

# 40

Metrostav 1971—2011

**Ptáme se:** Ing. Stanislava Červeného, vedoucího projektu z divize 3 str. 2

**Den otevřených dveří na metru V.A** fotosloupek str. 2

**Divize 3 postaví dopravně-logistický areál v Bělorusku** str. 2

KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

## Profil 2011 naleznete na intranetu

Profil Metrostavu 2011, který přehledně představuje naše nové referenční stavby, vyšel v tištěné podobě už před několika týdny. Jeho českou a anglickou verzi lze stáhnout i z portálu obchodního ředitele, kde ji naleznete ve složkách útvaru marketingu pod prezentacemi společnosti.



## Novinky na webu

Na internetových stránkách [www.metrostav.cz](http://www.metrostav.cz) přibyl v levé navigaci odkaz věnovaný technologii TBM. Přibližuje historii tunelovacích strojů i jejich současnou práci na trase metra V.A, kterou s použitím TBM buduje sdružení našich divizí 8 a 5. Razičí štíty i jejich obsluhu zde objasňuje nejen popis, ale i přehledná animace. Součástí nové sekce na webu Metrostavu je i aktuální fotogalerie.

## Změna korespondenční adresy

Společnost CCE Praha, člen Skupiny Metrostav, změnila od 1. července korespondenční adresu z Ústecké ulice ve Zdičech na ulici Bystrá 2243, 193 00 Praha 9. Telefonní číslo společnosti se změnilo na 266 011 838. Fakturační adresa Koželužská 2246, Praha 8 zůstává v platnosti.

## Metrostav pokračuje v zahraničí

Pro koordinaci aktivit Skupiny Metrostav v Německu a v Rakousku vznikla v květnu společnost Metrostav Deutschland GmbH. Sídli v Mnichově a jejím jednatelem je Ing. Robert Dostál. Bude podporovat zejména Metrostav a firmu Subterra při získávání zakázek z oblasti podzemního stavitelství a při jejich realizaci. Trhy obou zemí se už totiž otevřely i pro české stavěče a nabízejí příležitost ucházet se ročně o několik tunelových staveb.



## Další ocenění

Bytový dům Ostravská brána v Ostravě, který vystavěl Metrostav Development, uspěl i v letošním pátém ročníku soutěže Stavba Moravskoslezského kraje. Odborná porota mu udělila

cenu za urbanismus. Nejvyšší ocenění Grand Prix získalo integrované bezpečnostní centrum v Ostravě, ve kterém společně sídlí hasiči, záchranáři a policisté.

## Dopravní stavby roku

V celostátní soutěži Česká dopravní stavba & technologie 2010 uspěly všechny tři přihlášené tuzemské stavby, na kterých se podílel Metrostav. Cenu rektora ČVUT za heliport na dětské části FN Motol převzal obchodní ředitel Metrostavu Jiří Procházka, MBA, z rukou prorektora ČVUT prof. Ing. Miloslava Pavlíka, CSc. (foto zleva). Ředitel divize 4 Ing. Josef Neuwirth si za I. stavbu prodloužené Místecké odnesl Cenu prezidenta SPS ČR a Cenu Asociace krajů ČR. Cenu předsedy ČSS získal sklopný most v Českém Vrbném, který do soutěže přihlásil projektant.



# METROSTAV

METROSTAV A.S. ČLEN DDM GROUP

## Příčníky překlenuly Vltavu



Do východního úseku stavby tunelového komplexu Blanka patří i Trojský most. Ve středu 8. června vysunuli pracovníci našich divizí 5 a 2 poslední část jeho provizorní příhradové konstrukce, kterou vyrobili oceláři divize 3. Spolu s prefabrikovanými příčníky definitivní mostovky vytvořila přes Vltavu „žebřík“, který koncem léta začne doplňovat monolitická deska. Před tím ale musí betonáři ve třech taktech vybetonovat mostovku inundačního mostu.

## Pražský primátor pokřtil bělohlavou Adélu

Pinoprofilový zeminový štít označený S-610, s nímž Metrostav vyrazí pravý traťový tunel metra V.A, pokřtil v sobotu 18. června pražský primátor Bohuslav Svoboda jménem Adéla. Od svého staršího bratra S-609 Tondy se liší na první pohled jen bílou barvou řezací hlavy. Odborníkům odhalí druhý pohled zrcadlově obrácenou část technologického vybavení.

Křtu Adély, jejíž jméno stejně jako u Tondy vymysleli pacienti z Kliniky dětské chirurgie FN v Motole, přihlíželi nejen další kmotři – první náměstek primátora Karel Březina a generální ředitel pražského Dopravního podniku Ing. Martin Dvořák a Metrostavu Ing. Pavel Pilát, ale také lidmi zcela zaplněná montážní šachta na Vypichu. Slavnostní akt se totiž uskutečnil v průběhu dne otevřených dveří (DOD) na stavbě metra V.A, a protože se o něm předem vědělo, řada lidí jej chtěla vidět na vlastní oči.

Pražský primátor (foto vlevo) jim připomněl, že jméno Adéla se vysvětluje jako ušlechtilá a vznešená a je původem germánské, takže se ke stroji, vyrobenému v Německu, opravdu hodí. Náměstek Karel Březina ke křtu Adély přidal i pochvalu pro Tondu, ze kterého mohli návštěvníci v hloubi hory vidět jen červené koncové světlo. Prstence tybinků už za ním totiž zabezpečily tunel o délce přes 200m a práce běží bez problémů podle plánu. Ing. Dvořák oběma strojům popřál, aby se po ukončení ražeb na met-

ru V.A, rychle přesunuly na stavbu jeho trasy D. Ing. Pilát ke svému přání doplnil výčet nejbližších událostí, které zeminové štíty čekají: Adéla začne razit v první dekádě července a Tonda by se měl ještě v létě probourat do stanice Petřiny, odkud vyrazí směrem k Veleslavínu.

