



KRÁTCE / AKTUÁLNĚ



Neumannová představila dceru

Bez obvyklé sportovní výbavy, ale zato s desetidenní dcerou Lucíí, se v neděli 13. července objevila v golfovém areálu na Karlštejně Kateřina

Neumannová. Gratulaci k narození potomka jí tady kromě jiných osobně tlumočil také generální ředitel Metrostavu ing. Jiří Bělohla, který novopečené mamince předal velkou kytičku. Kateřina zatím sice stále nepopírá, že by se na podzim ráda vrátila k tréninku a pokusila se o návrat mezi lyžařskou elitu. Na straně druhé ale přiznává, že miminko je nade všechny medaile.

Přípravné práce na tunelech Panenská

Tým divize 5 pod vedením ing. Jiřího Valeše zahájil koncem července přípravné práce pro ražbu tunelů Panenská, které budou součástí dálnice D8 Praha – Ústí nad Labem – hranice se SRN. Ražba levé tunelové trouby, v jejíž kalotě vede průzkumná štola, bude zahájena 1. září, o dva měsíce později se začne razit pravá tunelová trouba.

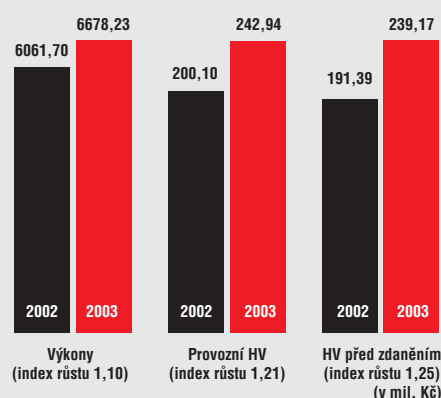


Divize 7 rozšířila nabídku

O provoz zakládání staveb rozšířila od 1. července nabídku prací divize 7 Metrostavu. Vedoucím provozu je ing. Jiří Dvorský, který se se svým týmem

podílel na základových pracích vilového domu Bučanka i dalšího developerského projektu Sluneční náměstí, kde provoz zakládání staveb prováděl zajištění stavební jámy kotvenou záporovou stěnou. Mezi další zakázky, na nichž se bude provoz zakládání staveb podílet, patří nový Terminál Sever 2 na ruzyňském letišti.

Hospodářské výsledky za I. pololetí 2003



Hospodářské výsledky jsou dokladem pokračujícího růstového trendu z loňského roku a jsou podloženy skutečností, že Metrostav působí téměř ve všech regionech ČR, a to jak na zakázkách pro privátní, tak i pro veřejný sektor. Mezi významné zakázky z kategorie veřejných investic patří výstavba trasy IV.C1 pražského metra, tunelu Mrázovka a právě zahájené práce na ražbě tunelu Panenská a na novém Terminálu Sever 2 na letišti v Ruzyni. Z privátních zakázek, především pro zahraniční investory, je možno uvést nedávno dokončený Palác Flóra, výstavbu lisovny a svařovny pro společnost Kajima v průmyslové zóně u Kolína, řadu staveb pro obchodní řetězce nebo výstavbu nádrží ropu v Nelahozevsi. Úspěšně pokračují i práce na vlastních developerských projektech bytové výstavby.

METROSTAV

METROSTAV A.S. ČLEN DDM GROUP

Zprovoznění plzeňského obchvatu v prosinci



Již koncem tohoto roku se počítá se zprovozněním pravé poloviny dálnice D5 v úseku Ejovice – Černice. Zprovoznění dálnice v obou směrech je plánováno na konec roku 2004. Celý obchvat Plzně ale bude v provozu teprve po dokončení tunelů pod vrchem Valík.

Doprava by od letošního prosince měla být vedena po dálničním tělese v jednom dopravním pásu oběma směry. Dokončovací práce jsou závislé na ukončení prací spojených s převedením frekventované silnice I/20 Plzeň – Písek po mostní estakádě. „Tento most (foto nahoře) umožní zahájení prací na posledních přibližně 100 metrech tohoto úseku dálnice. Jinak jsou již položené nestmelené podklady vozovek po celém úseku a čekáme, až budeme moci začít pracovat i na výstavbě opěrné zdi. Potom nás ještě čeká pokládka asi 2,5 kilometrů živičného krytu vozovky,“ říká přípravný divize 5 ing. Zbyšek Vozarík.

Součástí této zakázky Metrostavu byla i ražba štoly o profilu 7 m² (foto č. 1), která bude odvádět dešťovou vodu ze zhruba tříkilometrového úseku dálnice Černice – Koterov do řeky Úslavy. Kanalizační stoka je nyní již vyražena, do konce srpna by pracovníci divize 5 měli dokončit

práce na definitivní obezdívce a čedičovém korytě, dlažbě a obkladech.

Koncem července se na stavbě tohoto úseku dálnice D5 konal kontrolní den, jehož se mj. zúčastnili generální ředitel Metrostavu ing. Jiří Bělohla, ředitel divize 5 ing. Václav Soukup, ředitel společnosti Doprastav Bohemia ing. Ján Dudáš a hlavní stavbyvedoucí ing. Václav Švarc (foto č. 2). Počátkem září by měly být zahájeny přípravné práce na portálu a příjezdových komunikacích budoucích dálničních tunelů pod Valíkem. Stěžejní povolení na samotné ražby dvou 380 metrů dlouhých tubusů, které je stále blokováno protesty ekologů, by mohlo být právní moci na konci roku. Společně s ražbami na Valíku Metrostav zahájí výstavbu mostu přes Úhlavu. Jedná se o 455 metrů dlouhý most o devíti polích, který je navržen jako spojitý předpjatý monolitický betonový komůrkový nosník založený na vrtných železobetonových pilotách. Most by měl být uveden do provozu společně s dálničními tunely pod Valíkem, čímž dojde k úplnému propojení celého obchvatu Plzně.

Markéta Matoušková, foto Josef Husák



1



2

Pláme se: generálního ředitele Metrostavu ing. Jiřího Bělohla str. 2

Ladislav Sutnar – Legenda moderního designu str. 3

Letní tip: Místopis Metrostavu str. 4

Stavby přihlášené do soutěže Stavba roku 2003: Jelení příkop str. 5

Oprava hangáru ruzyňského letiště

Od dubna letošního roku pracuje divize 7 na výměně střešního pláště hangáru F pražského ruzyňského letiště. „Naším úkolem je kompletní rekonstrukce střešiny, kterou provádíme ve třech etapách. První etapa, která spočívala v odkrytí a výměně prvních sedmi polí, je již hotova, nyní pracujeme na druhé etapě. Nový střešní plášť bude tvořen trapézovým plechem, parotěsnou zábranou, na níž se lepí tepelná izolace s nakaširovanou asfaltovou vrstvou, a dvěma pásy živičného hydroizolace. Tepelná izolace a hydroizolační pásy jsou kotveny po vrstvách k trapézovému plechu. Zároveň ošetřujeme ocelové nosníky protikorozním nátěrem,“ říká vedoucí projektu ing. Daniel Folk z divize 7. V rámci rekonstrukce bude také kompletně vyměněno a opatřeno zateplovací obrubou celkem 34 sedlových světlíků, které mají konstrukci z hliníkových profilů a polykarbonátu.

Výměna střešního pláště je prováděna bez přerušení provozu hangáru. Rekonstrukce je proto rozdělena do tří etap, přičemž v rámci jedné etapy je možné rekonstruovat maximálně dvě hangárová stání. Provoz ostatních navíc nesmí být rekonstrukcí nijak omežován. Volná musí zůstat také manipulační plocha před hangárem a uvnitř hangáru stavbaři musejí zachovat plnou funkčnost průjezdové komunikace. „V příslušné etapě rekonstrukce je provoz přerušován pouze v té části hangáru, kde pracujeme, na zbývajících plochách se nepřetržitě 24 hodin denně opravují letadla. Jsou proto kladeny vyšší nároky na minimální prašnost a zatékání dešťové vody během prací,“ dodává ing. Folk.



Hangár F má půdorys 214 x 48 metrů rozdělený vazníky do 17 polí a proměnlivou výšku od 15 do 18 metrů v místě vrat. Nosnou konstrukci střešiny letištního hangáru tvoří ocelové vazníky zavěšené táhly přes pylony do betonové konstrukce a vzpěrkové krokve, na nichž jsou uloženy žebírkové železobetonové desky opatřené živičnou hydroizolací. Nad průjezdovou komunikací je střešní plášť tvořen železobetonovými rámy se sklobetonovými výplněmi. Práce je nutné provádět tak, aby se v průběhu rekonstrukce zamezilo možným deformacím nadvrátové vaznice.

Práce na druhé etapě by měly být ukončeny v září, do konce října pak divize 7 dokončí výměnu střešního pláště na zbývajících sedmi polích a předá dokončené dílo investorovi, kterým jsou v tomto případě České aerolinie.

Metrostav v současné době zahájil na ruzyňském letišti také přípravné práce na propojovacím objektu, který by v budoucnosti měl spojit stávající přiletovou halu s nově vybudovaným terminálem. Nový terminál by měl být uveden do provozu v roce 2005 a měl by zvýšit kapacitu letiště na deset milionů odbavených cestujících ročně.

