výrobní kapacity zejména v nedostatkových pomocných stavebních pracích a postupně přebírá i práce svých dosavadních finálních dodavatelů pro ucelené části metra. V roce 1987 je zprovozněna stanice Strašnická a spojka do depa Hostivař.

V roce 1988 se Metrostav odděluje od oborového podniku Vodní stavby a stává se samostatným podnikem. Je odstartován nejen období rychlých změn v organizační struktuře firmy i jejím vedení, ale také postupné rozšiřování portfolia služeb zejména v oblasti bytových a občanských staveb. Hlavnímu městu firma předává další tři stanice na trase metra III. B v úseku Smíchovské nádraží – Nové Butovice. O dva roky později jde do provozu i úsek II. B na Českomoravskou, stanice Skalka a depo Hostivař.

Rok 1991 je pro Metrostav velmi významný, stává se akciovou společností a zahajuje důslednou restrukturalizaci. Řízení je decentralizováno, rozsáhlé pravomoci přecházejí na divize a postupně i na zakladané dceřiné společnosti. Z úzce specializované firmy se stává univerzální stavební společnost, která si zakládá na tradičně vysoké profesionalitě a kvalitě prací i na odbornosti zaměstnanců. Dále investuje do vzdělávání lidí i nových technologií, což postupně oceňují i soukromí zahraniční investoři.

Firmě se daří udržet vedoucí pozici na domácím stavebním trhu i poté, co do ČR přicházejí silné zahraniční firmy. Zůstává jedničkou v podzemním stavitelství, dominantní postavení má v železobetonových konstrukcích, pozice upevňuje i v dalších segmentech stavebního trhu a v roce 1995 začíná developerskou činností.

V říjnu 2002 se vlastním majoritním balíku akcií Metrostavu stává slovenský Doprastav a následně vzniká skupina DDM Group, která sdružuje všechny společnosti kolem Doprastavu a Metrostavu. Jejich podnikatelská strategie využívá zejména synergičké efekty, díky čemuž Metrostav úspěšně vstupuje do segmentu dopravních staveb. Firma přechází na integrovaný systém řízení, zaměřuje se na zakázky v regionech a připravuje se na vstup na evropské trhy.

V roce 2005 dosahují všechny firmy mezinárodní skupiny DDM Group historicky nejlepších výsledků. Jejich společný obrát činí téměř 40 miliard korun.



Dokázat lze všechno, ale člověk musí chtít

Těžko si lze představit, že je možné dát do pohybu železobetonový kolos o hmotnosti 20 tisíc tun. Ale Metrostav má za sebou i tento ‚zárak‘. Na hranici současných technických možností si sáhl loni při výstavbě mostu přes Rybný potok na dálnici D8. Je to prázatím nejtěžší český most. Druhá mostní konstrukce, která se u nás stavěla, vážila ‚jen‘ asi osm tisíc tun.

Také v případě této stavby bylo třeba hledat jiné řešení, než s jakým počítal původní projekt. Přes úzké a poměrně hluboké údolí měly totiž vést dva samostatné mosty pro každý jízdní směr. Tento záměr však nebylo možné uskutečnit vzhledem k tomu, že zahájení stavebních prací na úseku dálnice mezi Trmicemi a státní hranicí se SRN značně pozdrželi odpůrci stavby. Termín zprovoznění dálnice D8 je přitom vázán mezivládní dohodou a jeho posunutí nebylo možné i proto, že ve stejném období, tedy na konci roku 2006, je plánováno zahájení provozu na novém úseku dálnice A17, jež na dálnici D8 navazuje na německé straně.

Po mnoha úvahách, propočtech a modelech navrhl Metrostav ve spolupráci s projektantem (společnost SHP Brno) technické řešení a technologii výstavby, které dosud v České republice nikdo nevykoušel. Místo dvou mostů se postaví jeden široký natolik, aby ve dvou pruzích obsloužil provoz v obou směrech. Pilíře se nebudou stavět pomocí klasického překládaného bednění, ale použije se bednění posuvné a 31 metr široká mostovka bude na jednotlivé pilíře vysouvána postupně po třicetimetrových segmentech.