Obsluha Tondy rychle získala zkušenosti a v poslední době se tunel za ním prodlužuje až o 15m denně. I z toho je vidět, že pracovníci našich divizí 5 a 8 i osádka firmy Subterra svou práci dobře zvládají. U Adély si jen budou muset zvyknout na to, že některá její zařízení a hlavně pásový dopravník jsou oproti Tondovi obrácené podle podélné osy, aby se vzájemně nepletly.

Informace z DOD najdete na str. 2



30. června 2011 / 11 / XXIII

**Hloubené tunely komplexu Blanka v Troji mizí pod zemí** str. 3

**Začala rozsáhlá rekonstrukce stavební fakulty VUT v Brně** str. 3

**Divize 8 vrací dlouhodobě krásu podkrušohorské krajiny** str. 3

## Místo vojenské školy bude v Ruzyni archiv

K tomu, že tým Jiřího Macháčka z divize 3 začal v květnu přestavovat jednu z budov v ruzyňských kasárnách na nové sídlo Vojenského ústředního archivu (VÚA), přispěly mimo jiných i zákon o archivnictví a povodeň z roku 2002. Poklepu základního kamene této rekonstrukce se 14. června zúčastnil ministr obrany ČR Alexandr Vondra a řada zástupců jeho resortu. Mezi dalšími pozvanými hosty byli i tři ředitelé Metrostavu – generální Ing. Pavel Pilát (foto vpravo), obchodní Jiří Procházka, MBA, a Ing. Martin Pich z divize 3.

„Budova archivu se nesmí nacházet v záplavové zóně. A ten náš sídlí v karlínské Invalidovně, jejíž přízemí zaplavila před devíti lety voda z Vltavy až do výšky téměř 3,5 m,“ vysvětlil důvod nutného stěhování Mgr. Josef Žikeš, ředitel VÚA. Po dlouhém hledání nové vhodné destinace pro sídlo archivu padla volba na zděnou budovu s železobetonovými stropy, která v ruzyňských kasárnách vyrostla v 30. letech minulého století a původně sloužila vojenské akademii a naposledy Vojenskému gymnáziu Jana Žižky. Pro potřeby VÚA je nutné provést nejen její celkovou rekonstrukci včetně změn dispozice a moderního technologického vybavení, ale zejména zesílit nosné konstrukce. Užité zatížení totiž v objektu stoupne více než dvakrát – až na 1400 kg/m<sup>2</sup>.

„Budovu jsme už začali odstrojovat. Bouráme příčky a vybíráme náspy podlah, abychom obnažili nosné konstrukce a mohli je později sanovat a zesílit,“ popsal rozpracovanost díla stavbyvedoucí Ing. Vladimír Melichar a doplnil: „Provádíme také sondy, kterými bychom měli ověřit stav podzemních konstrukcí a únosnost základové spáry. Teprve podle detailního geologického průzkumu určíme přesný způsob podchyčení a rozšiřování základů a prověříme si, zda budeme moci zeminu, kterou vybereme, použít i ke zpětným záсыpům.“

Investor chce finanční prostředky na stavbu uvolňovat postupně po jednotlivých letech a v limitovaném objemu. I proto Ing. Pilát ve svém projevu před poklepem základního kamene nabídl: „Pokud ministerstvo obrany najde rychlejší možnosti financování, jsme připraveni zakázku termínově zkrátit před smluvní datum dokončení, které bylo stanoveno na 31. října 2013. Jsme rádi, že jsme ve veřejné obchodní soutěži na rekonstrukci VÚA uspěli. Mottem archivářů je, že bez minulosti není budoucnost. Já věřím, že my si úspěšnou realizaci této stavby vytvoříme dobré předpoklady pro to, abychom v budoucnosti mohli pro resort obrany provádět další zakázky.“



VÚA i jeho historická složka, jež pečuje o tzv. militaria z let 1723–1899, sídlí v Invalidovně – barokním objektu, který pro ubytování válečných invalidů navrhl Kilián Ignác Dientzenhofer. Přesně v den 270. výročí jeho založení (15. srpna 2002) kulminovala největší povodeň, jakou Praha dosud zažila. Voda vystoupila až do výšky 324cm a zatopila 25 600 kartonů archiválií z 33 000, které byly uloženy v přízemí. Asi 9000 z nich se nakonec muselo skartovat. Na [www.vuapraha.cz](http://www.vuapraha.cz) najdete podrobnosti o záchraně archiválií a můžete zde mimo jiné i vyhledávat v digitalizovaných databázích legionářů či padlých ve 2. světové válce a příslušníků čs. vojenských jednotek v zahraničí.

## DOD na metru V.A

Prohlédnout si moderní techniku, se kterou Metrostav razí trasu metra V.A, si přišlo 18. června na Vypichu asi 8500 návštěvníků. Den otevřených dveří se vydařil.

Prohlídková trasa vedla nejprve podél přehlídkově seřazených stavebních strojů. Největší zájem však byl v podzemí o Adélu, jejíž štít (foto č. 1) ještě nebyl propojený se závěsem. Základní informace o ní i o Tondovi, jejich obsluze i projektu na výstavbu metra mohli lidé získat z velkoplošných panelů. Podrobnosti se potom dozvěděli od pracovníků divize 5 a 8 (foto č. 2 a 3), kteří po celý den ochotně a profesionálně odpovídali i na překvapivě erudované dotazy. Obdivovat stroje i práci kolegů přišlo také mnoho dalších pracovníků naší firmy a od ostatních návštěvníků slyšeli jen slova obdivu a chvály. Díky všem, kdo k dobré vizitce Metrostavu přispěli.



