



KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

Změny v představenstvu společnosti

V úterý 23. června rozhodlo představenstvo Metrostavu o změnách ve statutárním orgánu firmy. Z funkce předsedy představenstva odstoupil Ing. Ivan Šesták a nadále je jen jeho členem. Od 1. července je novým předsedou Jiří Bělohlav a místopředsedou Ing. Zdeněk Šinovský.

Prorážka v Prackovicích

Po 9 měsících práce prorazili 18. června v Prackovicích raziči divize 1 Subterra levou troubu tunelu na dostavovaném úseku dálnice D8. Významný mezník stavby oslavili se zástupci investora, s novináři a pracovníky zhotovitelů firm. „Dnes už končíme i profilaci pravé trouby a tunel připravujeme na definitivní obezdívky,“ řekl koncem července manažer projektu Oldřich Čejka.



Grand Prix 2009

Tunel Klimkovice na dálnici D47 dostal letos v soutěži Stavba Moravskoslezského kraje cenu Grand Prix. Společné dílo společností Metrostav a Subterra získalo hlavní cenu také v kategorii

dopravní, inženýrské a vodohospodářské stavby. Oceněný tunel měří přes kilometr a jeho dvěma samostatnými dvoupruhými tubusy projíždějí už více než rok.

Změny v zastoupeních divizí 1 a 3

Na základě vyhodnocení činnosti v jednotlivých regionech změnil generální ředitel Metrostavu Ing. Pavel Pilát působnost a odpovědnost divizí v moravských krajích. Zastoupení v Olomouckém a Zlínském kraji převzala od 1. července po divizi 3 divize 1, která tak rozšířila svoji působnost na celou Moravu. Bude jí mít územně rozčleněnou na Severomoravský region se sídlem v Ostravě a Jihomoravský region se sídlem v Brně.

Metrostav Development

zahájil stavbu a prodej bytů

Pod Tyršovým vrchem v Praze 4

informace najdete na www.tyrsvvrch.cz

České dopravní stavby

Při vyhlašování vítězů soutěže Česká dopravní stavba roku 2008 se zástupci Metrostavu radovali třikrát. Ocenění totiž získaly všechny naše přihlášené stavby – jak tunel Klimkovice, tak IV. provozní úsek trasy C pražského metra i rekonstrukce Americké třídy v Plzni.

Nejvyšší ocenění z rukou předsedy vlády České republiky Jana Fischera převzal ve čtvrtek 25. června v Betlémské kapli i generální ředitel Metrostavu Ing. Pavel Pilát (foto uprostřed). Premiér při slavnostním vyhlášení soutěže zdůraznil potřebnost dokončení rezešovaných a připravených dopravních staveb. Podle něj jsou důležité nejen pro usnadnění mezilidské komunikace, ale hlavně pro další rozvoj ekonomiky naší země i celé Evropy.



METROSTAV

METROSTAV A.S. ČLEN DDM GROUP

Tvar inspirovaný přírodou



Před pár dny překlenul Oparenské údolí oblouk první nosné konstrukce mostu na úseku dálnice D8 přes České středohoří. Unikátní šířkou rozpětí 135 m a útlým profilem připomíná z dálky duhu. Při pohledu zblízka udivuje šikvostí, s jakou si naše divize 5 rychle poradila s letmou betonáží ve zdejší chráněné krajině.

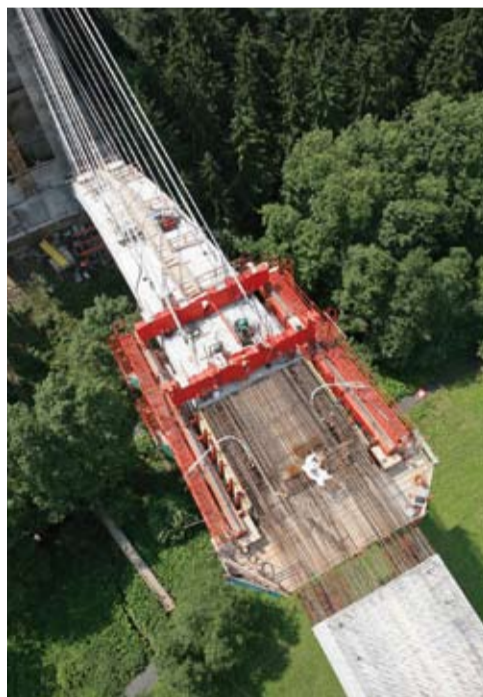
„Most stavíme od března loňského roku ze dvou samostatných stavenišť,“ popisuje Bc. Alexandr Tvrz, který stavbu zahajoval jako vedoucí projektu a od dubna ji řídí z pozice vedoucího nového provozu mostů a povrchových dopravních staveb. „Týmy našich vlastních zaměstnanců pod vedením Romana Šimáčka a Miloslava Hrubého z nich pracují symetricky proti sobě. Na celou stavbu mostu dnes jako vedoucí projektu dohlíží Milan Špička.“

Oblouk levé mostní konstrukce je těsně před uzavřením (titulní foto). Sjel z něj i druhý betonářský vozík (malé foto) a oba už jsou zavěšeny na zárodkách oblouku pravého mostu. Hotové části oblouku zaměřují geodeti z divize 5 ve spolupráci s kolegy z CCE Praha. Měření musejí provádět brzo ráno, kdy má oblouková konstrukce, včetně provizorních závěsů, rovnoměrnou a stálou teplotu. Vlivem oslunění se totiž obě asi 75 m dlouhé poloobloukové konzoly na kabelech pohybují a jejich odchylka dosahuje až řádu centimetrů. Geodeti záznamy porovnávají s projektovaným tvarem konstrukce a po rektifikaci polohy pomocí kabelů na provizorních 19 m vysokých pylonech nechají obě části zafixovat ocelovými nosníky. Betonáři potom dokončí poslední, asi 1,5 m širokou uzavírací spáru.

Úspěšnému průběhu stavby napomáhá technická skupina nového provozu divize 5, vedená Ing. Robertem Brožem, Ph.D., která má za úkol optimalizovat technická řešení významných dopravních staveb divize. Ve spolupráci s prof. Ing. Janem Vítkem, CSc., expertem z centrály Metrostavu, se jim u Oparenského mostu podařilo zefektivnit konstrukci využitím vysokopevnostních betonů. Snížili tak dopad výstavby na životní prostředí, dosáhli delší životnosti mostu a zmenšili spotřebu materiálů.

Další inovací, kterou divize 5 aplikovala u mostních konstrukcí v ČR úplně poprvé, je vodní chlazení nosných konstrukcí z vysokopevnostních betonů. Při jejich tuhnutí se vyvíjí vysoké hydratační teplo s negativním

vlivem na vznik trhlin a životnost konstrukce. „Abychom toto působení u oblouků Oparenského mostu omezili, připevnili jsme k armatuře každé betonované lamely dvě trojice trubkových smyček s uzavřeným okruhem vody,“ vysvětluje Alexandr Tvrz a pokračuje: „Ta se díky čerpadlu chladí ve vaně s ledem připravovaným z pitné vody. Při



této ekologicky nezávadné technologii se nám podařilo snížit vrchol teplotní křivky při vývoji tepla asi o 15 °C. Chlazení probíhá zhruba 30 hodin a nejvyšší dosud dosažená teplota 55 °C už kvalitu betonu nezhoršuje.“

Po demontáži provizorních pylonů budou práce na levém mostě symetricky pokračovat výstavbou čtyř pilířů na oblouku. Po nich přijde na řadu betonáž posledních šesti polí předpaté trámové mostovky. V té době se však už díky divizi 5 začne nad Oparenským údolím jako duha klenout druhý oblouk unikátní mostové konstrukce.

Ptáme se: Ing. Libora Chlopčíka, ředitele oblasti divize 1 str. 2

Přes rybník Koberný roste dálniční most str. 2

Pražské metro a jeho stanice očima architekta str. 3

Severomoravská ukázka všestrannosti Metrostavu str. 5

Hala pro 13. pramen

Rodina Becherů založila svou proslulou likérku v Karlových Varech v sedmém roce 19. století. Nová výrobní hala současné společnosti Jan Becher – Karlovarská Becherovka dostala po 202 letech do vinku šťastné sedmičky hned dvě. Poklep na její základní kámen totiž krajský hejtmán Josef Novotný, generální ředitel firmy Anthony Schofield, primátor Karlových Varů Werner Hauptmann a Patrick Ricard, předseda dozorčí rady holdingu Pernod Ricard (foto zleva), slavnostně provedli v symbolicky šťastný den 7. 7.

Tým divize 9 Metrostavu v čele s vedoucím projektu Janem Mrázem stavbu nové likérky zahájil už v polovině června demolicemi stávajících objektů. Hlavní halu o ploše 1440 m² a tři menší přilehlé objekty po stavební stránce dokončí už letos v prosinci. Plný provoz se v moderní výrobě rozeběhne v polovině roku 2011.