„Když naše technická rada poprvé přišla s touto variantou výstavby mostu přes Rybný potok, mnozí nás měli za blázny a snílky. Z pohledu obvyklých postupů bylo totiž opravdu nemožné postavit 356 m dlouhý dálniční most

za rok a půl,“ popisuje téměř rok trvající období příprav vedoucí projektu Alexandr Tvrz. Navzdory veškerým pochybám však firma dokázala všechny zainteresované instituce přesvědčit, že je reálné tímto způsobem most postavit, a na jaře 2005 se pustila do díla, hned jak to počasí dovolilo. Tedy ve druhé polovině března.

Pilíře rostly v údolí Rybného potoka doslova jako z vody. Celkem 189 běžných metrů pilířů bylo dokončeno za pouhých 52 dnů v kvalitě požadované investorem, výstavba toho nejvyššího, jenž měří 47 m, trvala pouhých 10 dnů! Odborníkům i laikům, kteří se jezdili na stavbu dívat, bralo dech i tempo, jakým se vysouvaly přes údolí jednotlivé železobetonové předpjaté mostní lamely o hmotnosti 3 tisíce tun. Při prvních výsuvkách stavbařů ladili tempo s výrobou na předpolí mostu a geometrii, kteří pochopitelně každý výsuv sledovali, dalších deset operací už proběhlo ve čtrnáctidenních cyklech.

Při všech krocích výroby i výsuvu jednotlivých částí mostu bylo nutné dodržet stoprocentní přesnost a všichni členové realizačního týmu museli práci věnovat maximální úsilí, obrovskou zodpovědnost a obětavost. Hned první vysunutí lamely potvrdilo, že propočty a modely byly správné, byť laik nemůže nikdy pochopit, jak je možné donutit ‚ke spolupráci‘ téměř 50 m vysoký železobetonový pilíř a při vysouvání si jej ‚přisunout, až o 15 cm.

Celý most překlenul údolí Rybného potoka za neuvěřitelných sedm měsíců a postupem výstavby se zapsal do kroniky českých i světových technických úspěchů. Nesporný je také význam této dopravní stavby pro region i celou Českou republiku.

Mosty byly odjakživa symbolem sblížení lidí a most přes Rybný potok skutečně pomůže, abychom měli o krok blíž do Evropy.

Obří ‚bandasky‘ pro centrální tankoviště ropy

Bandasky, takto laskavě říká čtyřem velkokapacitním nádržím v areálu centrálního tankoviště ropy společnosti MERO ČR v Nelahozevsi ti pracovníci Metrostavu, kteří se podíleli na výstavbě celkem čtyř obřích zásobníků, v nichž je nyní skladována podstatná část státních rezerv ropy pro Českou republiku.

Jedná se o dvouplášťové nádrže o objemu 125 tisíc kubíků, což české ‚bandasky‘ řadí ke světovým unikátům. Nádrž srovnatelných parametrů jak po bezpečnostní, tak i technologické stránce lze v Evropě najít pouze v holandském Rotterdamu. Ovšem tamní nádrž má o pět tisíc kubíků menší objem. Každá ze čtyř nových nádrží je vysoká 24 m, její průměr je 84,5 m, průměr jámky činí 90,5 m a výška pláště jámky je 19,5 m. Nádrž tedy zabírá

přibližně stejnou plochu jako fotbalové hřiště a její celková plocha, kterou bylo nutno ochránit třívrstevným nátěrem, činí více než 40 000 m².

Zásobníky srovnatelných objemů se sice používají, ale pouze jako jednoplášťové, takže představují vyšší riziko, zejména ekologické, než nádrže s ochrannou jámkou a dvojitým dnem.