Markéta Matoušková, foto Daniel Folk

Myslete na budoucnost

O penzijním připojištění se v poslední době stále častěji hovoří jako o zcela nezbytné záležitosti. Zaměstnanci Metrostavu mají tu výhodu, že mohou získat na penzijní připojištění nejen příspěvek od státu, ale také od svého zaměstnavatele. V současné době je tento příspěvek vyplácen 952 zaměstnancům, od roku 2000 vynaložila naše akciová společnost na příspěvky zaměstnancům již více než 8,5 miliard korun.

Příspěvek na penzijní připojištění představuje částku 300 korun měsíčně, kterou podle ustanovení článku 38. 1. platné Kolektivní smlouvy poskytuje Metrostav těm zaměstnancům, kteří o to písemnou formou požádají, jsou v pracovním poměru u naší akciové společnosti nejméně tři roky a jejich vlastní příspěvek na důchodové připojištění činí minimálně 150 korun měsíčně. Vzhledem k tomu, že Metrostav má v současné době podepsanou dohodu se čtyřmi vybranými penzijními fondy, je třeba, aby žadatel byl klientem některého z nich. Jedná se o penzijní fondy ALLIANZ a CREDIT SUISSE & PENSIONS a Penzijní fond Komerční banky a Penzijní fond České spořitelny.

S každým zaměstnancem, který výše uvedené podmínky splňuje, je uzavřena písemná dohoda o poskytnutí příspěvku na penzijní připojištění od zaměstnavatele, jejíž součástí je také dohoda o srážkách ze mzdy pro platby jeho spoluúčasti na penzijním připojištění. Tato dohoda se sjednává na dobu neurčitou a pokud zaměstnanec neukončí svůj pracovní poměr v Metrostavu, trvá po celou dobu platnosti smlouvy o penzijním připojištění uzavřené s penzijním fondem.

Poskytování příspěvku na penzijní připojištění je upraveno příslušnou organizačně řídicí normou a pracovním postupem, které mimo jiné jasně definují i případy, kdy zaměstnavatel není povinen příspěvek poskytnout (neplacené pracovní volno delší než jeden měsíc, neomluvené absence, neplacení příspěvku penzijnímu fondu).

Eva Jílková, útvar pracovněprávních vztahů

Počítačová podpora ve formě HelpDesk

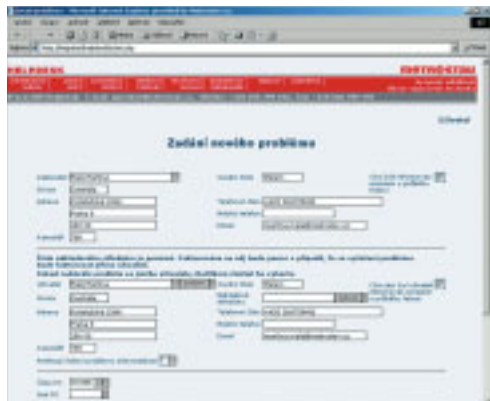
Útvar výpočetní techniky připravil pro uživatele intranetu novou službu HelpDesk, která by měla uživatelům počítačové sítě značně zjednodušit práci s výpočetní technikou. Aplikace HelpDesk je uživatelům k dispozici na intranetové adrese <http://helpdesk/helpdesk.php>. Kromě řešení problémů s výpočetní technikou je zde umístěn také informační servis útvaru výpočetní techniky, telefonní seznam pracovníků Metrostavu, šablony dokumentů atd.

Výhodou této služby je, že všechny dotazy a problémy soustředí na jedno místo. Uživatel nemusí pátrat, na koho se má s daným problémem obrátit, neboť je automaticky definován garant řešení - uživatel ví, kdo se jeho problémem zabývá a může sledovat řešení svého problému online na intranetu. HelpDesk řeší také problémy týkající se hardware, příslušenství, software, síťových aplikací, Internetu i elektronické pošty. Uživatel nyní může o problému informovat přímo v aplikaci (v menu "Zadat nový" -> "Problém"). V případě nefunkčního počítače nebo připojení k síti může o existenci problému informovat kdokoli. Od okamžiku nahlášení problému lze sledovat průběh řešení - komu byl přidělen, kdy a jakým způsobem byl vyřešen a jaké náklady s tím byly spojeny.

Součástí HelpDesku je také intranetová aplikace Telefonní seznam, která slouží k vyhledávání kontaktů na uživatele sítě Metrostav, Metrostav Slovakia, Metros, Doprastav Bohemia a DDM Group. Tato aplikace je dostupná na adrese <http://telefonny>. Uživatele je možné vyhledávat podle jména, v abecedním seznamu nebo v organizační struktuře.

Bližší informace k oběma aplikacím a k jednotlivým položkám menu můžete najít v menu "Nápověda" <http://helpdesk/helpdesk/help.php>.

Markéta Matoušková



Ohlédnutí za loňskými povodněmi

V polovině srpna tomu bude přesně rok, kdy se z jih Čech valila na Prahu a dále pak směrem na Ústí nad Labem obrovská povodňová vlna, která za sebou zanechala tisíce zničených a poškozených domů i silnic, a která zaplavila pražské metro. Metrostav pomáhal již při evakuaci ohrožených osob, rozvážel pytle s pískem na výstavbu provizorních hrází a pražskému magistrátu zapůjčil veškerou dostupnou techniku. Byli jsme také jednou z prvních stavebních firem, které se hned od počátku začaly podílet na odstraňování povodňových škod. Přitom i naše firma a mnohé stavby, které jsme realizovali, byly povodní citelně zasaženy.

O síle vody, která se valila korytem Vltavy vypovídá rozbitá deska vodo hospodářského vývaru na přehradě Kamýk (foto nahoře). Voda zde doslova odhodila a rozdrtila betonovou desku. Od května letošního roku toto vodní dílo rekonstruuje naše divize 6. Aby se s rekonstrukcí vůbec mohlo začít, bylo zde třeba nejprve vybudovat těsnicí jámku, z níž byla posléze vyčerpána voda. Teprve potom bylo možné začít s pracemi na nové železobetonové desce. Rekonstrukce na Kamýku by měla být ukončena do konce října.

Mezi nejvíce postižené pražské čtvrti patří Karlín, Libeň a Lahovice. Celou síť metra se sice i díky pracovníkům Metrostavu podařilo zprovoznit letos na jaře, ale ještě nyní naši zaměstnanci pracují na odstraňování následků velké vody v některých stanicích podzemní dráhy. Divize 1



v červnu ukončila práce na obnově kanalizační stoky pod Sokolovskou ulicí v povodněmi nejpostiženější pražské čtvrti Karlíně. Tato zakázka zahrnovala rekonstrukci poničené kanalizační stoky mezi ulicemi Ke Štvanici - Šaldova včetně domovních přípojek, uličních vpustí a sanace nadloží stoky a zpevnění její klenby.

Počátkem letošního roku zahájila divize 3 práce na obnově Základní školy v Pernerově ulici v Karlíně, kde voda poničila sklepy i zvýšené přízemí. „Ve zvýšeném přízemí, kde byly asi dva metry vody, bylo zničeno všechno. Rekonstrukce se týkala i tělocvičny, která se nachází na úrovni chodníku,“ říká stavbyvedoucí Jiří Macháček. Rekonstrukci provázela i změna dispozice objektu, ve zvýšeném přízemí se nyní již nenacházejí učebny, ale jídelna. Kolaudace objektu zdárně proběhla již koncem března. Od dubna se tedy již školáci nemusí bát v nepoškozených dvou vyšších podlažích školy. Navzdory povodním totiž škola musela na podzim zahájit výuku.

Pracovníci Metrostavu se podíleli i na rekonstrukci povodněmi postižených komunikací ve Zbraslavi. Povodeň se nevyhnula ani Lahovickému mostu (foto č. 1), který od roku 2001 rekonstruuje naše divize 4. Počáteční skluz, do něhož se celá stavba vzhledem k povodním dostala, se podařilo vyrovnat a pravá část mostu byla v souladu s původním harmonogramem vlastnostně uvedena do provozu začátkem července (foto č. 2).

Markéta Matoušková, foto Josef Husák



Rekonstrukce Českomoravské ulice v Praze 9

Od jara letošního roku probíhá v Praze 9 rozsáhlá rekonstrukce Českomoravské ulice v úseku od Balabenky přes Harfu včetně části Poděbradské ulice. Českomoravská ulice bude rozšířena tak, že vozidla v každém směru budou mít k dispozici dva jízdní pruhy. Dopravní pásy bude oddělovat tramvajová trať, která povede ve zvýšeném pruhu uprostřed vozovky. Rekonstrukce se tedy týká jak samotné komunikace, tak i tramvajové trati a všech inženýrských sítí - kanalizace, vodovodů, rozvodů sílní i slaboproudu a světelné signalizace. Na těchto pracích se podílí hned několik našich divizí.