## Golf s divizí 1

Poslední květnovou sobotu uspořádala divize 1 pro své obchodní partnery a přátele z Plzeňského kraje golfový turnaj na hřišti v Dýšině (foto č. 1).

Osmdesát golfistů i jejich doprovod si krásný den plný dobrých sportovních výkonů naplno užilo. Ve společné kategorii hráčů s handicapem 0–18 zvítězil generální manažer HC Plzeň 1929, mistr světa a hokejový olympijský vítěz Martin Straka, kterého fotograf zachytil mezi ředitelem divize 1 Ing. Milanem Veselským a ředitelem její plzeňské oblasti Ing. Václavem Apolinem (foto č. 2 zleva).

– red –, foto Jiří Zahradník



## Divize 3 postaví logistický areál v Bělorusku

Roční úsilí divize 3 o proniknutí na běloruský trh bylo úspěšné. V pátek 10. června podepsali její zástupci smlouvu se státní organizací Beltamožservis na výstavbu dopravně-logistického terminálu u Ščitomiriči, jižně od Minska. Divize 3 má zájem působit v Bělorusku trvale, proto zde vloni založila organizační složku.

„Bělorusko je v celní unii s Ruskem a Kazachstánem a Beltamožservis v ní zajišťuje celní odbavení veškerého zboží, které přes tuto zemi putuje do obou dalších států,“ říká obchodní náměstek divize 3 Ing. Karel Volf, MBA. „Prostřednictvím exportního financování od Komerční banky, pojištěného u společnosti EGAP, začneme už v září realizovat na klíč celně-skladovací areál u Ščitomiriči (vizualizace) v hodnotě 22 milionů eur. Pokud s námi bude zákazník spokojen, mohli bychom pro něj vystavět ještě další dva. Protože máme dobře fungující organizační složku v Minsku, kterou vede Ing. Jan Hrubeš, a projekt řídí zkušený Ing. Jiří Růžek, věřím, že se nám to podaří.“

Divize 3 začala s investorem jednat už vloni v červenci. V listopadu podepsali smlouvu o smlouvě budoucí, 3. prosince 2010 vznikla organizační složka Metrostavu v Bělorusku, a když na přelomu letošního května a června realizaci logistických center potvrdil prezidentský výnos, k podpisu smlouvy o realizaci došlo co nejdříve. Stavba má být totiž hotová do konce roku 2012 a čas běží.

Investor nejdříve provede hrubé terénní úpravy na více než 100 000 m<sup>2</sup> nově zastavovaného území. To by mělo trvat zhruba do poloviny září, odkdy začne divize 3 řídit a koordinovat místní firmy, jež nastoupí na provádění základů. Za rok a půl práce v areálu vzniknou dvě jednopodlažní, velkorozponové skladové haly s plochou kolem

8,5 a 12,5 tisíce m<sup>2</sup>. Kvůli zvýšené seizmicitě oblasti budou ocelové, dvou- a třípodlažní administrativní vestavky u obvodových stěn vytvoří železobetonový skelet. Kromě nich bude součástí oploceného komplexu i hotel pro řidiče, budova technické obsluhy terminálu, artéská studna, myčka aut a čistírna odpadních vod. Mimo komunikací musí divize 3 v areálu vybudovat i množství parkovacích stání a v návaznosti na železniční vlečku i velké plochy pro venkovní skladování kontejnerů.

První zmínky o Minsku pocházejí už z roku 1067. V roce 1326 se stal součástí Velkovévodství litevského, od roku 1569 byl hlavním městem Minského vojvodství v Polsko-Litevské unii. Na začátku 18. století jej zničili Švédové, v roce 1793 anektovalo Rusko. Během druhé světové války jej po tři roky okupovali Němci. Od roku 1991 je Minsk hlavním městem nezávislého Běloruska. Má přes 1,8 milionu obyvatel, z nichž asi 80 % tvoří Bělorusové, 16 % Rusové a zbytek jsou převážně Ukrajinci a Poláci. Zdroj [www.wikipedia.cz](http://www.wikipedia.cz).



## Výzkumná činnost v Metrostavu II.

V návaznosti na předchozí článek dnes přiblížíme podíl Metrostavu na výzkumu samozhutitelného betonu.

V rámci Metrostavu zahájil výzkum samozhutitelného betonu (SCC) autor tohoto článku v roce 1999 ve spolupráci s Ing. Milanou Mazurovou ze společnosti TBG Metrostav. Problém, který řešili, spočíval v nalezení vhodných složek betonu a jejich kombinací s ohledem na funkci nové generace superplastifikátorů. Současně hledali příhodné možnosti pro aplikaci nového materiálu.

V roce 2000 se na pražském Městském okruhu projektoval železniční most u Zličova, který tvoří tuhý rám s velmi šikmým podepřením. Převádí přes okruh čtyři drážní koleje a je vlaky značně zatěžován. Vysoká tuhost konstrukce vedla k nutnosti jejího mimořádně silného vyztužení na účinky objemových změn. Deska mostu dosahuje tloušťky až 2,4 m. Ukázalo se, že betonáž konstrukcí mostu běžným betonem by byla velmi náročná, ba téměř nemožná. Na základě zkoušek nového materiálu proto Metrostav společně s projektantem, firmou SUDOP Praha, přesvědčil správce mostu, kterým byly České dráhy, o nutnosti využít SCC. Betonáže probíhaly v červnu 2000 a tento most se stal první velkou aplikací SCC v ČR. Šlo o velmi náročnou práci, protože nikdo s tímto materiálem neměl dostatek zkušeností, a bednění proto bylo nutné dimenzovat na vysoké tlaky čerstvého betonu. I když tehdy betonáž komplikovaly horké letní teploty, tým Alexandra Tvrze z divize 5 ji úspěšně dokončil.