České nádrže jsou konstruovány jako dvouplášťová ocelová svařovaná nádoba s dvojitým dnem smontovaná z velkorozměrových plechů. Dosažení požadované svílosti pláště u kruhovitě tvaru nádrže bylo nesmírně složité, neboť desítky kilometrů svařovaných spojů, stovky jejich křížení a různá tloušťka plechů vytváří obrovský zdroj pnutí a následných deformací. Geometrii nádrže výrazně ovlivňují třeba jen drobné změny teploty vzduchu.

Než byly všechny nádrže uvedeny do provozu, prošly pochopitelně náročnými komplexními zkouškami, jejichž součástí byla také simulace nečekané havárie. V případě mimořádné události se k chlazení ochranných jámeček i vlastních nádrží používá voda. S hasicí pěnou se počítá pouze v případě, že by požár vypukl přímo v samotné nádrži nebo jámce. Pěnová hmota se přitom do prostoru nádrže dostane zhruba do tří minut od okamžiku, kdy nejméně dva ze tří systémů indikace požáru, jejichž čidla jsou umístěna po obvodu jámky i samotné nádrže, nahlásí mimořádnou událost. V tom okamžiku se automaticky spustí elektrické čerpadlo, které při tlaku 1,2 MPa a průtoku až 15 m³/min začne čerpat směrem k ohrožené nádrži směs pro přípravu hasicí pěny i vodu na ochlazení.



Jak přimět tunely, aby pluly řekou Vltavou

Pražské metro byla a stále je skutečně velká výzva nejen pro raziče v podzemí. Tato gigantická stavba, která denně spolkne tisíce kubíků betonu, nutila Metrostav, aby sledoval moderní trendy také v oblasti betonových směsí a železobetonových konstrukcí.

Současná betonárna TBG Metrostav na Rohanském ostrově byla ve své době nejmodernějším zařízením v republice a specializované týmy odborníků se zde věnovaly vývoji nových betonů, které by lépe odolávaly agresivním podzemním vodám a umožnily širší použití železobetonů nejen při realizaci hloubených úseků metra, ale i v případě nadzemních vestibulů stanic a dalších staveb. Ruku v ruce se řešil také progresivní způsob výroby armatury a doprava betonu na stavbu.

K obrovskému technickému posunu v technologii bednění železobetonových konstrukcí u nás došlo zejména v 90. letech minulého století, kdy se ve velkém rozsahu začalo používat tzv. systémové bednění renomovaných výrobců. Díky němu bylo možné zrychlit a zefektivnit betonovací práce. Montáž prefabrikovaného bednění je totiž jednodušší, rychlejší a materiálově podstatně méně náročná. Nové možnosti znamenala pro stavbaře i moderní výkonná čerpadla, která dokážou vypumpovat beton velmi rychle do velké vzdálenosti i do vysokých pater.



Unikátní způsob výstavby železobetonových tunelů byl použit na úseku trasy IV. C1 pražského metra mezi Holešovicemi a Ládvím. Od chvíle, kdy se začalo uvažovat o konkrétní podobě této trasy dlouhé téměř čtyři kilometry, stály před projektanty a dodavateli dva zásadní problémy: značný výškový rozdíl mezi holešovickým břehem a Severní terasou a s ním velmi úzce související způsob podchodu Vltavy. Tunely totiž nebylo možné razit klasickým způsobem a původně navržená technologie jámkování by byla velmi zdoluhavá, finančně náročná a z mnoha pohledů také značně riziková (ekologie, povodně, zásah do břehů Vltavy a podobně)

Pro výstavbu dvou 168 metrů dlouhých a výškově i směrově zakřivených tunelů pod Vltavou vyvinul tedy

tým expertů Metrostavu zcela novou technologii, která kombinuje vysouvání a naplávání. Princip spočívá v tom, že se oba tunely postupně vybetonovaly na břehu v suchém doku. Konce tunelů byly zaslepeny a suchý dok byl zaplaven. Pomocí speciálních tažných a brzdných hydraulických zařízení byly pak tunely v celé délce vysunuty do předem vyhloubené rýhy ve dně řeky. Tunelové tubusy byly navíc zhotoveny ze speciálního vodotěsného betonu, takže je nebylo nutné jinak izolovat.

