

PARTNER

Dokonalost mostů spočívá v detailech

Zelené depo v New Yorku

Silnice do daleka

Editorial



Vážení čtenáři,

už je to tak, další rok se chýlí k závěru. Než za sebou definitivně zabouchne dveře, čekají nás Vánoce – čas klidu, odpočinku a také – proč si to nepřiznat – čas obdarovávání, čas nadělování.

Motoristé dostanou letos od naší společnosti dárky hned dva: na severu země u Ústí n. Labem se otvírá další úsek dálnice D8, na východě pak díky společnosti Skanska přibýlo přes deset nových kilometrů na budované dálnici D11. Cestování do Německa a do Polska bude zase o něco příjemnější!

Skanska umí nejen stavět, ale je si i vědoma své odpovědnosti k okolnímu prostředí. Proto už druhým rokem spolupracuje s Nadací Partnerství a je též generálním partnerem jejího programu Strom života, s nímž je spojená populární anketa o Strom roku. Koncert pro stromy je vždy událostí podzimní sezóny. Letos na něm vystoupil jedinečný a kritikou uznávaný zpěvák Dan Bárta.

Rozhovor s ním najdete uvnitř listu, a věřte – stojí za přečtení!

Nejen strom – vítěz ankety Strom roku dostane dárek v podobě jarního dendrologického ošetření. Zelenou cenu – cenu společnosti LEED dostala i jedna ze staveb Skanska – depo v New Yorku. Co tato cena znamená, najdete v rubrice Skanska ve světě.

Také obdivujete mosty? Já ano – jsou na pohled krásné, jsou majestátní a hlavně jsou spojnicemi – dvou břehů, částí, dokonce i zemí. Pokud si i vy kladete otázku, jak se mosty stavějí, přečtěte si rozhovor s jedním z našich nejlepších mostařů Jiřím Machálkem.

Přeji pěkné čtení a krásné Vánoce!

S úctou

Eva Vítková

PARTNER, časopis skupiny Skanska v ČR a SR

Vydavatel: Skanska CZ a.s.; **šéfredaktor:** Ing. Eva Vítková; **předseda redakční rady:** Mgr. Oto Linhart; **spolupracovníci tohoto čísla:** Ing. Beáta Voskárová, Mgr. Dagmar Poláchová, Petr Adámek (Živé stavby); Ing. arch. Věra Kešnerová (Po stopách architektury), Marcela Mádrová (Skanska ve světě, Představujeme); Bohumila Weilová (jazyková úprava); **obrazový materiál:** není-li uveden jiný zdroj, pochází z archivu Skanska CZ a.s.; **adresa redakce:** Kubánské nám. 11, 100 05 Praha 10; tel.: 267 095 441, fax: 267 310 644, e-mail: eva.vitkova@skanska.cz; **registrační značka:** MK ČR E 12503; ISSN 1211-2186; **design:** Petr Štěpán /Studio Najbrt/; **sazba:** Miroslav Leixner; **tisk:** Tiskap, Na Louži 2a, 101 00 Praha 10-Vršovice, tel.: 267 216 800, 271 724 259, fax: 271 721 264. **Foto na titulní straně:** Tomáš Kubeš, dálnice D11; **foto na této straně:** Tomáš Kubeš

Vychází 6x ročně. Toto číslo předáno do výroby: 29. listopadu 2006

Hotel Rocco Forte oživí Malou Stranu



V Praze na Malé Straně probíhá rekonstrukce kláštera sv. Tomáše a přilehlých objektů. Luxusní pětihvězdičkový hotel Rocco Forte, který zde vznikne, nabídne 101 pokojů v pěti budovách, zahradách a atriích. Zásadní součástí projektu je citlivá úprava a rozsáhlá restaurátorská práce na budovách v areálu kláštera s přilehlým bývalým pivovarem, jakož i v sousedních historických budovách. Do hotelu mají být začleněny původní historické prvky objektů. Bezsporně atraktivní budou společenské prostory v tzv. grotty, která kdysi bývala součástí Valdštejnské zahrady. Z recepce bude přístupná zrenovovaná klášterní zahrada. Rekonstrukci historických objektů provádí zkušební tým společnosti Skanska.

V Bratislavě vyrastie Lakeside Park



Spoločnosť TriGránit Development Corporation prináša do Bratislavy – po Polus City Centre a Millennium Tower I. a II. – ďalší realitný projekt s názvom Lakeside Park, ktorého generálnym dodávateľom je Skanska. Polyfunkčný areál, pozostávajúci zo štyroch objektov, situovaný oproti jazeru Kuchajda, bude mať takmer 88 tis. m² administratívnej plochy, okrem iného i obchodno-obslužné priestory a 1 850 parkovacích miest v troch podzemných podlažiach. Polyfunkčný komplex Lakeside Park s celkovým investičným objemom nie menej ako 100 mil. eur sa bude realizovať v štyroch etapách. Slávnostný začiatok prvej etapy výstavby pripadol na štvrtok 12. októbra 2006. Prvý objekt komplexu by mal byť dokončený v druhom štvrtroku 2008. Jeho sú-

časťou má byť 24 tis. m² administratívnej plochy, obchodných priestorov a 500 parkovacích miest.

O IKEM v pražské Krči se stará Skanska

Špičkové zdravotnické zařízení IKEM v Praze 4-Krči je od začátku listopadu v péči společnosti Skanska Facility. Její pracovníci zde provádějí úklidové práce a služby spojené s bezpečností tohoto pracoviště. „Úklidové služby v IKEMu a ve zdravotnictví obecně jsou náročné vzhledem k vysokým nárokům na kvalitu prováděných služeb, a to především z hlediska hygienických norem,“ říká Ladislav Olšina, vedoucí střediska Skanska Facility, které má zakázku na starost. Kromě zajištění úklidu celkem 90 tisíc m² ploch včetně operačních sálů je to údržba veřejné komunikace v areálu nemocnice a také specifická asistence při příjmu urgentních případů. IKEM je největší česká zdravotnická výzkumná a klinická základna. Provádějí se zde náročné operace včetně transplantací srdce nebo ledvin. Ústav se věnuje i vědecké a výzkumné činnosti a výchově vědeckých pracovníků.

V AERO Vodochody vznikla hala pro letadla

Na přelomu října a listopadu 2006 dokončila Skanska stavební práce na nové moderní hale v areálu AERO Vodochody v Odoleně Vodě. Hala pro dvacet cvičných letadel L 159 české armády má půdorys 60 × 50 metrů a výšku 11 metrů. Opláštění haly je vyrobeno ze sendvičových panelů tepelně izolovaných minerální vlnou. Součástí projektu bylo i vnitřní vybavení haly a veškeré přípojky inženýrských sítí. V okolí haly byly rovněž provedeny terénní úpravy.

Modernizace ve velkém

Na podzim zahájila společnost Skanska (ve sdružení) velké vodohospodářské projekty na Karlovarsku a na Klatovsku. První přinese městům Karlovy Vary, Ostrov, Jáchymov, Nová Role, Horní Slavkov a Chodov lepší čistíčky odpadních vod a kanalizační síť. Největší část projektu se bude týkat Karlových Varů. Na centrální čistírně odpadních vod v Drahovicích dojde k úpravám, které zajistí lepší odstraňování anorganického dusíku, zlepšit se i kalové hospodářství. Ve městě pak bude zrekonstruována i část kanalizační sítě. V Mezirolí bude vybudována nová kanalizace, v Horním Slavkově nová čistírna a v Ostrově bude

dokončena modernizace čistírny. Rekonstruována a rozšířena bude také kanalizační síť v Jáchymově a Chodově. Na Klatovsku jde rovněž o rozsáhlou přestavbu a dostavbu kanalizační sítě Klatov, zajišťující kromě připojení okrajových částí města do kanalizačního systému i vybudování nových kanalizačních stok a vodovodních řadů a navíc významná protipovodňová opatření. Na financování obou projektů se kromě státní a městské pokladny podílí také Evropská unie.

Komfortní bydlení v lázních



Unikátní apartmánový dům Lara, který v beskydské Čeladné staví společnost Skanska, nabídne 53 luxusních bytů s vnitřní dispozicí od 1+kk až po 4+kk. Většina bytů bude mít balkon či terasu. Součástí domu bude také široké spektrum služeb, jako je bistro, lékárna, obchod, konferenční místnost, bazén, sauny, solná jeskyně, solárium, parní lázeň nebo cvičební sál s posilovnou. Nový objekt bude mít šest nadzemních a jedno podzemní podlaží. V suterénu budou umístěny technické místnosti a skladovací prostory pro každý byt. Součástí objektu je přilehlá podzemní garáž, nad kterou bude vybudováno náměstí s kašnou. Nově vznikne také venkovní parkoviště včetně opěrných stěn, veškeré podzemní sítě a odlučovač ropných látek v dešťové kanalizaci. Dílo má být hotovo v červenci 2007.

V Podolí u Brna bude moderní dům pro seniory

V polovině listopadu zahájila Skanska výstavbu integrovaného domu s chráněnými byty v obci Podolí nedaleko Brna. Dům v centru obce začne seniorům sloužit na podzim 2007. Třípodlažní objekt s půdorysem ve tvaru písmene L vyrostě v ulici Podolí – Lišeň mezi rodinnými domky nedaleko návsi s kostelem. V přízemí budou ordinace lékařů, knihovna a další služby. Další podlaží pak nabídnou celkem sedmáct bytů pro seniory – 14 garsoniér, dva byty 1+1 a jeden 2+kk. Celý objekt bude dobře dostupný i pro obyvatele se sníženou pohyblivostí.

Postavili jsme

Základní údaje o stavbě

Název	Dálnice D11, stavba 1105/I, část Chýšť – Osičky, km 68,000–78,910
Projektant	Valbek spol. s r.o., Liberec
Zahájení	Červen 2004
Dokončení	Prosinec 2006 (ukončení červen 2007)
Investor	Ředitelství silnic a dálnic ČR, závod Praha
Dodavatel	Sdružení Chýšť D1105/I – Skanska DS a.s., závod Pardubice (vedoucí sdružení), Strabag a.s., M-Silnice a.s.