„Předmětem naší zakázky je výměna stávajících a značně poruchových vodovodních řadů v přibližně tříkilometrovém úseku Balabenka - Harfa a v části ulice Poděbradská včetně domovních přípojek. Dokončení těchto prací je plánováno na srpen,“ říká vedoucí střediska Vodovody divize 1 Ctírad Mazanec.

Ve stejné lokalitě provádí divize 3 rekonstrukci kanalizační stoky a přibližně 350 metrů dlouhého úseku tramvajové trati včetně modernizace světelné signalizace. „Naším úkolem je kromě rekonstrukce tramvajové trati také výstavba nového sběrného kanalizačního řadu včetně pří-

pojek. Provádíme také kompletní rekonstrukci inženýrských sítí,“ říká ing. Petr Macháček z divize 3.

Markéta Matoušková, foto Josef Husák



P T Á M E S E

ing. Jiřího Bělohla generálního ředitele Metrostavu



Aktivita Metrostavu na Slovensku se rozrůstá. Naše akciová společnost zde již ve spolupráci s bratislavskou akciovou společností Doprastav realizovala několik podzemních staveb, mezi něž patří mj. rekonstrukce železničního tunelu Telgárt či ražba průzkumné štoly Višňové. „Rozhodli jsme se atakovat slovenský stavební trh v segmentech, kde Doprastav a.s. neoperuje. Společně s našimi slovenskými kolegy jsme dosud postavili Tesco v Žilíně, v současné době se chystáme na výstavbu Tesco Lamač, polyfunkčního objektu pro firmu Ravak v Bratislavě a sportovního penzionu Platan v Bratislavě. Problém další výstavby slovenské infrastruktury spočívá v tom, že je zatím stále omezena nedostatkem finančních prostředků,“ říká generální ředitel Metrostavu ing. Jiří Bělohla. Na Slovensku nyní působí divize 10 Metrostavu organizační složka Metrostavu, jejímž úkolem je ve spolupráci s obchodním úsekem Doprastavu vyhledávat zakázky a monitorovat slovenský stavební trh, dále společnost Metrostav Slovakia a nově také Pozemní stavitelství Nitra. „Po vyřízení administrativních záležitostí by se Pozemní stavitelství Nitra mělo stát během několika měsíců stoprocentní dceřinou společností Metrostavu.“

Na co se chce Metrostav na slovenském stavebním trhu zaměřit?

„V současné době monitorujeme investiční vlnu, která přichází z Čech na Slovensko. Naše tři složky - tedy naše divize 10, Metrostav Slovakia a Pozemní stavitelství Nitra - nám pomohou zaujmout přiměřenou pozici na slovenském stavebním trhu. Chtěli bychom na Slovensku ročně dosáhnout výkonů jedné miliardy slovenských korun. Náš zájem se soustředí na bytovou a občanskou výstavbu, včetně rekonstrukce historických objektů, zejména v Bratislavě a okolí. Předpokládám, že právě v této lokalitě je soustředěna kupní síla, která je potřebná k tomu, aby projekty, o něž máme zájem, bylo možné realizovat.“

S Pozemním stavitelstvím Nitra se tedy do budoucna počítá zejména v segmentu bytových a občanských staveb?

„Ve své době tato společnost realizovala velkou část bytové výstavby v bývalém Československu. Takže základ Pozemního stavitelství Nitra pod vlajkou Metrostavu by měl tvořit naši oporu při realizaci pozemních staveb na Slovensku. Byl proveden vnitřní audit této firmy, s vedením byly uzavřeny nové manažerské smlouvy. Po nutné stabilizaci této společnosti musí přijít restrukturalizace a posílení její schopnosti získávat zakázky a snížit režijní náklady.“

Jak bude Pozemní stavitelství Nitra řízeno?

„V představenstvu společnosti i v dozorčí radě má naše firma zastoupení. Nicméně její restrukturalizace by měla proběhnout plně ve slovenské režii, nepředpokládám, že by pracovníci Metrostavu zastávali na Slovensku dlouhodobě manažerské pozice. Možná je samozřejmě krátkodobě výpomoc odborníků Metrostavu tak, aby se principy řízení společnosti dostaly na požadovanou úroveň a aby bylo možné zajistit provádění zakázek v kvalitě služeb, kterou naše společnost považuje za samozřejmou, stejně jako naši klienti.“

Za rozhovor děkuje Markéta Matoušková



Sutnar – Legenda moderního designu

V Jízdárně Pražského hradu je od 20. června do 26. října tohoto roku k vidění retrospektivní výstava průkopníka moderního designu Ladislava Sutnara s názvem *Praha – New York – Design in Action*. Zásahu na tom, že Uměleckoprůmyslové museum v Praze mohlo ve spolupráci se Správou Pražského hradu tuto výstavu, o níž se od počátku hovoří jako o kulturní události světového významu, uspořádat, má naše akciová společnost. Metrostav je totiž generálním partnerem projektu.

Sutnar u nás dnes takřka neznámý

V západní Evropě a především ve Spojených státech zná Ladislava Sutnara každý, kdo se jen trochu zajímá o meziválečný avantgardní design a typografii. U nás se paradoxně o tomto umělci, plzeňském rodákovi, mnoho neví. Důvod je jednoduchý: Nebyl zájem, aby se vědělo, naopak bylo lépe zapomenout. Ladislav Sutnar (1897 – 1976) byl totiž za první republiky jedním ze symbolů avantgardních tendencí, navíc v roce 1939 emigroval do USA a v padesátých letech se aktivně zapojil do exilových snah o návrat demokracie do tehdejšího Československa. Ani nesporná kvalita jeho díla nemohla tedy prolomit zeď, kterou bývalý režim kolem země budoval.

Nový čistý design

Již ve dvacátých letech 20. století slavil Ladislav Sutnar první evropské úspěchy jako designér hraček. Svoji designérskou prací, k níž jako ředitel Krásné jizby (první designérský ateliér u nás) posléze přizval i fotografa Josefa Sudka, ovlivnil několik generací. Tisíce publikací, které graficky upravil ve třicátých letech, jsou zdrojem inspirace a poučení pro tuzemskou novou typografii. Svůj přístup k moderním tvarům se pokusil vyjádřit v roce 1934 v instruktážní výstavě pořádané v Krásné jizbě. Všechny 64 panelů s ukázkami jeho prací se dochovalo v původní podobě a v Jízdárně jako celek tvoří patrně nejpozoruhodnější exponát, který nemá ve světě obdoby.

Sutnar pokračoval v hledání nového čistého designu i ve Spojených státech, kam odjel v roce 1939 jako architekt Československého pavilonu na Světovém veletrhu. S ohledem na politickou situaci v Evropě se již zpět nevrátil. V Americe se specializoval na vizualizaci informačních systémů zejména pro průmysl, architekturu a stavebnictví (IBM, Waldes, General Electric). Důležitá je jeho reforma telefonního seznamu, použití závorek pro kód



Expozici si v doprovodu kurátorky výstavy Ivy Janákové prohlédli také generální ředitel Metrostavu Jiří Bělohlav.

místa, které se vzápětí celosvětově rozšířilo. Jeho svěží nadčasová typografie je dodnes uznávanou veličinou. Funkcionalismus povýšil na životní styl středních vrstev. Za přínos americkému grafickému designu a americké kultuře získal mezinárodní věhlas a je jednou z mála osobností, která kořeny své české tvorby rozvinula v zahraničí a proslavila se v mezinárodním měřítku. Ladislav Sutnar zemřel v New Yorku v roce 1976. V roce 2001 mu tehdejší prezident Václav Havel udělil in memoriam státní vyznamenání jako vůbec prvnímu designérovi v historii.

Dynamická síla úplné tvorby

K realizaci výstavy i doprovodných projektů přizvala kurátorka Iva Janáková ty, kteří svojí dnešní tvorbou v podstatě navazují na dílo Ladislava Sutnara. Architektonického ztvárnění expozice se ujala skupina Olgoj Chorchoj sdružující výtvarníky, architektky a designéry, kteří mají chuť experimentovat. Obří křivka souvislých panelů, kterou prošli prostor výstavní síně Jízdárny Pražského hradu, nejen člení výstavu do osmi segmentů, ale je i symbolická, neboť je možné vnímat ji jako „páteř“ tvorby tohoto umělce. Součástí expozice jsou velkoplošné projekce, které tvoří vizuální program nazvaný „Prostor a informace“ a poutavým způsobem ukazují Sutnarovy principy. Výstava má internetové stránky v češtině i angličtině, což je vůbec poprvé v české uměleckohistorické výstavě. Webová prezentace získala za svůj novátorský přístup již mnohá zahraniční ocenění (www.sutnar.com). Výstavní grafiku (neonové šipky a vstup, ohromná Sutnarova tvář přes celou zadní stěnu, a zejména texty uvádějící každou kapitolu a osvětlující kontext vybraných předmětů) navrhlo Studio Machek & Babák a je patrné, že Sutnarova tvorba je oslovila a byla pro ně v mnohém inspirativní. Tým tohoto grafického studia se věnoval rovněž designu obsáhlé monografie Ladislava Sutnara, kterou u příležitosti výstavy vydalo Uměleckoprůmyslové museum v Praze ve spolupráci nakladatelstvím Argo. Návštěvník ocení také repliky části unikátního čajového servisu, který Sutnar navrhl ve 30. letech 20. století pro Krásnou jizbu Družstevní práce, i prodejní výstavu umělcových obrazů, kterou souběžně pořádá Galerie Antikva Nova Kodl. Ve dnech 7.–26. října se v prostorách Jízdárny Pražského hradu uskuteční dílnička výstava Dnů designu v Praze Designblok, která představí progresivní mladé tvůrce.