V rámci projektu CIDEAS jsme později ve spolupráci s Ing. Pavlem Kasalem, Ph.D., z divize 6 měřili při betonáži sloupů stanice metra Letňany (foto) skutečné tlaky na bednění u čerstvého běžného betonu a SCC. Ukázalo se, že při užití SCC a zachování přiměřené rychlosti plnění jsou jen o málo vyšší než při užití klasického betonu.

Zavádění nového materiálu do praxe není jednoduché. Technické podmínky Ministerstva dopravy ČR č. 187

Samozhutnitelný beton pro mosty na pozemních komunikacích začaly platit až na začátku roku 2008. V rámci výzkumného projektu MDČR vznikly v týmu, který vedl autor článku. Přesto se občas podařilo prosadit aplikaci SCC i dříve – například na mostě přes Rybný potok.

SCC se tedy ve stavebnictví úspěšně prosadil a jeho podíl využití stále stoupá. Přesto ve vývoji samozhutitelného betonu nepřetržitě pokračujeme, protože je nutné stále vylepšovat jeho vlastnosti.

Prof. Ing. Jan L. Vítek, CSc.

Samozhutnitelný beton (SCC – Self Compacting Concrete) začali vědci vyvíjet v Japonsku v 90. letech 20. století, protože nekvalitní zhuňování přispívalo k poruchám betonových konstrukcí. Odstraněním hutnění se jejich kvalita výrazně zlepšila. V roce 1999 začaly jeho výzkumy i u nás. Nejprve se začal prosazovat u prefabrikátů, pak i u monolitických konstrukcí. Důvodem jeho úspěchu je vysoká kvalita povrchu, spolehlivé ukládání zejména v hustě vyztužených konstrukcích a obvykle vysoká pevnost.



## P T Á M E S E

### Ing. Stanislava Červeného, vedoucího projektu z divize 3



Metrostav zaujal Stanislava Červeného už ve druhém ročníku studia na stavební fakultě ČVUT v Praze. Divizi 3, která jej tehdy zaměstnala, zůstal věrný dodnes. Stejně jako hudbě a Járovi Cimrmanovi.

Byl jste jedním z prvních vysokoškoláků, kteří využili studentský program Metrostavu. Proč jste se do něj zapojil a kde jste pracoval?

Táta je stavař. Jeho profese mě zajímala od malička a snad mě ani nenapadlo dělat něco jiného. Když jsem potom při studiu potřeboval peníze a naskytla se příležitost vydělat si je v Metrostavu, neváhal jsem. Nastoupil jsem k divizi 3 na půdní vestavbu školy Sušická a v rekonstrukcích obdobných zařízení pokračoval i po roce 1996, kdy jsem po promoci nastoupil k Metrostavu do řádného pracovního poměru jako mistr. Dodnes mě uspokojuje, že výsledkem mé práce jsou konkrétní stavby. Vždycky, když jedu kolem, mám z nich dobrý pocit.

Která ze staveb vám nejvíc utkvěla v paměti?

Každý projekt má něco do sebe a na každou stavbu vzpomínám v dobrém. Stavěl jsem mimo jiné komerčně-administrativní centrum v Karlíně, Kaufland v Havířově, Tesco v Letňanech, další obchodní dům ve Zlíně a Centrum Chodov. To bylo snad nejnáročnější – stavba ve sdružení, velký objem prací v krátkém čase, na konci jsme víc než měsíc pracovali nonstop. I když jsme ho nakonec včas dokončili, je pro mě stále tak trochu noční můrou. Radši si vzpomenu na přestavbu domu v Dlážděné ulici na sídlo SŽDC nebo na třetí etapu výstavby minioceklárny ve Strážském, protože ta přispěla k tomu, že dnes řídím stavbu hangáru pro ABS Jets v Praze-Ruzyni.

Jak jste od slovenské stavby dospěl k práci v Praze?

Minioceklárna i hangár mají stejného investora. A protože jsme na první zakázce navázali dobré vztahy, byl jsem rád, když jsem mohl začít pracovat i na druhé. Nebylo to ale jednoduché. Soutěž na stavbu ruzyňského hangáru naše divize vyhrála už před dvěma lety, projekt se ale kvůli nedostatku financí nezačal realizovat. Po uzavření díla na Slovensku jsem proto začal budovat sekundární ocelovou konstrukci kotle v Elektrárně Ledvice. Najednou se však rozeběhla Ruzyň, investor si vzpomněl na naši spolupráci a jmenovitě si mě vyžádal. Potěšilo mě to.

Staví se na Slovensku jinak než v Čechách?

Podle mých zkušeností ano. Lišíme se v mentalitě, a proto i při práci – zejména v přístupu k dodržování termínů. Zatímco na Slovensku jsem se setkával s volnějším disciplínou, sám raději ženu dílo i termíny dopředu už od začátku, než abych na konci zplakal nad výdělkem.

Hangár pro ABS Jets pomalu končíte. Co vás na jeho stavbě zaujalo a co na ní teď provádíte?

Nejzajímavější určitě byla konstrukce zavěšené střechy. Podobnou jsem předtím nikdy nestavěl, takže to pro mě byla dobrá škola. Teď na stavbě všichni finišují, protože ji koncem července máme předat investorovi a od 21. srpna by měla vstoupit do zkušebního provozu. Zatím vše nasvědčuje tomu, že smluvní termíny dodržíme.

Prováděl jste rekonstrukce, stavěl obchodní centra i elektrárnu, co byste ještě chtěl vybudovat?