Realizační tým	Milan Zeman – projektový manažer, Ing. Karel Novotný – stavbyvedoucí, Čestmír Dušek, Petr Šmahel, Tomáš Janda – stavbyvedoucí, Ing. Zbyněk Karafiát – manažer jakosti, Ing. Jaroslav Radoň – technická příprava
----------------	--

Charakteristika stavby	Dálnice je součástí mezinárodního dálkového evropského tahu E67 Varšava – Wroclav – Hradec Králové – Praha. Vybudovaný 10,910 km dlouhý a 27,5 metru široký úsek střídavě prochází okresy Pardubice a Hradec Králové a jeho součástí je 15 mostních objektů. Sedm dálničních mostů slouží i jako biokoridory, sedm nadjezdů slouží k převedení silnic II. a III. tříd a polních cest nad dálnici a jeden most je biokoridor nad dálnici. V trase jsou dvě křižovatky – MÚK Dobřenice a služební křižovatka Pravy. Povrch vozovky je na osmi kilometrech betonový, na zbytku dálnice asfaltový.
------------------------	--

Zajímavost stavby	Vzhledově zvláštní a netradiční je tzv. „zelený most“ – 94 m dlouhý biokoridor vedoucí nad dálnicí. Na jeho vystavění bylo použito nezvyklé množství betonu (přes 7 200 m ³) a betonnářské oceli (770 t).
-------------------	---



Milan Zeman

Narodil se v roce 1960. Vystudoval SPŠ stavební v Brně, obor dopravní stavby. Ve společnosti Skanska pracuje 14 let. Za tu dobu prošel různými pozicemi od mistra až po současného projektového manažera. Od roku 2002 je také autorizovaným technikem.

Mezi nejzajímavější stavby, na kterých se podílel, patří rekonstrukce Mánesova mostu a magistrály u Willsonova nádraží v Praze, odstranění povodňových škod na silnici II/450 Domašov – Vidly, obchvat Golčova Jeníkova, most přes řeku Úpu v Trutnově, obchvat Vamberka a nyní dálnice D11 – části D1105/I a D1104/2F.

Milan Zeman je rozvedený, má dceru a syna. Mezi jeho koníčky patří vaření, houbaření, příroda a cestování.

Postavili jsme

Základní údaje o stavbě

Název	Centrum modelových ekologických projektů pro venkov, Seminární centrum Hostětín
Projektant	Ateliér Zlámal + Stolek, Ing. arch. Tomáš Zlámal, Brno
Zahájení	Březen 2006
Dokončení	Říjen 2006
Investor	ZO Českého svazu ochránců přírody Veronica
Dodavatel	Skanska CZ a.s., divize Technologie
Subdodavatelé	ZESS a.s, Boršice, Stavizolex s.r.o., Brno
Realizační tým	Pavel Murárik – stavbyvedoucí, Julie Holečková – přípravař, Roman Kovařík – mistr
Charakteristika stavby	Polyfunkční dům, rozdělený na dva objekty – ubytovací a seminární.
Zajímavost stavby	Použití přírodních a ekologických materiálů (izolace z balíků slámy, hliněné omítky, třívrstvé zasklení). Na stavbě je použit systém vzduchotechniky, který umožňuje přečerpávání studeného a teplého vzduchu.



Pavel Murárik

Narodil se v roce 1953 v Sušici. Po maturitě na střední průmyslové škole v Bruntále v roce 1974 nastoupil do firmy Auto Škoda Mladá Boleslav jako pracovník technické kontroly. Od roku 1977 působil ve společnosti Stavby silnic a železnic Praha, kde pracoval jako dílovedoucí a stavbyvedoucí. V roce 1997 přešel do společnosti Skanska (tehdy IPS). V pozici stavbyvedoucího se podílel na mnoha stavbách, jako například stravovací pavilon Fakultní nemocnice Královské Vinohrady, rekonstrukce a stavby pro Sportovní klub Slavia – zejména pro hokejový klub, rekonstrukce a stavby zastupitelských úřadů v indickém Dillí, egyptské Káhiře a naposledy v Jakuře. V říjnu dokončený projekt nízkoenergetického Seminárního centra v Hostětíně je zatím jeho posledním dílem.

Pavel Murárik je ženatý a má tři dospělé děti. Ve volném čase rád cestuje, fotografuje a věnuje se sportovním vozům a konstruování automobilů (je též členem Czech Seven Clubu).

Postavili jsme

Foto: K. Tomáš



Základné údaje o stavbe	
Názov	Rekonštrukcia elektrostatických odlučovačov za parnými kotlami PK3, PK4 a ich automatické monitorovacie systémy
Projektant	ECONS s.r.o., Ing. Alexander Lenárt
Zahájenie	EO PK3 Máj 2005, EO PK4 Máj 2006
Ukončenie	EO PK3 Október 2005, EO PK4 September 2006
Investor	Tepláreň Košice, a.s.
Dodávateľ	Skanska Technológie a.s.
Subdodávatelia	ENVEN a.s., METAL COMPLEX s.r.o., Econs
Realizačný tím	Ing. Peter Val'ko – projektový manažér
Charakteristika stavby	Stavba predstavuje rekonštrukciu a modernizáciu existujúcich elektrostatických odlučovačov kotla PK3 a PK4. Štyri pôvodné elektrostatické odlučovače boli kompletne vymenené za nové. Rozsah prác (dve etapy) predstavoval najprv súčasnú demontáž oboch odlučovačov, stavebné úpravy železobetónových konštrukcií a následnú montáž nových zariadení v celkovej výške jedného odlučovača 24 m. Celý projekt je doplnený automatizovaným monitorovacím systémom pre kontinuálne meranie emisných hodnôt množstva vypustených znečisťujúcich látok v spalinách kotlov.
Zaujímavosť stavby	Realizáciou projektu sa znížia emisie tuhých znečisťujúcich látok (TZL) vypúšťané do ovzdušia pri spaľovaní čierneho uhlia, dodrží sa emisný limit pre tieto látky, zabezpečí sa kontinuálna kontrola emisných hodnôt a celkové množstvo emisií do ovzdušia a zlepši sa kvalita v aglomerácii, ktorá patrí k najznečistenejším v SR. Udržaním únosnej ceny tepla pre obyvateľstvo sa zabezpečí efektívna výroba a dodávka tepla pre Košice.



Ing. Peter Val'ko

Vyštudoval Technickú univerzitu v Košiciach. Krátky čas pôsobil v spoločnosti, ktorá sa zaoberala komplexným elektroinžinierstvom budov. V roku 2005 nastúpil do spoločnosti Klimavex (teraz Skanska Technológie a.s.) na pozíciu projektového manažéra. V súčasnosti pôsobí ako projektový manažér na stredisku ťažkej vzduchotechniky a projekt Rekonštrukcia elektrostatických odlučovačov je jeho prvou významnou stavbou od pôsobenia v spoločnosti. Peter Val'ko je slobodný. Vo svojom voľnom čase sa venuje rôznym športovým aktivitám, z ktorých najobľúbenejšou je lyžovanie.

Představujeme

Foto: T. Kuběš

Dokonalost mostů
spočívá v detailech

Jiří Machálek, stavbyvedoucí a odborník na mosty, dojíždí do práce přes půl republiky – ze Vsetína, kde žije, na sever Čech, kde dokončuje stavbu dálnice D8. Jak říká, bez podpory rodiny a bez pevného zázemí by tuhle profesi dělat nemohl. Ani jedno mu určitě nechybí, když u mostařiny vydržel déle než čtvrt století. Za tu dobu za sebou zanechal trvalou stopu v podobě řady mostů.

Kdy jste se rozhodl, že budete stavět mosty?

Už na vysoké škole. V závěru studia jsem se zaměřil na mosty také proto, že jsem věděl, kam půjdu pracovat. Dopravní stavby Olomouc měly dobré renomé a byla za nimi vidět pěkná díla. Navíc firma začínala stavět ve Vsetíně, kde jsem v tu dobu zakládal rodinu, a nemusel jsem tudíž nikam dojíždět. A navíc v roce 1978, když jsem ke společnosti nastoupil, se zaváděla nová technologie stavění městských estakád letmou montáží. Na tu dobu to byla zajímavá a pokroková technologie a to mě chytlo. Původně jsem si myslel, že poznám praxi a pak se budu věnovat projektování, ale zvykl jsem si a už jsem u mostařiny zůstal.

Mosty tedy stavíte již pěknou řádku let. Víte, kolik jste jich už postavil?

Přesně nevím, ale asi by se to dalo spočítat. Většinou jsem se podílel na stavbách velkých mostů, každý z nich představuje zhruba dva roky života. Ten úplně první byl na městské estakádě ve Vsetíně. Stavěli jsme mosty i ve Frýdku-Místku, Novém Jičíně, Valašském Meziříčí, Prostějově, ale i v hlavním městě Praze, mimo jiné i most přes Hloubětínské údolí. Nedokázal bych asi říci přesný počet v Německu, kde jsme postavili několik menších mostů při rekonstrukci dálnice A9 Norimberk–Berlín. Ale bylo by jich hodně – dohromady určitě ke dvěma desítkám.

Mosty jsou bezesporu díla, nad nimiž všichni žasneme. Existuje most, před kterým smekáte?

Je mnoho obdivuhodných mostů, které byly v době svého vzniku technicky dokonalé a originální a i dnes zasluhují označení „nej“. Asi nejvíce na mě zapůsobil 2,5 km dlouhý most u Millau v jižní Francii, který byl dokončen v roce 2004. Je to nejvyšší most na světě, který svými 270 metry překračuje výšku Eiffelovky. Obdivuji také 275 m dlouhý třípatrový římský akvadukt Pont du Gard ve francouzské Provence, který se dochoval do dnešní doby téměř neporušený a prakticky funkční.

Vždy mě zajímalo, jak se mosty stavějí, zejména ty, jež překlenují řeky, kanály nebo dokonce zářivky.

Obecně se dá výstavba mostu rozdělit do tří fází. Nejprve se staví takzvaná spodní stavba mostu – založení a výstavba pilířů, pak přichází na řadu nosná konstrukce – betonový nebo ocelobetonový nosník, takzvaná mostovka, a ve třetí etapě jsou to dokončovací práce – římsy, vozovka, zábradlí, svodidla a další vybavení mostu. U mostů přes vodu se obvykle používá větší rozpětí mostního pole. Je na projektantovi, jaký konstrukční systém a technologii zvolí. Tam, kde není možné pevné lešení, se musí stavět letmou montáží nebo betonáží zavěšením přes pylony (sloupy, na

nichž jsou zavěšena nosná lana). Když se stavěl například most přes řeku Radbuza v Plzni, z pontonů se zabíraly do vody piloty pro podpěry lešení. Využili jsme toho, že ve třech až čtyřech metrech pod dnem bylo únosné podloží. Spolupracovali jsme i s potápěči, protože ocelové piloty bylo nutné upravovat na místě – řezaly se přímo pod vodou.