Blanka Hrdinová, foto Josef Husák



Obří křivka panelů protínající prostor výstavní síně je impozantní především z nadhledu.

Srdce pro Quadriennale postavil Metrostav

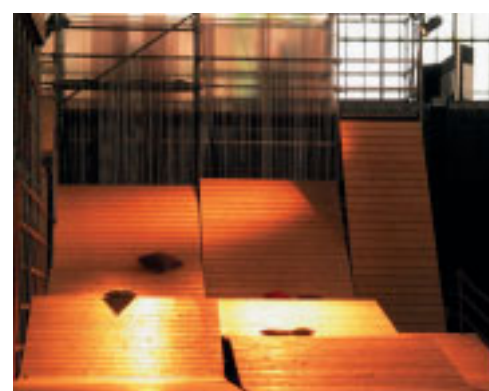
Hlavním partnerem 10. ročníku mezinárodní soutěžní výstavy scénografie a divadelní architektury Pražské Quadriennale 2003, která se letos v červnu konala pod názvem *Labyrint světa a ráj divadla*, byla naše akciová společnost. Metrostav se zde podílel především na realizaci projektu *Srdce Pražského Quadriennale*, který do struktury této přehlídky vstoupil s podtitulem *Infarkt konvence!*

Pod uměleckým vedením Tomáše Žižky získalo Srdce Pražského Quadriennale podobu mimořádného mezinárodního projektu: „Jednalo se o kreativní zónu, v níž se týmy umělců z celého světa věnovaly tématu lidských smyslů. Fungoval zde interaktivní bar pro smysl chuti, zeď vzpomínek pro čich, zvuková laboratoř, masážní studio pro tělo i duši atd.“ Hlavním cílem bylo přimět diváky, aby se pokusili vnímat divadlo, svět i sebe sama všemi smysly. V prostoru interaktivní výstavy *Srdce Pražského Quadriennale* byly proto lidský zrak, sluch, hmat, čich i chuť předmětem kreativního výzkumu.

Stavba vlastní konstrukce *Srdce Pražského Quadriennale* byla dílem divize 3 a divize 6. Podle návrhu holandské architektky Dority Hannah pracovníci Metrostavu pod vedením ing. Martina Pícha z divize 3 nejprve vyprojektovali a posléze během dvou týdnů také postavili celé toto náročné dílo. „Šlo o velmi členitou konstrukci, která se skládala ze soustavy lešení, na něž jsme položili dřevěnou podlahu. Celé srdce bylo dlouhé asi 50 metrů, široké 22 metry a dělilo se na 2,5 metru široké pásy, které se různě vlnily a spojovaly vždy jednotlivých lidských smyslů, takže budily dojem pulsujícího srdce,“ vysvětluje ing. Pícha. O tom, že svou práci odvedli na výbornou, svědčí i dopis, který divizi 3 přišel od jednoho z pořadatelů *Srdce Pražského Quadriennale*, ing. arch. Osamu Okamura-

ry: „Rád bych poděkoval za výbornou spolupráci při realizaci projektu *Srdce Pražského Quadriennale* 2003. Akce se setkala s nadšeným ohlasem návštěvníků.“

Markéta Matoušková, foto Osamu Okamura a Rastislav Juhás



Výstava pro mne byla velkou výzvou

Velkou zásluhu na tom, že se retrospektivní výstava Ladislava Sutnara v Praze koná, a také na tom, že jde o tak velkolepý projekt, má především její kurátorka Iva Janáková. Přípravě věnovala spoustu času a její nadšení pro věc a odhodlání bylo tak silné, že dokázala získat nejen velvyslanectví USA v Praze, Ministerstvo kultury ČR a řadu dalších nadšenců, ale také potřebné finance.

Jak jste pro sebe objevila Ladislava Sutnara?

„Protože pracuji už přes deset let v Uměleckoprůmyslovém muzeu v Praze, bylo přirozené, že jsem rychle narazila na Sutnarovo jméno. Pražské UPM vlastní největší českou sbírku Sutnarových děl, také je sbíralo ještě za první republiky a Sutnar byl velký kamarád tehdejšího ředitele Karla Heraina. Oba ohromně zajímali problém moderního bydlení a životního stylu. Oba věřili tomu, že moderní design je to, co vytváří naše životní prostředí a v dobrém působí na život každého člověka. Nakonec oba postavili své rodinné domy na pražské Babě (v 30. letech experimentální osada moderní architektury) nedaleko sebe. Sutnarovo jméno v muzeu žilo i po jeho odchodu do USA v roce 1939, ale trochu utajeně, protože Sutnar spolupracoval s Rádiem Svobodná Evropa. Odborní pracovníci UPM si potom začali intenzivně s Ladislavem Sutnarem dopisovat v 70. letech a v roce 1978 (dva roky po Sutnarově smrti) uspořádali velkou výstavu o českém funkcionalismu, kde se Sutnarovo jméno – pod pokličkou státní moci – opět objevilo... Mně osobně zajímalo to, co dělal v Americe, a o čem se tady skoro nic nevědělo. V roce 1999 jsem mohla odjet bádát do jeho archivu v New Yorku – a tam jsem jenom žasla, jak nesmírně velký talent, nabitý energií to byl, jak svým vizionářským myšlením předpověděl naši dobu: totiž že bez informací bude člověk ve světě ztracen. Je zajímavé, že když mladá generace designérů v 90. letech hledala nějaké vzory pro své pojetí designu, postava Ladislava Sutnara vytanula úplně samozřejmě. Byl univerzálně nadaný, do všech oborů zasáhl jako průkopník a jak jeho knižní úpravy, tak skleněné a porcelánové soubory mají dodnes nadčasovou svěžest. Právě principy jeho práce, důraz na akční společenskou funkci designu (kvalitní design pro všední den a pro každého) – to byly asi nejvíce inspirující podněty pro mladou generaci.“

Sutnar stihl podobný osud jako mnoho jiných Čechů, kteří něco dokázali: Mnohem známější a slavnější je v cizině...

„Sutnar byl u nás známý neznámý právě z těch „politických“ důvodů – ve druhé polovině 20. století nebylo dobré se o jeho jméno příliš zmiňovat, protože byl příliš spjat s úspěchy demokratického Československa 20. a 30. let, i pro jeho humanistické myšlení a angažovanost v exilu. Proto jsme byli také velice rádi, když mu na naši žádost bylo uděleno Václavem Havlem státní vyznamenání v roce

2001. Ale teprve výstava, monografie a webové stránky (www.sutnar.com) přispějí k tomu, že Sutnar vyjde ze stínu zapomnutí, do něhož vlivem dramatických historických událostí 20. století upadl. Také poprvé je prezentována dohromady jeho česká i americká tvorba, které dosud existovaly rozdělené oceánem: česká tvorba v Čechách, americká tvorba v New Yorku.“

Jak reagovaly instituce, které jste oslovili jako potenciální partnery výstavy?

„Organizace výstavy byla od počátku taková trochu zamotaná věc, právě proto, že bylo a je třeba Sutnara „objevit“. Americké muzeum, kde je uložena pozůstalost, nemělo z těchto důvodů zájem na partnerství: protože cokoliv objeveného je mnohem finančně náročnější, musíte více vynakládat na propagaci, lidé nejdou samovolně, ze zvědavosti nebo ze snobismu na výstavu – a navíc je riskantní, jestli vůbec se zdaří, protože publikum se chová nevyzpytatelně... Podobně reagovali i sponzoři výstavy, které jsme začali hledat už v roce 2000... Marně. Teprve Metrostav byl prvním a zůstal jediným (!) partnerem, který pochopil, že je důležité podporovat objevené a nové. Spolupráce muzea a Metrostavu byla, a dosud je, nesmírně příjemná a jsme rádi, že jste nám pomohli realizovat výstavní projekt v plné šíři.“

Potomci L. Sutnara měli prý velký zájem na tom, aby se výstava v Praze uskutečnila. Mají k České republice nějaký zvláštní vztah. Mluví třeba někteří z nich česky?

„To všechno by nebylo možné bez podpory rodiny Ladislava Sutnara, konkrétně druhorozeného syna Radoslava a jeho ženy Elaine, kteří žijí a pracují v Los Angeles, a kteří se v průběhu příprav výstavy stali našimi přáteli. Syn již nemluví česky, ale rozumí dobře, od počátku s velkým nadšením podporovali myšlenku výstavy i knihy. Je také šťasten, že výstava je putovní, bude dál pokračovat po Evropě do Mnichova, Lipska, Rotterdamu, a společně se snažíme, aby zakončila svou pouť ve Spojených státech. Radoslav a Elaine Sutnarovi pracují jako developéři – oblast stavebnictví jim je vlastní – proto také byli velmi rádi, že hlavním partnerem je Metrostav, velmi podrobně si přečetli i vaše webové stránky.“

Američtí dědicové se rozhodli poděkovat Metrostavu opravdu velkoryse – věnují naší firmě jeden ze Sutnarových obrazů s tím, že toto dílo bude trvale umístěno v expozici Uměleckoprůmyslového muzea.

