

a zdvojené opěry 1 + 13. Po jejím dokončení nastane technologická pauza, ve které bude převedena současná silnice E4 ze středu k zmíněným opěrám. Tím se uvolní prostor pro realizaci fáze 2 – spojení těchto úseků (podzim 2017 a jaro 2018). Celý proces výstavby je časově velmi omezen zejména kvůli zwachování provozu na silnici E4.

Každý z úseků NK je zhotoven na skruži Staxo 100 (obr. 11), bednění tvoří z části dřevo (svislé konstrukce) a z části hladká překližka 3-S. Součástí projektu jsou i nájezdové rampy 14C-F, jejichž realizace proběhne souběžně s druhou fází výstavby nosné konstrukce 14A.

ZÁVĚR

Projekt je realizován bez uzavření provozu na dálnici E4, a proto je kladen zvýšený důraz na bezpečnost na stavbě a minimalizaci rizik spojených s dopravou. Nezanedbatelný vliv na provádění zejména betonářských prací mají pochopitelně i severské klimatické podmínky, ať už se jedná o přípravu před betonáží za nízkých teplot (v prosinci až únoru se zde teploty běžně po-



hybují pod $-10\text{ }^{\circ}\text{C}$) či o pečlivé ošetřování betonu kvůli větru nebo většímu množství srážek (dešťových i sněhových).

V současné době (4. července 2017 – pozn. autora) je zhotovena část nosné konstrukce u opěry S06 a dokončuje se část u opěry S01. Do konce července 2017 bude dokončena i část nosné konstrukce u opěry S13 a ram-

pa 14C, čímž se projekt přesune do své druhé fáze.

Ing. Michal Kunc

Skanska, a. s.

divize Silniční stavitelství

závod Technologie –

Mostní centrum

e-mail: michal.kunc@skanska.cz



50 LET VÝROBY BETONU NA ROHANSKÉM OSTROVĚ



Původní betonárna CIFA v roce 1967, kdy byla uvedena do provozu



Současná betonárna na Rohanském ostrově

Letos 1. června tomu bylo přesně 50 let, co byla na Rohanském ostrově postavena betonárna. Její vznik úzce souvisí s budováním metra v Praze. Okolo roku 1966 bylo rozhodnuto, že pro výstavbu metra bude na Rohanském ostrově zbudováno technické zázemí 4. závodu Vodních staveb, Sezimovo Ústí. Kromě betonárny, která byla do provozu uvedena 1. června 1967, byl na Rohanském ostrově zřízen armozávod a tesárna. Nově vzniklá věžová betonárna byla osazena dvěma míchacími jádry CIFA italské výroby o objemu 1 m^3 , přičemž technologie byla řízena německým systémem děrných štítků. Již v té době fungoval u betonárny přístav a betonárna byla z velké části záso-

bována ekologickou vodní cestou – loděmi, stejně jak je tomu doposud.

Koncem listopadu 1982 se v těsné blízkosti za stávající betonárnou začalo s výstavbou nové betonárny Stetter s bubnovou míchačkou BHS o objemu 2 m^3 . Nová betonárna byla uvedena do provozu 1. března 1983 a rok poté byl ukončen provoz původní betonárny CIFA, která byla demontována.

1. září 1995 se provoz betonárny osamostatnil a vznikla společnost TBG Metrostav, s. r. o. Během zimy 1998 proběhla výměna míchacího jádra BHS za jádro nové s trochu větším objemem $2,25\text{ m}^3$ a v červnu roku 2001 byla na Rohanském ostrově uvedena do provozu nově postavená maltárna s dvě-

ma talířovými míchacími jádry Liebherr RIM, která se nachází v těsné blízkosti betonárny, přímo v místech původní betonárny CIFA.

Betonárna zažila a ustála i pětisetletou povodeň, která se v létě roku 2002 prohnala Prahou a zasáhla nejvíce právě tuto městskou část. Významnou proměnou betonárna prošla roku 2006, kdy byly zmenšeny objemy skládek, a tím i sníženy pásové dopravníky kameniva. Dnes je betonárna řízena nejmodernějšími technologiemi a vedení společnosti klade důraz na bezpečnost a šetrné chování k životnímu prostředí.

Připravila Ing. Kristýna Vinklerová,
TBG Metrostav, s. r. o.