Budují se dnes mosty i tak, že se začne ze dvou konců?

Záleží na typu nosné konstrukce. Stavět „ze dvou konců“ je běžné u mostů větších rozpětí, například právě přes řeky, kdy se mostovka staví z obou břehů.

To asi bývají chvíle plné napětí, aby se oba konce správně setkali, že?

Ať se staví z obou stran, nebo z jedné, neustále se provádí geometrické měření. Netvrdím, že stavíme s přesností na milimetry, ale do 2–3 centimetrů se vejde. I když se staví z jedné strany, musíme se „trefit“ na pilíře postavené předtím. U segmentových mostů se mostovka staví dokonce z každého pilíře na obě strany současně – vznikají jakási „těčka“, která se spojují uprostřed každého pole mostu. Most přes Rybný potok na „de osmičce“ se zase betonoval ve výrobě na jednom konci mostu a postupně se vysouval přes celé údolí. Má

Představujeme



Foto: T. Kubes

rozpětí cca 40 metrů a výška nad údolím dosahuje 45 metrů.

Která fáze výstavby mostu je nejobtížnější a která je klíčová?

Nejobtížnější a nejméně příjemná je z mého pohledu první fáze – zakládání opěr a pilířů, hlavně když probíhá ve složitých geologických podmínkách, s vysokou hladinou spodní vody nebo v záplavovém území. U všech mostů kolem řeky se musí počítat s velkou vodou. Klíčová je podle mě výstavba nosné konstrukce mostu dle zvolené technologie. Bezchybné zvládnutí této fáze má vliv na statiku a kvalitu mostu. Chcete-li dosáhnout perfektního výsledku, nesmíte opomenout ani sebemenší detail.

Není most příliš velké dílo na to, aby bylo potřeba brát ohledy na detaily?

Zkušenosti mě naučily, že právě naopak. A moji spolupracovníci vědí, jak jsem na zdánlivě maličkosti náročný. Zvláště ve fázi dokončování bývá tendence některé detaily podcenit, což se pak negativně projeví na kvalitě díla. Mostařská profese je specifická i v tom, že jednotlivec sám v ní mnoho nezmůže. Mám štěstí, že mám dobrý kolektiv, technici i ostatní pracovníci jsou většinou zkušení, absolvovali jsme spolu už řadu staveb a mohu se na ně spolehnout.

Mostařem asi nemůže být každý, když se většina prací provádí ve výškách. Podle mě může jít občas i o život...

To máte pravdu. Naši dělníci – mostaři pracují na speciálních plošinách, mají speciální vybavení a jistí se lany k pevnému bodu konstrukce, přesto riziko pádu nelze stoprocentně vyloučit. Tam, kde to jde, se používají záchranné sítě zavěšené pod konstrukcí. Jde skutečně o život, proto se snažíme bez ohledu na finance nebezpečí minimalizovat.

Jak vidíte budoucnost mostařiny? Je mezi mladými o tento obor zájem, nebo spíš ne?

Je to podobné jako ve všech stavebních profesích – mostařinu je třeba si vyzkoušet v praxi, ten, koho zaujme, u ní zůstane. Je to práce náročná na cestování – málokdy se staví most právě v místě vašeho bydliště, i to může řadu lidí odradit. Pro odborné profese je těžké získat hotové lidi, je třeba si je postupně vychovávat.

Tradí se, že při stavbě Karlova mostu se používala i vejce. Jaké materiály a postupy jsou v popředí dnes?

Vývoj materiálů hodně pokročil. Dnes je to beton, železobeton a předpjatý beton (snese větší zatížení v tahu), které se na stavbách mostů používají nejčastěji. Předpjatá ocelová lana, která se do betonu vkládají, umožňují štíhlejší konstrukce a méně hmoty. V tom je podle mě největší rozdíl oproti dobám, kdy jsem studoval. Tehdy byla u nás hlavním ukazatelem co nejvyšší výroba všeho, tedy i betonu, a náš pan profesor Klimeš s nadsázkou říkal, že nejlepší by z hlediska národního hospodářství bylo místo stavění mostu vylít údolí betonem a pak v něm vyvrtat díru.

Jak od té doby pokročily technologie?

Obávám se, že u nás se vývoj lehce podceňuje, nové technologie se většinou přejímají ze zahraničí. Zatím nejmodernější, co ve firmě máme, je technologie výsuvné skruže od norské firmy NRS.

Je to ocelová konstrukce, která je uložena na konzolách připnutých k pilířům. Na ní je zhotoveno bednění mostovky a po vybetonování 45 metrů dlouhého pole se pomocí výsuvného nosu přesune na pilíř dalšího pole. Takto dokážeme 45 metrů mostu zhotovit přibližně za 10 dnů.

Právě dokončujete tři velké mosty na pěti- lometrovém úseku dálnice D8 v Krušných ho- rách. Byla to náročná stavba?

Protože se jedná o velký objem prací v krátkém časovém období, stavíme jeden most ve spolupráci s Metrostavem a jeden se Stavbami mostů Praha. Stavba začala v závěru roku 2004 a měla být dokončena v červenci příštího roku. Jenže se zkrátil termín zprůjezdnění – z Ústí nad Labem na hranice bude dálnice průjezdná už letos v polovině prosince a současně by měla být zprůjezdněna i na německé straně od hranic do Drážďan. Takže to byl boj s časem, umocněný nepříznivými klimatickými podmínkami. Náš úsek leží v Krušných horách před státní hranicí v nadmořské výšce 650 metrů, ale protože je tam otevřená náhorní planina, povětrnostní podmínky se vyrovnají horským. Často fučel silný vítr – i 20 metrů za sekundu – a několikrát nás přinutil práce přerušit. Navíc je tam delší zima, což ještě víc zkrátilo už tak krátkou stavební sezónu.

Dálnice jsou velkým zásahem do krajiny. Daří se sladit výstavbu s požadavky na ochranu životního prostředí?

Na stavbě „dé osmičky“ platily zvlášť přísné ekologické předpisy, protože velká část našeho úseku stavby je v infiltračním pásmu vodní nádrže Gottleuba, která zásobuje pitnou vodou město Pirna. V praxi to znamenalo, že stavební stroje nesměly v této oblasti parkovat, tankovat ani se opravovat, veškeré povrchové vody se musely svádět do zachytých sedimentačních

jímek. Financovala to německá strana a každý týden probíhaly přísné kontroly. Museli jsme samozřejmě dostát i požadavkům českých ekologů. U jednoho mostu je hnízdiště tetřívka obecného, a tak jsme na jaře, v době jeho tokání, pracovali jen od 9 do 22 hodin, aby se nenarušilo hnízdění. Důsledně se také dbalo na staveništní zábor, protože v okolí rostou vzácné rostliny.

Co vás čeká poté, co opustíte dálnici D8?

V příštím roce bychom měli zahájit stavbu obchvatu Prahy – úsek 513 Pražského okruhu. Jeho součástí je přemostění Vltavy u Zbraslavi. Žertem říkám, že se pomalu „vracím domů“ – po čtyřech letech strávených v Německu jsem byl v Rozvadově, pak v Plzni, teď severní Čechy a napřesrok Praha – odtud jsem doma ve Vsetíně autem za tři a půl hodiny.

Máte dvě děti, půjde některé z nich v otcových šlápějích?

Dcera vystudovala mezinárodní vztahy na Karlově univerzitě a teď se chystá s manželem na čtyři roky pracovně do Kanady. Syn studuje stavební fakultu ČVUT. Býval se mnou ale občas na stavbách a ví, že moje práce není žádný med, předpokládám, že se bude věnovat spíš projektční činnosti.

Říkáte, že stavět mosty není žádný med, přesto jste téhle profesi věrný celý život. Proč?

Líbí se mi, že ta práce není jednotvárná – každá stavba se dělá v jiném prostředí, vždy je to něco nového. I když se staví podobnou technologií, každý most je jedinečný. Mosty jsou navíc dominantní inženýrské stavby, to, co je při budování silnic a dálnic nejméně vidět. A dobrý je i pocit, který se dostaví po dokončení stavby – že za sebou člověk zanechal nějakou trvalou stopu, něco, co slouží lidem.



Foto: T. Kubeš

Ing. Jiří Machálek

Narodil se v roce 1952 ve Zlíně. Vystudoval Stavební fakultu Vysokého učení technického (ČVUT), obor konstrukce a dopravní stavby. Po studiích nastoupil do Dopravních staveb Olomouc, závod Mosty (později IPS a nyní Skanska). Jiří Machálek je ženatý, má dvě dospělé děti a žije ve Vsetíně. Mezi jeho koníčky patří práce na zahradě, cyklistika – zejména na horském kole, lyžování a cestování.

Živé stavby

Nová kanalizace pro Beroun a okolí



Obyvatelé Berouna se nyní ke svým domovům díky rozkopaným chodníkům a vozovkám dostávají oklikami a objíždkami. Příčinou je výstavba nové kanalizační sítě, kterou tu od léta provádí společnost Skanska. Odměnou za dočasnou nepohodu bude nová moderní městská kanalizace s vyšší kapacitou, kterou ocení zejména obyvatelé v kopcovitých lokalitách Berouna. Projekt Stoka F se dotýká asi třiceti procent území Berouna, především oblastí v okolí páteřního řádu mezi Berounkou a Královým Dvorem, a znamená vybudování 14 kilometrů kanalizačního potrubí o vnitřní světlosti DN 300 až DN 1400 mm. „Asi 400 metrů úseku povedeme štolou, na zbytek použijeme standardní technologii paženého výkopu,“ uvedl Martin Vlk, který má stavbu na starosti. Stavba dvakrát křížuje přítok Berounky, říčku Litavku, a podchází i pod Berounkou – pod jejím dnem povedou ocelová potrubí o průměru jeden a 0,7 metru. Kanalizace povede již zmíněným tunelem i pod dálnicí D5 Praha–Plzeň.

Základní údaje o stavbě

Název stavby	Stoka F
Lokalita	Beroun
Investor	Město Beroun, fondy EU
Zhotovitel	Sdružení Energie – stavební a láňská a.s. a Skanska CZ a.s.
Projektant	Projekt IV, Praha 3-Žižkov
Projektový tým (manažer)	Divize Pozemní stavitelství, Specializované středisko inženýrských sítí a souvisejících komunikací – HSV 08, Martin Vlk – vedoucí střediska
Doba realizace	květen 2006–červen 2007

Místo torza bude ve Frýdku-Místku Tesco



Letos v srpnu zahájila Skanska ve Frýdku-Místku výstavbu nové prodejny potravin společnosti Tesco Stores ČR, která vzniká na místě původního nedostavěného objektu. V průběhu prázdnin bylo toto torzo odstraněno a nyní je stavba před dokončením.