Přemístění historické likérky z centra města do okrajové karlovarské čtvrti Bohatice přinese úlevu obyvatelům, turistům i lázeňským hostům, protože ze začátku klidové pěší zóny vyloučí provoz těžkých nákladních aut.

V původní budově na ulici T. G. Masaryka však zůstane i nadále zachováno Muzeum Jan Becher a reprezentační prodejna společnosti. Příchozí připomíná odkaz rodiny, jejíž proslulý bylinný likér Becherovka, nazývaný třináctý karlovarský pramen, je stále světoznámý. Dnes možná i proto, že patří do nabídky skupiny Pernod Ricard, druhého největšího výrobce destilátů a vína na světě.



Návštěva ve výšce

Obě schodištvé věže pro nový hlavní výrobní blok, který v Elektrárně Ledvice staví naše divize 8, vyrůstly od začátku června do 21. 7. o víc než 100 m. I když jim do vrcholu ještě přes 40m chybí, pozval tým Ing. Radka Zemana na staveniště zástupce investora – společnosti ČEZ, generálního dodavatele firmy ŠKODA PRAHA Invest a představitel tisku, aby si je prohlédli.

„Železobetonové věže o půdorysu 13x13m stavíme souběžně pomocí posuvného bednění,“ vysvětlil Ing. Bohumil Ježek, předseda představenstva společnosti Omega-Teplotechna Praha, která s Metrostavem při provádění této technologie úspěšně spolupracuje. „Hydraulické válce zvedají pracovní plošinu po šplhacích tyčích asi o jeden až 2,5cm každých 10 minut. Stavba tak v průběhu nepřetržité pracovní směny vyroste za 24 hodin až o 3 m.“

Betonáž věží začala nenápadně. V úterý 9. června (foto č. 1) se na základové desce stěžily dalo rozeznat jejich umístění. O čtrnáct dní později (foto č. 2) už nešly přehlédnout. Zdvojené pracovní lávky, zajišťující bezpečnost nahoře



i na zemi, oblékly šedé věže do slušivých hnědých límců. Nad nimi spojil vrcholy obou pracovišť zelený ocelový most. S rostoucí výškou betonáže požadavky na bezpečnost rostou. Na fotografii ze 14. července (foto č. 3) už obě věže mají ve výšce 60m i bezpečnostní límeček.

V úterý 21. 7. (foto č. 4) práci divize 8 pochválili i vedoucí pracovníci Metrostavu v čele s prezidentem Skupiny Jiřím Bělohlavem. Generálního ředitele Ing. Pavla Piláta a obchodního ředitele Jiřího Procházkou, MBA, doprovodil ředitel divize 8 Ing. Pavel Šrámek přímo na vrchol věží. Kvalita a rychlost betonářské práce si vysloužily uznání.

–Is–, foto Jiří Junek, Josef Husák



Kromě rektora ČVUT prof. Ing. Václava Havlíčka, CSc., (vlevo) se nablýskaných kladívek při malé slavnosti za investora chopili doc. Ing. Miloslav Pavlík, CSc., prorektor pro výstavbu a investiční činnost, a Ing. Petr Kubant, ředitel Útvaru výstavby a investiční činnosti ČVUT. Metrostav zastupoval jeho generální ředitel Ing. Pavel Pilát a ředitel divize 1 Ing. Milan Veselský (pátý a druhý zprava), jehož tým už novou školu pro architektury začal stavět.

Divize 1 staví školu pro budoucí architektky

Pražské Dejvice byly posledního června svědkem slavnostního ceremoniálu. Zástupci investora a dodavatelů zde na staveništi slavnostně poklepli na základní kameny nové budovy Fakulty architektury ČVUT. Nedaleko nedávno dokončené Národní technické knihovny má už dnes dodavatelské sdružení firem Metrostav a VCES, vedené týmem Ing. Jana Šlajse z divize 1, zajištěnou stavební jámu a provedenou i většinu zemních prací.

Stavba se v Dejvicích rozeběhla rychle, nová školní budova Fakulty architektury za více než miliardu korun totiž musí začít sloužit studentům už za 18 měsíců, v letním semestru akademického roku 2010/2011.

Objekt bude provozně i dispozičně univerzální a výrazově jednoduchý. Je navržen tak, aby mohl sloužit pro vysokoškolskou výuku různých technických oborů. Aby umožnil vzájemné poznání studentů a jejich učitelů, budou jej charakterizovat prosklené příčky, které umožní průhledy nejen do učeben, seminárních místností a ateliérů, ale nezvykle i do pracoven vyučujících.

Novostavba bude k přístupové ose celého areálu ČVUT obrácena otevřeným nádvořím. Její monolitický železobetonový skelet, založený na pilotách a železobetonové základové desce, bude mít osm nadzemních a tři podzemní podlaží. Nad půdorysem v rovnoměrném tvaru písmene L bude vztýčen kompaktní energeticky úsporný objekt s relativně těžkým obvodovým pláštěm obloženým lícovými cihlami (vizualizace).

Jeho podzemní podlaží jsou navržena převážně pro parkování. Vejde se do nich až 320 osobních aut a kromě nich zde bude i planografie, občerstvení, sochařský atelier a technická zázemí. V parteru budou vstupní recepce, studijní oddělení a centrálních šaten i tři velké posluchárny. Jako jediné vystoupí z geometricky jednoduchého objemu školy. Budou polozapuštěné do terénu, opláštěné barevným kovovým obkladem a největší z nich poslouží až pro tři sta studentů.

Přes rybník Koberný roste dálniční most

V rámci dostavby 25km úseku dálnice D3 z Tábora do Veselí nad Lužnicí buduje tým Ing. Petra Štědrného z divize 4 Metrostavu také 575 m dlouhý dálniční most přes rybník Koberný a sousední biokoridor (vizualizace). V současnosti dokončil jeho hlubinné založení.

„Most, který stavíme nedaleko jihočeských Košic, bude mít pro každý dopravní směr samostatnou mostní konstrukci z letmo betonovaných komorových nosníků z předpjatého betonu. Jeho spodní stavba se kromě opěr bude skládat z pěti dvojic pilířů o délkách od 6 do 10 metrů,“ popisuje stavbyvedoucí Ing. Jan Růžička, který práce na místě řídí. „Každý pilíř je založen na 19 pilotách o průměru 1,2 m, jejichž délka se pohybuje od 18,5 až do 37 metrů. Tři dvojice pilířů jsou umístěny přímo v rybníce. Pro jejich zhotovení jsme proto museli vytvořit španou hráz, kterou po dokončení mostu odstraníme.“

Z šesti mostních polí v každém mostě budou čtyři měřit téměř 110 m, dvě pole u opěr dosáhnou téměř šedesáti. „Nosnou konstrukci provedeme technologií letmé betonáže. Na každém pilíři nejdřív zhotovíme zárodek o délce 16 metrů, na který připevníme betonážní vozíky,“ zjednodušeně popsal postup Ing. Růžička. „Z každého zárodka potom budeme po 5 m dlouhých lamelách na obě

V sedmi horních patrech školy budou kolem tří krytých atrii rozmístěny učebny a pracovní pedagógů. Prosklené střechy vnitřních dvorů vnesou do středu objektu denní světlo. Kolem nich povedou otevřené ochozy nebo chodby, uprostřed dispozic najdou svůj prostor respira, zasedací místnosti a hygienická zařízení. Novou budovu školy spojí ocelobetonová lávka s druhým nadzemním podlažím stávající budovy architektury, která je známá jako „Áčko“. Za zmínku stojí i skladba střešního pláště novostavby, jež bude zakončena extenzivní zelení.

„Zastavěná plocha nového objektu dosáhne téměř 5000 m², obestavěný prostor se přiblíží 150 000 kubíků,“ přibližuje stavbu vedoucí projektu Ing. Jan Šlajs a doplňuje: „Při zemních pracích už pracovníci divize 7 pod trvalým dohledem archeologů odtěžili asi dvě třetiny z plánovaných 55 000 m³ zeminy. V poslední době nám dílo komplikovalo deštivé počasí, do budoucna jsem však optimista. Energii do práce nám totiž dává i profesorka Alena Šrámková, která budovu se svým kolektivem navrhla. Při poklepu základního kamene jsme jí popřáli k neuvěřitelnému životnímu jubileu a slíbili, že svou práci jejímu elegantnímu návrhu neuděláme ostudu.“

–Is–, foto Josef Husák, vizualizace Šrámková architekti



strany symetricky betonovat vahadla až do poloviny pole, kde se mezi sebou spojí. Vahadel bude na stavbě deset.“

Vedle dálničního mostu přes rybník Koberný postaví Metrostav pod vedením Ing. Bohumila Rohna na této části D3 také dálniční most přes údolí Černovického potoka a 14 dalších menších mostů a nadjezdů, včetně dvou přesypaných přechodů pro zvěř. Realizaci celého úseku má na starost sdružení, ve kterém jsou kromě Metrostavu zastoupeny i firmy Strabag, Inžinierske stavby a EUROVIA CS. Po nové dálnici mezi Veselím nad Lužnicí a Tábořem se automobilisté poprvé projedou už v roce 2011.