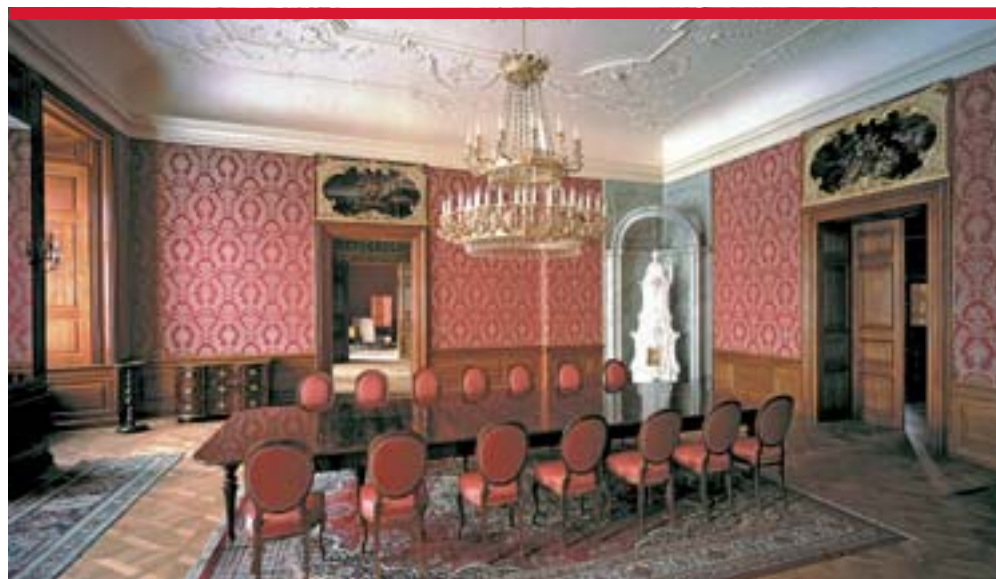
Vlastní operace vysouvání železobetonových tubusů, již předcházela fáze náročných propočtů a vyvažování, proběhla velmi rychle (v případě prvního tunelu trvala 9 hodin, u druhého tunelu 7 hodin a 45 minut). Oba tunely se přitom podařilo k holešovickému břehu přemístit s přesností na milimetry.

V podmínkách řeky a pro tunely takových parametrů byla navržená technologie vysouvání použita vůbec poprvé na světě. Metrostav má nyní tuto technologii patentovanou jako vynález a za způsob realizace tunelů pod Vltavou získal mnohá ocenění nejen doma, ale také v zahraničí. K nejcennějším patří cena fib (Fédération internationale du béton) z roku 2002, která je udělována vždy jednou za čtyři roky mimořádným technickým projektům realizovaným kdekoli na světě.



„Každý tunel vážil asi 7 tisíc tun, vztlak vody jej ale značně nadlehčoval, takže se reálně manipulovalo asi se sedmdesátitunovým břemenem,“ vzpomíná Prof. Ing. Jan L. Vítek, jenž byl členem řešitelského a realizačního týmu, a dodal, že vysouvání tubusů komplikovala velmi nízká viditelnost pod vodou, dosahující sotva 50 cm.

Způsob výstavby, o němž mnozí zpočátku pochybovali, se osvědčil a správnost postupu potvrdila i povodeň, která se Prahou prohnala v srpnu 2002. Kdyby se totiž tunely pod Vltavou stavěly původně navrženou technologií, probíhala by tou dobou výstavba v úrovni jámky uprostřed řeky a pětisetletá voda by se vši pravděpodobností stavbu vážně poškodila. Vysouvané tunely však paradoxně právě díky povodni ještě pevněji srostly se dnem řeky.