Prodejna bude jednopodlažní s plochou střechou. Průčelí se zastřešeným vstupem do prodejny bude situováno směrem k parkovišti o kapacitě 51 míst. Vedle rozsáhlé prodejní plochy o rozloze 995 m² zde vznikne také pekárna, sklad potravinářského a nepotravinářského zboží, chladárna a mrazárna, umývárny, šatny včetně sociálního zařízení a kanceláře. Součástí stavebních prací je rovněž vybudování veškerých přípojek inženýrských sítí. V průběhu stavby budou upraveny také okolní komunikace. Vznikne nový pruh pro levé odbočení k prodejně, zvýšený dělicí ostrůvek ve Slezské ulici a nový přechod pro chodce. Na závěr stavby bude v okolí objektu vysazena zeleň. První zákazníci prodejna přivítá už v prosinci letošního roku.

Základní údaje o stavbě

Název stavby	Prodejna potravin Frýdek-Místek
Lokalita	Moravskoslezský kraj
Investor	Tesco Stores ČR a.s.
Zhotovitel	Skanska CZ a.s., divize Technologie
Projektant	S Projekt plus a.s., Zlín
Projektový tým (manažer)	PT 0201, Ing. Radovan Kvapil – projektový manažer
Doba realizace	srpen 2006–listopad/prosinec 2006

Zatlanka Hill ozdobí pražský Smíchov



Rezidenční bytový dům Zatlanka Hill, který společnost Skanska dokončuje v Praze na Smíchově, se navzdory blízkosti obchodních center nachází v klidné zóně. Bude stát na proluce po demolici starých technických objektů. V moderní novostavbě, vyprojektované českými a španělskými architekty, vznikne 60 luxusních bytů, k nimž budou náležet i podzemní garáže koncipované v kombinaci s automobilovými zakladači. V prvním patře vzniknou obchodní prostory a fitness centrum. Nosnou konstrukcí domu je sedmipodlažní monolitický skelet, založený na pilotách. Původní stavební jáma hloubky asi 6 m byla zajištěna kotvenými záporovými stěnami, založení sousedních budov bylo zpevněno tryskovou injektáží i ručním postupným podezděním. Vybavení domu i jeho okolí byla věnována velká péče – zelené střechy mají parkovou úpravu, vnější obklady jsou z hořického pískovce, interiéry zase ve španělském stylu. Domovní technika je též na výši – každý byt má samostatnou regulaci topení, v garážích je účinná vzduchotechnika včetně měření koncentrace CO₂.

Základní údaje o stavbě

Název stavby	Obytný dům Mozart – „Zatlanka Hill“
Lokalita	Praha 5-Smíchov
Investor	Business International Activities, s.r.o.
Zhotovitel	Skanska CZ a.s., divize Technologie, Sekce 02
Projektant	Atelier Kappa – Ing. arch. Alexander Gjurič, Ing. arch. Karel Šoun
Projektový tým	PT 0240, Ing. Miloš Dubský – projektový manažer, Ing. Jaroslav Čech – stavbyvedoucí
Doba realizace	říjen 2005–prosinec 2006

Modernizácia železničnej trate Trnava – Nové Mesto nad Váhom



Modernizácia železníc je hitom posledných rokov. Odborníci zo Skanska BS sa podieľajú na modernizácii železničného úseku Piešťany–Nové Mesto n. Váhom, ktorý je súčasťou eurokoridoru Bratislava–Žilina–Čierna nad Tisou. Na traťovom úseku medzi železničnými stanicami Skanska staví železničný most cez vodný tok Dubová a dve mimoúrovňové kríženia s pozemnými komunikáciami. V auguste začala modernizácia koľajiska stanice Piešťany, ukončenie ktorej je plánované na 7. 12. 2006. Počas tohto krátkeho obdobia je potrebné vybudovať odvodnenie stanice a zmodernizovať koľaje párnej skupiny v rozsahu železničného spodku a zvršku, zriadiť ostrovné nástupište so zastrešením a upraviť časti podchodu pre cestujúcich a batožinový tunel. Súbežne s týmito prácami sa upravujú jestvujúce budovy, buduje sa kanalizácia s odlučovačom ropných látok a káblovod pre rozvody zabezpečovacieho a oznamovacieho zariadenia. Práce na objektoch stavieb sú realizované v mimoriadne sťažených podmienkach, za neprerušenej prevádzky trate, a problém spôsobuje taktiež vysoká hladina spodnej vody.

Základné údaje o stavbe

Názov stavby	Modernizácia železničnej trate Trnava–Nové Mesto n./V., žkm 47,550–100,550, II. etapa
Lokalita	Piešťany – Nové Mesto nad Váhom
Investor	Železnice Slovenskej republiky, Bratislava
Zhotoviteľ	Skanska BS a.s.
Projektant	REMI CONSULT a.s., Bratislava
Projektový manažér	Ing. Milan Martinka
Doba realizácie	august 2006–február 2008

Živé stavby

V bratislavskom Novom Meste bude nový vodovod a kanalizácia



V bratislavskom Novom Meste sa v lokalite Briežky začalo s budovaním novej splaškovovej kanalizácie a vodovodu na uliciach Sliačska, Lopenícka a Krahulčia. Výstavba vodovodu a kanalizácie sa v tejto lokalite realizuje na základe petície obyvateľov a na podnet správcu MČ Nové Mesto. Počas stavby sa musí zachovať trasa MHD, rovnako ako musí byť zabezpečená dodávka vody pre tlakové a dezinfekčné skúšky na vodovodoch. Nové potrubia sú vedené v zastavanej časti mesta, v otvorených výkopoch na jednotlivých uliciach. Preto sú práce na stavbe rozdelené do niekoľkých etáp - práce na Sliačskej ulici sa budú robiť bez prerušenia dopravy s príslušným dopravným značením. Krahulčia ulica bude uzatvorená celá, na Lopenickej ulici sa bude pracovať iba na vymedzenom úseku.

Kanalizačná stoka bude spolu s 34 prípojkami merať 481 m. Nový vodovod s dĺžkou takmer 1 285 m bude mať 61 domových vodovodných prípojk. Súčasťou stavby je aj zriadenie automatickej tlakovej čerpacej stanice vo vodojeme Vtáčnik, ktorá bude zabezpečovať tlakové pomery v novom vodovode.

Základné údaje o stavbe

Názov stavby	Bratislava, Sliačska – Lopenícka – Krahulčia ul., zásobovanie pitnou vodou a odkanalizovanie
Lokalita	Bratislava III – Nové Mesto
Investor	Bratislavská vodárenská spoločnosť a.s., Bratislava
Zhotoviteľ	Skanska BS a.s., Prievidza
Projektant	HYDROCOOP, spol. s r. o., Bratislava
Projektový manažér	Ing. Ladislav Jankeje
Čas realizácie	august 2006 – máj 2007

Další továrna v Ostravě-Hrabové bude dokončena na jaře



V průmyslové zóně Ostrava-Hrabová staví Skanska další výrobní halu na „zelené louce“, a to strojírenský závod pro americkou firmu Briggs & Stratton. Architektonický výraz a linie továrny, v níž se budou vyrábět a montovat travní sekačky a motory pro zahradní techniku, budou typické pro průmyslovou stavbu. Hala je založena na vrtaných pilotách, má železobetonový montovaný skelet, ocelovou konstrukci střechy a lehké kovoplastické opláštění, které je kombinováno se zasklenými plochami a pásy oken. Obvodový plášť je řešen podle přání zákazníka v kombinaci tří hlavních barev (šedobílá, šedá a tmavě červená). V západní části areálu montážního závodu bude parkoviště pro osobní auta, součástí komplexu budou i zpevněné parkovací a manipulační plochy pro nákladní automobily a vnitropodnikové komunikace. Závod zaměstná zhruba 200 lidí, celý areál na ploše 21 000 m² bude zatravněn a osázen 21 stromy a 580 keři.

Základní údaje o stavbě

Název stavby	Briggs & Stratton, závod na montáž motorů pro zahradní techniku
Lokalita	Ostrava-Hrabová
Investor	Briggs & Stratton (Czech) Power Products, s.r.o.
Zhotovitel	Skanska CZ a.s., divize Pozemní stavitelství, Direkce Morava
Projektant	Arpik Ostrava s.r.o.
Projektový tým	Milan Vokoun – projektový manažer, Ing. Martin Rohowský – hl. stavbyvedoucí, Ing. Michal Podešva a Ing. Henryk Mandrysz – stavbyvedoucí
Doba realizace	červenec 2006 – březen 2007

Estakáda Sluncová se opírá o poctivé základy



Velkolepý projekt Nové spojení, který zahrnuje celkovou modernizaci pěti pražských nádraží, jejich vzájemné propojení a napojení na hlavní železniční tepny, probíhá v Praze od konce roku 2004. Mezi jeho významné části patří dvojkolejná železniční estakáda Sluncová na trati Praha, Libeň – Praha, hl. nádraží. „Na estakádě jsme vrtali 168 pilot profilu 1 200 mm dlouhých 12 až 16 m. Armokoše do některých pilot vážily až neuvěřitelné 2 tuny! Pro založení opěrné zdi se vrtalo 90 pilot profilu 1 200 mm dlouhých asi 10 metrů. Na stavbě zdi je použito také 24 šestipramencových trvalých kotev 19 metrů dlouhých. I když šlo o náročnou práci, vše proběhlo bez problémů a v termínech požadovaných investorem. Nasadili jsme zde novou vrtnou soupravu BAUER BG 28 H, u nás nejmodernější a nejvýkonnější typ,“ uvedl stavbyvedoucí Vladislav Pinkas. Včasné dokončení bylo podmínkou pro vybudování opěry a pilířů mostu tak, aby na konci listopadu bylo možno začít s přípravou nosné konstrukce mostu.