–Is–, vizualizace MODELBARON



P T Á M E S E

Ing. Libora Chlopčíka, ředitele severomoravské oblasti divize 1



Když před rokem a čtvrt Ing. Chlopčík nastoupil do Metrostavu, nepřišel sám. Spolu s ním se zaměstnanci společnosti stalo i 13 jeho kolegů, kteří jako sehraný tým změnili své působiště po letech strávených v divizích skupiny Skanska. Ze začátku v Moravskoslezském kraji pracovali jako druhá oblastní jednotka divize 1. Časem se s jejím prvním týmem spojili a od října 2008 v Ostravě sídlí jen jedno zastoupení Metrostavu.

Řídíte oblastní ředitelství, které má proměnlivý počet pracovníků. Proč a jak se mění?

V poslední době se nám v oblasti daří, a tak získáváme i zakázky, na které už naše projektové týmy kapacitně nestačí. Vypomáhají nám proto nejen pracovníci z pražské centrály divize 1 a z oblastního ředitelství pro Jihomoravský kraj, ale třeba i z divize 9. Smlouvy o jejich „zápůjčce“ uzavíráme s jinými oblastmi nebo i divizemi Metrostavu podle potřeby a ke spokojenosti zúčastněných.

V organizaci Metrostavu na Moravě došlo ke změnám. Které z nich se dotýkají moravskoslezské oblasti?

Od prvního července přešly pod divizi 1 Olomoucký a Zlínský kraj, ve kterých dříve působila divize 3. Na Moravě tak vznikla jižní oblast, kterou při zachování zlínské kanceláře řídí z Brna Ing. Luděk Stehlík. V druhé, severní části Moravy se naše pracovní teritorium rozšířilo o Olomoucký kraj. V každé z nových oblastí jsme zvolili rozdílnou obchodní taktiku. S Ing. Stehlíkem a vedením divize 1 jsme se dohodli, že je porovnáme, vyhodnotíme a domluvíme se na společném postupu, který bude v budoucnosti pro celou moravskou oblast divize 1 nejvýhodnější.

V posledním roce tedy na Moravě došlo k mnoha změnám. Co byste k nim ještě upřesnil?

Úzce spolupracujeme nejen s oblastmi naší divize a s divizí 9, ale i s divizí 4, která v Ostravě staví například komunikaci Prodloužená Místecká, dále se společností Subterra a v poslední době i se slovenským Doprastavem. Vzájemně si vyměňujeme informace a koordinujeme naše obchodní aktivity v regionu podle potřeb i kapacitních možností jednotlivých firem. Při jednáních se snažíme propagovat nejen vlastní divizi, ale celou Skupinu Metrostav či DDM Group. Působíme každý v trochu jiném segmentu, a protože si nekonkurujeme, naše spolupráce je pro všechny výhodná. Co se týče naplněnosti na letošní rok, jsem proto optimista.

Krise se tedy na severu Moravy neobjevuje...

Objevuje. Je méně zakázek a větší konkurence. Pro investiční útlum se třeba zastavila stavba bytového domu v Opavě-Kateřinkách. Práce je však přesto zatím dost.

Co všechno už Metrostav v regionu postavil a staví?

Divize 1 zde působí pět let. Pod bývalým vedením postavila třeba aquaparky ve Frýdku-Místku a v Kravařích, v Ostravě hypermarket Tesco a ve Várenské ulici zrekonstruovala velkou administrativní budovu. Náš tým si vyzkoušel interní systémy Metrostavu na stavbě autosalonu ve Frýdku-Místku a tým společný s brněnskou oblastí nedávno na Slovensku v Trenčíně dostavěl nákupní centrum Laugaricio. Končíme přestavbu Obecního domu v Opavě a „nás“ tým z divize 9 právě předává investorovi halu pro BONATRANS GROUP se šatnami pro až 1311 osob. Kompletní TZB pro ni k plné spokojenosti dodala Subterra. Mimo region rekonstruujeme muzeum v Dobručovicích.

Končíte, předáváte a co budete dělat dál?

Ve sdružení s firmou HOCHTIEF CZ bychom měli brzo zahájit rekonstrukce devatenácti základních a mateřských škol v Ostravě Porubě. V současné době také vyjednáваме s investorem podmínky pro stavbu apartmánového domu v Čeladné. Tato obec i díky golfovému turnaji série PGA zažívá ohromný rozvoj.

Zbývá vám přitom všem i čas na nějaké koníčky?

Samozřejmě, že ano. Pokud se zrovna nevěnuji rodině, příležitostně jezdím se svým terénním vozem off road trasy v podhříbě Beskyd (foto).

Metro před kamerou

Národní filmový archiv ve svých sbírkách uchovává pro budoucí generace i čtyři dokumentární snímky o stavbě pražského metra. Vznikly ve Studiu KF producenta Jana Kráasy, který se s Metrostavem seznámil už za své studentské brigády před více než 30 lety. Do dnešní doby již zmapoval mnoho našich staveb, dnes jej můžete pravidelně potkávat v tunelech Blanka.

„Před každým filmem musíme nejdřív načerpat informace o tom, co budeme číat, abychom věděli co a jak zachytit,“ říká. „I když bychom po skončení natáčení mohli na všechno zapomenout, o práci Metrostavu si toho pamatuji dost. Stavební dokumenty totiž dělám rád a zajímá mě, jak se technologie v tomto oboru vyvíjejí.“

První dokument Studia KF o pražském metru doprovázel stavbu čtvrtého provozního úseku trasy B. „Byla



náročná, poprvé se na ní razily dvoukolejné tunely metrou NRTM,“ vzpomíná Jan Krása. „Také mě tu zaujala architektura stanice metra Rajská zahrada a na ní navazující autobusy vedené nad terénem.“

Z výstavby IV. C1 vznikly filmy hned dva – první zachytil stavbu jako celek a druhý podrobně ukazoval provádění vysouvání tunelů pod Vltavou. „Doplnili jsme jej animacemi, aby bylo patrné, jak tato unikátní výstavba



probíhala,“ říká Jan Krása. „Technologie vysouvání mě nadchla. Zapůsobilo na mě i zaujetí, se kterým při ní všichni pracovali. Vždy, když jedu Cěčkem pod Vltavou, si na tuto stavbu a naše natáčení vzpomenu.“

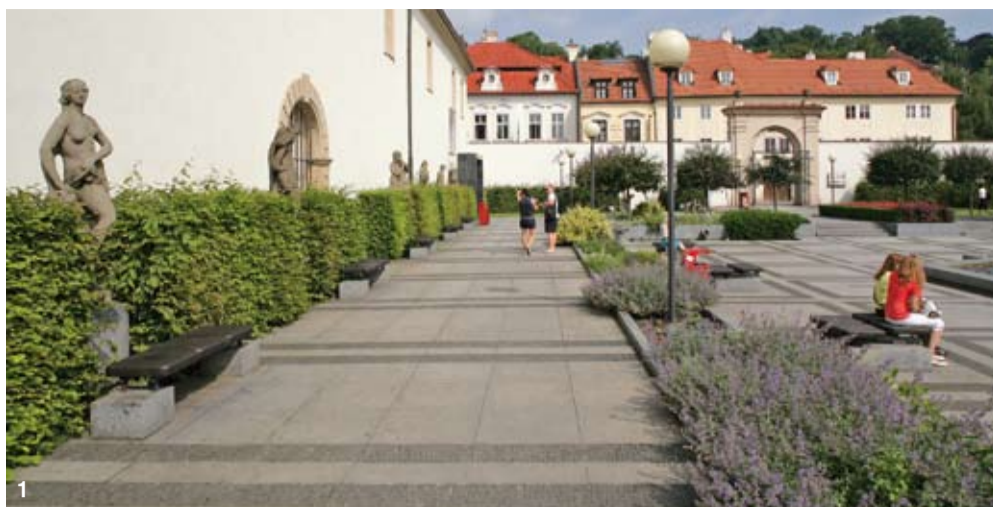
Budování úseku IV. C2 zachytil tým Studia KF (fota) i časosběrnou metodou. „Ze stejného místa a pod stejným úhlem jsme snímali třeba stanici Střížkov, kde jsme růst ocelové konstrukce dokumentovali v časovém intervalu jednoho měsíce,“ doplnil producent Jan Krása.