„Ano, to byla přímo iniciativa Radoslava Sutnara. On sám, stejně jako jeho otec, si byl vědom, jak důležitý je finanční management všech událostí – a chtěl svým velkorysým gestem odpovědět na velkorysost Metrostavu. Darovací proces se v jednání, bude zprostředkovan přes americkou neziskovou organizaci, a my jsme velmi šťastni, že dojde k propojení UPM, Metrostavu a Sutnarova díla právě tímto originálním způsobem.“

Za rozhovor děkuje Blanka Hrdinová

Letní tip: Místopis Metrostavu

S létem tradičně přichází i doba dovolených a cestování. Vzhledem k tomu, že se stavební aktivity naší akciové společnosti zdaleka neomezuji jen na hlavní město, je možné při putování téměř po všech koutech České republiky najít zajímavé stavby, které realizoval právě Metrostav.



Vodní nádrž Lipno: Malé české moře

Lipenské jezero je už přes čtyřicet let neodmyslitelnou součástí východní části Šumavy. Přehrada byla vybudována v letech 1950-59 jako horní stupeň Vltavské kaskády. Lipenská přehrada má sypanou hráz s těsnícím jádrem, zpevněnou ocelovými kesony s betonovými přeli-vy a výpustí. Je dlouhá 296 metrů, vysoká 25 metrů a ko-runa hráze leží v nadmořské výšce 729 metrů. Přehrada je schopna zachytit 306 milionů m³ vody, její délka je 48 ki-lometrů, největší hloubka 21,5 metru a rozloha 4 870 ha. Vodní nádrž Lipno je jediným tuzemským horským jeze-rem, které lidé využívají k rekreaci. Neznečišťuje ji žádný průmyslový provoz, a tak je Lipno rájem plavců, jachtařů, surfařů i rybářů.

Návštěvníci by však měli počítat s chladnějším a vlh-čím počasím než v jiných oblastech ve stejné nadmořské výšce. Rozsáhlá plocha vodní hladiny způsobuje, že léto je tu obvykle krátké, navíc poměrně chladné a vlhké. Koho by chladné počasí odrazovalo od koupání, může se věno-vat třeba rybaření. Ve vodách přehrady se prohání na šestadvacet druhů ryb, od amura a candáta přes kapra a štika až po sumce a úhoře. Jedinou trvale obývanou

vesnicí na pravém břehu jezera je obec Přední Výtoň. Ten-to břeh byl dříve součástí zakázaného pohraničního pás-ma. Díky tomu se zde dodnes zachovala civilizací ještě poměrně nedotčená příroda. Přední Výtoň bývá zpravidla startem výletů po této panenské oblasti.

Lipno však není jen známou rekreační oblastí, vý-znamné je i jako zdroj elektrické energie. V podzemní elek-trárně umístěné v kaverně ve skalnatém masívu v hloubce 160 metrů jsou umístěny dvě Francisovy turbíny o výkonu 2x60 MW. Voda je k nim přiváděna dvěma šach-tami o průměru 4,5 metru, přičemž využitelný spád dosa-huje 161 metr. Z lipenské elektrárny, která k výrobě elek-trické energie slouží pouze v energetických špičkách, se voda odvádí 3,6 kilometru dlouhým podzemním tunelem do vyrovnávací nádrže Lipno II. Tato nádrž byla postave-na v letech 1952-57.

Na březích přehrady Lipno postavil Metrostav jachetní přístav Marina Lipno jako první rekreační park svého dru-hu v Čechách (foto nahoře). Kromě samotného přístavu a stravovacích a ubytovacích zařízení je zde k dispozici subtropická plavecká hala, sauna a solárium.

Západočeská metropole – město piva

V roce 1839 zazněla z úst váženého plzeňského obča-na a známého hospodského Václava Mirvalda památná věta: „Jednoho je nám v Plzni zapotřebí: dobrého a laci-ného piva.“ Kvalitnější piva se totiž v té době dovážela ze sousedních Bavor nebo ze Saska, domácím pivovarům konkurovala i lacinější piva výrobců z blízkého okolí. Čas od času plzeňský magistrát nařídil vylít některému sládkovi jeho „rezavou vodu“ na náměstí, tak tvrdý býval trest za prodej zkaženého piva. V oněch chmurných dobách by nikoho ani ve snu nenapadlo, že se má Plzeň stát světo-vou metropolí vyznavačů zlatavého moku.



Myšlenka Václava Mirvalda postavit velký moderní pi-vovar, který by mohl vyrábět pivo podkvasné, tedy chut-nější variantu ležáku, se zpočátku u všech právovarečných měšťanů nesetkala s úspěchem, protože žádala složitější metodu vaření. Nesouhlasili hlavně majitelé sladoven a sládků, protože se báli o své živnosti. Po dlouhých jed-náních se nakonec Mirwaldovi a jeho stoupencům v měst-

ské radě podařilo ostatních 250 právovarečných měšťanů přesvědčit, aby požádali magistrát o povolení ke stavbě, a během tří let byl pivovar dokončen. Na podzim roku 1842 se tu začalo vařit pivo, které pod jménem Měšťanský pivovar šířilo slávu firmy i města Plzně po dalších 100 let. Od samého počátku se v plzeňském pivovaru vyráběly dva druhy piva: lehčí výčepní a pak dvanáctiprocentní ležák, který se později proslavil jako Prazdroj. „Dvanáctka“ se již tehdy, stejně jako dnes, prodávala výhradně do podniků s tou nejlepší pověstí a díky tomu se začal rodit exkluziv-ní ráz značky. Zájem o plzeňský ležák byl mimořádný a v roce 1853, tedy přesně sedm let po vzniku legendární první várky sládky Josefa Grolla, se jen v Praze nacházelo 35 pivnic, hospod a restaurací, které točily výhradně toto skvělé pivo.

Pouhé tři roky po té, co Plzeň pronikla v roce 1855 na rakouský trh, se začala prodávat i ve Francii a v sedmdesátých letech vkročil plzeňský ležák do Holandska, které jej následně představilo i v Americe. V devadesátých le-tech 19. století zakoupili plzeňští pivovarníci vlastní vlakovou soupravu včetně lokomotivy nazvané Gambrinus. V předvečer první světové války měl Měšťanský pivovar své obchodní zastoupení ve 34 zemích světa včetně Spo-jených států Amerických a Egypta.

O tom, že plzeňské pivo světu zachutnalo, svědčí ne-jen řada medailí a ocenění na prestižních mezinárodních výstavách, ale také to, že pivovar Pilsner Urquell má dnes dominantní postavení na českém trhu.

Kvalitně ošetřené plzeňské pivo můžete ochutnat také ve zrekonstruované Měšťanské besedě (viz. foto), která od počátku 20. století patřila ke chloubě Plzně. Zásahu na tom, že se díky náročné rekonstrukci první část tohoto ar-chitektonického skvostu po 100 letech opět ukázala v pl-né kráse, má Metrostav, jehož divize 1 v současné době pracuje na druhé etapě rekonstrukce tohoto památkově chráněného objektu.

Světově známé lázně císaře Karla

Karlovy Vary jsou především lázeňským městem proslave-ným léčivými účinky svých horkých pramenů, které se do-staly i do názvu města. Celý název odkazuje k pověsti o ob-jevení Vřídla císařem Karlem IV. Jedním z prvních, kteří tuto starou pověst zachytili, byl renesanční lékař Fabian Sommer, rodák z Karlových Varů. Ve své knize o užívání karlovarských vod z roku 1571 vypráví pověst takto: „Ka-rel IV. kdysi podnikl loveckou výpravu do lesů v hornatých končinách a údolích, kde nyní vyvěrají horké prameny. Zdejší lesy oplývaly zvěří. Při lovu jeden ze psů počal štít kus divoké zvěře. Při jeho pronásledování spadl do tůně, odkud nyní prudce tryská horká voda. Pes začal bolestí výt. Lovci, kteří uslyšeli psí nářek, přispěchali v domnění, že ho poranila pronásledovaná zvěř. Podívaná, jež se jim naskytla, je velice udivila. Přistoupili blíže, vytáhli psa z tů-ně a pak sami okusili horkou vodu, jež tolik vyděsila psa.