Základní údaje o stavbě

Název stavby	Nové spojení, část železniční estakáda Sluncová – opěrná zeď, založení mostu na pilotách
Lokalita	Praha 3
Investor	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	Sdružení Pražské spojení (Skanska DS a.s., SSŽ a.s., Metrostav a.s., Subterra a.s.)
Projektant	SUDOP Praha a.s., PONTEX s.r.o. (projektant mostů)
Projektový tým	Ing. J. Hodan – stavbyvedoucí (závod 77 – Mosty), V. Pinkas – stavbyvedoucí (závod Speciální zakládání)
Doba realizace	2004–2010 (estakáda 2005–2008)

Moderné centrum športu a oddychu sa stavia v Terchovej



Vizualizace

V Jánošíkovom kraji v rázovitej stredoslovenskej obci Terchová vyrastie moderné centrum športu a relaxu. Polyfunkčný objekt – relaxačno-informačné centrum – vyrastie v centre obce na ploche 2 649 m² a budú ho tvoriť dva základné celky; v prvom na prízemí bude viacúčelová tenisová hala, squash, bowling, takisto šatne a hygienické zariadenia, ďalej spoločenské priestory, kancelárie, obchod a služby. Na poschodí sa sústreďia zamestnanci a nebude chýbať ani internetový salónik. V druhom celku bude vodný svet spolu s fitness, aerobikom a saunami, na poschodí masér a priestory pre poseedenie návštevníkov. Bazénová technológia bude v suteréne. „Ide o murovanú stavbu s čiastočným podkroviom, ktorá zapadne do celkového koloritu obce. Terchová je atraktívna aj pre turistov, počas celej výstavby sa preto budeme snažiť čo najmenej zasahovať do chodu obce, života jej obyvateľov a samozrejme i komfortu návštevníkov tohto kraja,“ dodal projektový manažér Jozef Ďaďo zo spoločnosti Skanska, ktorá projekt uskutoční. Projekt je financovaný z 95 percent z prostriedkov štrukturálnych fondov Európskej únie a zvyšok zo zdrojov obce Terchová.

Základné údaje o stavbe

Názov stavby	Relaxačno-informačné centrum – Terchová
Lokalita	Terchová, okr. Žilina
Investor	Obec Terchová
Zhotoviteľ	Skanska CZ a.s., org. zložka Slovensko
Projektant	Ing. arch. Tibor Kočuta, Architektúra, projekcia s.r.o.
Projektový tím	Jozef Ďaďo – projektový manažér, Miroslav Garbiar – stavbyvedúci
Doba realizácie	október 2006–august 2008

A photograph of a red and white maintenance train, possibly a ČD 180 series, moving along railway tracks. The train is carrying a yellow crane on a flatbed. The background shows overhead power lines and a cloudy sky. The image has a motion blur effect, suggesting the train is moving quickly.

Významné projekty

Pred nami je
500 kilometrov roboty

Ked' budete o rok cestovať po železnici z Trnavy do Bratislavy, na časy, keď ste museli počítať s viac ako polhodinovým meškáním vlakov, budete iba spomínať. Tento úsek je totiž súčasťou V. železničného koridoru, ktorého modernizácia zvýši traťovú rýchlosť do 160 kilometrov za hodinu a zjednotí tak dopravný systém s pravidlami Európskej únie.

Slovenská vetva V. koridoru je dlhá 545 kilometrov a tvorí ju železničná trať z Bratislavy až po Čiernu nad Tisou. Modernizácia železničnej trate Šenkvice–Cífer a staníc Bratislava-Rača-Trnava je jedným z prvých „koridorových“ projektov Skanska na Slovensku.

Stavba na úseku dlhom 44,2 km medzi stanicami Bratislava-Rača a Trnava zahŕňa rekonštrukciu železničných staníc Bratislava-Rača, Sv. Jur, Pezinok, Šenkvice, Cífer, Trnava a traťového úseku Šenkvice – Cífer dlhého 9,8 km. Na projekte pracuje od júna 2004 konzorcium „Združenie Bratislava-Rača – Trnava“ vedené spoločnosťou Skanska, pričom ukončenie prác je plánované na december 2007. Náklady na stavbu predstavujú približne 6 mld. korún, z toho 38 % sa čerpá z fondu ISPA a zvyšok financuje štát.

V tomto roku si môže riaditeľ stavby Daniel Valla odškrtnúť „hotovo“ pri modernizácii železničnej stanice Trnava, Cífer, Pezinok a traťového úseku Šenkvice – Cífer. „Išlo predovšetkým o úpravu smerových pomerov trasy – čiže zväčšenie polomerov smerových oblúkov i za cenu prekládok dnešnej trate. Rovnako bolo potrebné upraviť železničný spodok a zvršok, zabezpečovacie a oznamovacie zariadenia, trakčné vedenia,“ vysvetľuje Valla. Nezabudlo sa ani na výstavbu umelých stavieb, na rieše-

nie problematiky nebezpečnosti existujúcich úrovňových prejazdov a z toho vyplývajúcej potreby budovania nových podjazdov, nadjazdov, podchodov pre chodcov a cyklistov v kombinácii s novými obchádzkovými trasami pre motorové vozidlá. Dokončená je i rekonštrukcia budovy železničnej stanice v Pezinku, ako aj celé koľajisko, vrátane nových nástupišť. V Báhani je vybudovaný nový podjazd v centre obce a zastávka. Do konca budúceho roka sa dokončia modernizácie koľajísk a zrekonštruujú sa budovy staníc v Rači, Šenkviaciach a Cíferi. „Pre dokončenie celého projektu podľa plánu je dôležité, aby nám boli povolené tie výluky, o ktoré sme požiadali a sú pre ďalšie postupy podľa harmonogramu nevyhnutné. Obrovský problém je zladiť výluky na ramene Bratislava–Nové Mesto, kde sa robia v súčasnosti tri samostatné stavby, a pritom čo najmenej obmedziť dopravu...,“ dodal Valla.

Firmy, ktoré sú členmi združenia, majú s koridorovými stavbami veľké skúsenosti z Česka. Na Slovensku sa snažia prezentovať už osvedčený systém riadenia takýchto projektov, nové technologické postupy, na stavbách využívajú „svoju“ špičkovú techniku. Organizácia prác, koordinácia dodávateľov, komunikácia s úradmi, zabezpečenie bezpečnosti cestujúcich – to všetko si vyžaduje veľkú skúsenosť riadiaceho tímu

stavby. K tomu prísne predpisy na železnici... Každé meškanie prác by znamenalo veľký problém a ohrozenie termínu dokončenia. V tíme vedenia stavby je 19 ľudí. Tí riadia a koordinujú práce a okrem tohto projektu ISPA sa podieľajú i na realizácii tzv. Domáceho tendra, čo sú objekty v objeme približne 340 mil. korún, ktoré sa nedostali do spolufinancovania z fondov, ale sú potrebné pre dokončenie modernizácie. Dodávateľov je takmer 70. „Boli by sme radi, aby si Skanska na Slovensku urobila dobré meno aj na železnici, na ktorej je ešte obrovský kus roboty. Samozrejme, že po skončení tohto projektu sa budeme snažiť získať robotu aj na ďalších kilometroch koridoru,“ pripustil šéf stavby.

Na nadväzujúcom úseku Trnava–Nové Mesto nad Váhom sa modernizačné práce majú dokončiť do roku 2008. V súčasnosti má Slovensko na V. koridore zmodernizovaných zhruba 55 kilometrov. Železnice plánujú s modernizáciou trať na V. koridore pokračovať aj po roku 2008; v pláne je zmodernizovať tri úseky v celkovej dĺžke okolo 120 kilometrov. Konkrétne úsek Nové Mesto nad Váhom–Púchov by sa mal modernizovať v rokoch 2008 až 2012, v rovnakom období majú železnice naplánovanú aj modernizáciu nadväzujúceho úseku Púchov–Žilina. Úsek Žilina–Krásno nad Kysucou by mal byť modernizovaný v rokoch 2007 až 2009.

Rozhovor

Foto: T. Kubeš

Dan Bárta: Muzika je řád

Anketa Strom roku tradičně končí Koncertem pro stromy. Ten letos proběhl v bývalé brněnské továrně, dnes architektonicky zajímavé Wannieck Gallery, kterou Skanska nedávno zrekonstruovala. Hvězdou večera byl jeden z našich nejlepších hudebníků, charismatický Dan Bárta.

Jak se vám hrálo ve Wannieck Gallery?

Dobře. Wannieck Gallery je zajímavý, na hraní těžký prostor; v němž hrát s bicími by bylo hodně riskantní. Mám rád, když hraje malá parta, jakou jsme byli s Filipem Jelínkem a Jaroslavem Friedlem – jen kytara, klávesy, perkuse a zpěv. Je to takový napínavý, jen tak to visí.

Když zpíváte, působí to, jako byste tu skladbu ani neměl předem připravenou, jako by vycházela přímo z vás...

Připravuje se kostra, určí se stavba – odklepe se tempo a hráči vědí, kdy se sejdou – na konci. Je to taková „bojovka“, něco jako překážková dráha, která má jasný start a cíl, ale co je mezi překážkami, není úplně jisté. To, že složíme dobrou písničku, je hezké, ale těžiště naší práce je v živém vystoupení, které je pokaždé trochu jiné. Muzika je muzikou, když se skutečně tvoří a je možné ji živě hrát.

Znamená to, že improvizujete nebo zpíváte podle momentální nálady?

Do určité míry ano. Hudba se odehrává. V plném významu toho slova. Písnička už tu je a my tím, jak hrajeme, ji jakoby odkrýváme a ona se z druhého konce zase propadá do toho neviditelného stavu. Jako život nebo vesmír. Myslím na to, co bylo, co bude, co je, když zpívám, a představuji si ten pohyb, tu dráhu, po které půjdu dál.

Jako když přeskakujete kamenitý potok. Znáte vzdálenost břehů, ale kameny, po nichž přejdete, si vybíráte, reagujete. Neznamená to ale, že si při zpěvu můžu dělat, co chci – muzika je řád v tom smyslu, že všichni, kteří zrovna hrajeme, tvoříme tutéž strukturu a respektujeme stejná pravidla, která jsou dána, leč námi nevytvořena, což znamená, že kdokoliv znalý těchto pravidel se může víceméně kdykoliv připojit, případně odpojit.

Při zpívání máte charakteristická gesta. Je to zvyk, pomůcka nebo cílený projev, jak zaujmout?

Je to zlozvyk. Děláná ta gesta podvědomě, pomáhají mi. Víte, že ani nevím, kdy jsem s nimi začal? Kluci mi říkali, že to nevypadá dobře, že bych se na ta gesta měl vykašlat. Já se tím ale fakt nehodlám zabývat...

Kolik hudebních nástrojů ovládáte?

Žádný, jenom hlas se snažím ovládat.

Prý neumíte noty. Jak tedy skládáte a tvoříte?

