

Dostavba D8 přes České středohoří zpomalila tempo
více ve fotoreportáži na str. 6



KRÁTCE / AKTUÁLNĚ

Zastoupení na východním Slovensku

Už téměř rok působí v Prešově marketingové zastoupení divize 3 Metrostavu. Malý tým vedený Ing. Jánem Cimbalákem za tu dobu zpracoval řadu projektů a nabídek pro slovenské investory a očekává, že by ještě letos měl v některých z nich uspět. Naši pracovníci se v Prešově nedávno přestěhovali do zrekonstruovaných kanceláří, které budou ve čtvrtek 30. září slavnostně otevřeny.



www.pmhc.cz

První pilotní projekt partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) v oblasti sociální infrastruktury v ČR se rozeběhl. Bližší informace o něm naleznete na

internetové adrese www.pmhc.cz. V rámci tohoto projektu společnost Prague Military Hospital Concession vyprojektuje, postaví, zafinancuje a následně bude přes 28 let spravovat a provozovat multifunkční ubytovací komplex v Ústřední vojenské nemocnici v Praze.

Metrostav SK staví v Nitře

Od poloviny letošního léta pokračují pracovníci Metrostavu SK v úspěšné spolupráci s městem Nitra, pro které už postavili téměř 200 nájemních bytů. Za třináct měsíců teď díky nim vyrostou na nitranském sídlišti Diely IV další čtyři obytné bloky s 92 bytovými jednotkami o průměrné ploše 50 m². Současně v nitranské čtvrti Dolné Krškany zahájili i výstavbu kompostárny na zhodnocení 16 tisíc tun biologicky rozložitelného odpadu ročně. Environmentální stavbu na ploše 10 tisíc m² umožnily příspěvky z fondu EU a státního rozpočtu. Obě zakázky předá Metrostav SK investorovi hotově v srpnu 2011.

Metrostav pomáhá odstraňovat následky bleskových povodní v Hrádku nad Nisou. Kromě finanční pomoci ve výši 200 000 Kč, kterou poskytla divize 8, pomáhají naši pracovníci i při úklidu. Podrobnosti na str. 2.

Hlasujte pro Metrostav

Už dnes můžete na webové adrese www.stavbaroku.cz vybrat nejlepší pražskou stavbu uplynulého desetiletí.

Do hlasování bylo zařazeno 28 děl, která v uplynulých letech získala titul Stavba roku nebo Cenu primátora hl. m. Prahy. Hned deset z nich je buď prací Metrostavu, nebo se na nich naše společnost významně podílela. Najdete mezi nimi třeba Hudební divadlo Karlín, Nostický palác, Corso Karlín, NTK, Nové spojení a trasu C metra z Holešovic do Ládví (foto). Doporučujeme, abyste zvlášť podpořili právě poslední jmenovanou stavbu. Jedná se totiž o naše významné dílo, které si vítězství zaslouží.

Od 10. do 30. září potom budete moci svým názorem ovlivnit výběr nejlepší stavby, která získá Cenu veřejnosti v soutěži Stavba roku 2010. Hlasovat bude možné prostřednictvím internetových stránek a zprávami SMS.



METROSTAV

METROSTAV A.S. ČLEN DDM GROUP

Kampus nabitý inteligencí



Univerzitní kampus Masarykovy univerzity v Brně-Bohunicích doplnily letos v rámci výstavby Zelené etapy E čtyři nové pavilony. V únoru prošly kolaudací a ve třech z nich už začali pracovat zaměstnanci farmakologického a fyziologického ústavu Lékařské fakulty spolu s kolegy z ústavů lékařské etiky a preventivního lékařství. Prostory pro jejich pracovní, laboratorní i výuku studentů vybudovali stavbaři vedení týmem Ing. Roberta Schneidera z naší divize 1. Čtvrtý pavilon – Společné výukové centrum – postavili pracovníci společnosti OHL ŽS, která byla lídrem společného dodavatelského sdružení celé zakázky. Studentům začne nový Akademický výukový a výzkumný areál (AVVA) sloužit už za pár týdnů, od začátku příštího semestru.

„Výstavbu kampusu investor zahájil po roce 2000 a rozdělil ji do několika etap,“ vysvětluje Ing. Schneider. „Divize 1 Metrostavu pracovala na jedné z prvních,



v jejímž rámci se spolu s naší „sedmičkou“ podílela na budování Integrovaných laboratoří biomedicinských technologií. Od července 2008 jsme na jejich dílo v Bohunicích navázali výstavbou Zelené etapy části E. Souběžně tu probíhaly práce i na části F, takže tu naráz působila hned dvě nezávislá dodavatelská sdružení, která svou činnost na hranici propojených objektů musela koordinovat tak, aby nedošlo k prodávám při výstavbě. Byl jsem moc rád, že i přes prvotní názorové rozdíly působil náš sdružený tým s OHL ŽS kompaktně a profesionálně a práci odvedl nejen ve stanoveném čase, ale i v nadstandardní kvalitě. A za to bych chtěl všem zúčastněným poděkovat.“

Základem zakázky byla výstavba čtyř částečně podsklepených a nad zemí třípodlažních pavilonů, které vzájemně i s ostatními budovami v kampusu propojily napříč vedoucí třípodlažní koridory. Jejich podzemí dnes slouží jako hlavní a jednosměrná zásobovací komunikace v areálu, jejímž prostřednictvím je odvázen i veškerý odpad. Přízemí koridorů je na terénu volně průchozí, ve druhém a třetím nadzemním podlaží spojují patra jednotlivých pavilonů jako dlouhý krytý most.

Koncepci celého univerzitního areálu navrhli pracovníci brněnské společnosti A PLUS. Zároveň vytvořili i architektonický návrh a projektovou dokumentaci na výstavbu všech objektů. I nové pavilony proto výrazově korespondují s těmi dříve dokončenými. V největší možné míře byly při jejich stavbě použity ocelové nosné prvky opláštěné hliníkovou prosklenou fasádou (titulní foto) v kombinaci s keramickým obkladem (foto č. 1).



Pavilony, jejichž stavbu dostal na starost Metrostav, obohatily areál AVVA o téměř 6000 m² celkové čisté užitkové plochy. Společné výukové centrum se dvěma stupňovitými posluchárnami (foto č. 2) má plochu asi 3700 m², koridory více než 1500 m². Součástí zakázky byly samozřejmě i nezbytné přípojky a areálové rozvody, také terénní a sadové úpravy a parkoviště.

Provoz v nových pavilonech optimalizuje počítačový program inteligentního řízení budov, který ušetří nejen energii, ale i čas. I díky němu budou moci profesori a studenti Masarykovy univerzity v Brně využít vlastní inteligenci k novým nápadům a vynálezům.

26. srpna 2010 / 14-15 / XXII

Ptáme se: Miloslava Novotného, ved. zámečnického servisu divize 1 str. 2

První stavba atypického sklopného mostu v Čechách str. 2

Letní příloha zve k návštěvě štol a hornických muzeí str. 4

Divize 4 zvládla na Moravě i rozmary počasí str. 5

Nová fasáda a střecha pro školu v Liberci

Budova základní a umělecké školy Jabloňová v Liberci se oblékla do nového kabátu. V rámci programu realizace úspor energie ji pracovníci divize 8 pod vedením Ing. Pavla Ducháče zateplili a vyměnili všechna okna.

Původně měly práce odstartovat v polovině června, ale po dlouhém a složitém jednání se podařilo s vedením školy dohodnout zahájení prací s předstihem. Za přesně stanovených podmínek, protože obě školy byly v provozu, mohli stavbaři začít už první týden v dubnu s přípravnými pracemi na střeše a koncem měsíce zahájili výměnu oken. Nejprve pokrývači a klempíři demontovali oplechování atiky, navýšili ji o 200 mm a začali se zateplováním střechy pokládkou pěnového polystyrenu. Následovalo položení živичné krytiny a současně byla zahájena i výměna oken. „Teprve poté jsme začali se zateplováním fasády, které probíhalo klasickým způsobem z lešení. Použili jsme 120milimetrový pěnový polystyren, na který jsme nanášeli fasádu od firmy Baumit (foto),“ říká Ing. Ducháč.

Během zakázky se podle vedoucího projektu vyskytly jen běžné problémy, které se daly jednoduše řešit s dodavateli, technickým dozorem investora nebo vedením školy. „Díky tomu byly práce na konci července dokončeny. Po opravách maleb a úklidu jsme hotovou stavbu předali do užívání už ve středu 11. srpna,“ uzavírá Ing. Ducháč.