O celé události byl zpraven císař Karel IV., který se pak s četnou družinou vydal k onomu místu, aby tam sám ob-divoval nevhodné dílo přírody. Moudrý panovník pozname-nal, že takováto horká voda může zažehnat mnohé těžké nemoci a jest velmi užitečná a posilující. Poté vodu sám užil, (říká se, že měl nemocnou nohu) a seznal úlevu a zlepšení. Nad tím se panovník radoval a brzy nařídil, aby celé místo bylo osídleno a kol pramene zřízeny domy. I pojmenování městečka upomíná na svého objevitele.“

Lázeňští hosté při dnešních léčebných pobytech využí-vají i zázemí hotelu Bristol (foto vpravo), jemuž při rekon-strukci navrátili zašlý lesk pracovníci Metrostavu. Mezi dal-ší aktivity naší firmy v této lokalitě patří výstavba lázeňského domu Aura, který by měl být dokončen v příš-tím roce. Metrostav zde již mj. zrekonstruoval sídlo Kra-jského úřadu (foto vlevo) i sídlo karlovarských hasičů.



V kraji slovenského Robina Hooda

Metrostav se stále více angažuje i v oblasti silničních sta-veb. Jednou z významných zakázek, kterou naše firma re-alizuje společně se slovenským Doprastavem, je ražba únikové štoly budoucím dálničním tunelem Višňové. Višňové je malá obec vzdálená 10 kilometrů od Žiliny a nachází se na samém úpatí pohoří Malá Fatra. Tunel, který bude v budoucnu pod tímto pohořím procházet na rozhraní mezi takzvanou Kriváňskou a Lúčanskou Malou Fatrou, bude součástí nově budovaného dálničního ob-chvatu Žiliny.

Zdejší kraj proslul zejména díky legendární postavě slovenského zbojníka Juraje Jánošíka, který se ve zdejších vrcholcích a roklích ukrýval spolu se svou družinou. Dodnes zde přetrvávají jánošíkovské tradice a legendy o pokladech, které zbojník nashromáždil a ukryl v horách. Žádný z jeho pokladů se však doposud neobjevil.

Pokud jde o Jánošíka, lze již jen stěží oddělit mýtus od reality. Podle záznamů v matrikách byl Jánošík pokřtěn 25. ledna 1688 v nedalekém Varíně. Jako osmnáctiletý byl zverbován do povstaleckého vojska, později sloužil jako císařský žoldnér v Bytči. Právě tady se seznámil se zboj-nickým kapitánem Tomášem Uhorčíkem, který byl vězněn na Bytčanském zámku. Uhorčíkovi se podařilo z vězení

utéct (možná za přispění samotného Jánošíka) a Jánošík odešel z Bytče do Terchové, aby se připojil k Uhorčíkově zbojnické bandě. V lednu 1713 byl chycen a v březnu té-hož roku odsouzen a oběšen na háku.



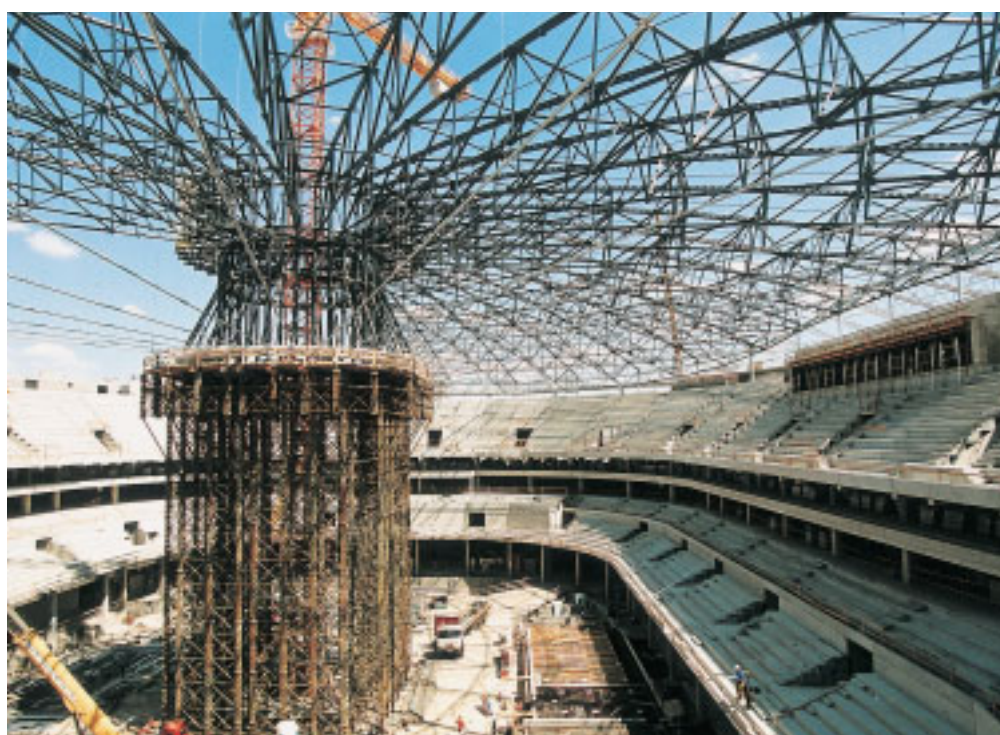
Malá Fatra sice dnes už neukrývá žádné zbojníky a pa-trně ani jejich poklady, ale zato je možné právě tady obje-vit mnohé přírodní krásy. Proto také byla Malá Fatra v ro-ce 1988 vyhlášena Národním parkem. Žije tu na 30 druhů savců, 118 druhů ptáků a přes tisíc druhů hmyzu.

Roman Peterka, foto Josef Husák



Hřebeč: místo kde můžete najít nejen spoustu krásných přírodních zákoutí, ale také historické hraniční kameny, němé svědky, že právě tudy kdysi vedla česko-moravská hranice. Pro prázdninové pěší i cyklistické výlety je toto území jako stvořené, krajinu mezi městy Svítavy a Moravská Třebová pravý turistický ruch prozatím míjí. V blízkosti Hřebeče postavil Metrostav vůbec první silniční tunel dálničního typu. Jeho celková délka je 357 metrů, z toho je 298 metrů ražených.

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Střeška pro hokejové mistrovství světa

Divize 7 v současné době dokončuje dodávku posledních čtyř vazníků, které tvoří konstrukci zastřešení haly multifunkční arény v Praze 9, kde by se v roce 2004 mělo konat mistrovství světa v ledním hokeji.

„Naším úkolem bylo vyrobit a dodat ocelovou konstrukci střešky nad hlavní i malou arénou a opatřit je protikorozními nátěry. V případě velké arény je ocelová konstrukce střešky vybudována z příhradových nosníků o délce až 57 metrů, výška haly dosahuje v nejvyšším bodě 32 metrů,“ říká vedoucí projektu Vladimír Křemen.

„Velká hokejová aréna má průměr 135 metrů, takže výroba jednotlivých vazníků a ostatních konstrukčních prvků je velmi náročná na přesnost. Každý nosník je navíc opatřen předepjatým ocelovým táhlem, ve středu haly jsme vytvořili jakýsi deštník se středovým kruhem o průměru 18 metrů, na němž je zavěšeno všech 36 nosníků,“ dodává Vladimír Křemen z divize 7. Celkově bylo k zastřešení velké arény potřeba 1950 tun oceli a 15 tun spojovacího materiálu.

Markéta Matoušková, foto Josef Husák

Pražský Manhattan se stává skutečností

V polovině letošního května se na pražské pankrácké pláni naplno rozběhly práce na výstavbě CITY POINT. Za necelý rok zde bude stát moderní polyfunkční objekt, jehož součástí je novostavba se třemi podzemními a pěti nadzemními podlažími a zrekonstruovaná a zmodernizovaná budova mrakodrapu, který byl původně staven pro Československý rozhlas.

Základem CITY POINT je zrekonstruovaný objekt rozhlasového archivu, který bude navýšen o tři patra a rozšířen do tří stran. Investorem tohoto projektu je společnost ECM Finance, která do budoucna plánuje vytvořit z tohoto prostoru prestižní víceúčelový komplex CITY, generálním dodavatelem je pak naše akciová společnost.

Architektonický návrh projektu CITY pochází z dílny renomovaného architekta Richarda Meiera. Budova je tvořena železobetonovým skeletem lokálně doplněným nosnou ocelovou konstrukcí, obvodový plášť je tvořen vakovaným čirým sklem, kombinovaným s hliníkovými profily a metalickými panely. Nový objekt bude mít 103 podzemní parkovací místa, 9 000 m² administrativních ploch a 350 m² maloobchodních ploch. CITY by v sobě tedy mělo zahrnovat jak administrativní prostory, tak i obchůdky a byty, které budou splňovat všechny estetické, technické, funkční a sociální požadavky 21. století.

Kanceláře CITY POINT jsou navrženy přesně na míru dle požadavků společnosti Eurotel Praha, která si pronajala dvě třetiny prostor. K dispozici je ještě přibližně 2 700

m² administrativních ploch, které mají podobu tzv. variabilních „open-space“ s možností dodatečného členění. Objekt bude disponovat dvěma osobními výtahy a jedním samostatným výtahem z podzemního parkoviště, dvoutrubkovým fan-coilovým systémem chlazení, klimatizací a vytápěním podlahovými konvektory. Důraz se klade také na bezpečnost a přístupové systémy, stejně jako na vysokou kvalitu datových a hlasových služeb.