Vytvoření 20minutového snímku předchází natočení až 40 hodin filmu. „Pracujeme s profesionální technikou Betacam, abychom překonali nepříznivé podmínky tma-



vého a vlhkého prostředí,“ vysvětluje Jan Krása. „Kromě dokumentu, na jehož střihu i komentáři vždy spolupracujeme s odborným konzultantem z Metrostavu, obvykle vytváříme i další asi hodinový snímek mapující průběh stavby pro investora a většinou si uschováváme i všechny primární záznamy, které jsme natočili.“

Dokumenty o pražském metru jsou díky tvůrcům stejně unikátní a zajímavé jako stavba sama. Ostatně tvůrčí nasazení a profesionální práce Studia KF jsou u nás dobře známé. Vznikla v něm řada uznávaných dokumentů, ve spolupráci s vynikajícím režisérem Pavlem Kouteckým třeba Občan Havel, Proměny Pražského hradu a film Drahý místě o architektu Josipu Plečnikovi, který se stal Dokumentem roku 1996. Jan Krása byl i producentem snímku Nevítání, který letos zvítězil i v soutěži pojmenované právě po mistrovi dokumentu Pavlu Kouteckém.



Pražské metro a jeho stanice očima architekta

„Pražské metro je od počátku vymyšleno geniálně. Je vysoce kvalitním urbanistickým dílem, organickou součástí metropole, kterou harmonicky doplňuje nadzemní objekty svých výstupů (foto č. 1). Jeho vzhled charakterizuje osobitá technicistní kultivovanost, která svou mírou zdobnosti nepřekračuje funkci. Autorům se podařilo nalézt správný poměr mezi účelovou dopravní sítí a prostorem pro život. Naše metro je proto po právu jednou z českých Staveb 20. století a líbí se nejen mně, ale i všem architektům, kteří se s ním seznámili.“

Doc. Ing. arch. Radomíra Sedláková, CSc.



V mnoha zahraničních metropolích mají stanice podzemní dráhy jednoduchý průmyslový výraz odpovídající dopravnímu účelu: cestující do nich rychle seběhnou, ukončí nástup a výstup a ještě rychleji vyběhnou ven... Pražské metro je však po architektonické stránce navrženo tak, aby svou dopravní funkci doplnilo příjemným designem, odpovídajícím historickému městu, pod kterým prochází. Velkou roli proto při jeho návrhu hrál a stále hraje důraz na kvalitní architekturu.

„Podzemní stavby se od nadzemních liší i tím, že nemají fasádu a mají vlastně jen interiér. Naše metro však v sobě zahrnuje i exteriérové prvky, protože výrazně



vystupuje na povrch. Zdá se mi však, že je i v podzemí záměrně řešeno jako exteriér. Stěny řady stanic jsou třeba obloženy sklem nebo na trase A eloxovanými terči, které patří mezi typické fasádní prvky. Světlo a třpyt, které se od nich odrážejí, modelují podzemní prostor tak, že i dutý tvar vnímáme zevnitř podobně jako objem a proporce budov nad zemí,“ vysvětluje doc. Sedláková a doplňuje: „Všechny stanice pražského metra se mi líbí, i když každá z trochu jiného důvodu. Mou pozornost vždycky poutají ty, které jsou něčím zvláštní.“

Na první zprovozněné trase C je to především stanice Vyšehrad. Ojedinelý je už samotný nápad umístit ji na předpolí mostu a umožnit z ní výhled na panorama Hradčan i do Nuselského údolí. Architekt Ing. arch. Stanislav Hubička zde záměrně a zcela správně navrhl jen velká okna (foto č. 2), která dojem z vyhlídky neruší.



Na trase A je jedničkou bezpochyby stanice Malostranská od Ing. arch. Zdeňka Drobného a Ing. arch. Otakara Kuči. Její podzemní vestibul je vyložený tmavým kamenem, kombinovaným s historickými prvky v čele s replikou sochy Naděje od Matyáše Bernarda Brauna (foto č. 3). Výstup do atria se zahradou a fontánou ukazuje, že naše metro je nejen nejrychlejší a neekonomičtější pražský dopravní prostředek, ale že jeho autoři vždy uznávali svou povinnost k prostoru nad ním.

„Nejraději mám trasu B, i když zřejmě i proto, že ji nejvíc využívám,“ pokračuje doc. Sedláková. „Po architektonické stránce je svou bílou barvou, zvláštním způsobem osvětlení



i krásným tvarem pilířů úchvatná stanice Anděl (foto č. 4), na které se podíleli Ing. arch. Eva Břusková, Lev Nikolajevič Popov a Ing. arch. Marie Davidová. Jsem také ráda, že se do podzemí i po povodních vrátily původní obkladové materiály, i když třeba jen ve středovém pásu. Ve stanici Náměstí Republiky tak zůstalo zachováno alespoň pár originálních obkladových čoček ak. sochaře Václava Cíglera (foto č. 5). Umístit do podzemí křehké sklo, navíc tradiční český materiál, považuji za geniální nápad.“

Z nových stanic na trase C ze Střížkova do Letňan se často mluví o stanici Střížkov (foto č. 6), kterou navrhl Ing. arch. Patrik Kotas. „Zachytila jsem hlasy, že je nabubřelá a bombastická,“ říká doc. Sedláková. „Nesouhlasím s nimi. ‚Kostra bílé velryby‘ je na Proseku architektonicky velmi důležitá, protože zakončuje volný prostor a z fádni ulice na šedivém panelákovém sídlišti pomáhá vytvořit živý bulvár. Kdyby tam byla jen ‚díra do země‘, bylo by to urbanisticky špatně. Město, které si samo sebe váží, si takovou romantiku může dovolit.“

Metro je dopravní fenomén 20. století a zcela výjimečná stavba – rozlehlá a stále se rozrůstající podzemní síť odrážející architektonické styly i stavební technologie doby svého vzniku. Je moderním dopravním prostředkem, který musí cestujícím nabídnout kromě rychlosti i pohodlí, nejlépe bez průvanu. To naše pražské metro je navíc kultivované a po stránce architektonické velmi kvalitní. Každý, kdo se na jeho stavbě podílel, může být na svou práci hrdý. V neposlední řadě i Metrostav.

P T Á M E S E

fotografa Václava Jirsy

Václav Jirsa měl pražské metro prvně v hledáčku fotoaparátu už v roce 1969. Stavbu tunelů i stanic přibližoval čtenářům Večerní Prahy pravidelně jednou týdně až do otevření trasy A v roce 1978. Na stavbu linky B se už vypravoval zřídka. Zaměřil se na sport a za svou fotografii z letní paralympiády získal v roce 2005 Křišťálové oko – nejvyšší cenu soutěže Czech Press Photo.

Jak stavba prvních tunelů metra v Praze vypadala?



Předtím jste nefáral. Jak na vás podzemí působilo?

Stavba metra mě fascinovala. Byl to technický záruk, když v zemi mizely tuny železa a betonu a najednou se vyloupily hotové tunely a stanice. Po prvním seznámení jsem už do podzemí chodil sám. Naučil jsem se je respektovat, abych v něm mohl bezpečně pracovat. Ze začátku však ještě filmy byly málo citlivé. Stále jsem měl problémy se světlem, prachem a s vlhkostí. V chladných dnech jsem musel i půl hodiny čekat, než se mi aparát odmlží. Filmy i fotky jsem si vyvolával sám a byla to docela alchymie, než jsem našel způsob, jak podzemní atmosféru správně vyjádřit. Později to už pro mě byla rutina.

Fotil jste jen práci, nebo jste měl čas i na jiné motivy?



Jak vás stavaři v podzemí přijali?

Se stavbyvedoucími jsem si většinou tykal. Vycházeli jsme spolu skvěle, vždycky mi předem volali, když se na stavbě mělo dít něco zajímavého. Jednou se ale jeden z nich na mě trochu rozzlobil – celý den jsem procházel nedokončenou trasu C a dokumentoval ji. Už jsem nevěděl jak vybrat záběr, aby byl odlišný. A tak, když jsem dorazil k otevřenému jámě stanice Pražského povstání a viděl trs pampelišek, vzal jsem širokouhlý objektiv, zaklekl a stavbu přes ně vyfotil. Stavbyvedoucími se pak prý smáli, že zatímco jinde pracují, on na Pankráci pěstuje kytky.

Snažil jste se vždycky odvádět dobrou řemeslnou práci. Zachytil okamžik tak, abyste se pod svou i dokumentární fotografií mohl se ctí podepsat. Myslíte, že vaše snímky a stavba metra Pražany zajímaly?