Martina Vampulová, foto Josef Husák



Blesková pomoc

Při povodni, která druhý srpnový víkend zasáhla zejména Liberecký a Ústecký kraj, vystoupala za pouhý půlden hladina řeky v Hrádku nad Nisou z obvyklé výšky 50 cm na téměř čtyři metry. Zničila vše, co jí přišlo do cesty. Jak bleskově pohroma přišla, tak stejně rychle Metrostav nabídl svou pomoc postiženým.

Blesková povodeň zaplavila v Hrádku třetinu města. K evakuaci donutila přes 400 lidí, z nichž se několik desítek po opadnutí vody nemělo kam vrátit, protože jejich domy byly zničené, nebo výrazně poškozené (foto č. 1).



„Od loňského října v Hrádku revitalizujeme Horní náměstí a přilehlé ulice, proto máme k městu velmi úzký vztah,“ vysvětlil ředitel divize 8 Ing. Pavel Šrámek důvod spontánně nabídnuté pomoci. Aktivita Metrostavu koordinuje na místě Ing. Jáchym Kubeček z divize 8, který se řídí pokyny starosty Hrádku n/N Martina Púty (foto č. 2 zleva). Už v pondělí do města dorazilo první auto s čerpadly, vysoušeči a elektrocentrálami, které zapůjčily divize 1 a 11, divize 6 poskytla navíc topidla. Od úterý ve městě pracuje pět nákladáků a traktorbagr (foto č. 3), které na vyzádnání divize 8 poslala do města naše „sedmička“. Pracují denně od čtyř hodin ráno do osmi večer. Devět pracovníků divize 5 navíc pomáhá při úklidu (foto č. 4).

Naše společnost bude v Hrádku pomáhat s demolicemi zničených domů a se statickým zajišťováním poškozených objektů (foto č. 5) tak dlouho, jak to bude zapotřebí. Vedení divize 8 jedná s krajskými zastupiteli i o pomoci v jiných oblastech regionu. Spolupráce Metrostavu s místy, kde působí, totiž nikdy nekončí na hranici staveniště.



Unikátní stavbu zahájil geologický průzkum

U obce Rožná, asi pět kilometrů jižně od Bystřice nad Pernštejnem v okrese Žďár nad Sázavou, vznikne v průběhu následujících asi osmi let největší podzemní zásobník plynu kavernového typu v Evropě. Jeho stavbu v úterý 3. srpna slavnostně zahájili poklepem na základní kámen významní hosté.

Mezi nimi byl třeba poslanec Evropského parlamentu PaedDr. Ivo Strejček, hejtman kraje Vysočina MUDr. Jiří Běhounek, předseda Českého báňského úřadu Ing. Ivo Pěgřímek a obchodní ředitel Metrostavu Jiří Procházka, MBA (foto vlevo). Dodavatelem raženého díla totiž bude naše divize 6 spolu se státním podnikem DIAMO.

Předseda představenstva investorské společnosti GSCeP Mgr. Ladislav Dráb v projevu zdůraznil důležitost této strategické stavby: „V podzemních zásobnících sezonního typu zde bude uloženo až 180 milionů kubíků zemního plynu, který bude do Rožné proudit z Norska. Přispějí ke zvýšení energetické bezpečnosti našeho státu, umožní nám zlepšit stabilitu sítě a pomohou při vyrovnání rozdílů mezi letní a zimní spotřebou.“

Na financování akce, jejíž náklady možná dosáhnou až částky devět miliard korun, se budou mimo firmy GSCeP, dceřině společnosti České plynárenské, podílet i zaha-

niční investoři. Kromě přínosu pro plynárenské podniky stavba přispěje i k zachování zaměstnanosti v regionu. V Rožné je totiž už 53 let v provozu uranový důl. Je poslední ve střední Evropě a dnes v něm pracuje na pět set horníků, kteří by po vyčerpání zásob rudy měli v průběhu příštích pěti let přijít o práci. Díky výstavbě zásobníků budou moci s dílem v podzemí pokračovat.

V následujících asi dvou letech budou pracovníci společnosti DIAMO rekonstruovat těžební jámu a provádět geologický průzkum horninového prostředí v území, které je přístupné z uranového dolu Rožná I. Na úrovni jeho 18. až 21. patra, tedy až 1050 m pod zemí, potom v další etapě stavby začnou horníci razit zásobníkové chodby. Pro uvažovaný objem uskladněného plynu jich bude v čtyřech patrech nutné provést asi 120 km. Jejich využitelný profil dosáhne 12–14 m². Budou rozděleny do dvou sousedících podzemních kavern o předpokládaných kapacitách sto a 80 milionů kubíků plynu. Jedna se bude rozšiřovat směrem na obce Bukov a Milasin, druhá směrem na Rožnou. Celkem stavba zásobníků zaměstná na tisíc pracovníků. Investor očekává, že z nich vytěžená hornina nebude radioaktivní, ale velice kvalitní a poslouží jako surovina pro stavbu silnic a železnic.

První stavba atypického sklopného mostu

Mezi Českými Budějovicemi a Hlubokou nad Vltavou vede po levém břehu Vltavy frekventovaná cyklostezka. Aby se po ní mohlo bezpečně jezdit, i když lodě budou využívat nový ochranný přístav nad jezem České Vrbné, překlade vjezd do přístavního bazénu sklopný most. Na jeho přesné výrobě se podílí tým Ing. Ladislava Pokorného z divize 7.

„Jako subdodávku pro společnost HOCHTIEF CZ zajišťujeme výrobu a dodávku kompletní mostní ocelové konstrukce o hmotnosti 53 tuny, přímopojížděné izolace na mostovce a hydraulický systém pro pohyb mostu,“ popisuje zakázku Ing. Pokorný.

Jednostranně sklopný most s protizávažím vyplněným betonem vytvoří ocelová svařovaná konstrukce o délce 10,7 a šířce 5,2 metru. Základ vyztužené mostovky bude vyroben z ocelového přímopojížděného plechu, podporovaného dvojicí nosníků s výškou 0,6 m. Most bude na jedné straně připevněn na atypická čepová ložiska. Na druhé straně bude zavěšený přes ocelová táhla na komorový nosník vahadla, které bude přes kluznou čepovku objímku uloženo na 7–8,4 m vysokých pylonech. Jejich komorové nosníky budou ukotvené do betonového základu opěry pomocí patní desky a chemických kotev.

Most bude po většinu času sklopený, uložený přes kontaktní plochu z nerezové oceli na gumové tlumiče. V této poloze jej uzamkne elektromechanicky ovládaný zámek. V případě, že loď bude potřebovat vjezd do přístavu nebo z něj vyjet, zdvihnou most do podjezdné výšky minimálně 5,25 m dva hydraulické válce s hydromotory (vizualizace). Centrální čep, kolem kterého se otáčení odehrává, bude vystlaný kluzným materiálem, aby neskřípal.

Provoz v přístavu i na stezce podél řeky bude řídit světelná signalizace. Cyklisty upozorní na zvednutí mostu také parkovací závory. Veškeré zabezpečovací zařízení bude možné ovládat jak dálkově z velínu plavební komory, tak i z ovládacího pultu přímo u mostu.

„Výroba ocelových konstrukcí sklopného mostu je pro nás, jako pro staváře, dost náročná. Musíme při ní totiž

dotrhnout minimální, spíš strojařské odchylky. Třeba mezi 6,4 m vzdálenými vrcholy pylonů projekt vyžaduje přesnost s tolerancí do 1 mm ve všech směrech,“ vysvětluje Ing. Pokorný. „Kromě ocelových konstrukcí, opatření protikorozní ochranou, je součástí naší dodávky i dynamická zatěžovací zkouška. Stavbu potom v říjnu zakončíme zkušební provozem.“



Sklopný most přes vjezd do ochranného přístavu vytvoří už na podzim netradiční dominantu vltavského břehu. Při jeho návrhu proto projektanti z VPÚ DECO PRAHA velmi dbali na estetické ztvárnění, které v noci navíc podtrhne slavnostní osvětlení.