Nemám žádné konkrétní přání. Raději však pracuji na klasických pozemních stavbách než na průmyslových a nejvíc mě baví stavět objekty, které jsou určeny konkrétním lidem. Těší mě, když vím, komu a k čemu budou sloužit. Třináct let zpíváte vlastní skladby s rock-punkovou skupinou The Pláky a jste hercem Divadla Rodu Vejvodů. Kdy a kde vás příště uvidíme na pódiu?

S kapelou koncertujeme pravidelně a termíny našich vystoupení najdete na [www.bandzone.cz/theplaky](http://www.bandzone.cz/theplaky). V divadle hrajeme se svolením autorů už léta hry Járy Cimrmana. Mám jejich humor rád a s chutí jej reprodukuji. V divadle Gong jsme 19. dubna uvedli inscenaci České nebe, kterou jsme reprízovali ještě v Českém Brodě. Hrál jsem v ní Karla Havlíčka Borovského. Nejvíc se mi ale líbily role Varla Frištenského v Dobyty severního pólu a hraběte Zeppelina v Hospodě Na mýtině. Teď se chystáme na Vraždu v salónním coupé, kterou v Gongu uvedeme 15. listopadu.

## Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



## Hloubené tunely v Troji mizí pod zemí

Stavbu východní část tunelového komplexu Blanka uzavírají staveniště hloubených tunelů v Troji a nového Trojského mostu. Železobetonové konstrukce tunelových tubusů už zcela zaplnily jámy pro své stavby (foto č. 1) a pomalu se začínají ukrývat pod zem. Konstrukce Trojského mostu sice teprve rostou, ale protože se den za dnem protahují, pomalu se začínají spojívat s tunely do mimoúrovňové křižovatky Troja (foto č. 2).

„Do konce letošního srpna betonáři z divize 6 zastropí podzemní část technologického centra TGC6 před portálem ražených tunelů. Poté, co střešní skořepinou zakryjí



## Začala rekonstrukce stavební fakulty v Brně

Od poloviny března se v historickém areálu Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně vedle budoucích stavebních expertů zabývali stavbaři divize 1 a společnosti Unistav, aby zde pod drobnohledem univerzitních odborníků částečně zrekonstruovali a zčásti dostavěli téměř celý areál fakulty. Rekonstrukce se bude týkat celkem třinácti objektů, z nichž některé zásáhne výrazně a jiných se dotkne jen okrajově.

V současné době tým Ing. Radomíra Richtera pracuje hlavně na objektu R (mapka), který se nachází na rohu ulic Veveří a Rybkova. Vnitřek budovy s osmi nadzemními a dvěma podzemními podlažími museli stavbaři vybourat do původního skeletu a její nosné části zesílit ocelovými úhelníky. Změní se také dispoziční řešení jednotlivých podlaží, protože zde bude vytvořen stravovací blok, do něž se přemístí menza. Ta uvolní v budově A dostatečné prostory třeba pro novou počítačovou studovnu,



i jeho nadzemní velín, skončí na celém úseku našeho díla práce na nosných konstrukcích. Uzavření podzemní části stavby nám umožní zahájit činnosti, které dílo dokončí do té fáze, abychom jej mohli stavebně připravené předat pro montáž technologických zařízení,“ popisuje Ing. Jiří Husárik z divize 2, který od ledna stavbu hloubených tunelů v Troji řídí jako vedoucí projektu. „I když investor pro letošek snížil financování, všechny práce pokračují podle platných harmonogramů a tunelové chodby předáme technologům z ČKD už v závěru roku.“

Zatímco jižní tubus dnes slouží dopravě, v severním dělníci provádějí mazaniny a výplňové betony pod obrubníky a šterbinové žlaby. Na staveništi se také znovu objevily zemní stroje. Z horniny vytěžené ze stavebních jam tvarují násep a rampy křižovatky, která propojí povrchové komunikace s podzemními tunely a novým mostem.

„Dokončili jsme i funkční tělesa protipovodňových valů na trojské straně. Na druhém břehu, v Holešovicích, jsme upravili a v lednu úspěšně odzkoušeli více než třináctimetrová ocelová hradidla, která v případě nutnosti uzavřou tramvajový průjezd železničním náspem. Zdejší okolí ani naši stavbu už proto neohrozí ani tak velká povodeň, jaká byla v roce 2002 – nová protipovodňová opatření tu jsou totiž dimenzovaná na hladinu ještě o 30 cm vyšší, než byla ona,“ uzavírá Ing. Husárik.

O tom, že stavba v Troji značně pokročila, svědčí i to, že spolu s divizí 5 Ing. Husárik na léto chystá přestěhování svého zařízení staveniště do té části, která dřív sloužila pro přípravu razičům z divize 5. Prostor vedle betonárny TBG Metrostav se tak uvolní, aby na něm v případě potřeby mohla být zahájena stavba nového sídla pražské zdravotnické záchranné služby.

archiv, v němž budou uloženy diplomové práce studentů, a prodejnu s bufetem. V budově R vznikne i nová restaurace a své zázemí v ní najdou také studenti doktorandského studia. Budou zde mít k dispozici kanceláře a další nezbytné prostory, stejně jako studenti oboru Stavební ekonomika a řízení. Terasa v posledním patře bude upravena na venkovní geodetickou laboratoř.

Budova R bude uzavřeným mostem ze skla a oceli propojena s objektem B. Ten je součástí novobarokního komplexu tří budov podél ulice Veveří. Budovy, sloužící výhradně pro výuku, byly postaveny v rozmezí let 1906 až 1917 a jsou také navzájem propojeny mosty. S výjimkou místa, kde se bude na objekt B napojovat nový most, se jich stavební rekonstrukce nijak jinak nedotknou.