Vlny Vltavy zpívají v moll i burácejí v dur

Naše „národní“ řeka pramení v prostoru, který se někdy s jistotou nadsázkou označuje jako „střecha Evropy“. Vnitrozemské Česko je totiž jedinou zemí na starém kontinentu a pravděpodobně i na celém světě, která působí jako rozvodí tří moří. Potůčky a prameny vyvěrající na svazích Šumavy, Kašperských a Novohradských hor odevzdávají postupně svou vodu říčkám a řekám, které končí svou pouť v Severním, Baltském i v Černém moři. Trampové Vltavu nazvali Velká řeka a spolu s nimi v jejích proudech a na jejích březích stále travíme dovolenou. Co o ní víme?

V křesťném listu má nejdelší, 433 km dlouhá česká řeka uvedena dvě místa zrodu: horní pramen vystupuje na povrch nedaleko šumavské Kvildy mezi vrchy Černá hora a Stráž ve výšce 1172 m n. mořem, nejprve jako Černý potok, který se za Kvildou mění v Teplou Vltavu. Druhé rameno, Studená Vltava, přitéká zprava a spojuje se s prvním zhruba po třiceti kilometrech. Odtud pak společně tečnou jako Vltava až do soutoku s Labem u Mělníka. Cestou sbírají vody z území o rozloze 28 310 km².

Své jméno Vltava odvozuje z germánského Wiltahwa, divoká, prudká voda. Současná německá podoba, Moldau, pochází z českého překladu ze 13. století – Moltava. Úbce poprvé se v písemných análech objevuje Vltava ve Fuldském rukopisu z roku 872 ve větě „Wuidam etiam in fluvio Fuldaha submerserunt“; je tedy označována jako Fuldaha. Jako Vltava, tehdy psáno Wltawa, protéká českou krajinou s definitivní platností někdy od konce 17. století, zpravidla se udává rok 1680.

Půvabná, vlídná, životodárná...

Vltava je zvláštní řeka, svým způsobem ojedinělá. Má totiž něco, co většině ostatních řek chybí: vlídnost a proměnlivost. Každých pár kilometrů je jiná, v prostoru i v čase. Sjíždět ji znamená cestovat historií českých zemí.

Na jejích březích vyrůstala první sídliště již v dobách Keltů, Bójů, Markomanů a českých Doudlebů, ale páteř současného osídlení vznikala v Povltaví v rozmezí 11. až 14. století. Jen namátkou: r. 1050 Týn, r. 1090 Zbraslav, r. 1198 Kamýk, r. 1219 Orlík, r. 1237 Hluboká, r. 1246 Rožmberk, r. 1250 Český Krumlov, r. 1263 klášter Zlatá Koruna, r. 1265 České Budějovice, r. 1349 Dívčí Kámen...

Vltava znamenala doslova a do písmene život a obživu. Po její hladině pluly nesčetné vory svázející dřevo, sůl, kámen, písek, dobytek, kolomaz a samozřejmě pivo. Mimo chodem, pivo bylo již tenkrát všeobecně uznávaným „tekutým chlebem“, a to do té míry, že svatý Vojtěch u spravedlivého rozhořčení dokonce zapověděl jeho konzumaci pod trestem vyobcování z církve. Nebylo mu to nic platné. Na všeobecnou supliku krále Václava I., rytířů, biskupů, opatů a úpěnlivé naléhání všeho lidu papež Inocenc IV. Vojtěchovu klatbu zrušil.

Pod hladinou Vltavy se prohánělo i neuvěřitelně mnoho ryb. V Praze se podle dobových kronik kromě sumců a kaprů lovil losos, úhoří či pstruzi přímo „na vozy“.



...ale také nebezpečná

Vltava většinu času lidem ukazovala svou vlídnou tvář. Tu, kterou zveřejnil B. Smetana ve své symfonické básni, tvář zpodobněnou v moll. Ale tahle řeka, jakkoliv nenápadná a „domácká“, dokáže téci i v dur. A pak rázem přestává jakákoliv legrace. Nedávne a opakované povodně a záplavy jsou toho více než dokladem. Hrozba Vltavy v dur – a samozřejmě všech dalších českých řek, říček i potoků – si vynutila změnu oficiální hydromorfologické doktríny platící v druhé polovině minulého století, podle níž bylo hlavním smyslem úpravy říčních toků dostat vodu z krajiny co nejrychleji. Voda, která oteče, prý nemůže škodit...

Ukázalo se, že to byla představa nejen poněkud naivní, ale i arogantní, trochu ve stylu „poručíme větru dešti“. Neporučíme, nad povodněmi se nedá vyhrát, s nimi se musíme naučit žít. Tak jako naši předkové.



A ti to s Vltavou neměli jednoduché. Dochované záznamy uvádějí více než půl stovky povodní. Ten nejstarší z roku 819 říká, že za vlády knížete Hostivíta přišly zátopy s boufkami trvajících 28 dní; mělo je doprovázet snad i zemětřesení, protože lidé utíkali do hor a schovávali se v jeskyních. Z dalších velkých povodní, které měla Vltava na svědomí zhruba tři- až čtyřikrát za století, stojí za připomenutí velká voda z roku 1272, která zničila prakticky všechny vltavské mlýny a kamenný Juditin most v Praze a na čas proměnila Staré město v řečiště. Až do roku 1290 tehdy obyvatelé Prahy naváželi do níže položených částí hlínu a kamení, aby terén zvýšili o dva až tři metry.

Co do intenzity, mohutnosti a ničivých účinků se ovšem žádná z dřívějších povodní nedá srovnávat s tou, která se přivalila v roce 1890. Udeřila v pozdním létě, v období, kdy mívá Vltava nejméně vody. Způsobily ji přívalové deště, když mezi 1. a 4. zářím spadlo na povodí Vltavy tolik vody, jako jindy za dva měsíce – celkem 3 miliardy krychlových metrů. Ničila vše, co přišlo do cesty, a kromě zatopeného hlavního města zanechala Karlův most v takovém stavu, že se uvažovalo o jeho stržení.

Povodním se nevyhnulo ani minulá století. Pátá největší postihla Prahu v roce 1940, další pak následovaly v letech 1954 a 1956. Z hlediska mohutnosti však absolutní primát patří té poslední z roku 2002; v tomto ohledu si své označení „tisíciletá voda“ zcela zaslouží. V kulminaci Vltavou protékalo každou vteřinu více než 5500 m³ vody, a to je množství, které běžně nesou řeky jako Dunaj nebo Rýn. Jen pro ilustraci: běžný průměr je 146 m³.

Na začátku byl vor

Každá řeka má v genech zárodek dopravní tepny. První neumělé vory se na Vltavě objevily v dobách, kdy na jejích březích sídlili Keltové. Pak se staly hlavním dopravním prostředkem na dalších bezmála 3000 let.

Na vorech se dopravovalo prakticky všechno zboží. Potraviny, jako sůl, chléb, máslo, med, sýry, neodmyslitelné pivo – v 15. století byl budějovický pivovar největším

v Čechách a jedním z největších v Evropě – zelí, ovoce, dřeváky, hudební nástroje, látky, prkna, bedny, sudy, šindele, dřevěné uhlí, papír až po kámen a pověstný český vápenec z Chýnova, který dál putoval do Francie, Benátek, Holandska a Anglie. Vory převážely i pasažéry, protože doprava po řece byla často bezpečnější než po souši.

Na Vltavě bylo zkrátka rušno. Počátkem 18. století se plavilo ročně do Prahy okolo 1500 vorů o celkové délce plus mínus 270 m a na 45 000 vorů devítimetrových.

První větší lodi se na vltavské hladině objevují ve větší počtu v 15. století v souvislosti s obléháním Prahy husity. Dal je postavit císař Zikmund a měly dopravit posily, které by vpadly bojujícím kacířům do zad. Celá složitá a nákladná akce výsledek neovlivnila, nicméně od té doby se lodi stávají pravidelnou součástí plavby po Vltavě. Vorům sice nemohly konkurovat, přesto již koncem 17. století sjíždí Vltavu z Budějovic pravidelně na 800 plavidel.

V roce 1841 je na vodu spuštěn první parník Bohemia, který se ihned vydává na cestu do Mělníka a Drážďan. První pražská paroplavební společnost vznikla v roce 1865 a její „Praha“ vyplula proti proudu až do Štěchovic.



Pánem řeky však i nadále zůstává vor. Voroplavba dokonce dosáhla svého vrcholu počátkem 20. století, kdy v roce 1906 připlulo do Prahy 5369 vorů a dopravilo sem mimo jiné 583 000 krychlových metrů dřeva.

Sputaná, nikoliv však zkrocená

Vodní doprava má vůči všem ostatním typům řadu „nej“. Kromě toho, že je nejstarší a vlastně položila základy nevyhnutelného a dnes občas i proklínávaného procesu globalizace, je provozně nejlacnější a nejšetrnější k životnímu prostředí. Je ovšem svým způsobem i nejproblematičtější, a to zejména na řekách velikosti a spádu Vltavy. Alfa i omega všech potíží se nazývá splavnost. Proto se také již v raných dobách objevují na jejím toku první vodní díla – jezy a propusti. Jezy sloužily hlavně k vytvoření potřebného spádu pro vodní mlýny, propusti otvíraly cestu vorům.