Celé vodní dílo kolem jezu České Vrbné, který nedávno zrekonstruovala naše divize 6 a vedle něj dnes staví plavební komoru, je součástí rozsáhlého projektu nazvaného Dokončení vltavské vodní cesty v úseku České Budějovice – Hluboká nad Vltavou. Na jeho financování se výrazně podílí i Evropská unie. Sklopný most s hydraulickým zvedáním pole přes vahadlo, který je jeho dalším prvkem, bude první svého druhu v České republice.

–Is–, vizualizace VPÚ DECO PRAHA

P T Á M E S E

Miloslava Novotného, ved. zámečnického servisu divize 1



Kromě materiálů, kterých se na stavbách spotřebují stovky tun či kubíků, jsou pro novostavby i rekonstrukce důležité různé drobnější prvky jako třeba zámečnické výrobky. I na jejich provedení závisí spokojenost investora s dokončenou zakázkou. Na to, jak se žije zámečníkům v Metrostavu, jsme se zeptali Miloslava Novotného, který v naší společnosti pracuje už 36 let.

Byl jste u zrodu zámečnického střediska, které v divizi 1 působí od roku 1994. Jaké postavení ve firmě má? Naše středisko bylo zřízeno v době, kdy skončila éra údržbářských dílen na stavbách metra a bylo nutné zajímat se i o jiné zakázky Metrostavu. Neměli jsme moc zkušeností s jeho samostatným řízením, hlavně s ekonomikou a financemi. Vše jsme ale museli brzo zvládnout. Nejdřív jsme pracovali jen pro naši divizi. Po získání zkušeností a nalezení vhodných subdodavatelů, kteří pro nás provádějí povrchové úpravy či zasklívání konstrukcí, jsme činnost nabídli celému Metrostavu a dnes pracujeme i pro některé externí firmy. Při získávání zakázek nemáme žádné výhody a ve výběrových řízeních se utkáme se soukromými firmami, které mají nižší provozní náklady. Obstarat si dostatek práce proto není jednoduché.

Pro které divize dnes nejčastěji pracujete?

Z Metrostavu jsou našimi zákazníky nejčastěji divize 1, 3, 8 a 9. Je to hlavně proto, že nejvíce budují pozemní, bytové nebo občanské stavby, jejichž nedílnou součástí jsou drobné ocelové konstrukce a zámečnické prvky. A ty jsou hlavní náplní naší práce. Ucházíme se přitom i o takové zakázky, které divize mají v regionech po celé republice.

Vaše první zámečnické dílo byla prosklená ocelová kopule nad západním výstupem ze stanice metra B ve Stodůlkách. Co dalšího jste od té doby ještě vyrobili?

Máme za sebou desítky zajímavých zakázek. Podíleli jsme se třeba na stavbě stanic metra na trase IV. C do Holešovic a IV. C2 do Ládví. Pracovali jsme na obchodních centrech Tesco v Plzni a v Letňanech. Naše činnost je zaměřena hlavně na dodávky pro obytné domy, z nichž mohou jmenovat například River Diamond, Prague Marina a soubory Na Hvězdárně a Na Mazance. Nedávno jsme také dokončili prvky pro sanaci stropů a krovů pro Muzeum Dobruška nebo tahokovové podhledy pro brněnský univerzitní kampus v Bohunicích. V Elektrárně Ledvice jsme zvládli také atypické a architektonicky zajímavé prosklené schodiště a výtah pro tamější infocentrum. Dnes spolupracujeme třeba na stavbě nemocnice v Kladně či na rekonstrukcích dětské části FN v Motole a hlavního vlakového nádraží v Praze. Naším výrobkem jsou také mobilní konstrukce billboardů pro označení staveb metra, které využívá divize 8. Obrát míváme kolem 50–60 milionů korun ročně. Souhrnně se dá říct, že vyrábíme, montujeme a dodáváme na klíč různé zámečnické výrobky včetně povrchových úprav a výplní. Třeba schodiště, zábradlí, plošiny, žebříky, příčky a různé druhy pomocných konstrukcí. Spravujeme také Stavební dvůr Palmovka, kde máme kanceláře, zámečnickou dílnu a půjčovnu staveništního oplocení.

Na Palmovku jste přešli ze Stodůlek. Jste tu natrvalo?

Sídlíme na staveništi, které sloužilo pro výstavbu čtvrtého technologického centra na trase metra B. Protože mělo působit jako krytí civilní obrany, nebylo po roce 1989 dokončeno. Do kdy tu budeme moci zůstat, to nevíme.

Jaké pracovníky váš zámečnický servis zaměstnává?

Máme partu stálých zámečníků, další si podle potřeby najímáme. V září k nám nastoupí na praxi i první smluvní žák Metrostavu. Středisko zaměstnává celkem pět techniků, z toho jeden mistr má na starost zámečnickou dílnu, druhý montáže. Velkým přínosem jsou pro nás dlouholeté zkušenosti kolegy Kamila Mála, který dělá rozpočty. Zaměstnáváme i přípraveře-kresliče a samostatnou administrativní referentku, která pracuje i pro sousední středisko izolací divize 1. Všichni společně se snažíme, aby se zámečnické řemeslo v naší společnosti zachovalo.

MOŽNÁ NEVÍTE

O stavbě nerozhoduje jen materiál

Vůbec nejstarší kamenný most na našem území nechal postavit v letech 1158–1172 v Praze král Vladislav II. a pojmenoval jej podle své manželky Judity. Románské dílo zničilo po 170 letech povodeň. Na stejném místě proto císař Karel IV. založil most nový, zprvu nazývaný Kamenný. Aby mu zajistil skvělou budoucnost, položil jeho základní kámen přesně 9. července roku 1357 v 5.31 hodin ráno – při konjunkci Slunce se Saturnem, v době určené mystickou číselnou posloupností 135797531.



Nejen pro jeleny

Nejstarší dosud provozovaný most u nás postavili kameníci přes Otavu v Písku kolem roku 1270. Lidé mu začali říkat Jelení – podle prvního tvora, který jej přý přešel. Na výstavbu 111 m dlouhého a 4,5 m širokého díla přispěl sám král Přemysl Otakar II. Most má sedm oblouků, šest půlkruhových je původních. Jejich gotické pilíře z žulových kvádrů jsou založené na dřevěných roštech. Poslední širší oblouk je segmentový a dostavěli jej až po povodni v roce 1768. Most dodnes slouží chodcům, kteří na něm obdivují barokní sochy od Jana Hammera z Čimelic (foto). Jestli po něm stále přecházejí jeleni či jiná zvíř, není doloženo.



Různé typy oblouků

Klenby mostů mají nejen různé velikosti, ale i tvary. U nás jsou nejobvyklejší půlkruhové, vzácněji lomené. Naše nejstarší goticky hrotilé oblouky najdete na zbytcích

pevnostního hradního mostu ve Velharticích, a to dokonce nad pilíři s ojedinelým kruhovým půdorysem (foto). Moderní stavitelství s sebou přineslo novinky – třeba tvar kobylí hlavy, podkovovitý nebo maurský. Tudorský oblouk se v ČR nezachoval – býval jen na litinovém mostě Františka Josefa I. v Praze. Kýlový nebo jetelový oblouk v našem mostním stavitelství zatím nikdo neobjevil.

Nejstarší železniční most v Evropě

Na trati první veřejné koněspřežné železnice na evropském kontinentě, kterou v letech 1828–1832 vystavěli z Českých Budějovic do rakouského Lince, bylo 214 převážně dřevěných mostů. Z nich se žádný nedochoval. U Holkova – asi 15 km jižně od Českých Budějovic – však byl vedle zrekonstruované přeprahací stanice nedávno obnoven jeden z mála původních kamenných železničních mostů. Má pět metrů vysoký násep, vrchol jeho klenby leží 3,8 m nad povrchem cesty, která prochází pod „mrtvou“ tratí. Most je téměř 4 m široký, železniční svršek včetně kolejnic byl na něm a v okolí nově proveden v délce asi 20 metrů.

Unikátní tvar

Patnáct kilometrů severně od Tábora najdete u Mezna ojedinelý silniční nadjezd. Jeho téměř podkovovitý kamenný oblouk má o celý metr menší rozpětí, než je jeho osmimetrový vzepětí. Jednopolový most je pouze 15 metrů dlouhý a 4 metry široký. Komunikaci převádí přes mimořádně hluboký terénní zářez.