No, hledám to tak dlouho, až to najdu, a pak se to prostě všechno naučím nazpaměť. Poprosím hochy, jestli by tu moji myšlenku přepsali do hudebního jazyka, případně zkultivovali nebo dotvořili. Nebo se naučím tu jejich. Bohužel vlastně musím všechno nejdříve slyšet. Pro tvorbu v sobě, což je tak jako tak nutné i pro interpretaci, a pro učení od

někoho. Hm, jsem prostě v hudbě z definice negramotný. Nicméně nejdřív byla hudba, pak teprve notový zápis, takže si s tím hlavu tolik nelámu...

Dočetla jsem se, že zpívat jste uměl už v pěti letech. Jak jste to v tom věku poznal?

Začal jsem zpívat a zjistil jsem, že rozeznám svou chybu. Rozeznám ji do té míry, že vím, v čem spočívá. Podle mě to je klíč ke zlatému dnu každého řemesla – když poznáte, v čem chyba spočívá. Když to nepoznáte, můžete činnost dělat pořád dokola a nikdy v ní nebudete výborní.

A chodil jste jako malý někam zpívat – do sboru nebo do lidové školy umění?

Nechodil jsem ani do lidušky, ani do žádného pěveckého kroužku. Ve školce a ve škole jsem zpíval ve sboru. Táta chtěl, abych chodil do lidové školy umění, ale já jsem raději honil mičudu. Po čtvrté třídě jsem lidušku s díky odmítl a šel na sportovní základku.

Máte malou dceru. Zpíváte jí?

Ano, ale ne nějak vážně, cíleně, i když se teda snažím ladit, abych ji, chudinku, nezkažil... Děti mají přirozenou přichylnost k rytmičkému harmonickému zvuku, ke zpěvu. V tom se hudba ukazuje jako bytostně lidská, prastará. Když malé brnkám na kytaru, líbí se jí to, kinklá sebou, občas brouká, ale to ještě nic neznamená.

Rozhovor



Foto: T. Kubeš

Myslíte, že po vás zdělila hudební nadání?

Nevím. Zatím je ještě malá, je jí teprve rok. Může mít hudební sluch a smysl pro rytmus, ale nemusí. Navíc se neumí ještě ani vyjádřit.

Má se za to, že muzikanti se mají báječně, nemusejí denně do práce, mohou si dělat, co se jim zachce, a ještě jsou slavní. Jak vlastně vypadá váš běžný pracovní den?

Normálně – vstanu, udělám si čaj, a pak je večer a jdu spát... (smích) Já v tom nemám žádný systém, pokud není nějaká práce, zkouška či koncert, dělám, co mě napadne. Mám ale i dny, kdy tékám od jedné věci ke druhé, neudělám nic, milion věcí začnu, zapomenu jednu pro druhou. To obvykle, mám-li volno. Proto je lepší, když jsem zapřažený – nemám pak čas zabývat se tolik sám sebou

a nemám čas vymýšlet hlouposti. Nevadí mi ani stres, ba naopak, práce pod stresem mně vlastně vyhovuje.

Jak do tohoto života zapadá vaše otcovství? Změnilo vás?

Určitě. Moje otcovské pocity se ale hodně mění. Někdy jsou příjemné, někdy, když malá prokřičí noc, je to pěkný „voprůz“. Každopádně je to zásah do soukromí, do citového života, do hodnotového žebříčku.

Ne každý umělec ale může být úspěšný. Proč je podle vás teď u nás tolik nových hudebníků a kapel?

Muzika je momentálně spojena se slávou – s penězi, společenským úspěchem, společenským postavením, s výhodami. O zpívání se

dnes pokouší snad nejvíce lidí v historii planety, ale většina z nich je vedle. Jenže oni to nevědí, protože nemají žádnou zpětnou vazbu, nemají na to „aparát“. Když jsem byl malý, platilo „vystuduj vysokou školu a budeš mít postavení a peníze“ a všichni rodiče chtěli, aby jejich děti byly inženýry a doktory. Dnes se všichni cpou do šoubyznysu!

V muzikálu Jesus Christ Superstar zpíváte v Jidášově písni: „Bez rádia, bez novin a televize dá se lidem těžko prodat sebelepší vize.“ Jak udržujete rovnováhu mezi zájmy médií a zájmy svými?

Snažím se dávat si pozor a nepřehnat to. Jsou média, která kšeftují jakoby s drby a špehováním lidí v soukromí, ale většina lidí, která se v nich objevuje, s těmi médii spolupracuje. To není nic proti ničemu – oni vědí, co dělají a proč to dělají. Mají dojem, že být viděn znamená být slavný, a nemýlí se. Proto o sobě dávají vědět. Jim to stačí, jim nejde o to něco umět. Je to naprosto čisté a v pořádku. Já toto nesdílím, a navíc mám nebezpečnou povahu – jsem idealista a mám intelektuální záchvaty a ještě k tomu o sobě rád hovořím. Nerad přes média šířím názory na něco, čemu nerozumím. Pro mě mají média smysl například ten, že se dá jejich prostřednictvím prodat a sdílet určitá věc – třeba nové CD.

A chystáte nějaké?

Ano, chceme ho s Illustratospherou v průběhu příštího roku napsat a natočit. Jsou to už tři roky, co jsme vydali Entropicture, a nyní začínáme mít zase chuť, začínají se nám hromadit nápady, začínáme vnímat určitý posun v tvorbě. Už je na čase něco říci.

Co vás inspiruje?

Rád cestuji, rád sám. Jsem-li sám v neznámém prostředí, musím se hodně soustředit, a tím pádem zbystřím, jsem rozvířený. To mám rád. Ne přímo, že by to ve mně hned vyvolávalo chuť zpívat. Spíš jsem rád, že vidím něco pěkného, některé obrazy ve mně zůstávají jako obraz napořád.

Stále ještě vás baví fotit vážky?

Ano. Kromě Antarktidy, Arktidy a Sahary jsou prakticky všude, těžko se jim vyhnout. Fotil jsem je i v Mosambiku, Maroku, ve Svazijsku a JAR...

Asi musíte často do bažin, že? Vážky přece žijí v mokru...

No, to musím. Ale je to docela prima. Fakt mě to baví. Svou první vážku jsem vyfotil v roce 1996, kdy jsem byl poprvé venku, a v roce 1998 jsem měl poprvé pocit, že dobře.

Zkoušel jste někdy fotit stromy?

Nezkoušel. Nebo vlastně ano, ale pouze v rámci krajiny. Ke stromům mám však kladný vztah, víceméně se dá říct, že je obdivuju.

Jiná forma obdivu k okolí je malování. Neláká vás to?

Ano, přemýšlím o tom obden. Spíš si představuju nějaký grafický tvar, hm, jako že to vidím před sebou, ale na nějaké ztvárnění nemám ani čas, ani odvahu, zatím zůstávám u snění. Ale až mě to chytne a nebudu to moci vydržet, tak nevyučuji nic.

Řekněme, že by přišla zlatá rybka. Co byste si přál?

To je velmi obtížná hádanka, skoro neřešitelná. Ideální stav mysli by pravděpodobně přinutil

postiženého rybu pustit a poprosit, aby se už neukazovala, bojovník by ji možná rituálně snědl za syrova, čímž by si zasloužil sochu a podstavec s malým koněm a zlaté brnění v podobě šupinové košile někde v nějakém parku. Mne by možná napadla nějaká soukromá přáníčka, trochu peněz, ne, raději hodně. Možná bych se odvážal požádat o možnost být na chvíli – třeba na den ročně – neviditelný. Šel bych někam do národního parku a pozoroval hodně zblízka zvířata.

A proč zrovna toto? Čím vás zvířata fascinují?

Vidět přirozeně se chovající zvíře v jeho prostředí je vždy zážitek, a velmi silný. Je to prostě fajn, příjemné a očistné, a taky čistě estetické. Příroda je nejčistší v tom svém projevu – že vlastně nevznikla za žádným účelem. To je takový dar, že člověk jí nemůže dávat žádné přívlastky. Jsem rád, když u toho můžu být.

Jako dítě jste chodil do sportovní školy. Sportujete ještě?

Ano – hraju rekreačně badminton, skoro každé pondělí dvě hodiny. Ale hraji naplno, skoro bych řekl agresivně, a smečuji, kdykoliv to jde.

Zpíval jste na koncertě pro stromy. Máte svůj oblíbený strom?

Mám rád jeřáb, habr, břízy... Takový modřín je krásný strom, zejména na jaře. Na jednom náměstí ve Villahermose je pěkný starý fíkus. Prožil jsem určitě nějaký vztah k nějakému stromu někde přítomně, to jistě, ale pustil jsem to už z hlavy, bylo to důležité v tu chvíli. Že by mě vyložene dostal nějaký strom jako bytost navždy, to se mi ještě nestalo.



Foto: T. Kubeš

Datum narození: 14. 12. 1969

Místo narození: Karlovy Vary, Česká republika
Dan Bárta, původní profesí RTG laborant, se v devadesátých letech se vynořil jako osobnost. S jeho jménem jsou spojeny skupiny Alice, Die El. Elefant, Sexy Dancers, J. A. R. Byl Jidášem v muzikálu Jesus Christ Superstar a Che Guevarou v Evitě. Mohli jste ho vidět v roli vodníka ve filmovém zpracování Kytice, objevil se i ve filmu Výlet. V současné době vystupuje s kapelou Illustratosphere, s J. A. R. a triem Roberta Balzara.

Je držitelem sedmi Zlatých andělů – cen Akademie populární hudby. Česká populární hudba v něm našla přirozený idol, respektovaný kritikou a uznávaný posluchači.

Ekologie

Stromy soutěží

Již několik let mohou lidé v České republice vybírat nejsympatičtější strom. Letošní ročník ankety Strom roku 2006 byl však výjimečný. Provázely jej chvíle napětí, kdy do poslední chvíle nebyl vítěz zcela jasný. Nakonec zvítězila o pouhých padesát hlasů lípa na hradu Sádek u Třebíče. Hlasovalo pro ni 11 785 lidí. Anketu Strom roku České republiky tradičně pořádá program Strom života Nadace Partnerství ve spolupráci s Ministerstvem životního prostředí ČR a společností Skanska.

„Kromě titulu Strom roku 2006 a ceny získala sádecká lípa i poukaz na odborné dendrologické ošetření. Vybrat si je ale bude moci až na jaře, kdy končí období vegetačního klidu, v současné době je již na ošetření pozdě,“ vysvětluje Klára Slámová z Nadace Partnerství.