Stavbařské schůzky s historií

V případě rekonstrukcí historických objektů navazuje Metrostav odborností a řemeslnou zručností na odkaz předchozích generací stavitelů a řemeslníků. Zašlou krásu a lesk samozřejmě památkově chráněným budovám pomáhá navracet i za pomoci současných moderních technologií. Firma, která se podílela například na rekonstrukci Lichtenštejnského a Hartigovského paláce, Ústavu šlechtičen na Pražském hradě, Měšťanské besedy v Plzni či české ambasády v Paříži, si v poslední době na své konto připsala i naprosto ojedinělou rehabilitaci Nostického paláce na Malé Straně. Tento památkově chráněný objekt je jedním z mála původně dochovaných raně barokních paláců a jeho ráz bylo třeba co možná nejlépe zachovat. Metrostav tedy vstoupil do prostor Nostického paláce s maximální možnou úctou a ohledem k odkazu dřívějších stavitelů. Například před rekonstrukcí prejzové střechy paláce a krovů, jež byly v havarijním stavu, bylo nad celým objektem vybudováno provizorní zastřešení, aby déšť ještě víc nepoškodil historické konstrukce a interiéry. Všechny hodnotné dochované prvky krovů byly pečlivě repasovány a spoje tesařských prvků byly provedeny tak, aby co nejméně utrpěla pohledová celistvost krovů. Všechny stavební i restaurátorské práce probíhaly samozřejmě za stálého dohledu památkářů. Způsob, s nímž Metrostav přistoupil k rehabilitaci Nostického paláce, je bezpochyby i pro mnohé další příkladem, jak se lze chovat k odkazu předků.

MOŽNÁ NEVÍTE



Lanovka na Petřín
Od června 1965 si Pražané dlouhých 20 let kladli otázku, zda se ještě někdy svezou lanovkou na Petřín. Její provoz zastavily sesuvy půdy, které měla na svědomí spodní voda. Poté co se dalo

do pohybu 15 tisíc m² zeminy, byly trať i mosty lanové dráhy zcela zničeny, o 5 metrů se propadla i terasa restaurace Nebozítek. O osudu lanovky se vedly dlouhé debaty až do počátku 80. let minulého století. Stavbařům Metrostavu pak práce trvala pouhé dva roky. Provoz lanovky na Petřín mohli být zahájen 15. června 1985.

Z kategorie NEJ

Do historie firmy se loni zapsaly dva projekty, k nimž bude dlouho patřit předpona NEJ. Z pohledu technologií a koordinace prací byl zcela výjimečný spojovací objekt o užitné ploše 45 000 m² na letišti v Praze-Ruzyni, který je novým srdcem i mozkem celého letiště. Co do objemu prací a termínu zhotovení patří k rekordmanům komplex nákupního Centra Chodov, jehož podstatnou část jsme stavěli se společností Skanska CZ. Obchodní plocha činí 142 500 m² a bylo zde vybudováno 31 tisíc metrů čtverečních komunikací – to vše za 18 měsíců.



Pomníky pro Prahu
Díky Metrostavu přibýlo v hlavním městě nejen mnoho zajímavých staveb, ale také několik pomníků. Na Novotného lávce firma v roce 1985 instalovala pomník Bedřicha Smetany.

Při výstavbě stanice Vltavská na trase C pražského metra již rok dříve pomohla výtvarníkům Olze a Miroslavu Hudečkovým realizovat kašnu se sochou symbolizující řeku Vltavu. V Praze na Žižkově stojí od loňského podzimu kromě známé sochy Jana Žižky ještě další jezdecký pomník. Jaroslavu Haškovi vzdal touto recesistickou plastikou hold nejen Karel Nepraš, ale také Metrostav.

Zájem o tunel Valík

Jednou z nejnavštěvovanějších staveb Metrostavu je v posledních dvou letech tunel Valík na dálničním obvodu Plzně. Díky pravidelným Dnům otevřených dveří, které se zde od května 2004 konají každý měsíc, prošly Valíkem v nejrůznějších etapách výstavby zhruba 4000 lidí. Připočítat je třeba také exkurze domácích i zahraničních odborníků, kteří stavbu sledují s velkým zájmem, a návštěvy školáků a studentů středních a vysokých škol. Projekt byl prezentován i v rámci loňského 31. Světového tunelářského kongresu v Istanbulu.