První betonový

I když existence hmoty, latinsky zvané concretum, byla rozbořem potvrzena už v základech pilířů Apollodóra mostu přes Dunaj z doby 103 po Kr., první most z prostého

betonu postavili přes řeku Dordogne ve Francii až v roce 1816. Teprve o téměř osmdesát let později se jako první v Čechách odhodlal postavit betonový most brněnský profesor Michal Ursíny. Za pomoci pražské firmy Hruza a Rosenberg jej v roce 1895 vybudoval na Národopisné výstavě československé. Měl rozpětí 13 metrů a shodně 2,40 m velké vzepětí i šířku. Most byl až do konce výstavby prezentován jako kamenný, protože betonu v té době téměř nikdo nedůvěřoval. Až když po mostě prošlo bez úhony mnoho tisíc lidí, dozvěděla se veřejnost, po čem ve skutečnosti chodila. Brzy poté byl postaven první skutečný betonový most u nás. Vede přes Rokytku u libeňského Elznicova náměstí v Praze (foto) a dodnes dobře slouží.

Letní příloha str. 3: text – Is –, foto Josef Husák, Fotobanka.cz a Profimedia



Cesta historií po vybraných unikátních mostech se spodním obloukem

Než byl v roce 1967 dokončen Žďákovský silniční most přes Orlík (foto č. 1), který byl díky rozpětí oblouku 380 m největším prostým plnostěnným dvouloubovým ocelovým mostem na světě, měli už naši stavitelé za sebou řadu unikátních mostních děl. V Praze třeba empírový Negrelliho viadukt z roku 1850, který je dodnes nejdelším kamenným železničním viaduktem na sever od Alp (foto č. 2). O devět let později dokončili kameníci u Sychrova železniční most, který dvěma patry kleneb připomíná římské akvadukty (foto č. 3). Mostovku tříobloukového viaduktu u Krnska zase nesou arkády, postavené na třech 28 m širokých železobetonových obloucích (foto č. 4). Jeho výstavba podle návrhu profesora Stanislava Bechyně trvala v roce 1924 jen necelých šest měsíců. Železobetonový Duhový most přes Lužnici u Bechyně je o čtyři roky mladší (foto č. 5). Sdružuje silniční i železniční dopravu a pro svou eleganci slouží jako častá kulisa umělcům. Vyvrcholením našeho mostního stavitelství před II. sv. válkou byl most Podolský (foto č. 6), pro svou lehkost nazývaný Brána do nebe. Jeho železobetonový oblouk má rozpětí 150 m a stále je u nás největší. Oblouk viaduktu v Dolních Loučkách je sice o 40 m menší (foto č. 7), při jeho stavbě však byla poprvé jako pevná skruž použita konstrukce z ocelových trubek. Kdyby měl Branický most v Praze (foto č. 8) obě koleje, mohl by být s délkou 910 m nejdelším železničním dvokolejným železobetonovým mostem v Evropě. Protože však na něj nemohl navázat širší tunel, vede po něm jen jedna trať. Na jeho stavbě pracovala řada vzdělaných lidí, kteří byli v 50. letech nuceni nastoupit do dělnických profesí. Proto se mu říká Most inteligence. Cesta historií se uzavřela. Budoucnost pokračuje u Opárna (foto č. 9), kde na zručnost předků navázali pracovníci Metrostavu.

Co most, to originál

První most na Zemi stvořila sama příroda. A to nejen ten trámový, z padlého kmene, ale i ten obloukový. Nedaleko Hřenska v Národním parku České Švýcarsko můžete obdivovat největší přirozenou skalní obloukovou bránu v Evropě. Nazývá se Pravčická a její otvor měří u dna 26,5 m a je 16 m vysoký. Pískovcové nadpraží, které ji lemuje, eroze místy zeštíhlila na pouhé tři metry (foto). Lidé se přírodou inspirovali a stavebnictví obohatili o řadu originálních mostních děl. Některá z nich, ať už historická, nebo soudobá, berou dech. Jiné mosty už natolik považujeme za součást krajiny, že je vůbec nevímáme. Řada z těch nenápadných je však velmi zajímavá – svou konstrukcí, délkou výstavby nebo historií.

Mosty, můstky a lávky spojují nejen břehy řek, ale i lidské osudy. Jsou pro nás tak významné, že se jejich obrysy razily na mince a dostaly se i na rubovou stranu všech bankovek Evropské unie – každá z nich má na sobě rytinu, zobrazující některé proslulé evropské mostní dílo postavené v dobách od antiky až po současnost.

Stavbě mostů se na školách obvykle věnují studenti, kteří pro obtížnost zvoleného oboru vzbuzují u všech ostatních zasloužený respekt. Na samotném začátku studia se na škole učí, že přemostění mohou být silniční, městská, dálniční, železniční, tramvajová, kombinovaná nebo sdružená, průmyslová i zvláštní, například průplavní, vodní, vodovodní, jezoví, a dokonce také mrtvá, když už k ničemu neslouží. Velmi vysokou historickou hodnotu mívají mosty hradní a zámecké, ať už jsou padací, příjezdové, přechodové či parkové. Neúplný výčet typů mostních děl uzavírají kryté mostní přechody mezi budovami včetně moderních autobusových pasarel, které spojují třeba pavilony na brněnském výstavišti.

K výrobě mostů lidé využívali jak přírodní materiály, třeba bambus nebo liány, dřevo či kámen, tak i cihly, železo, litinu, ocel, slitiny, plast či sklo. Modernější díla jsou z betonu i železobetonu, předpjatá nebo kombinovaná. Mohou být kolmá a šikmá, přímá, nebo v oblouku a lomená. Mají buď horní, nebo dolní, či mezilehlou mostovku, která může být zavěšená, nebo vzepržená. Dělí se i podle pohyblivosti, doby životnosti a také podle toho, nad čím vedou – terénní nerovnosti třeba překonávají viadukty a estakády.

Z hlediska uplatnění konstrukčních prvků můžeme mosty rozdělit na jedno-, dvou- až mnohoobloukové, trámové (deskové či rámové), příhradové, vzpěradlové, věšadlové, visuté, či zavěšené nebo kombinované. A to zdaleka není všechno.

Mosty daly jména také mnoha českým, moravským i slezským obcím a městům. Více než deset z nich je má navíc ve svém znaku – kromě samotného města Most třeba Brno-Husovice a Dolní Věstonice. Mosty prostě i ve zjednodušeném souhrnu představují téma pro velkou encyklopedii. Vždyť jen v Praze jich je stejně jako věží víc než tři sta a každý je jiný.

Za Metrostavem zůstalo v jeho téměř čtyřicetileté historii mnoho postavených nebo zrekonstruovaných mostů různých typů a konstrukcí a také mostů z odlišných materiálů. Řada z nich získala prestižní ocenění za kvalitně odvedenou práci, náročnou konstrukci či nezvyklý způsob výstavby. Třeba železniční ocelový most na trati Praha Smíchov–Hostovice přes silniční okruh kolem Prahy, silniční Lahovický most, most přes Rybný potok na dálnici D8. Jeden z našich posledních rozestavěných mostů, který vzbuzuje obdiv odborníků i veřejnosti, převede přes chráněné Oparenské údolí nově budovaný úsek dálnice D8 v Českém středohoří. Informace o jeho stavbě naleznete také ve fotoreportáži na straně 6. Inspiroval nás k tomu, abychom z nepřeberné nabídky mostů, které v České republice můžete vidět, představili v naší letní příloze zajímavá mostní díla právě se spodním obloukem.

Ten, koho mosty a lávky zajímají, jich více než 1200 nalezne v Encyklopedii mostů v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, kterou sestavil doc. Dušan Josef z VUT v Brně. V elektronické podobě ji najdete na internetové adrese www.libri.cz/databaze/mosty/index.php. Posloužila jako základní zdroj informací pro tvorbu naší letní přílohy.



Kde se dobývala tuha

Český Krumlov má každý spojený především se zajímavým zámekem a světovým unikátem, amfiteátr s otáčivým hledištěm. Ale i sem by měly vést kroky všech, kdo chtějí objevovat tajemná zákoutí v podzemí.

V Českém Krumlově se totiž ještě donedávna v grafitovém dole těžila tuha. I když byla těžba před pár lety ukončena, byl zdejší důl posledním funkčním místem k dolování tuhy v České republice. Dnes do jeho útrob vstupují jen zvědaví návštěvníci.