Zásadnější rekonstrukce nečeká ani budovy C a D, snad jen s tím rozdílem, že objekt D bude nově napojen mostní konstrukcí na část areálu označovanou jako E2. Zcela nově potom bude postaven parkovací dům pro 129 vozidel a dva motocykly. „Zahájení zemních prací plánujeme během léta, následovat by mělo založení objektu na pilotách,“ popisuje stavbu Ing. Richtera.

V rámci dvouleté dostavby a rekonstrukce, která probíhá za provozu vysoké školy, bude celkem zrekonstruováno 15 737 m<sup>2</sup> ploch vzdělávacích a vědecko-výzkumných pracovišť areálu a současně bude vybudováno 3 588 m<sup>2</sup> ploch nových. Plně zprovoznění zmodernizovaného areálu Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně se předpokládá v akademickém školním roce 2013–2014.

Martina Vampulová

## Divize 8 vrací krásu podkrušnohorské krajiny

Po sanacích a rekultivacích, které divize 8 provádí v několika etapách na území lomů Obránců míru a Vršany, uspěli její pracovníci při další ekologické zakázce. Proto letos v březnu začal tým Ing. Petra Orta řídit sanační práce na severozápadních svazích povrchového lomu Československé armády (ČSA).

Lom ČSA se v Severočeské hnědouhelné pánvi rozkládá na území o velikosti asi 8 x 3 km. V jeho dobovacím prostoru Ervěnice, vytěženém na konci minulého století, došlo vlivem prací, povětrnostních vlivů a času k porušení stability bočních svahů lomu a k jejich sesuvům (foto č. 2). Toto území bylo po tektonické stránce vždy komplikované, protože se na něm nachází předěl mezi strmými krušnohorským masivem a sedimentární pánevní výplní bývalého Komořanského jezera. K jeho nestabilitě pak přispěla historická i nedávná hlubinná a lomová těžba.

„Jako lídr sdružení zde spolu s firmami Subterra a Viamont DSP máme za úkol provést sanace a následně biologické rekultivace na 76,5 ha zdevastovaného území. Naše práce nejprve stabilizují svah v oblasti pod Vesnickým potokem a korytem do nádrže Hedvíka, která vznikla v rámci dřívějších rekultivací na vnitřní výspě lomu ČSA. Poté zde vytvoříme přirozeně vyhlížející zatravněnou a zalesněnou krajinu – běh budoucího jezera s rozlohou přes 680 ha. Vznikne zatopením zbytkové jámy lomu a vytvoří zde centrum nové rekreační oblasti,“ vysvětlil Ing. Jiří Čulík, vedoucí útvaru přípravy nabídky divize 8.

Práce na rekultivacích jsou časově i místně rozděleny do šesti etap, které respektují hranice dobovacího prostoru.



Pět jich je technických, kdy rypadla, buldozery, dempra a válce vytvoří na upravené náhorní plošině vnitřní výsypky lomu přitěžující stabilizační tělesa z hornin sesuvů, vymodelují terénní úpravy a navezou na ně úrodnou zem. Dělníci zde vybudují komunikace a vytvoří odvodňovací soustavu, která ochrání svahy lomu a v území obnoví přirozený vodní režim. Závěrečná šestá etapa prací zahrne biologickou rekultivaci včetně péstební péče, která zakázku v říjnu roku 2022 ukončí. „Zatím provádíme dvě první etapy prací, při kterých jsme zahájili hrubé terénní úpravy a výstavbu páteřní komunikace do prostoru budoucích stabilizačních těles (foto č. 1),“ popisuje Ing. Čulík.

K likvidaci ekologických škod, které způsobily státní podniky před privatizací, se zavázala vláda a jsou hrazeny z výnosů privatizace, jimiž disponuje ministerstvo financí. Vyhrát výběrová řízení na takové zakázky je velmi složité. Divizi 8 se to s místními partnery daří a sanace a rekultivace jsou stálou součástí jejího zásobníku práce.

–ls–, foto archiv divize 8

Hlavní součtové parametry stavby podle projektu:	
Objem těžby	2 055 544 m <sup>3</sup>
Objem uložené zeminy	2 488 287 m <sup>3</sup>
Délka vybudovaných cest	5 692 m
Délka položeného potrubí	5 367 m
Plocha zatravnění	764 823 m <sup>2</sup>
Počet vysazených lesních dřevin	14 456 ks



## Standardní stavba v nestandardním prostředí

Součástí stavby tunelového komplexu Blanka je i výstavba několikapatrových podzemních garáží na Letné (foto), které budou přístupné třemi vjezdy a výjezdy z ulice Milady Horákové. Pro divizi 2 Metrostavu, která celou stavbu Blanky řídí, je budují betonáři z divize 6.

Konstrukce až třípatrových garáží, které po dokončení nabídnou 863 parkovacích míst, vyplní volný prostor mezi stropem hloubených tunelů a povrchem Letenské pláně mezi křižovatkou U Vorlíků a portálovou stěnou směrem k Troji. Díky garážím tak nebude nutné znovu zasypat obrovskou jámu, ze které kvůli výstavbě tunelů stroje vytěžily bezmála půl milionu krychlových metrů zeminy.