Byty od Metrostavu

Od svého vzniku, tedy od roku 1995, nabídl divize developerských aktivit Metrostavu klientům v rámci svých projektů již celkem 1241 bytů a 19 362 m² nebytových ploch. Díky atraktivnosti lokalit i kvalitě poskytovaných služeb se tak Metrostav zařadil mezi nejvýznamnější developerské společnosti v České republice.

Na „střeše světa“

Logo Metrostavu se ocitlo 18. května 1996 až na vrcholu Mount Everestu. Dopravil je tam český horolezec a náš spolupracovník Josef Nežerka. Na Everest vystoupil společně s norskou expedicí jako druhý Čech, předtím se o výstup neúspěšně pokoušel celkem třikrát. Výpravy podnikl i na jiné osmitisícovky, například na Annapurnu, Nanga Parbat či Makalu.



Vyhrávala kapela

Od roku 1987 měl Metrostav rovných deset let vlastní kapelu, která se zpočátku jmenovala Krtci a později Studio Band Metrostav. Repertoár sedmi muzikantů a dvou zpěvaček byl velmi široký a kapela nemohla chybět na žádné firemní akci. K nejkurioznějším produkcím patří první zkušební jízda metra ze stanice Vysočanská na trase IV. B. Speciální souprava pro VIP hosty vyrazila v jednu hodinu po půlnoci.

MYSLÍME NA JINÉ



Pomáhat tam, kam ruka státu nedosáhne

Aktivní společnost Metrostav patří v roce 2003 k zakládajícím členům Klubu firemních dárců Donátor. Svým členstvím v instituci, jež usiluje o nastavení pravidel pro donátorské aktivity v České republice, dala najevo, že cítí spoluzodpovědnost za budoucnost této země a není lhostejná k lidem, kteří zde žijí. Strategie Metrostavu v oblasti dárcovství a sponzorských aktivit se řídí krédem: „Silní a úspěšní mají povinnost pomáhat tam, kam už ruka státu nedosáhne.“ Filantropii chápe firma jako sázku na budoucnost a proces, jenž má pozitivní vliv na podnikatelské prostředí v České republice. Neziskovým organizacím věnoval Metrostav v roce 2005 formou finančních a věcných darů téměř 14 milionů korun a pomohl jim realizovat jejich sociální, charitativní a veřejně prospěšné projekty. Již čtvrtým rokem je firma generálním partnerem Dětského krizového centra v Praze, které pomáhá týraným, zneužívaným a zanedbávaným dětem. Pro Dětské krizové centrum také zaměstnanci Metrostavu formou dobrovolnické práce každoročně pomáhají připravovat akci Darujte sebe v Praze na Letné (foto č. 1). Den plný soutěží, hudby a zábavy si získává stále větší oblibu mezi dětmi i jejich rodiči. Jen letos 20. května přišlo na Letnou asi sedm tisíc návštěvníků. Metrostav cítí solidaritu také s těmi, kdo na vlastní kůži zažili přírodní katastrofy. Finanční dar obdrželo po ničivé vichřici, jež srovnala se zemí tisíce hektarů lesa ve Vysokých Tatrách, například město Poprad. Jména tunelů Mrázovka, Panenská, Valík, Klimkovice a Hněvkov, jež stavěl Metrostav, nese na Srí Lance pět rybářských lodí (foto č. 2). Díky přímé finanční pomoci Metrostavu byly vyrobeny pro zdejší rybáře, kteří se tak mohli vrátit k běžnému životu po katastrofě, kterou v prosinci roku 2004 přinesly na ostrov ničivé vlny tsunami. Automobily, jež Metrostav vyráadí ze svého vozového parku, dělají dobrou službu mnoha neziskovým organizacím, například sdružení pečující o duševně nemocné Fokus, jež provozuje chráněné dílny, či Sdružení pěstounských rodin v Brně, jež pomáhá pěstounským rodinám v regionu a v Domě na půli cesty ve Velkém Dvoře u Pohořelic poskytuje potřebné zázemí dětem odcházejícím po dosažení plnoletosti z dětských domovů. Další vozy předali zástupci firmy společnosti Křižovatka života, která učí těžce tělesně postižené lyžovat na monoski, a občanskému sdružení Romodrom, jež pomáhá dětem ze sociálně slabých a znevýhodněných rodin (foto č. 3). Vzhledem k tomu, že Metrostav má bohaté zkušenosti s přepravou nadrozměrných nákladů, postaral se loni o přepravu sedmimetrové kovové plastiky sochaře Aleše Veselého do Art Centra Egona Schieleho v Českém Krumlově (foto č. 4). Díky finančním darům společnosti mohla loni vzniknout i dvě hodnotná umělecká díla – plastika Davida Černého, která slouží jako autobusová zastávka v Liberci (foto č. 5), a v Praze na Žižkově Neprašův recesistický jezdecký pomník Jaroslava Haška. Ať už se Metrostav stará o dětskou radost (foto č. 6), nebo pomáhá řešit starosti těm, kdo také myslí na jiné (foto č. 7), dělá to s přesvědčením, že takové věci jsou samozřejmé. Silní a úspěšní mají přece pomáhat těm, kteří se ne vlastní vinou ocitli ve svízelné situaci.