Neobyčejný zážitek z prohlídky umocňuje už od začátku skutečnost, že všichni – bez rozdílu věku – se musejí nejprve navléknout do speciálního oděvu a nasadit speciální obuv. Před nástupem do důlního vlaku (foto č. 1) pak ještě dostanete řadu ochranných pomůcek, mezi nimiž nechybí přilba s čelovým světlem. Asi kilometr a půl z celkové trasy dlouhé 2,5 kilometru urazíte v láčce (foto č. 2), zbytek prohlídky pak procházíte štolami pěšky (foto č. 3). Přitom se pohybujete v hloubce od 74 do 30 metrů pod povrchem a obdivovat můžete nejen bagry, nakladače, kompresory, vrtací kladiva, vozy a důlní vozíky, ale dozvíte se také, k čemu všemu se zdejší tuha používala,



jakým způsobem se dobývala (foto č. 4) i spoustu zajímavých informací o českokrumlovském podzemí. Prohlídka trvá přibližně hodinu a není nijak fyzicky náročná, takže ji zvládnou i děti starší tří let. Věřte, že výlet do grafitového dolu bude nejen pro ně nezapomenutelným zážitkem.

foto Libor Sváček, ARPIDA, CzechTourism



Další hornická muzea a památky:

www.mayrau.wz.cz, www.muzeumokd.cz, www.muzeum-pribram.cz, www.dul-michal.cz, www.grafitovydul.cz, www.geopark.cz, www.solvayovylomy.cz, hornicke-muzeum.ucoz.com, www.ados-harrachov.cz/hornicke-muzeum.html, www.ptm.cz, hornickyspolekstribro.cz, www.zlatehory.cz, chrustenicka-sachta.cz, www.muaplana.cz/muaplana_soubory/hornicke_muzeum, www.jiretin.cz, www.omk.cz/index.html?url=http://www.omk.cz/dyn/docstola, www.cms-kh.cz, www.omks.cz/cz/vypis.php?typ=krasno, www.muzeumbystricko.cz



Hornická muzea vystavují unikáty

Grady, zámky, tvrze a rozhledny vás už nelákají? Hledáte pro své toulky něco zajímavějšího, s příděchem adrenalinu? Co takhle opustit povrch zemský a objevovat krásy a tajemství podzemí? Vraťte se společně s námi do časů, kdy dobývání uhlí, tuhy a rud bylo denním chlebem desetitisíců mužů, kteří se kladivky, mlátky a olejovými kahanci snažili získat něco z bohatství, jež v nejrůznějších koutech české krajiny vytvořila příroda. V počtu přístupných dolů a muzeí patří naše republika mezi světové velmoci. Jako příklad vám představíme dvě naše největší. Dějí se vzdálenost zhruba 445 km a obě se mohou pochlubit unikáty.

Muzeum na jihovýchodním úpatí vrchu Landek nedaleko Ostravy láká mimo jiné expozicí báňského záchranářství, která je největší svého druhu na světě. Představuje vysoce náročnou a rizikovou činnost, bez níž se práce v podzemí neobešla, i techniku, která záchranářům



umožňovala pohybovat se v prostředí, jež je člověku v některých ohledech přímo nepřátelské.

Společně s dětmi tak od pěti let věku můžete navštívit skutečnou důlní záchranářskou základnu a prohlédnout si dýchací i oživovací techniku (foto č. 1). Je to opravdu pastva pro oči, protože nejstarší dochované dýchací přístroje pocházejí už z roku 1884. Obdivovat můžete i křísící přístroje a skoro jako ve filmu Julese Verna si asi budete připadat při prohlídce těžké potápěčské soupravy Siebe-Gorman z roku 1920, která je navíc ve vynikajícím stavu. I díky tomu je trvalým předmětem zájmu odborníků i milovníků historie potápění a staré techniky vůbec.

Expozice nabízí i průřez vývojem novodobé dýchací a záchranářské techniky. Nechybí ani výbuchozdorné hráze a další technologie zvyšující bezpečnost práce v podzemí. Opravdovým bonbonkem především pro děti je pak možnost vyzkoušet si cvičný záchranářský polygon. Na něm se simulují podmínky, do nichž se členové týmu při svých zásazích skutečně mohou dostat: nedýchatele prostředí, tma, horko, hluk či stísněný prostor...



Na skluzavku do Příbrami

Do druhého muzea musíte cestovat do Příbrami, do Březových Hor. K jeho atrakcím patří jízda důlním vláčkem, podzemní vodní kolo se skluzavkou (foto č. 2), pěší cesta vodní štolou a obří parní stroje (foto č. 3).

Technickým unikátem je zde podzemní vodní kolo o průměru 12,4 metru, které můžete spatřit v dole Drkolnov. Do provozu bylo uvedeno roku 1850, aby z podzemí odčerpávalo vodu. Sloužilo až do 60. let minulého století, kdy pomáhalo město zásobovat pitnou vodou. Turisté ho mohou obdivovat od roku 2003 společně s dalším unikátem, který se bude líbit především dětem: speciální skluzavkou, dlouhou přes 50 metrů. Horníci ji nazývali úpadnice. I s její pomocí se lze originálně a s troškou adrenalinu dopravit do podzemí dolu Drkolnov.

Můžete si tu prohlédnout i další doly: dílo nazvané Ševčinský a další s poetickými jmény Vojtěch a Anna. Ve strojně Ševčinského dolu určitě nepřehlédnete vzácný důlní kompresor z roku 1928 a hasičskou stříkačku z roku 1885. Zdejší šachetní věž, postavená v roce 1879 (foto č. 4), vám po prohlídce podzemí umožní i pěkný výhled do okolí. Ale nejdříve musíte vystoupat k jejímu ochozu, 37 metrů nad zem. Vidět odtud můžete nejen na Březové Hory a jejich okolí, ale i na vláček, který po úzkokolejné trati zdolává čtvrtkilometrovou trasu mezi Ševčinským dolem a Dolem Vojtěch. Ten se do historie světového hornictví zapsal v roce 1875, kdy právě tady lidé poprvé dosáhli hloubky jednoho kilometru pod povrchem.



Zpestřením prohlídky je funkční hornická kovárna z přelomu 18. a 19. století i další chloubka muzea – unikátní parní těžní stroj Breitfeld & Daněk z roku 1889. Co by to však bylo za prohlídku hornického muzea, kdybyste se nepodívali pod zem? Velkým lákadlem je procházka 330 m dlouhou historickou vodní štolou Anna z 18. st., kterou lze dojet až do stejnojmenného dolu. Odtud pak můžete pokračovat dalším důlním vláčkem, který jezdí 260 m dlouhou Prokopskou štolou a zaveze vás k jedné ze tří nehlubších jam ve střední Evropě. Na dno je to 1600 m.

Na závěr se určitě zastavte na odvalu Ševčinského dolu, kde si můžete nasbírat geologicko-mineralogické vzorky. Na památku z cesty pod zemský povrch.

text celé strany Martina Vampulová
foto P. Syrový a Hornické muzeum Příbram

TŘI OTÁZKY PRO...

Karla Neubergera, prvního místopředsedu Hornicko-historického spolku města Stříbra

Do Stříbra. Tedy přesněji řečeno do Horního královského města Stříbra. Tam byste se měli letos vydat, pokud chcete objevovat již trochu zašlou slávu hornictví, a neprocestovat přitom křížem krážem celou republiku. Do města na řece Mži totiž přijdou horníci v září za vámi. Od čtvrtka 9. do neděle 12. září se zde koná již tradiční, letos čtrnácté setkání hornických měst a obcí, které se každoročně pořádá v jiném městě.



Letos setkání pořádá Hornicko-historický spolek Stříbro. Kdy vznikl nápad taková setkání hornických měst pořádát a jaké další činnosti se váš spolek věnuje?

Původní nápad na tuto akci vznikl u kolegů v Příbrami, kde se v roce 1996 uskutečnilo naše první setkání. Loni byla pořadatelem středověké stříbrná Jihlava, příští rok to pro změnu bude Chodov u Karlových Varů, poté Chomutov, Kladno, Havířov a v roce 2015 zase Příbram, kde zároveň proběhne i setkání na evropské úrovni. Letos je tedy pořadatelem Horní královské město Stříbro. Přípravu a ducha ovšem akci dávají členové našeho Hornicko-historického spolku (foto). Během osmi let jsme od základů vybudovali celý komplex zdejšího hornického skanzenu včetně provozní budovy, strojovny, muzejní úzkokolejné důlní dráhy a v současnosti době jsme již dokončili i rekonstrukci královské dědičné štol Prokop z roku 1513 v délce prohlídky 700 metrů. Věnujeme se mimo jiné i rozšíření hornické stezky kolem města a vydávání publikací a propagačních materiálů s hornickou tematikou.