Co bylo dostačující pro voroplavbu, však zdaleka nepostačovalo lodím. Větší nosnost rovná se hlubší ponor. Na scénu tak vstupují plavební komory. Pět zdymadel postavených na přelomu 19. a 20. století uvolňuje cestu z Prahy do Mělníka. Do této třídy staveb patří i plavební komory na pražské Štvanici a na Smíchově vybudované u pevných jezů pro lodi s nosností 750 t.

Jenže to všechno je ještě „bezstarostné“ dětské skotačení na dolním toku proti tomu, co čekalo – a čeká – Vltavu pro splavnění úseku mezi Prahou a Českými Budějovicemi, případně dále směrem na Český Krumlov a Rožmberk. Do hry navíc vstupuje další a z historického hlediska zbrusu nový prvek: energetika.

Nadešel čas vltavské kaskády

Tu jako součást vltavské vodní cesty tvoří devět přehrad: Lipno I a II, Hněvkovice, Kořensko, Orlík, Kamýk, Slapy,

Štěchovice a Vrané. Orlík zadržuje nejvíce vody, Lipno vytváří největší plochu – 48,7 km². Potíž je v tom, že některé z nich nemají dokončené plavební komory.

Momentálně je Vltava splavná v úsecích Mělník – Praha pro lodi o nosnosti 2500 t. Mezi Prahou a Slapy a dále mezi Slapy a Orlíkem mohou plout lodi s nosností 300 t, přičemž na posledně jmenovaném úseku je v provozu plavební komora v Kamýku. Plavební šachta na Slapech a lodní výťah na Orlíku jsou teprve rozestavěny.

Vltavská kaskáda ale tvoří jen část vodních děl na plavební cestě z Mělníka do Budějovic. K jejímu zprovoznění je toho potřeba vybudovat mnohem víc. Prohloubením říčního dna v některých úsecích počínaje přes úpravu jezů a propustí až po vyřešení problému ocelového mostu v Týně nad Vltavou, který přetíná řeku pouhých 3 m nad hladinou, což je z hlediska plavby lodí zcela nedostačující.

Vodní stavby, Vltava a Metrostav

Řadu staveb nutných k zprovoznění vltavské vodní cesty prováděl i provádí Metrostav. A o nové se ve výběrovém řízení bude ucházet. Logicky, je to podnik s „vodní historií“, dostatečným zázemím, technickým vybavením a ze všech českých firem má s tímto typem staveb pravděpodobně největší zkušenosti. O tom ostatně svědčí i to, že protipovodňová opatření na ochranu Prahy a vodní dílo Vraňany, které stavěla naše divize 6, byly oceněny jako Stavby vodního hospodářství v letech 2005 a 2006.

V rámci první etapy projektu Dokončení vltavské vodní cesty už pracovníci Metrostavu prohloubili dno řeky od jezu v Hluboké nad Vltavou k jezu v Českém Vrbném, takže vodáci získali nových 9 km atraktivní trasy. V Českém Vrbném Metrostav staví i novou plavební komoru.



Ve druhé části se Vltavská vodní cesta prodlouží prohloubením dna ve zdrži Vodního díla Hněvkovice zhruba o 18 km a vznikne plavební komora na jezu Hluboká nad Vltavou. Třetí úsek projektu v délce 5,6 km potom v roce 2013 propojí České Budějovice s vodní nádrží Orlík.

Vltavská vodní cesta jako nejstarší dopravní projekt v českých zemích přetrvávající od vlády Karla IV., který poprvé přišel s myšlenkou propojení dvou moří vybudováním kanálu Vltava – Dunaj, jehož pozůstatkem je Schwarzenberský kanál, se zvolna chýlí ke konci. (K problematice výstavby kanálu viz přílohu novin Metrostavu z 3. 7. 2008.). Jejím dokončením získá nejdostatnější česká řeka novou kvalitu. A co je pro nás všechny možná ještě důležitější, neztratí nic z té, která dělá Vltavu Vltavou.

– r i –, foto Josef Husák

Výběr ze staveb Metrostavu na Vltavě a v jejím okolí:

foto č. 1 – Marina Lipno

foto č. 2 – Apartmánové domy Lipno Lake Resort

foto č. 3 – Apartmánové domy Marina Lipno

foto č. 4 – Malá vodní elektrárna Dolany-Libčice

foto č. 5 – Malá vodní elektrárna Vraňany

foto č. 6 – Malá vodní elektrárna Klecany



Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Hlavní nádraží Praha – uzel nejen železniční

Parku u pražského hlavního nádraží se říkávalo „Sherwood“. S Robinem Hoodem a jeho zbrojníky to mělo málo společného, ale stejně jako kdysi v tomto anglickém lese i tady a v přílehlých prostorách nebylo bezpečno. Tento nelichotivý status quo platil až do roku 2006, kdy pracovníci Metrostavu zahájili pro společnost Grandi Stazioni ČR pravděpodobně největší a nejradikálnější rekonstrukci nádraží v historii Českých drah.

Jak by to tu mělo vypadat, naznačila před rokem nultá z šesti etap přestavby hlavního nádraží, při níž vznikl prosklený patrový „ostrov“ s prodejnou knih a oděvů a nové sociální zařízení. Letos v červnu skončila i etapa první, pro provoz nádraží možná nejdůležitější, která v severní části haly vytvořila centrum pro odbavení cestujících. Kromě pokladen, kde si jednu z prvních jízdenek zakoupil i ředitel divize 9 Ing. Petr Záborský (foto č. 2), jsou v něm také pracoviště pro drážní služby. Na zrekonstruované ploše téměř 16 tisíc m² vzniklo v odbavovací hale i 23 nových obchodních jednotek (foto č. 1), z toho tři restaurace.

„Dělat takto rozsáhlou rekonstrukci za plného provozu je zakázka, kterou ani firma jakou je Metrostav neprovádí

každý den,“ řekl Ing. Michal Kaiser, vedoucí projektu z divize 9, která tyto práce zajišťuje jako generální dodavatel. „Nejde jen o to, že tudy denně procházejí desetitisíce lidí, ale tím skutečným Damoklovým mečem, který nám visí nad hlavou, je jízdní řád. Být obviněn ze zpoždění vlaků není rozhodně nic příjemného.“

Většina zejména bouracích a přípravných prací se prováděla mimo dopravní špičky, a když to bylo nutné, pracovalo se i v noci. Jako u většiny velkých rekonstrukcí, i tady se teprve po zahájení prací ukázalo, že se postup stavby musí změnit oproti tomu, co předpokládal projekt.

Přes všechny překážky se i první etapu podařilo týmu divize 9 dokončit kvalitně a včas. Po vyklizení prostoru a přemístění pokladen nyní práce plynule přecházejí do jižní části odbavovací haly, kde bude mimo jiné i služebna policie a pošta. Po této etapě přijde na řadu také historická Fantova budova a celá rekonstrukce pražského hlavního nádraží by měla být dokončena v roce 2011.

Jsem přesvědčen, že to nejsložitější a nehorší je za námi,“ podotkl Ing. Kaiser. „Nejen proto, že teď už naše činnost nekoliduje s dodržováním jízdních ráďů, ale i proto, že jsme se sžili s prostředím. Víme, co můžeme čekat a můžeme ukázat, co umíme.“

Metrostav už ostatně na hlavním nádraží ukázal, že opravdu umí. Po loňském zprovoznění zrekonstruovaných nástupišť I–IV totiž sdružení vedené týmem Ing. Přemysla Krejse z naší divize 3 dokončilo letos v polovině července i poslední práce na pomocných objektech a terénních úpravách při modernizaci západní části této železniční stanice. Naši firmu proto připomíná i pamětní deska, kterou 16. 7. spolu se zástupci investora odhalil obchodní ředitel Metrostavu Jiří Procházka, MBA.

–ri–, foto Josef Husák



Osm mostů na pětsetdvaceti

Na výstavbě úseku 512, který je součástí Silničního okruhu kolem Prahy a vede v prostoru jižně pod Jesenicí, se vedle Dálničních staveb Praha, společností Skanska a Pražských silničních a vodohospodářských staveb významně podílí i naše divize 4. Zodpovídá za stavbu více než tříkilometrové části rychlostní komunikace R1, včetně mostů a inženýrských sítí.

„Mezi technicky náročnými částmi patří zejména 1,2 km dlouhý a cca 9 m vysoký násep, který vyžaduje komplikovanější sanaci podloží s využitím tzv. vpichovaných drénů. Násep musíme mít hotový do konce letošního listopadu, i když archeologové náš úsek opustili teprve před měsícem,“ uvedl vedoucí projektu Ing. Radim Čáp.