Vítězskou asi 250 let starou lípu na hradě Sádek u Třebíče nominovali do ankety Strom roku místní vinaři a děti ze základní školy, která na hradě sídlí. Snad žádná škola nesídlí na tak tajemném místě. Hrad je totiž opfeden několika pověstmi a skutečnými příběhy, ve kterých velkou roli hrají právě stromy.

Na druhém místě skončila lípa na platořské návsi, která měla jen o pouhých padesát hlasů méně než vítězný strom. Hlasovalo pro ni 11 738 lidí. Lípa se nachází na malém, v lesích schovaném a zapomenutém místě, na Platoři, která původně patřila k Dlouhé Vsi, jež se po Mnichovu a záboru československého pohraničí stala součástí Německa. Jako třetí se umístil Vojtěchův dub, který získal 7 907 hlasů.

Letošní ročník ankety Strom České republiky roku 2006 byl zahájen první jarní den, tedy 21. března. Svůj oblíbený strom do ankety přihlašovali jednotlivci, rodiny, obce, sdružení, školy, ale i firmy do konce května 2006. Odborná porota poté vybrala z 91 návrhů dvanáct fina-



listů, kteří se utkali v závěrečném boji. Svého oblíbence mohli všichni příznivci stromů podpořit prostřednictvím hlasovacích archů a dárcovských DMS. Slavnostní vyhlášení proběhlo v podvečer Dne stromů, 19. října, v brněnské Wannieck Gallery při příležitosti Koncertu pro stromy. Hlavní cenu vítězi předal ředitel společnosti Skanska DS Josef Hájek.

Zájem o anketu Strom roku neustále roste. Letos se do hlasování zapojilo přes 50 tisíc lidí, což je zhruba o 15 tisíc více než loni. Do sbírky Strom života se tak díky zájmu hlasujících podařilo nashromáždit více než 200 tisíc korun,

kteří budou využity na výsadbu nových stromů. Například v loňském roce byly z výtěžku ankety vysázeny stromy v Brně, Valticích a Jeseníku nad Odrou.

Společnost Skanska je generálním partnerem programu Strom života Nadace Partnerství již druhým rokem. V letošním roce na něj věnovala prostředky ve výši 6,1 milionu korun. Mimo to Skanska s Nadací Partnerství úzce spolupracuje také v dalších oblastech. Společně daly vzniknout například speciálnímu, „ekologicky zaměřenému“ školení pro všechny zaměstnance společnosti Skanska.

Po stopách architektury

Foto: T. Kubes

Silnice do daleka

Motoristé uhánějící po dálnicích pokládají jejich existenci za něco samozřejmého. Ta nejstarší, brněnská, sice bývá často pro zlost, nicméně pravdou je, že dálnice usnadňují přesuny lidí i nákladní dopravu, šetří čas a hlavně zkracují vzdálenosti.

Výstavbu dálnic u nás si většina z nás spojuje s obdobím konce šedesátých let minulého století. Ve skutečnosti se na našem území začalo se stavbou dálnic už před druhou světovou válkou, a to jako v jednom z prvních států na světě vůbec (ČSR byla druhá hned po Německu). První konkrétní myšlenky postavit silnici napříč republikou se objevily už v roce 1935. Šlo o projekt „Národní silnice Plzeň – Košice“, jejíž trasa kupodivu neprocházela velkými městy jako Praha, Brno či Plzeň. Druhý návrh, předložený brněnským regionem, byl projekt silniční magistrály „Cheb – Chrast“, složený v úseku Cheb – Košice ze severního a jižního tahu. Oba opět vedly mimo velké městské aglomerace. Z Košic pokračoval už jen jeden tah až do Chrastu na dnešní Zakarpatské Ukrajině. Ani jeden z návrhů však nezískal přízeň úřadů a nedočkal se tak ani realizace.

Začátky skutečných dálnic

První silnice určená výhradně pro motorová vozidla, tzv. Parkway v délce 64 kilometrů byla zprovozněna v prvním desetiletí minulého století v USA na Long Islandu v New Yorku. Obdobnou stavbou, vybudovanou v letech 1913–1921 v Německu, byl dodnes známý desetikilometrový závodní okruh AVUS v Berlíně.

Za první moderní předchůdkyni dálnic nejen v Evropě se ale pokládá 50 kilometrů dlouhá autostráda postavená v roce 1924 v Itálii, která vedla z Milána do Varese k alpským jezerům. Krátkou komunikaci určenou jen pro motorová vozidla postavilo v r. 1929–1932 také Německo, a to mezi Bonnem a Kolínem nad Rýnem. I tato rychlostní silnice však byla pouze dvouproudová,

tedy obousměrná, i když křižovatky na ní byly už mimoúrovňové a také ostatní vybavení téměř odpovídalo dnešním dálnicím.

Ve třicátých letech 20. století je u obce Unter Haching slavnostně zahájena stavba první dálnice na světě – tedy čtyřproudové rychlostní komunikace s oddělenými směry. To byl počátek výstavby dálniční sítě na území Německa, která pak pokračovala nevídaným tempem. Zatímco v roce 1935 je v provozu „pouhých“ 119 km německých dálnic, v roce 1938 je to už přes tři tisíce kilometrů.

V polovině třicátých let 20. století nechal zlínský průmyslník J. A. Baťa vypracovat zajímavý návrh na páteřní komunikaci vedoucí napříč Československem v trase Cheb – Velký Bočkov (dnes obec na ukrajinsko-rumunských hranicích). I tato dálnková silnice se překvapivě vyhýbala důležitým městským a průmyslovým centrům. Její projekt ale příslušné úřady schválily.

Za dramatických okolností

Po mnichovské dohodě 30. září 1938 přišlo Československo o značnou část svého území. Narychlo se proto musely změnit plány na výstavbu silniční sítě. V listopadu 1938 se zřizuje Velitelství stavby dálkových silnic (VSDS) a také je rozhodnuto o vypracování generálního i detailních projektů magistrály ve trase Praha – Jihlava – Brno – Zlín – slovenská hranice. Zemský úřad v Praze vypracoval její zcela nové vedení a už 19. listopadu 1938 podepisují zástupci vlád Německa a Československa dohodu o stavbě „německé“ autostrády z Breslau (dnes Wrocław) přes naše území do Vídně. S naší magis-

trálou se má křížit u Brna (stavba je zahájena v dubnu 1939 v délce 83,5 km, z toho asi 76 km na území protektorátu). V prosinci 1938 zahajují Němci první práce na stavbě tzv. sudetské autostrády na svém území v trase Streitau (Bavorsko) – Cheb – Karlovy Vary a Lovosice – Česká Lípa – Liberec – Görlitz (v Sasku). Dochází také k významné změně v silničním provozu – vláda schvaluje v listopadu 1938 návrh na zavedení jízdy vpravo s platností od 1. května 1939, ale k realizaci dojde už od 17. března 1939, tedy den po vzniku Protektorátu Čechy a Morava. Koncem roku 1938 je VSDS přejmenováno na Generální ředitelství stavby dálnic (GRSD) a úředně je zaveden název „dálnice“ (odvozený prý od základů slova železnice a silnice), zdůrazňující dálný, dálkový charakter dopravy. Autorem tohoto ryze českého slova je šlecht. Ing. Karel Chmel. Příprava dálnic v působnosti GRSD se definitivně omezuje na prostor tzv. historických zemí (země Česká a země Moravskoslezská). V úterý 2. května 1939 je na třetím kilometru budoucí trasy u Průhonice slavnostně zahájena stavba dálnice. Za čtvrt roku jsou stavební práce v plném proudu na sedmi stavebních dílech trasy, na konci roku 1940 se pak začíná pracovat už na jedenácti dílech a na třech úsecích. Plánováno je rozdělení dálnice na úseky údržby v délce nejvýše 60 km. Pro rychlé přivolání pomoci při nehodách a poruchách vozidel má sloužit hlášená služba na každých 10 až 15 kilometrech, počítá se i se stanicemi nouzového volání ve vzdálenostech 2–3 km, plánuje se také soustředění služeb tzv. zásobíště (z dnešního hlediska obdoba plně vybavených velkých odpočívadel).

Po stopách architektury

Promarněná příležitost

Na začátku roku 1940 se rozbíhá příprava dalších dálnic na trasách Praha – Lovosice a Praha – Plzeň, pro trasy Praha – Náchod a Praha – České Budějovice se zatím provádějí studie. Ale válečná doba stavbě nepřeje. Chybí materiál, stroje i pracovní síla. V srpnu 1940 je z obavy z nedostatku oceli pro kotvení spár a pro výztuž vozovek vydán zákaz zřizování betonových vozovek. Všeobecně očekávaný zákaz staveb přichází 1. srpna 1941 a 30. dubna 1942 se definitivně zastavují práce na všech rozpracovaných úsecích dálnice s výjimkou tří obloukových mostů přes údolí Šmejalky u Senohrab (největší ze všech plánovaných mostů na trase dálnice s rozpětím oblouku 120 m), Sedlického potoka a údolí Želivky. Podařilo se je totiž zařadit mezi stavby nejvyšší důležitosti. Zhruba čtyři kilometry za stavenišťem mostu přes Želivku končí, s výjimkou drobných prací u Humpolce, rozestavěný úsek v Čechách.

Po skončení války se na našem území nacházejí tři nedokončené dálnice. Kromě dálnice Praha – Brno – slovenská hranice s celkovou délkou rozestavěných úseků 77 km je to dálnice z bývalého německého města Breslau (polské Wrocław) do Vídně, souvisle rozestavěná na Moravě v délce 83 km, a také tzv. „sudetská dálnice“ s rozestavěnými úseky v okolí Chebu a Liberce v délce asi 28 kilometrů.

V říjnu 1945 je vydán dekret k dostavbě dálnice na trase Praha – Brno – slovenská hranice s parametry mírnějšími než těmi protektorátními z roku 1939. Převládá totiž názor, že motoristický rozmach třicátých let se již nebude opakovat. Znamená to snížení navrhované rychlosti ze 160 km/h na 120 km/h, zmenšení šířky tělesa dálnice na 21 m, snížení velikosti minimálních poloměrů směrových oblouků na 500 m a zvýšení maximálních podélných sklonů na sedm procent, potlačen je i význam odstavných

pruhů. I když byla výstavba po válce v omezeném rozsahu obnovena, další politický vývoj po roce 1948 československým dálnicím nepřeje a jejich výstavba je u nás definitivně ukončena v roce 1950, tedy právě v době, kdy dálnice začínají stavět všechny ekonomicky vyspělé země na světě a kdy byl ve Spojených státech spuštěn velkolepý program výstavby dálniční sítě propojující východ se západem a sever s jihem. Celkem je tedy v roce 1950 odsouzeno na území Československa k postupnému chátrání neuvěřitelných 188 kilometrů rozestavěných dálnic. Řešení dopravních problémů se tak odsouvá do mnohem pozdějších období – teprve 8. září 1967 začíná v Československu novodobá éra výstavby dálnic.