Co nejzajímavějšího z doprovodného programu akce můžete návštěvníkům doporučit?

Z doprovodného programu si každý vybere to, co ho nejvíce zajímá. Určitě bych ale doporučil prohlídku zrekonstruované štol Prokop, novou vyhlídku z věže kostela, oživené prohlídky středověké radnice a ranní i večerní průvod. Pak pochopitelně i zasedání horního soudu, jehož součástí bude osvěta, jak se umějí horníci bavit, veselit, zpívat. Při tomto aktu nesmí chybět třeba čestný skok přes kůži, ale to bych musel nakonec vyjmenovat všechno.

Nedělní dopoledne je vyhrazeno otevření štol Prokop. Čím je výjimečná a na co se mohou návštěvníci těšit? Bude přístupná i pro malé děti?

Královská dědičná štola Prokop bude otevřena každý den, ovšem musím předeslat, že oficiální delegáti hornických měst a hornických spolků budou mít při prohlídce přednost. Čím je naše štola výjimečná? Především tím, že je to v současnosti jediné přístupné důlní dílo připravené pro návštěvníky v Plzeňském kraji. V dokončené části IV. etapy rekonstrukce jsme se dostali do středověkých dobývek, kde se nám na stěnách odhalují křemenné desky a žily galenitu. Dokonce jsme objevili i dutinu s asi padesáti kostkami galenitu o velikosti do pěti centimetrů. A to je u štol obdobného typu v naší republice i v zahraničí unikát. Naši předci prostě tuto dutinu přehlédli. Prohlídka trvá přibližně hodinu a čtvrt a po ní se návštěvníci mohou svést opravdovým důlním vlakem kolem řeky Mže. A když budou mít pocit, že ještě něco chybí, ať navštíví soukromý stříbrský pivovar, kde mohou ochutnat originální nepasterované pivo s výmluvnými názvy třeba Horník, Argent, nebo Duchmaus. Tomu poslednímu dala jméno legenda, která říká, že právě tak se nazýval skřet, střežící podzemí před nezvanými návštěvníky. Osobně mohu návštěvu našeho krásného města a nejstaršího rudního revíru Českého království vřele doporučit.

foto Hornicko-historický spolek Stříbro

Z PRAVODAJSTVÍ Z DIVIZÍ



Obchodní centrum Jihlava zahájilo provoz

Konec dobrý, všechno dobré, říká staré přísloví. Poslední červnový den se stalo tečkou za sedmiměsíčním působení divize 6 Metrostavu v metropoli Českomoravské vrchoviny. Tohoto dne, v požadované kvalitě a ve stanoveném termínu, předal vedoucí projektu Ing. Luboš Dalecký se svými spolupracovníky víceúčelové obchodně-sportovní centrum Jihlava investorovi.

V „křestním listě“ má zapsáno, že se skládá ze suterénu a dvou nadzemních podlaží. To obnáší 3230 m² zastavěné a 4194 m² podlahové plochy v 34 000 m³ obestavěného prostoru. To vše divize 6 zvládla za necelých sedm měsíců. V této souvislosti stojí za připomenutí, že podstatná část díla připadla z pohledu stavbařů na nejhor-

ší možné období, na zimu. A ta minulá stála za to. Původní zadávací projekt uvažoval, že objekt bude založen na násypu. „Postupovat tímto způsobem by však znamenalo, že bychom museli přivést prakticky do centra Jihlavy zhruba 9300 kubíků zeminy,“ zavzpomínal na prosincové začátky Ing. Dalecký. „Kromě toho ihned vyvstala další otázka. Jak co nejrychleji a nejdůkladněji zhutnit navezenou a zmrzlou zeminu, aby v budoucnu nedocházelo k nebezpečnému sesedání celé stavby. Proto jsme se rozhodli navrhované řešení změnit. Udělali jsme prefabrikovaný suterén, a tím jsme vytvořili panelové podlahy a zbavili se všech zmíněných problémů.“

Stavba v Jihlavě nebyla v podstatě pro divizi 6 mimořádnou zakázkou. To, co jí posunulo nad běžný standard, byly hlavně termín a klimatické podmínky. „V této souvislosti bych chtěl vyzdvihnout spolupráci s firmou Podzimek a synové,“ řekl Ing. Dalecký. „Její pracovníci mají bohaté zkušenosti s výstavbou na Vysočině a hlavně v zimě, což se nám moc hodilo. Rád bych se zmínil i o Ing. Marianu Moučkovi z technické přípravy, který odvedl veliký kus práce zvláště při kolaudacích. V Jihlavě jsme odevzdali kvalitní dílo (foto č. 2), které přinese užitek celému městu. Důkazem toho je, že se v jednotlivých obchodech už 16. července začalo prodávat (foto č. 1).“

–rip–, foto Josef Husák



Divize 4 zvládla na Moravě i rozmary počasí

V zimě sněží, na jaře bývá velká voda a v létě vedro. S tím vším se stavbaři umějí vypořádat. Letos si však užili nad obvyklou míru – sněhu byly závěje, z potůčků vyrostly povodně a tropická teplota přerušovala pracovní postupy. I přesto, díky mobilizaci rezerv a práci o víkendech, divize 4 dokončí stavbu své části nového úseku dálnice D1 z Kroměříže do Říovic včas.

„Ve sdružení, které vede společnost Skanska DS, jsme v rámci výstavby dálničního obchvatu města Kroměříž dostali na starost provedení více než dvoukilometrového úseku rychlostní komunikace R55, který navazuje na novou dálniční mimoúrovňovou křižovatku u Hulína. Naše dílo zahrnuje asi 40 stavebních objektů a ze tří mostů, které tu budujeme, oba dálniční stavíme vlastními silami,“ připomíná rozsah zakázky vedoucí projektu Ing. Břetislav Polák a doplňuje: „Pracujeme na Moravě od března 2008. Stavební práce na našem úseku, které zahájil rozsáhlý a pro archeology velmi obohacující záchranný průzkum, jsme až do letošního ledna zvládali s přehledem. Počasí v následujícím období nám však dalo zabrat.“

V zimě se staveniště podobalo sibiřské pláni – tolik a po tak dlouhou dobu ležícího sněhu jako letos prý nikdo

z místních nepamatuje. Kvůli bílé nádlíce musela divize 4 zastavit veškeré práce na hlavních stavebních objektech. Pokračovala jen omezeně, ve frézování živiničných vrstev na části původní komunikace II/342, kterou v rámci stavby D1 přeložila. Začátkem letošního února byla tato silnice uvedena do předčasného užívání.

S jarem sněh odtál a rozplynul se ve zvýšených hladinách řek; archeologové zdárně dokončili svůj průzkum pod překládanou komunikací. „Pokud by někdo hodnotil úseky stavby podle množství historických nálezů, tak by Metrostav snadno z vítězů. Na našem staveništi se totiž našlo nejvíce dokladů o osídlení prostoru kolem Hulína. Nejstarší nálezy pocházely až z doby více než 3000 let před naším letopočtem,“ podtrhl Ing. Polák.

V květnu se však nad Moravou zastavily dešťové mraky. Dlouhotrvající srážky snížily pevnost již provedených podkladních vrstev vozovky, voda zalila okolí stavby a tým Ing. Poláka nemohl zahájit provádění jejich definitivních konstrukcí. Kvůli nepříznivému počasí dosáhlo zpoždění prací nejméně šest týdnů. Pokládku cementobetonového krytu chtěla divize 4 urychlit nasazením dalšího finišeru. Rozmary počasí ale pokračovaly, když pracovní dobu všech strojů omezily teploty nad 35 °C jen do poledne, kdy se teplota betonu blížila padesátce.

„Skluz postupně doháníme zvýšeným úsilím,“ popisuje Ing. Polák. „Naši subdodavatelé dokončují cementobetonový kryt a pokládají živiničné vrstvy (foto). V nejbližší době nás však čekají hlavně dokončovací práce. A z divize je nás tu už jen osm – kromě mě ještě ekonom, dispečerka, čtyři technici a mistr. Abychom stavbu včas dokončili a dopravovali doklady pro přejímku, čeká nás časově náročná práce. Pokud však nepříjde třeba zemetřesení, náš úsek R55 předáme včas. Tak, aby celá nová dálnice D1 mohla být uvedena do provozu už letos v listopadu, podle původního harmonogramu,“ uzavřel Ing. Polák.