Ze stavebních objektů je v rámci svěřeného úseku nejvýznamnější devítipolový most SO 212 (foto č. 1), který povede přes Dobřejovický potok a bývalý rybník.

Bude měřit 253 metry a vytvoří jej ocelové nosníky se spřaženou železobetonovou deskou. Jeho ocelovou nosnou konstrukci s hmotností kolem 1200 tun vyrobila a dodává naše divize 7. Most povede pouhé čtyři metry nad terémem, a nevytvoří tak příliš výraznou dominantu.

Oproti tomu druhý, 160 m dlouhý most SO 206 přes údolí Botiče se bude díky monolitické předpjaté dvoutřámové konstrukci klenout celých 18 metrů vysoko. Jeho stavbu realizuje vlastními silami provoz mostních technologií divize 4 (foto č. 2).

Součástí naší zakázky na Silničním okruhu kolem Prahy jsou kromě hlavní trasy a osmi mostů i přeložky sítí, úpravy přílehlých cest, meliorací, nádrží a vodotečí, včetně potoka Botiče v osadě Kocanda. Tu i obec Herínk ochrání protihlukové stěny, kterých Metrostav na svém úseku celkem vybuduje téměř čtyři kilometry.



Severomoravská ukázka všestrannosti

Metrostav se ve svých materiálech představuje jako univerzální stavební firma. O tom, že tomu tak vskutku je, se mohou nově přesvědčit i na severu Moravy. V Opavě totiž tým Ing. Marka Veselého z divize 1 dokončuje rekonstrukci a přestavbu památkově chráněné banky na Obecní dům. V Bohumíně zase před několika dny vedoucí projektu Václav Meisner z divize 9 předal investorovi novostavbu šaten pro 1250 zaměstnanců firmy BONATRANS GROUP. Stavěl ji pro divizi 1, které se v Moravskoslezském kraji daří natolik, že vlastními silami zdejší zakázky nepokryje a potřebné pracovníky si půjčuje z ostatních oblastí i divizí Metrostavu.

„Když jsem říkal, že v Bohumíně stavím podnikové šatny, velkou pozornost to u kolegů nezbuzovalo,“ usmívá se Václav Meisner. „Obvykle zpozorněli, až když jsem dodal, že budou pro 1250 pracovníků.“

BONATRANS GROUP je největší evropský výrobce železničních dvojkolí a práce v jeho výrobnách běží nepřetržitě ve třech směnách. Nová budova se šatnami a sociálním zařízením zvýší pohodlí jeho zaměstnanců. Nová kolárna, která byla také součástí zakázky, zajistí bezpečnost jejich dvoukolých dopravních prostředků.



Společný tým divizí 1 a 9 na staveništi nejprve nechal odstranit staré konstrukce a na ploše přes 1000 m² postavil nepodsklepenou třípodlažní budovu šaten pro ženy, muže a externí pracovníky v celkovém počtu 1311 osob. Nový montovaný objekt kolárny pro 130 kol a 25 motocyklů na ploše 621 m² zakryl ocelovou střechou a jeho obvod oběhl plotovými profilovanými sítěmi.

Železobetonový montovaný skelet šaten s půdorysem cca 50x21 m je založen na plovoucích vrtaných velkopříměrových pilotách, které zatížení od stavby přenášejí pomocí tření mezi svým pláštěm a zeminou. Budova, zastřešená hydroizolační folií z PVC, má obvodový plášť ze sendvičových panelů zvnějšku obložených ocelovým plechem (foto č. 1).

„Vzhledem k nepřetržitému výrobnímu provozu budou šatny a přílehlá sociální zařízení extrémně zatížena nejméně třikrát denně,“ řekl Václav Meisner. „Aby pokles tlaku vody nebo porucha vodovodního řadu neohrozila komfort zaměstnanců, zabudovali jsme pod objekt plastovou nádrž s objemem 40 m³, která při výpadku zajistí zaměstnancům dostatek vody pro osobní hygienu.“

Při rekonstrukci v Opavě (foto č. 2) měli pracovníci divize 1 jiné starosti. „Stavba trvala pouhých 200 pracov-

ních dnů,“ vysvětlil vedoucí projektu Ing. Marek Veselý. „V tomto téměř šibeničním termínu jsme museli provést repase či kopie uměleckých prvků a do historických konstrukcí, opravených původními technologiemi, nainstalovat nejnovější audiovizuální, sdělovací a zabezpečovací techniku a zařízení. Samozřejmě tak, aby nerušily celkový dojem. Počasí k nám navíc bylo přívětivé jen v zimě, kdy jsme měnili starou a nepůvodní plechovou krytinu za glazované bobrovky. V době, kdy jsme nahrazovali povlakové krytiny na terasách, však přišly červnové průtrže mračen a nepříjemně nás omezily. Následnou vysokou vlhkost vzduchu, při které vůbec neschly malby, jsme ze začátku odstraňovali vysoušeči. Po pár dnech jsme je ale museli vrátit, aby posloužily v obcích na Novojičinku, které po lijákových postihly povodně.“

Novobaroční banka, postavená v roce 1915 podle návrhu známého vídeňského architekta Rudolfa Eislera, byla před 50 lety zapsána do seznamu nemovitých kulturních památek. Až do posledních let sloužila původnímu účelu. Nárůst požadavků na bezpečnost a technologické standardy v bankovníctví v ní vedly pouze k drobným stavebním úpravám a jenom v padesátých letech minu-



lého století k ní byla dostavěna jednopodlažní přístavba. Rekonstrukce měla za úkol očistit, opravit či repasovat poškozené konstrukce a vrátit stavbě původní lesk, aniž by zásadně ovlivnila její vzhled. Z banky však měl vzniknout společenský objekt pro pořádání kulturních akcí a prezentaci historie Opavy, bylo proto nutné vyměnit veškeré vnitřní rozvody a instalace podle nových dispozic a doplnit je moderními technologiemi.

Dnes se už v suterénu budovy chystá otevření hudebního, filmového a divadelního klubu. Kromě něj poskytne prostor i pro technické a hospodářské zázemí nového Obecního domu. V přízemí se připravuje velký společenský sál pro kulturní pořady a kavárna s terasou. V prvním patře kustodi začínají instalovat stálou výstavu představující historii města Opavy. Ve druhém patře budou malé výstavní prostory, salonek a kanceláře, které obsadí i nově provedenou půdní vestavbu o patro výš.

V průběhu posledních měsíců tedy divize 1 ukázala investorům i obyvatelům severní Moravy, že stavitelský obor ovládá – od technických průmyslových staveb po rekonstrukce historických památek. Portfolio svých referencí tu v dohledné době jistě ještě rozšíří.

Lenka Svobodová, foto Štefan Špic



Letmá betonáž největšího mostního pole o rozpětí 151 m skončila

V pátek 10. července završilo posledních 19 m³ betonu stavbu nosné konstrukce mostu přes Labe u Litoměřic. Tým Ing. Petra Štědranského z divize 4 Metrostavu zde díky svým zkušenostem úspěšně dokončil dosud největší letmo betonované mostní pole v České republice. Oba betonážní vozíky pak spustil do člunů na Labi. „I po loňských zkušenostech se spouštěním vozíků z vahadla na druhém břehu řeky to byl koordinační oříšek,“ vzpomíná stavbyvedoucí Ing. Tomáš Hnojský. „Práce nám komplikovala vysoká hladina řeky po povodních a silný proud. Vše se nám ale podařilo a po šesti hodinách manévrování usedl celý 60tunový kolos do lodí na centimetr přesně.“ V současné době most doplňují římsy, svodidla a protihlukové stěny. Celý by měl být dokončen už letos 31. října. Obyvatelé Litoměřic se již nemohou dočkat.

Blahopřejeme

Upřímné přání všeho nejlepšího zasíláme všem našim spolupracovníkům, kteří v srpnu 2009 oslaví své životní jubileum. Přejeme jim do dalších let hodně zdraví, štěstí, pohody a spokojenosti nejen v pracovním, ale také v rodinném životě. Za práci, kterou vykonávají pro naši společnost, jim děkujeme a přejeme ještě mnoho pracovních i osobních úspěchů.

50 let

Ing. Jiří Novotný, přípravitel z divize 1
Ing. Pavel Malíček, SOTP z divize 1
Jaroslav Hejna, zedník z divize 3
Miroslav Dienelt, zámečník z divize 5

60 let

Ing. Josef Neuwirth, ředitel divize 4
Pavel Zajíček, řidič z divize 7
Bohumil Suchan, zedník z divize 9
Václav Šmíd, zedník z divize 9
Tomáš Vitásek, zámečník z divize 11
Vladimír Stavinoha, stavbyvedoucí z centrály

V srpnu oslaví své životní jubileum také

Ing. Hana Růžičková, SOTP z divize 3
Renata Štěpaníková, účetní z divize 6
Rovněž jim srdečně blahopřejeme.

