



Akciová společnost Českomoravský cement už v minulých letech investovala nemalé prostředky do ochrany a tvorby životního prostředí. Mohl byste čtenáře našeho časopisu s některými zajímavými projekty seznámit...

V roce 1999 jsme na investice do ochrany životního prostředí věnovali 229 671 tis. Kč, což je 34,6 % celkových investic do výměny a modernizace zařízení. Jednou z nejdůležitějších investic s významným ekologickým přínosem byla koncem roku 1999 dostavba slínkového sila v cementárně Mokrá, čímž došlo ke značnému snížení sekundární prašnosti. V roce 1999 byla také dokončena další ekologická investice, a to výstavba nové linky pro sušení strusky, kde se pro sušení využívá odpadního tepla z chladičů rotačních pecí a efektivně se tak využívá přebytečná tepelná energie. V roce 2000 byly investice zaměřeny na modernizace jednotlivých závodů a jejich součástí jsou i významné dílčí kroky k dalšímu zlepšování ochrany životního prostředí.

**Jaké úkoly stojí před a. s. Českomoravský cement na prahu nového tisíciletí a jakým směrem se bude podle Vás produkce cementu, vápna a dalších materiálů ubírat?**

Hlavním cílem Českomoravského cementu, a. s., do roku 2001 je udržet si postavení na trhu a posílit konkurenční schopnost v nákladech na výrobu. Trendy ve výrobě cementu spočívají především v šetření surovinovými zdroji, v rozšiřování užitečných vlastností cementu, v ochraně životního a zlepšování pracovního prostředí.

**Děkujeme za rozhovor a do dalších let přejeme hodně úspěchů.**

Českomoravský cement, a. s.

Kubátova 65, 266 01 Beroun,

tel.: 0311 643 111, 0311 643 333, fax: 0311 643 001



## METROSTAV, A.S.

V letošním roce si připomínáme 30. výročí vzniku společnosti METROSTAV. Během své historie se stal METROSTAV významnou stavební firmou středoevropského formátu.

Betonové konstrukce tvoří značnou část většiny staveb. Akciová společnost METROSTAV se zabývá téměř všemi druhy betonových konstrukcí. Vedle výstavby metra, která byla hlavní náplní činnosti firmy již v letech minulých, staví a. s. METROSTAV pozemní objekty, vodohospodářské a průmyslové stavby, inženýrské konstrukce, ale i dopravní stavby, především mosty a tunely. Kromě nových staveb se řada objektů, včetně historicky cenných a památkově chráněných, opravuje a rekonstruuje. Také zde má a. s. METROSTAV bohaté zkušenosti a již v minulosti dosahovala značných úspěchů.

V roce 2000 firma uložila 78 000 m<sup>3</sup> konstrukčních betonů. Převážné množství betonu pro pražské stavby bylo vyrobeno a dopraveno z betonáren s majetkovou účastí METROSTAV, a. s. – TBG METROSTAV (57 000 m<sup>3</sup>).

Všeobecně známá krizová fáze ve stavebnictví, který vrcholila v roce 1998, pomalu pomíjí a postupně přibývá nových zakázek. Z pohledu a. s. METROSTAV lze říci, že krizové roky se společnosti podařilo úspěšně překonat. Společnost očekává v příštích letech další rozvoj, na který je nezbytné se dobře připravit.

O aktivitách firmy jsme nedávno hovořili s výrobně technickým ředitelem akciové společnosti METROSTAV

**Ing. Jiřím Bělohavem.**

**Pane řediteli, mohl byste v úvodu našeho rozhovoru upozornit na některé významné realizace a. s. METROSTAV z uplynulých let?**

Jednou z nejvýznamnějších akcí v letech 1999 až 2000 byla dostavba Kongresového centra Praha. Rozsáhlá železobetonová konstrukce s předpjatými stropy byla dokončena na jaře loňského roku včas a ve vzorné kvalitě. Administrativní budova poskytuje velké prostory nerušené sloupy a nosnými stěnami. Prostory v modulu cca 12 x 12 m si uživatel může rozdělit příčkami podle aktuální potřeby. To umožňuje právě technologie předpjatých stropů, kterou firma použila již při výstavbě administrativní budovy v Karlíně (KAC METROSTAV), která také získala titul STAVBA ROKU 1998.