„Na Letné pracujeme od března 2008, kdy jsme tu zahájili práce na výstavbě hloubených tunelů a jejich ramp,“ vzpomněl vedoucí projektu Vladimír Hašek z divize 6. „Garáže, naši hlavní letošní práci, stavíme ve spolupráci s firmou OHL ŽS a naší divizí 2. Jsou umístěny nad tunelovými troubami v dilatcích D 11 až D 21 (viz [www.tunelblanka.cz](http://www.tunelblanka.cz)) a při šířce 70 m budou mít délku přibližně 300 m. Ve čtyřech sekcích budou dvoupodlažní, ve zbývajících dvou mají ještě o jedno podzemní podlaží

navíc. Jde o standardní stavbu, s jakými máme spoustu zkušeností, je ale umístěna ve zcela nestandardním prostředí. Práci nám třeba komplikuje portál ražených tunelů. Z Letné se původně protirážby provádět neměly, situace se ale v průběhu prací změnila a přes naše staveniště se začala vyvážet rubanina. Projekt se musel upravit a my museli hodně improvizovat, aby nedocházelo ke kolizím při organizaci práce. Prostoje i zpomalení výstavby však přispěly k tomu, že původní termín dokončení garáží byl přesunut z letošního prosince na 1. čtvrtletí roku 2012. Dnes máme hotovou přes polovinu konstrukcí, do konce tohoto roku bychom je měli dokončit ze tří čtvrtin.“

Do stavby podzemního parkingu na Letné se zapojila i divize 1 Metrostavu, která zajistila speciální bednění pro jeho půloválné sloupy. Nejen ony, ale i ostatní nosné konstrukce garáží budou z pohledového betonu bez dalších povrchových úprav. Divize 6 tuto technologii dobře ovládá, jak dokázala ocenění její práce na stavbách Národní technické knihovny a nové budovy pro ČVUT, u nichž byly pohledové betony základem architektonického návrhu.

–rip–, foto Josef Husák



## Podesáté o Islandu

Do programu desátého ročníku Islandského dne, který za podpory Metrostavu letos proběhl v sobotu 4. června, přispěl i Ing. Pavel Čeliš z divize 5. Završil tak řadu přednášek, v nichž jeho kolegové v předchozích letech představili stavbu tunelů Siglufjörður a Ólafstjörður, a promluvil o jejich dokončení a slavnostním otevření.

Islandský den pořádá pravidelně Klub islandských fanatiků a Městská knihovna v Praze, letos i ve spolupráci se Severským filmovým klubem. Od devíti ráno do devíti večer čekal na jeho návštěvníky opět téměř dvanáctihodinový maraton přednášek, besed, promítání fotografií, filmů i živé hudby na jediné téma: Island, jeho přírodní krásy, kultura, historie i současnost. Příspěvek Ing. Čeliše ukázal ohlasy tamních obyvatel a přiblížil, jak jim tunely, které razil Metrostav, změnil život. Hlavním hostem večera byl režisér Hilmar Oddsson, jehož hraný film Desember oficiální část Islandského dne uzavřel.

## Kola na schodech

V okolí Pražského hradu a na Malé Straně se 8. června utkali čeští, ale i zahraniční bikeři a známí cyklokrosari při 18. ročníku cyklistické exhibice Pražské schody. Historické kulisy jim oživil i oblouk Metrostavu, pod kterým pravidelně projíždějí.

Jako první odstartovala v Nerudově ulici rovná padesátka mužů a pět žen v závodech VIP osobností. Sjezd 189 stupňů Zámeckých schodů a výšlap na Jánský vršek absolvovali muži třikrát a cyklistky dvakrát. Na start hlavního závodu, při kterém jezdci za hodinu a jedno kolo navíc ujeli rovných dvacet okruhů, se v kategorii Elite postavilo 60 závodníků. Nejrychlejší z nich byl v cíli Jihoafričan Burry Stander, největší zahraniční hvězda, která těsně porazila loňského vítěze Jaroslava Kulhavého. Třetí skončil Jan Škarnitzl. Další podrobnosti o exhibičním závodě, který byl atraktivní podívanou pro diváky, naleznete na internetových stránkách [www.prazskeschody.cz](http://www.prazskeschody.cz).

## Vltavská vodní cesta je o devět km delší

V sobotu 11. června si stovky návštěvníků prohlédly vodní stupeň České Vrbné (foto) a rekreační lodě poprvé projely nově splavněný téměř 9 km dlouhý úsek Vltavy mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou n/V. Na jeho zprovoznění měla významnou zásluhu naše divize 6, a proto se i její ředitel Ing. Jan Cuc chopil nůžek a přestříhl symbolickou pásku.

Úsek Vltavy mezi říčními kilometry 229,1 a 239,6, který dnes lodě projedou za 80 minut, upravovali stavbaři tři a půl roku. Zaměstnanci společnosti HOCHTIEF CZ řídili zejména výstavbu koncového přístaviště v Českých Budějovicích a ochranného přístavu v Českém Vrbném. Pracovníci jihočeského zastoupení divize 6 Metrostavu potom zajistili ve zdržích plavební hloubku 1,6 m, zmodernizovali jez České Vrbné a vystavěli u něj novou plavební komoru, která má nejvyšší spád na celé Vltavě – 7,5 m. V subdodávce pro firmu HOCHTIEF CZ naši oceláři z divize 7 vyrobili a osadili sklopný most, který přes vjezd do ochranného přístavu převádí cyklistickou stezku.

Odborníci i laická veřejnost si sice část rozestavěného díla u Českého Vrbného mohli prohlédnout už při dni otevřených dveří, hotovou stavbu však viděli poprvé až při jejím slavnostním otevření nazvaném Vltava Open. Investor projektu – Ředitelství vodních cest ČR – při něm pořádal vyhlídkové vyjíždky lodí, které přilákaly malé i velké návštěvníky. Aby se délka lodních cest ještě víc prodloužila, budují už dnes pracovníci jihočeského zastoupení divize 6 další plavební komoru u Hluboké nad Vltavou.