Koncem roku 2002 ukončila divize 7 Metrostavu demoliční práce budov, které se nacházely kolem bývalého Československého rozhlasu a které zasahovaly do půdorysu objektu City Point. Koncem dubna divize 7 vystřídala divize 9, která v současné době pod vedením ing. Petra Záborského pracuje na monolitické železobetonové konstrukci III. suterénu. Budova CITY POINT by měla být dokončena v květnu 2004.

CITY POINT nabídne díky své atraktivní poloze také velmi dobrou dostupnost individuální i městskou dopravou. Budova se nachází 200 metrů od stanice metra trasy C Pankrác, výhledově se plánuje trasa D, která by měla propojit Pankrác s náměstím Míru na trase A. V těsné blízkosti jsou zastávky autobusové i tramvajové dopravy. V neposlední řadě bude pankrácké CITY napojeno na severojižní dopravní tepnu s návazností na městský okruh a hlavní dálniční tahy.

Markéta Matoušková, foto Josef Husák, vizualizace ECM



Levá fotografie zachycuje současný stav výstavby, vizualizace ukazuje, jak budova CITY POINT bude vypadat po kolaudaci ve druhé polovině roku 2004.



Výstavba komplexu na Rubešce pokračuje

Již za rok by měla být dokončena druhá etapa výstavby bytových domů Rubeška. Jde o čtyři objekty s nebytovými prostory v parteru a dvěma administrativními podlažími. Výstavba byla zahájena v polovině února letošního roku.

„V současné době provádíme armování a betonáž svislých a vodorovných konstrukcí v 3. NP, do konce července dokončíme stropy nad 3. NP a začneme pracovat na svislých konstrukcích 4. NP. Montáž prefabrikovaných schodišť probíhá v návaznosti na postup prací. Zároveň je před betonáží vkládáno do konstrukcí trubkování pro rozvody elektroinstalací,“ popisuje harmonogram prací stavbyvedoucí divize 3 ing. Michal Pokorný. Ve druhé etapě výstavby bude vybudováno 240 nových bytových jednotek. V základních principech navazuje architektonický návrh na blízkou blokovou zástavbu a staví na kontrastu materiálů a dispozičním uspořádání.

První ze čtyř obytných domů je navržen jako pavlačový dům o devíti podlažích, přičemž poslední dvě patra, kde se budou nacházet mezonetové byty, ustupují. Nabídnout by měl celkem pětadesát bytů o velikostech 1+kk až 3+kk a plochách od šestadvaceti do 203 metrů čtverečních. Druhý objekt je situován na severovýchodním rohu pozemku a bude desetipatrový. V prvním a druhém patře je navržena hlavní recepce pro celý komplex a volně pronajimatelné prostory. V devátém a desátém patře vzniknou kancelářské prostory, zbylá patra jsou určena pro bydlení. Třetí obytný dům dotváří uliční frontu Paříkovy ulice. Jde o devítipodlažní budovu, která nabídne celkem šestatřicet bytů o rozměrech od 29 do 143 metrů čtverečních. Další devítipodlažní objekt má ustupující osm a deváté podlaží. Nabídne celkem 121 nových bytů o velikostech 1+kk až 3+1 a rozměrech od 33 do 203 metrů čtverečních. Pod objekty a vnitřním dvorem bytového areálu budou vystavěny podzemní garáže pro 199 osob-

ních vozidel. Projekt Rubeška je také dobře situován: jen pár kroků od budoucího bytového komplexu dojdeme po dřevěném můstku přes říčku Rokytku do nově zrekonstruovaného velkého parku s dětskými hřišti.

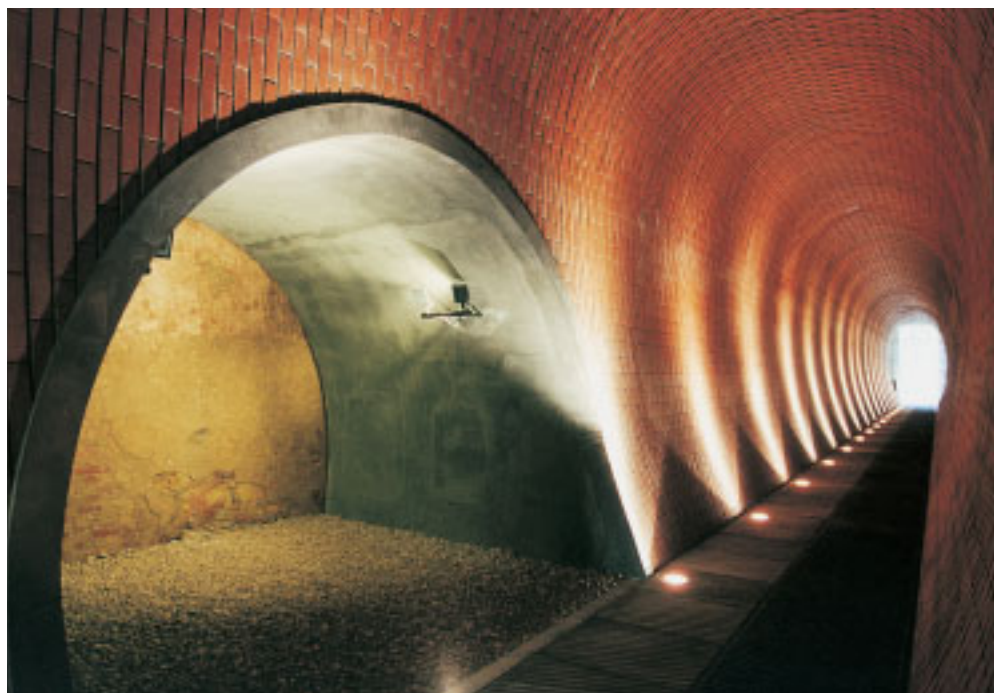


V nejbližším okolí komplexu je i velmi dobrá síť malých a velkých obchodů, sportovišť, nemocnice s poliklinikou, mateřská i základní škola, gymnázium. Na hlavní třídě je umístěno jak divadlo, tak kulturní centra. Rychlé spojení s centrem Prahy zaručuje Sokolovská ulice jak autem, tak i městskou hromadnou dopravou – a to jak tramvajovými linkami tak i metrem ze stanic trasy B Vysočanská a Českomoravská. Nynější železniční stanice Praha-Vysočany má být zastávkou budoucí městské rychlodráhy.

Markéta Matoušková, foto Josef Husák

Nová cesta areálem Pražského hradu

Stavby přihlášeny do soutěže Stavba roku 2003



Architektonický návrh AP atelier, ing. arch. Josef Pleskot

Projekt Křístek, Trčka a spol., statická kancelář

Investor Nadace VIZE 97 Václava a Dagmar a Havlových

Doba výstavby duben 2001 – červen 2002

Průchod valem Prašného mostu vznikl z iniciativy bývalého prezidenta Václava Havla. Celý projekt byl veden snahou o obnovení jednoduché podstaty spojení dolní části Jeleního příkopu s jeho horní částí. Průchod valem Prašného mostu je součástí širšího záměru na zřízení alternativní přístupové cesty vedoucí od Klárova do areálu Pražského hradu.

První etapa tohoto projektu byla dokončena na jaře roku 1999, kdy byla zprovozněna trasa vedoucí z Klárova přes kamenné opěrné zdi Opyše podél Chotkovy silnice až do Dolního Jeleního příkopu. Od září 2002 je návštěvníkům Pražského hradu k dispozici nová přístupová cesta z Dolního Jeleního příkopu podél potoka Brusnice až do Horního Jeleního příkopu. Její součástí je průchod valem Prašného mostu.

Průchod o délce 84 metrů byl vyhlouben pomocí klasických tunelářských technologií. Hlavní konstrukce jsou z betonu, obklad stěn průchodu je proveden z ostře pálených režných tmavě červených cihel stavěných na výšku. Chodník v tunelu je tvořen z poloviny betonovými prefab-

rikáty, které mají reliéfní povrchovou úpravu, z druhé poloviny ocelovými rošty z tyčoviny bez povrchové úpravy s protiskluznými návarky. Rošty překrývají koryto Brusnice, které je zde vytvořeno z pohledového vodostavebního betonu s přísadami proti obrusnosti.

Archeologický průzkum, který stavbu provázel, odhalil překvapivě množství artefaktů pocházejících většinou z 18. a počátku 19. století. V průběhu prací byl také odhalen jeden z pilířů, na nichž před zasypaním stál Prašný most. Hluboká rokle potoka Brusnice byla ve středověku přirozenou překážkou pro dobyvatel Pražského hradu. V době tereziánské přestavby Hradu byl dřevěný Prašný most zrušen a nahrazen sypanou hrází, dokončenou v roce 1771. Od té doby se Jelení příkop dělí na Horní a Dolní. Potok Brusnice, do něhož se sváděly odpadní vody, protékal prokopanou stokou. V dalších letech byla základna valu stále rozšiřována navážením odpadu. Ve dvacátých letech 20. století zde také byly vybudovány vinice a vyhlídka.