Fotografie na zámku

Od 28. června do 7. srpna hostí zámek v Dobřichovicích volně přístupnou výstavu fotografií Miloslava Koláře, dlouholetého zaměstnance naší společnosti. Fotografování se věnuje od dětství a jednu dobu bylo i jeho zaměstnáním, jak svědčí historické snímky staveb Metrostavu zveřejňované i v našich novinách. Dnes je hlavně jeho koníčkem a láká jej zachycovat člověka v jeho vlastním prostředí. Přijďte se podívat, jak se mu to daří.

Naše dračí loď vítězí

Čtyři účasti v závodech a pokaždé vítězství – tak skvělé bilance v polovině června dosáhla naše dračí loď na open festivalu dračích lodí v Nymburce!

Letošní pátý Dragonfest Nymburk časově navázal na letní sportovní hry Metrostavu, a tak někteří naši závodníci nemuseli jezdit z daleka. Možná i proto měli dostatek sil, které naši lodi dopomohly k vítězství. Finále však bylo velmi dramatické. O vítězství s námi bojoval Couvající drak nymburských veslařů a zejména hokejový tým Tsunami. Do poslední chvíle nebylo jasné, kdo zvítězil. Až ze břehu zdvižený palec zraněného Jirky Škrance z divize 6 ukázal, že Tsunami slaví až druhé místo.

Jaký je recept na úspěch? S nadsázkou mohou říci, že stejný jako u stavebního projektu – vlastní kapacity doplňujeme kvalitními subdavateli. Spolu s Jirkou Škrancem oslovujeme osvědčené borce z řad bývalých i aktivních vodních slalomářů. Letos k vítězství naší dračí lodi přispěly i „hvězdy“, jako Tomáš Mádr, bronzový z LOH 1992 a mistr světa 1999 v kanoji dvojeci, a Standa Ježek – současná absolutní světová špička v kanoji jednotlivců.

Účast vynikajících jedinců však úspěch dračí lodi nezajistí. Je to totiž snad nejtěžší sport. Kde jinde soutěží v jednom družstvu 22 lidí? Výsledek proto závisí na sladění orchestru všech pádlístů, kteří musí umět nejen zabrat, ale hlavně udržet jednotný rytmus. Bubenice jej udává podle háčka jako dirigent a pokřikem hecuje posádku k maximálnímu výkonu (foto).

Soutěže dračích lodí jsou pro účastníky silným zážitkem, který se nedá srovnat s pocity při individuálních disciplínách. Dosáhne-li posádka ještě navíc vítězství, blíží se až euforii. I proto se už těšíme na příští závody.
Zdeněk Machuta, foto Tomáš Kučera



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Rozsah stavenišť tunelového komplexu Blanka objektiv ze země nezachytí

I když se na první pohled zdá, že se stavenišť hloubených tunelů na Letné (foto č. 1) za poslední dobu příliš nezměnilo, opak je pravdou. Jeho půdorysné rozměry jsou sice téměř stejné jako před rokem (viz noviny č. 15/2008), stavební jáma je však už téměř z 80% zaplněná konstrukcemi tunelů, ramp křižovatky U Vorlíků (foto č. 2) i podzemních garáží a místy je i zasypána. Po celé její délce už také po definitivní trase projíždějí tramvaje z Letenského náměstí až na Špejchar. Divize 2 stavbu řídí s přehledem. Od 21. července se pod jejím dozorem letenské stavenišť znovu začalo rozšiřovat, i když pro pohled shora neviditelně. Od portálu u Letenského náměstí totiž tým divize 5 zahájil protiražbu severní tunelové trouby směrem ke Stromovce. Na druhém konci plánu pokračují práce na hloubených tunelech v úzké stavební jámě (foto č. 3). Budují se pomocí čelního odtěžování, aby se do úzkého dopravního hrdla mohla co nejdříve vrátit doprava. O kus dál mezi stanicí metra Hradčanská a Prašným mostem (foto č. 4) se teprve uvolňuje prostor pro velkou mimoúrovňovou křižovatku. Směrem do Břevnova je však jáma na staveništi Myslbek (foto č. 5) už téměř prohloubena a brzy se z ní k Prašnému mostu začnou razit tunely zvané Brusnice. Na trojské straně tunelového komplexu (foto č. 6) je z leteckého záběru patrné, že hloubené tunely s obdélníkovým profilem jsou až na průchod tramvajového pásu téměř hotové. Z přechodového úseku však s klenbovým profilem vychází jen tubus jižní, jehož konstrukce betonáři divize 6 zastavili před jámou pro šesté technologické centrum. Severní část stavenišť zatím slouží jako vjezdová rampa do ražených tunelů. Až bude komplex Blanka hotový, na jihozápadě naváže na křižovatku Malovanka (foto č. 7). Staví ji divize 5 a ptačí perspektiva odhaluje, že její práce se chýlí ke konci.

Mezinárodní bluesový festival na Kyselce

Velkou plachtu s logem Metrostavu viděli 11. července za zády účinkujících všichni diváci na 5. ročníku mezinárodního bluesového festivalu na Kyselce v Bílině. Naše společnost byla letos jeho partnerem a podpořila i předcházející jednodenní Pure Music Workshop.

I když počasí letošní bluesové přehlídce příliš nepřálo, diváci vydrželi až do jejího konce a vystupujícím kapelám vytvořili výbornou kulisu. Na pódiu se jim představily nejen naše skupiny, jako Booger a Lady I & The Blues Birds, ale i hudebníci ze Slovenska, Holandska a známý australský zpěvák a kytarista Gwyn Ashton.

Blues má na severu Čech dlouhou tradici. Už první ročník jeho přehlídky v Letním amfiteátru na Kyselce překvapil svou návštěvností a ohlasy. Festivalové publikum i letos v Bílině tvořili nejen naši milovníci tohoto menšího hudebního žánru, ale i posluchači ze zahraničí.

Pozvánka do galerie

Od 29. července do 27. září je v Galerii Vernon City na Ovocném trhu v Praze otevřena nová výstava malíře Lubomíra Typlta s názvem Turbína v noci.

Ve třech výstavních místnostech si od středy až do soboty v čase mezi 14. a 19. hodinou můžete prohlížet Typtovy velkoformátové obrazy s motivy mechanické abstrakce, jeho figurální kvaše i tempéry a nakonec také prostorové instalace z užitkových předmětů.

Lubomír Typlt vystavuje svá díla nejen u nás, znají ho i milovníci výtvarného umění především z Nizozemí a z Německa. Pražská výstava se jmenuje podle názvu jednoho z jeho klíčových obrazů. Turbinu v noci vytvořil v roce 2008 jako absurdní konstrukci, která signální dvoubarevnost kolísá mezi abstrakcí a technickou předmětností. Znázorňuje utopický objekt, jenž je na rozdíl od lidí schopen pracovat bez odpočinku i v noci.

Slavnosti Zlaté stezky

Mezi hlavní sponzory Slavností solné Zlaté stezky v Prachaticích patřil letos také Metrostav. Podpořil tak rozvoj kulturního dědictví historického města, ve kterém dlouhodobě sponzoruje Hospic sv. Jana Nepomuka Neumanna a v němž jeho divize 6 nedávno zvítězila ve výběrovém řízení na veřejnou zakázku rekonstrukce a modernizace Městského divadla.

Zlatá stezka byla středověká obchodní cesta, která přes Německo spojovala Čechy s Podunajím a s jižními zeměmi. Historicky je doložena od roku 1010 a název „Zlatá“ získala v 16. století jako výraz mimořádné výnosnosti obchodu, a to hlavně se solí, která v době renesance přinesla do Prachatic bohatství.

Slavnosti, připomínající zašlou slávu města ve 14. až 16. století, založili místní kulturní nadšenci před 40 lety. Následný režim jim však nepřál a k jejich obnově došlo až v roce 1991. Letošní ročník Slavností Zlaté stezky byl v pátek 26. i v sobotu 27. června jakousi generálkou na oslavy příští, kdy jejich jubilejní dvacátý ročník bude zároveň oslavou milénia.

Po obvyklém průvodu v historických kostýmech (foto) a příjezdu soumarů se solí měšťané v renesančních krojích zamířili i letos na historický trh s ukázkami starých řemesel. Jejich potomci se poprvé pobavili při pohádkách a soutěžích nového dětského programu.

Dny plné historické hudby a tanců doplnila také vystoupení kapel s moderním repertoárem, na své si proto přišli diváci všeho věku i vkusu. Slavnosti Zlaté stezky už svým významem překročily nejen hranice města, ale i státu – zúčastnily se jich i delegace z partnerských měst. Metrostav se tak ocitl ve vybrané společnosti. Více informací o akci najdete na městském serveru www.prachaticice.cz.