– red –, foto Eva Bartoňová



## NAŠE FOTOREPORTÁŽ



## Nejvyrovnanější, a proto nejlepší

Nevyhrát ani jednu disciplínu, a přesto být nejlepší? Ano, právě vyrovnanost týmu divize čtyři rozhodla o konečném výsledku letošních jedenáctých Letních sportovních her Metrostavu, které se již tradičně konaly ve sportovním areálu v Nymburce. A tak ani těsná porážka v nejsledovanějším volejbalovém finále s divizí 9 na závěr dvoudenního urputného klání borce v červenomodrém dresu s číslicí 47 (foto č. 1) příliš nemrzela. V polovině června se již tradičně do sportem proslaveného středočeského městečka sjeli naši kolegové ze všech koutů České republiky i Slovenska, aby v dresech svých divizí, dceřiných či sesterských firem Metrostavu bojovali o tituly. A že se čtyřice nevyvedl nohejbal, v němž její dvojice skončila až desátá? Nevadí, velmi dobré výkony v tenise, ve vrhu koulí a především perně vybojované druhé místo ve štafetě na 8x 200 metrů (foto č. 7) přivedly naši divizi dopravního stavitelství k zaslouženému vítězství (foto č. 9). Zajímavostí LSH 2011 byla účast nováčků, např. společného týmu D2 + D11 a společnosti CCE, a také ústup ze slávy našich slovenských kolegů z Doprastavu, které však fotograf zachytil na snímku č. 2 při úspěšném tenisovém finále s hráči společnosti Subterra (foto č. 3). V nohejbalovém finále viděli diváci pro změnu střetnutí divize 1 proti Šestce (foto č. 4), která nakonec skončila druhá. Ostatní fotografie jen něco málo napoví o soustředění, fandění a hlavně dobré náladě a zábavě, kvůli kterým jsou LSH tak oblíbené.

Milan Srb, foto Josef Husák, historický přehled vítězů najdete na této straně vpravo

## Současnost divize 9

V přehledu technologií a činností, které nabízí Metrostav, pokračujeme představením divize 9.

Divize 9 se specializuje na pozemní stavby a jejich rekonstrukce, které se týkají především historických a památkově chráněných objektů. Ke svým referencím řadí úspěšná díla v oblasti občanské, bytové i průmyslové výstavby, včetně revitalizací a budování infrastruktury.

Své aktivity rozvíjí především v Praze, Pardubickém, Královéhradeckém a Karlovarském kraji. Pracuje pro veřejný i soukromý sektor a spolupracuje i se zahraničními partnery. Její zaměstnanci zajišťují projekty od marketingu přes zpracování nabídek a přípravu až po realizaci.

Pro zlepšení organizace, správy dat a především pro posílení konkurenceschopnosti rozšířila divize 9 v roce 2010 základní škálu svých osvědčení o certifikaci systému řízení bezpečnosti informací v organizaci ISO/IEC 27001.

Divizní technologie divize 8 vykonává středisko stavomontáží, zabezpečující finální dokončení stavebních objektů, která zahrnují obklady, dlažby, zednické, sádrokartonářské, malířské, natěračské práce a montáže protipožární ochrany konstrukcí (tzv. protipožární ucpávky) včetně jejich revizí. Jejich garantem je Miloslav Klíndera. Středisko geodetických prací divize 9 nabízí služby ve svém oboru – od práce v katastru nemovitostí přes vytyčování hranic pozemků, mapování, tvorbu geometrických plánů a technických map až po inženýrskou geodézii a pozemkové úpravy. Kontaktní osobou je Petr Veselý.

## Galerie vítězů LSH

Premiérová výhra divize 4 v celkovém pořadí Letních sportovních her 2011 rozšířila počet dosavadních absolutních vítězů na šest. Nejvíce prvenství mají D5 (jedenkrát zvítězila v partnerství s D2) a také Doprastav I. (jednou vyhrál společně s D8), který opanoval historicky první klání v roce 2001 v Liberci.

Rok	1. místo	2. místo	3. místo
2002	divize 9	divize 5	Doprastav I
2003	divize 6	Doprastav I	divize 9
2004	Doprastav I	centrála + D10	divize 5
2005	divize 5	Doprastav I	divize 8 + DDA
2006	divize 5	divize 8 + DDA	Doprastav I
2007	divize 5 + 2	divize 8	divize 1, divize 9
2008	Dopr. I, D8	divize 5 + 2	divize 9
2009	divize 8	divize 5 + 2	divize 9
2010	divize 6	divize 1	Subterra
2011	divize 4	Subterra	divize 8

## V létě na Slovensko

Pohodlné ubytování a nabídka dobré kuchyně jsou už dnes v kvalitních hotelech samozřejmostí, proto i rekreační zařízení Doprastavu rozšířila svoje služby o doplňkové aktivity. Můžete je vyzkoušet.

V hotelu Doprastav u Slunečních jezer v Senci si můžete třeba zdarma zapůjčit veslici, děti zabaví animátorka a všichni si mohou zacvičit zumbu. Horský hotel Osobitá nabízí v ceně pobytu večer ve znamení oravské kultury. Kdo si zaplatí navíc, může se na nedaleké cvičné skále Vápenka učit skálolezečtví pod dohledem zkušeného instruktora. Po dnech strávených v hotelu Vila Jedla třeba cyklistikou nebo chůzí nordic walking v lehce přístupném terénu kolem Nového Smokovce si vychutnáte večeri podávanou přímo u tatranské vaty v areálu hotelu.

Při pobytu zaměstnanců z firem DDM Group v uvedených rekreačních zařízeních mají jejich přátelé a známí 20% slevu z ceny ubytování, pokud si objednají pobyt s polopenzí. Bližší informace i o chatě Kamila u koupaliště v Patiních a chatě v Jedfovinách pod Martinskými Hołami včetně ceníku najdete na internetových stránkách [www.doprastavservices.sk](http://www.doprastavservices.sk).