Dnes lze říci, že a. s. METROSTAV má s touto technologií dobré zkušenosti. V současné době se využívá na stavbě KOC Nový Smíchov, kde je METROSTAV DI dodavatelem části zásobovacího dvora Carrefour. Jde o zcela atypickou konstrukci se stropy rozponu až 25 m, na kterých je zavěšen další strop, aby se vyloučily sloupy v nižším podlaží. Tuto složitou konstrukci by bylo možné těžko postavit bez využití předpjatého betonu.

**Je známo, že METROSTAV, a. s., má již z minulých let bohaté zkušenosti v oblasti mostních konstrukcí. Můžete na některé významné stavby upozornit?**

METROSTAV, a. s., v roce 2000 postavil železniční most na Zličově. Jedná se o menší objekt co do velikosti roz-

# METROSTAV



Výstavba  
obloukového mostu  
v Ruzyni

Construction of arch  
bridge in Ruzyně

pětí, avšak unikátní svou šikmostí a masivností. Poprvé jsme měli na této stavbě možnost vyzkoušet zcela nový druh betonu – tzv. samozhutnitelný beton – který nevyžaduje vibraci. Přitom se dosahuje pevností požadovaných projektem a velmi dobré kvality povrchů.

Druhou zajímavou mostní stavbou roku 2000 je obloukový most v Ruzyni. Původní projekt tendrové dokumentace byl podle návrhu a. s. METROSTAV přepracován tak, aby lépe vyhovoval zejména estetickým požadavkům na moderní konstrukce. Přestože jde o konstrukci s rozpětím oblouku pouze 50 m, dnes již lze říci, že most je kvalitně postaven podle nejmodernějších poznatků a že bude uživatelům sloužit bez nutnosti předčasných oprav.

#### A co podzemní stavitelství?

V oblasti tunelových staveb byl hlavní zakázkou loňského roku tunel Mrázovka. 30. října 2000 došlo k jeho proražení, kdy se spojily týmy METROSTAVU postupující od severu a SUBTERRY postupující od jihu. Primární ostění ze stříkaného betonu zajišťuje stabilitu tunelu během výstavby. Definitivní ostění, které je v současné době v konečném stadiu projektování, bude monolitické betonové, se spolupůsobící mostovkou.

METROSTAV působí i v zahraničí – např. v SRN se firma podílela na stavbě tunelu Euerwang pro rychlostní železnici. Na Slovensku METROSTAV razil např. štolu tunelu Višňové.

#### Můžete v závěru našeho rozhovoru seznámit čtenáře s plány a. s. METROSTAV do budoucna?

METROSTAV, a. s., předpokládá, že bude i nadále jednou z nejvýznamnějších stavebních firem v České republice. Dnes jsou odborníci firmy schopni postavit téměř jakoukoli stavbu, od rodinného domku až po most nebo sportovní stadion. V současné době se zahajuje stavba metra trasy IVC, která povede ze stanice Nádraží Holešovice na sever do Kobylis až k Ládví. Na trase budou dvě nové stanice. Jednou z technicky velmi zajímavých částí bude přechod Vltavy, kde se připravuje netradiční postup výstavby.

V oblasti dopravních staveb by chtěla firma zvyšovat podíl mostních konstrukcí. Jakmile odezní problémy spojené s výstavbou dálniční sítě a rozběhne se například stavba dálnice D8 přes České Středohoří a ke státní hranici SRN, bude třeba vybudovat mnoho mostů a tunelů, na kterých by se chtěl METROSTAV, a. s., podílet značnou měrou.

Další rozvoj probíhá neustále i v oblasti průmyslových staveb. Společnost chce pokračovat ve výstavbě halových objektů, podobných jako již byly realizovány například pro obchodní řetězce TESCO.

Stále se zvyšující nároky investorů zejména na kvalitu a rychlost výstavby vedou k nezbytnosti sledovat vývoj ve světě a aplikovat nejmodernější metody výstavby. METROSTAV se snaží držet krok i v tomto směru a předkládat investorům návrhy vedoucí ke zlevnění a zkvalitnění jejich staveb, nebo zkrácení termínů uvedení do provozu. Jedině tak firma obstojí v náročném konkurenčním boji a bude úspěšně stavět i v příštím tisíciletí.

**Děkujeme za rozhovor a do dalších let přejeme hodně úspěchů.**

METROSTAV, a. s., Koželužská 5, 180 00 Praha 8,  
tel.: 02 6670 9110



Nájezdová rampa  
ke Strahovskému  
tunelu

Elevated approach  
to Strahov tunnel