Jednotný vizuální styl

Metrostav byl jednou z prvních českých stavebních společností, které si uvědomily, jak silným marketingovým nástrojem může být jednotný vizuální styl.

První logo Metrostavu jako součásti někdejšího koncernu Vodní stavby vytvořil v roce 1971 grafik Karel Míšek starší. Novější verze loga, jež je typografickým zpracováním slova Metrostav se středovým obrazovým vyjádřením písmene O, pochází z roku 1988 a je dílem Karla Míška mladšího.

Firemní logo se objevovalo na mnoha místech centra Prahy, kde probíhala výstavba metra, a s restrukturalizací firmy postupně i na řadě dalších staveb. Metrostav se i tímto způsobem hlásil ke své práci, kterou se snažil dělat precizně do nejmenších detailů. Pozornost se vždy věnovala nejen náročným technologiím, ale i zdánlivým maličkostem, jako byly sadové a zahradnické úpravy. Firmě prostě záleželo na tom, aby stavby předávala do užívání se vším všudy – i s rozkvetlými květinovými záhony.

Proces změny image šel ruku v ruce s dynamickým rozvojem společnosti Metrostav. K významné změně ve vizuální komunikaci došlo po roce 2000, kdy dominující černou barvu nahradila kombinace červené a bílé v celé škále používaných prvků. Jako logická nástavba vizuálního stylu vznikl jasný a moderní firemní komunikační styl, jehož autorem je přední český grafik Tomáš Machek.



V Metrostavu se dnes běžně používají kolekce porcelánu a skla, série kancelářských potřeb v korporátním designu, elektronické šablony dokumentů, balící papíry a papírové tašky. Firemní tiskoviny již několik let bodují v soutěžích zaměřených na typografii, design a komunikaci a do svých sbírek je zařadilo například Uměleckopřemyslové muzeum v Praze.

Značka Metrostav je značkou s vysokým kreditem a hodnotou. Za obojí vděčí především kvalitním, vzdělaným a technicky zdatným lidem, členům jednotlivých pracovních týmů společnosti. Svoji cenu prokazuje značka Metrostav dodnes na celé škále staveb v ČR a zahraničí.

Současný vizuální styl vyjadřuje nejen sílu a dlouhodobou stabilitu, ale také ambice Metrostavu rozšířit své aktivity na mezinárodní stavební trh. Generální ředitel Metrostavu Jiří Bělohav v souvislosti s touto změnou image poznamenává: „Nemůžeme a nechceme žít pouze z historie a tzv. tradiční kvality. Situace ve stavebnictví se výrazně změnila. Pohybujeme se v silném konkurenčním prostředí, a chceme-li být úspěšní, musíme se také změnit. Nový vizuální styl Metrostavu je významným doprovodným symbolem vývoje naší akciové společnosti.“