Markéta Matoušková, foto Josef Husák

Blahopřejeme

Srdečné přání všeho nejlepšího zasláme všem našim spolupracovníkům, kteří v srpnu 2003 oslaví své životní jubileum. Všem přejeme zdraví do dalších let, štěstí a spokojenost v osobním a rodinném životě. Za jejich práci, kterou vykonávají pro naši akciovou společnost, jim děkujeme a přejeme ještě mnoho pracovních a osobních úspěchů.

50 let

Roman Čepa, strojník pracovních strojů divize 6
Josef Červenka, stavební dělník divize 1
Miloš Halaška, izolátor divize 5
Miroslav Havlíček, svářeč kovů divize 7
ing. Miroslav Koubek, odborný technický pracovník divize 4
Jaroslav Krkavec, mistr divize 1
Karel Pavlík, svářeč kovů divize 1
Karel Šlechta, stavební dělník divize 5
ing. Pavel Šrámek, ředitel divize 8
Pavel Štáfek, odborný technický pracovník divize 5

60 let

Pavel Kučera, mistr centrály
Karel Maňour, řidič divize 1
Josef Sedlmajer, zedník divize 3

V srpnu oslaví své významné životní jubileum také
Eva Šimková, odborná referentka divize 1
Jana Heřmánková, odborná referentka divize 3

O fotbale tentokrát trochu jinak...

Určitě tušíte, jaký sport je v USA nejoblíbenější. Ano, je to americký fotbal. Možná už ale nevíte, že tato nejen atraktivní, ale také poměrně drsná sportovní disciplína, která klade velké nároky na hráče i trenéry, si získává stále více příznivců také u nás. Mezi špičkové týmy amerického fotbalu patří Prague Lions, který vznikl v roce 1991 jako vůbec první český tým amerického fotbalu. Činnost tohoto klubu podporuje Metrostav, jenž svým sponzorstvím pomáhá zhruba 120 mladým sportovcům, které klub sdružuje, s tréninkovou přípravou i s účastí na zápasech české ligy amerického fotbalu. V letošní sezóně Prague Lions dokazují, že jsou ve skvělé formě, neprohráli jediný zápas. V základní části dokonce porazili i svého velkého rivala: Prague Panthers. S nimi se také setkali ve finále, které se uskutečnilo v sobotu 5. července. V tomto jubilejním desátém finále bohužel nakonec „Lvi“ po dlouhém a vysilujícím zápase „Panterům“ podleli 23:14. Porážku však svému soupeři hodlají co nejdříve oplácit.



Americký fotbal se začal v Evropě rozvíjet s příchodem amerických vojáků do tehdejšího západního Německa, odkud se začal rozšiřovat i do ostatních zemí Evropy. V bývalém Československu bylo historicky první exhibiční utkání k vidění hned po pádu „železné opony“, kdy se na české půdě utkaly celky z Německa. Právě tento zápas natolik zaujal několik přihlížejících, že se rozhodli založit první český tým amerického fotbalu. Oním historicky prvním týmem byli právě Prague Lions. Na domácí soupeře nemuseli však dlouho čekat, protože poměrně rychle začaly vznikat i další kluby, například Prague Panthers, Brno Ali-gators nebo Ostrava Steelers.

V současné době je česká liga amerického fotbalu rozdělena na dvě části, seniorskou a juniorskou. Seniorská část sdružuje hráče starší 19 let, juniorská od 15 do 19 let. V České republice je nyní osm klubů, z nichž tři mají vlastní juniorskou sestavu.

Martin Meyer

NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Představujeme stavby Doprastavu

Doprastav se jako člen DDM Group podílí společně s Metrostavem na řadě staveb u nás, jmenujme například tunely Mrázovka, železniční tunel Krasíkov nebo pražské metro IV. C1. Reportáž představuje referenční stavby Doprastavu na Slovensku. Zdejší krajina je sice krásná, ale stavitelům komunikací klade nástrahy v podobě mnoha kopců, horských údolí a řek, které je nutno překonávat řadou mostů, estakád a zářezů do skalních masivů. Doprastav si dokáže s těmito problémy poradit, vždyť má v oboru padesátileté zkušenosti. To dokazuje i nově budovaný úsek státní silnice I/65 do Zvolena s obchvatem Novej Bane, jehož součástí je i most přes řeku Hron (foto č. 1). Fotografie č. 2 představuje most přes Váh na dálničním přivaděči u města Púchov. Návštěvník Bratislavy se může přesvědčit, že komunikace jsou zde řešeny velkoryse. Na fotu č. 3 je nedávno otevřený úsek dálnice D1 Mierová ulica – Senecká cesta. Doprastav také rekonstruuje železniční trať Bratislava – Trnava, kde by měly vlaky dosahovat rychlosti 160 km/h (foto č. 4). V údolí Váhu se staví úsek dálnice D2 Ladce – Serepec s křižovatkou s dálničním přivaděčem Púchov (foto č. 5). Tak jako člověk není živ jen chlebem, ani Doprastav neživí jenom stavby dopravní. Milovníci dobrého piva potvrdí, že Zlatý bažant z Hurbanova je velmi chutné pivo. K jeho dobré kvalitě jistě přispívá i špičkovou technologií vybavená nová sladovna, kterou Doprastav postavil pro pivovar akciové společnosti Heineken (foto č. 6).

Text a foto Josef Husák

Senioři Metrostavu

Vzpomínky mají v životě velkou moc. Bývalý metrostavák Jan Kolman překročil devadesátku v roce 2001. Jeho nástup k rodině stavbařů se datuje rokem 1955. Tehdy se stavěla přehrada na Slapech a následovalo nejslavnější dílo té doby – legendární přehrada na Orlíku. Později přišla výstavba metra. Rodilý Pražák Jan Kolman vzpomíná na odvahu lidí, kteří do projektu pražského metra zasáhli. A jeho recept jak se dožít vysokého stáří? Na první pohled zní jednoduše: „Mít štěstí na dobré lidi kolem sebe. Celý život jsem miloval tenis, v mládí jsem sjížděl řeku na kánoji, byl jsem kapitánem volejbalového mužstva. V duševní kondici vás pak může udržet jen ušlechtilý cíl, za kterým musíte jít. Já jsem do začátku války pracoval jako jednatel spolku Komenský. Prostředky jsme získávali organizováním společenských a kulturních akcí a výtěžek spolek věnoval českým školám.“ Po válce přišly těžké chvíle. V padesátých letech se pokusil se svou ženou o emigraci do Rakouska. Byl obžalován z velezrady a následovaly tři roky v dolech ve Vinařicích u Kladna. „Když jsem byl propuštěn z vězení nemohl, jsem najít práci. Život mi změnil až stavbaři. Od nástupu mezi ně jsem nezažil jediný negativní okamžik a tato atmosféra přetrvávala i v Metrostavu,“ říká Jan Kolman, který u naší firmy působil jako právník pro zajišťování zakázek. Po sedmadvaceti letech práce u Metrostavu odešel v roce 1982 do důchodu.

Devadesátiny oslavil letos v červnu Miloš Kleveta (foto č. 1). Jeho metrostavácká kariéra paradoxně začala v roce 1968 kdy odcházel do důchodu. „Pracoval jsem v uranových dolech v Příbrami, a když jsem se vrátil do Prahy, padl mi do oka poutač: Nabízíme práci na výstavbě pražského metra. Praxe při ražbách v podzemí a mé státní geodetické zkoušky rozhodly o dalším osudu.“ Tehdy začal sbírat všechny informace, které se týkaly výstavby metra. Výsledkem jeho práce jsou kromě objemného fotoarchivu také údaje o výkonech, postupech na ražbách či o charakteru hornin. Tehdy ještě netušil, že systematické shromažďování materiálů o metru mu vydrží až do roku 1995. Unikátní dokumentaci o pražském metru má Miloš Kleveta uloženu ve dvanácti svázaných knihách. Jaké byly průměrné postupy při ražbě traťového tunelu na prvním čéčku? Kdo tehdy pracoval na čelbě? Hodnoty, čísla, přesné údaje. Mnohé z nich by nikoho ani nenapadlo zaznamenat. Dozvíte se například, že v sobotu 10. ledna 1970 bylo poprvé v historii metra použito měření pomocí laseru. „A můj motor života? Ten leží tady v dokumentaci. V Metrostavu byl skvělý kolektiv. Vždy mi vyšel vstříc. Můj zájem o metro stále nekončí, vždyť jeho výstavba také není u konce,“ říká devadesátník pan Kleveta. Materiály o metru sbírá dál. Zajímá se jak o vysouvané tunely metra pod Vltavou, tak o jednolodní raženou stanicí Kobylisy.

Životní příběhy obou našich „devadasátníků“ potvrzují, že není složité najít recept na dlouhý věk. Podobné krédo vyznávají i další členové Senior klubu Metrostavu. Ten pořádá pro své členy řadu akcí, kromě jiného také cyklus Péče o zdraví. Členové klubu se scházejí ke cvičení v areálu TJ Motorlet. Společnou fotografii (foto č. 2) přinesla do redakce našich novin paní Jiřina Krčková společně s pozdravem všem bývalým spolupracovníkům.

Petr Podloucký