–Is–, foto Břetislav Polák



V komplexu Metropole stojí další hrubá stavba

Bytový komplex Metropole v pražské části Zličín se dále rozrůstá. Koncem listopadu loňského roku zde tým Ing. Davida Tůmy z divize 6 dokončil druhou etapu výstavby, která zahrnovala čtyři objekty s označením I, J, K a L (foto č. 2) a letos v únoru zahájil práce na dalším domě, který investor pojmenoval podle písmene M.

Bytový dům M má lichoběžníkový půdorys a je umístěn na okraji lokality vedle objektu J. Ve dvou podzemních podlažích bude mít sklepy a garáže a sedm nadzemních podlaží nabídne celkem 82 bytů. „Převážná většina je typu 2+kk a bude tu však i dost jednotek 1+kk,“ říká Ing. Tůma a dodává: „V posledních podlažích jsou pak čtyři mezonetové byty o velikosti 3+kk a 4+kk.“

Dnes je dokončena hrubá stavba objektu a finišujeme s vyzdívkami (foto č. 1). „Kolegové, vedení Ing. Horáčkem, dokončili dílo asi s měsíčním předstihem, za což jim patří dík,“ pochvaluje si Ing. Tůma. Přitom na začátku se situace optimisticky nevyvíjela. A mohlo za to opět počasí. První práce totiž stavbaři zahájili v únoru, kdy i ve Zličíně panovala tuhá zima. Nepříznivé povětrnostní podmínky ovlivnily především betonáž základové desky. Vlivem rychlého oteplení navíc prudce stoupla hladina spodní vody, kterou bylo potřeba odčerpávat, což se promítlo do finančních nákladů a stavbu zbrzdilo zhruba o 14 dní.

Skluz se pracovníkům Metrostavu podařilo dohnat a práce nyní probíhají v předstihu. „Pracujeme na vyzdívkách a rozvodech elektra, vody a kanalizace. Probíhá montáž oken a v 1. NP děláme omítky. Kromě toho jsme také zahájili práce na fasádě,“ vyjmenovává Ing. Tůma. A právě na fasádu a zprovoznění kotelny se jeho tým



soustředí v následujících týdnech. Kromě nich by do konce října měly být dokončeny podlahy a omítky a na svém místě by mělo být zhruba 70 procent radiátorů, aby se v průběhu listopadu mohlo začít topit. Pak budou moci práce pokračovat uvnitř: obklady a dlažby, malby a následně montáž dveří a dřevěných podlah.

Dům M bude mít stejnou fasádu jako již hotový dům J, která se od ostatních objektů v komplexu Metropole liší. Její provedení podle Ing. Tůmy komplikují různé odsákané lodžie, u kterých se musí zateplovat i strop.

Také do budoucna vidí Ing. Tůma průběh stavby optimisticky: „Plánujeme byty předat a dům dokončit v předstihu asi o 2,5 měsíce. V současné době již bylo zahájeno výběrové řízení na realizaci dalších tří objektů – N, O a P –, kterého se chceme také zúčastnit,“ uzavírá. Pokud vše dobře dopadne, stavba dalšího domu by měla být v Metropoli Zličín zahájena ještě letos v prosinci.

Martina Vampulová, foto Josef Husák



Štola Markéta přesáhla délku 200 metrů

Jedinou ražbu na trase metra V. A, při které dnes Metrostav používá Novou rakouskou tunelovací metodu (NRTM), najdete na Vypichu. Raziči z týmu Ing. Miroslava Vlka z divize 5 s ní razi 220 m dlouhou přístupovou štolu Markéta a rychle se blíží k jejímu konci.

Jednotným spádem přes 3 % štola sestoupí až do hloubky kolem 30 m pod terén. Je pouze dočasným dílem, které nejprve poslouží k vyrazení strojovny hlavního větrání, potom k vybudování pokračujícího tunelu obrátových kolejí a nakonec se stane dopravní cestou pro výstavbu ražené stanice Petřiny. Po protažení tunelovacího zeminového stroje (EPB) stanicí bude sloužit k její dostavbě a poté bude uzavřena popílkobetonem.

Od června už raziči bez použití střelných prací na Vypichu dokončili celý, 130 m dlouhý kus štoly s profilem 33 m². Na něj navázali ražbou díla s rozšířeným profilem 45 m², které slouží jako výhybna pro provoz důlní techniky. Z této části už dokončili více než 70 m (foto). Základní i rozšířená štola mají tvar podkovy s rovným dnem a jejich výrub je ražený v plném profilu bez členění. Jen délka záběru se liší podle třídy ražnosti od 0,8 do 2,5 m.

„Dřív jsme většinou pracovali v ‚šedých‘ masivech, proto jsou pro nás zajímavá souvrství barevných pískovců, ve kterých pod Bílou horou pracujeme,“ říká Ing. Vlk. „Geologicky jsou označena jako bělohorská a korycanská a přecházejí od jasně žluté přes okrovou, hnědou a rezavou až do červena. Místy jsou navíc proloženy zelenými glaukonity či šedobílými vápnitými jílovitými vrstvami.“

Barevný masiv je však vidět jen na čelbě výrubu, horninu totiž téměř okamžitě skryje dočasné ostění, složené z příhradových rámu typu Bretex, svařovaných sítí a 20 cm stříkaného betonu. V úsecích, kde se štola bude křížit s traťovými tunely, je její ostění zesíleno.

„Technologii NRTM průběžně přizpůsobujeme horninám, ve kterých pracujeme,“ uzavírá Ing. Vlk. „Dnes postupujeme tak rychle, že štolu dokončíme do poloviny srpna. Strojovnu a obrátové koleje s výrubem 39 m² a celkovou délkou 300 m vyrazíme do konce letošního prosince. Ražbu stanice Petřiny, jejíž největší profil bude 256 m², zahájíme asi po Novém roce. Stavbu nám zatím nejvíc zkomplikoval déšť a velké množství bahna. Děláme však všechno pro to, abychom neznečišťovali okolí.“



Pro lepší orientaci

Na trase metra B ve stanici Karlovo náměstí nainstalovali v červnu pracovníci Dopravního podniku hl. m. Prahy zkušební verzi pilotního projektu nového informačního a navigačního systému.

Při jeho přípravě, která začala už na podzim roku 2008, vycházeli jak z analýzy odzkoušených a úspěšně sloužících informačních systémů MHD v evropských i světových metropolích, jako je např. Londýn, Madrid, Vídeň nebo Paříž, tak i ze spolupráce s nezávislými odborníky. Podílela se na něm i Národní rada osob se zdravotním postižením ČR, aby byl lépe viditelný i pro osoby se zrakovým postižením, přední designéři a specialisté na informační design a technologie a Pražská informační služba, zastřešující zájmy zahraničních návštěvníků.

Nový vícejazyčný orientační systém bude srozumitelnější i pro cizince, přehlednější a bude ve větším souladu s moderní grafikou a designem. Používá více piktogramů a jednotlivé východy označuje čísly. Jejich rozmístění vysvětlí na nástupišťích umístěné jednoduché mapy okolí stanice s očíslovanými vstupy do podzemí.

Grafika nového systému byla postavena na výraznějších prvcích, než má ten stávající. Informační tabule na nástupišťích i ve vestibulech totiž kombinují pouze dvě barvy – bílou a tmavě modrou. Jejich kontrast bude viditelnější a také bezpatkové písmo bude lépe čitelné.

Nový navigační systém z metra bude mít v budoucnu přesah do celé Pražské integrované dopravy. V případě úspěchu jeho pilotního projektu a získání evropské podpory předpokládá vedení Dopravního podniku hl. m. Prahy jeho rozšíření i do dalších stanic podzemní dráhy a do celého systému MHD v české metropoli.

Divadlo pro hospic

Teatr Vít Marčíka vás v úterý 7. září v 16 hodin zve do parku Hospice sv. Jana N. Neumanna v Prachaticích na rozverný divadelní kus pro malé i velké s názvem Sněhurka a sedm trpaslíků. Hru, jejíž kulisy tvoří komediantský vůz, ožíví rytmické písničky, jejichž snadno zapamatovatelný refrén si nejen děti, ale i dospělí obvykle zpívají společně s herci. Samozřejmě nebude chybět humor a hlavně láska, která i smrt překoná.

Podpora babyboxu

Babybox neboli schránka na odložení dětí nabízí matkám a někdy i otcům východisko z krajní životní situace. V České republice jich donedávna bylo 36 a pomohly zachránit už 32 dětí. V úterý 29. července začal v pravé poledne sloužit babybox třicátý sedmý na radnici Prahy 6 v Jilemnické ulici. Vznikl jako třetí v Praze a první na levém břehu Vltavy a za výrazného finančního příspěví Metrostavu.

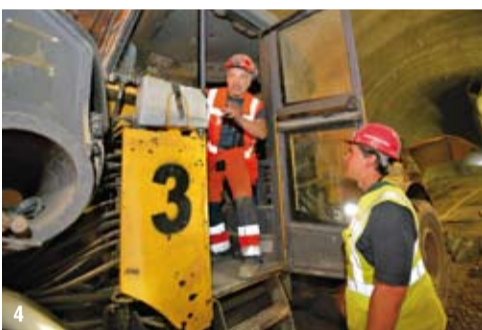
Zřizování záchranných schránek organizuje Nadační fond pro odložené děti STATIM a občanské sdružení Babybox pro odložené děti – STATIM, jehož předseda Ludvík Hess všem přítomným na místě předvedl, jak babybox funguje (foto). Jeho schránka s půdorysem 100 x 50 cm a výškou 60 cm je větraná a vytápěná na 37 °C. Prostor uvnitř snímá kamera a kontrolují čidla, která reagují na světlo i zvuk. Když se dvířka za dítětem zavřou, signalizace upozorní obsluhující personál na vložení nemluvně. Jeho stav a čas vložení jsou elektronicky i obrazově zaznamenávány. Ten, kdo dítě do schránky dal, přitom zůstává v anonymitě a má dost času nepoznan odejít.

Kromě Ludvíka Hesse uvedli třicátý sedmý babybox u nás oficiálně do provozu starosta Prahy 6 Tomáš Chalupa a ředitel divize 6 Metrostavu Ing. Jan Cuc. Symbolickou otevírací pásku přestřihli najednou, aby vyjádřili společnou ochotu pomoci těm, kdo to nejvíc potřebují.

–red–, foto Miloslav Kolář



NAŠE FOTOREPORTÁŽ



Dostavba dálnice D8 přes České středohoří zpomalila tempo

Podle původního harmonogramu měl být poslední, 16,5 km dlouhý úsek dálnice D8 uveden do provozu najednou v prosinci letošního roku. Z legislativních a finančních důvodů se však jeho výstavba zpomalila. Dnes už je zřejmé, že její sružení firmami Metrostav, Berger Bohemia a SMP pod vedením společnosti EUROVIA CS dokončí později, a zprovozněn bude po dílčích úsecích. „Jsme rádi, že investor práce nezastaví, a můžeme v nich pokračovat,“ oddech si Ing. Roman Fuksa z divize 5, který je ředitelem celé stavby Metrostavu v základu zahrnující čtyři velké stavební objekty. V tunelu Radejčín, kde výstavba začala od ústeckého portálu (foto č. 1), dokončí ještě tento měsíc pracovníci divize 5 kompletní ražby. Dnes je v něm nasypána vozovka z vyrubaného materiálu (foto č. 2) a raziči dočišťují stěny obou tubusů i propojek (foto č. 3 a 4), aby v nich mohla být co nejdříve zahájena výstavba definitivního ostění. Práce jako obvykle probíhají pod dohledem Báňského úřadu, jehož odborníkům se při návštěvách nejvíc věnuje vedoucí projektu Ing. David Cyroň (foto č. 5 vlevo). Most v Dobkovičkách staví divize 5 a 4 pomocí přesuvné skruže (foto č. 6). „Ve čtvrtek 19. srpna jsme na něm dokončili nosné konstrukce (foto č. 7) a na pravém mostě začínáme betonovat římsy,“ popsal Ing. Fuksa. Stavební část asi 270 m dlouhého tunelu Prackovice dokončí divize 5 ještě letos. Zbývá jí jen provést asi 80 m dlouhý zásyp hloubených tunelů (foto č. 8). Cesta od Prackovic směrem ku Praze pokračuje k poslednímu velkému objektu, který Metrostav na D8 buduje – k mostu Oparno. O unikátní letmé betonáži, kterou vznikl, i o nezvykle velkém, 135m rozpětí spodních oblouků (foto č. 9), jsme už psali mnohokrát. Ani jeho stavba se naštěstí nezastavila a tým Milana Špičky na něm právě betonuje římsy levého mostu.

Metro má 582 kcal

Před 35 lety, na počest zahájení provozu na prvním úseku trati C pražské podzemní dráhy, začaly Michelské pekárny vyrábět dezert nazvaný Metro.

Stejně jako podzemní vlaková souprava, měl i on v jednom balení čtyři hranolovité „vagonky“, které patřily k jedné z prvních trvanlivých cukrářských výrobků na našem trhu. Každý podlouhlý sladký kvádrík o váze 120 gramů obsahoval asi 2400 kJ, což v přepočtu znamená o trochu víc než 580 kilokalorií.

Novinku, jejíž recepturu získaly pekárny náhodkem k výrobní lince zakoupené v Holandsku, si oblíbili zejména spartakiádní cvičenci. Do hromadných jídelen ji totiž zásobovací dodávali v obzvlášť velkém množství. Metro měli rádi nejen sportovci, proto jej v obchodních regálech najdete dodnes. A stále jej vyrábějí v Michelských pekárnách. K původní bílé klasické podobě však přibyla i varianta perníková, kokosová a punčová. Všechny mají 90denní minimální trvanlivost a za svou kvalitu získaly prestižní značku Klasa. V internetových obchodech můžete jednu čtyřvagonkovou sestavu koupit už za 23 Kč. Dobrou chuť a šťastnou cestu metrem s Metrem!

Mistři a Byrokrat Cup

Smišený tým Metrostavu zvítězil v sobotu 7. srpna v Dobříši na Mistrovství České republiky firemních týmů v MTB maratónu. Blahopřejeme! Úspěch našich reprezentantů povzněl Metrostav na první příčku v průběžném hodnocení turnaje Byrokrat Cup.

Mistrovský závod na horských kolech se uskutečnil v rámci Českého poháru marathon MTB cup 2010. Brdský terén při něm přivítal více než 600 bikerů vytrvalým deštěm a na hřebeni pouhými 13 stupni Celsia. Za naše barvy do závodu nastoupili Hana Kadlecová z divize 2 a Vladislav John a Jan Klečka z centrály. V závodě jednotlivců se nejlépe umístila Hana Kadlecová, která téměř 55 km dlouhou trať zvládla v čase 3 hodiny, 38 minut a 15 sekund a zvítězila v kategorii žen nad 35 let. Vladislavu Johnovi se kvůli velkému množství bahna ve střední části trasy (foto) zadřelo jedno z ložisek zadního kola a s časem 03:09:56 se propadl na 23. místo ve své kategorii mužů 30–39 let. Jan Klečka v ní skončil na 103. místě. Celkový součet časů našich závodníků však znamenal vítězství nad ostatními smíšenými firemními týmy v závodě a získal titul mistr České republiky pro rok 2010.

Výsledky závodu na horských kolech v Dobříši se započítávají i do série Byrokrat Cup, ve kterém se Metrostav díky výbornému výkonu cyklistů posunul na první místo v průběžném pořadí. Po devíti letošních turnajích, kterých se zatím zúčastnilo 79 týmů, má 340 bodů. Před druhou společností NESS Czech vede o pouhé čtyři body. Před třetím družstvem firmy SUDOP PRAHA má však náskok o rovnou stovku. Za Metrostav se zatím závodů zúčastnilo 26 zaměstnanců. Další ještě mají příležitost. Letošní Byrokrat Cup má totiž ještě na programu:

- 18. září – stolní tenis
- 28. září – golf
- 9. října – sálová kopaná
- 16. října – florbal
- 6. listopadu – volejbal 4+2
- 20. listopadu – squash
- 27. listopadu – bowling

Podrobnější informace najdete na internetové adrese www.byrokratcup.cz. Do závodů se můžete přihlásit třeba e-mailem na adresu komarkova@metrostav.cz.

–red–, foto KT FOTO – Jindřich Kramer