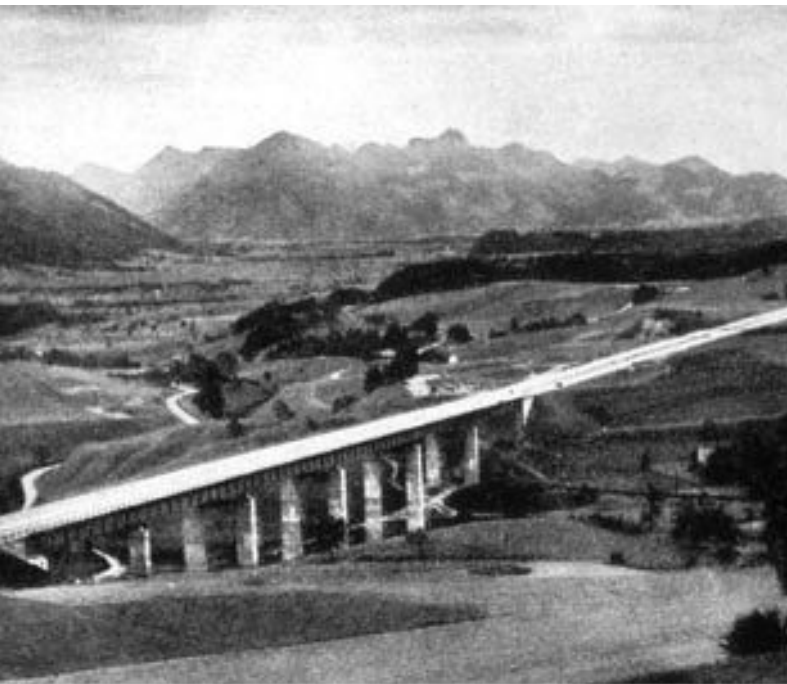
Se čtyřicetiletým zpožděním

V roce 1963 byla schválena páteří síť českých dálnic. Národní dálniční tah spojující tři největší města země (Praha, Brno, Ostrava) nese označení D1 a mezi Prahou a polskou dálnicí A1 má dosahovat délky 377 km. Výstavba dálnice D1 začala v roce 1967 a už 12. července 1971 byl otevřen vůbec první 21 km dlouhý dálniční úsek u nás, a to mezi Prahou a Mirošovicemi (dnes tu jsou 2 × 3 jízdní pruhy). K propojení Prahy a Brna došlo 8. listopadu 1980, tedy o čtyřicet let později, než bylo původně plánováno. Dálnice s označením D2 byla stavěna jako propojení Brna a Bratislavy. Jednotlivé úseky byly od Brna otevírány v letech 1978 a 1980 a v současné době vede dálnice z Brna na hranice se Slovenskem. O dálnici v trase dnešní D3 se uvažovalo již v roce 1939, ale v době vzniku základní sítě dálnic v ní chyběla. Do koncepce byla zařazena teprve v roce 1987. První část budoucí D3 představuje obchvat města Tábora zprovozněný v roce 1991. Dálnice D3 (a na ni navazující rychlostní silnice R3) propojí Prahu a oblast jižních Čech na republikovou síť dálnic a rychlost-

ních silnic. Na jižním konci naváže na hraničním přechodu Dolní Dvořiště také na silniční a dálniční síť Rakouska. Navržená trasa D3 (i D8) leží na hlavním mezinárodním silničním tahu E55, vedoucím ze Skandinávie přes naše území do Řecka. První zmínky o dálnici D5 na Plzeň a Německo pocházejí také z konce třicátých let minulého století, ovšem válečné události a poválečná politická situace posunuly výstavbu D5 až do roku 1977, kdy byla zahájena stavba mostu v Berouně a prvního úseku u Prahy. Se stavbou úseků Praha – Vráž (13 km) a Vráž – Bavoryně (15 km) se začalo mezi lety 1977 a 1982 a do provozu byly uvedeny postupně v letech 1982 až 1989. První otevřený úsek dálnice D8 nevedl překvapivě z Prahy, ale jednalo se o úsek Řehlovice – Trmice (vedoucí od hranic CHKO České Středohoří k Ústí nad Labem), který byl otevřen v roce 1990 v délce pouhých 4,5 km. První plány dálnice D11 pocházejí z roku 1938, v roce 1985 vedla „dědenáctka“ z Prahy do Sadské a v roce 1990 byl otevřen úsek do Poděbrad. První úvahy o dálnici v trase mezi Brnem a dnešní hranicí s Polskem pocházejí z roku 1941. Poté, co bude tato dálnice D47 uvedena do provozu, bude označena jako dálnice D1 a mezi Prahou a polskou dálnicí A1 dosáhne délky 377 km. Výstavba dálnic u nás má zajímavou historii i pohnutou minulost, ale především perspektivní budoucnost, protože se stala nedílnou součástí života jejich uživatelů a také prostředkem rozvoje společnosti v 21. století.

Foto: Archiv architektury NTM v Praze, V. Lidl: Poslové zapomenuté budoucnosti

- Autostráda v krajině, Německo
- Autostráda v krajině, Německo
- ➔ Vegetaci zarostlé zemní těleso v okolí Prahy pod mostem Újezd–Průhonice v polovině 60. let
- ➔➔ Dálnice D1 v téměř místě v osmdesátých letech
- ➔➔ Výstavba mostu přes údolí Želivky, r. 1947
- ➔➔ Stavba mostu přes údolí Želivky, r. 1948



Skanska ve světě



„Zelené“ depo v New Yorku

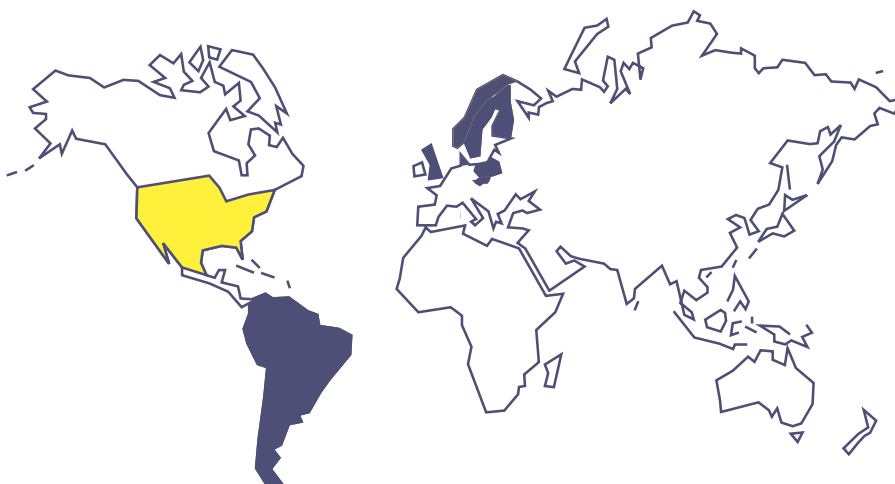
Corona Yard je první depo v rámci New York City Transit (NYCT) – systému městské dopravy, které má certifikát LEED. Depo, které bylo do provozu uvedeno v červnu, má o 36 procent nižší spotřebu energie, jeho myčka plně využívá recyklovanou vodu, není zapotřebí mechanické ventilace ani umělého osvětlení během dne.

Skanska USA Civil projekt získala poté, co předložila nejlepší řešení. Obtížnost projektu však nespočívala pouze v náročnosti ekologických požadavků. Jednak jde o velice rozsáhlou stavbu, jednak byly v okolí staveniště i přímo pod ním mokřiny, takže bylo zapotřebí betonovat piloty. Skanska je považována za jednoho z ekologicky nejuvědomělejších smluvních partnerů v USA. Má za sebou již několik staveb, které získaly certifikát LEED (nový Terminál A společnosti Delta na Loganově mezinárodním letišti v Bostonu – vůbec první letištní budova na světě, která má certifikát LEED, Providence Medical Center v Newbergu v Oregonu – první nemocnice v USA, která obdržela zlatý certifikát LEED, a Waterfront Technology Center v Camdenu v New Jersey).

Standardy LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) vyvinuli a dále vylepšují členové Rady USA pro zelené stavitelství, k nimž patří i Skanska a kteří zastupují všechny sektory stavebního průmyslu. Standardy LEED se týkají úspory vody a energie, výběru materiálů a kvality vnitřního prostředí. V případě depa Corona Yard zahrnoval systém LEED celkem 26 různých položek od technických novinek vyžadujících vysoké investiční náklady, jako jsou solární panely a autobusy využívající solární energii, až po méně nákladná opatření, jako jsou stojany na jízdní kola a napojení na hromadnou dopravu.



Foto: H. Staffansson



Alej národů se opět o kousek prodloužila



Foto: T. Kubeš

Děti ze základní školy Židlochovice a z mateřské školy Přisnotice se v pátek 3. listopadu učily v přírodě. Podél mezinárodní cyklostezky Greenways, která se v budoucnu stane nejdelším stromořadím Evropy, totiž pomáhaly sázet další stromy Aleje národů. Při tom jim asistovali i představitelé obce Přisnotice, Nadace Partnerství a Pražského mezinárodního maratonu. Stromořadí, Alej národů, se podél mezinárodní trasy Greenways Krakov – Morava – Vídeň začalo vysazovat už vloni, kdy bylo vysazeno přes 200 mladých stromků. Sazení je výsledkem společné aktivity Nadace Partnerství a Pražského mezinárodního maratonu. Generálním partnerem projektu je společnost Skanska.

Alej národů se v letošním roce rozrostla o dalších sto dvacet stromů, a to díky účastníkům mezinárodního maratonu; 173 jich dalo dobrovolný příspěvek ke startovnímu. Na jejich počest byl tak každý ze stromů označen kartičkou nesoucí jméno sportovce a vlajku státu, který v závodu reprezentoval. Kromě maratonců akci sponzorovala zahradnická firma Borgis a program Strom života Nadace Partnerství. Deset tisíc korun věnoval Pražský mezinárodní maraton a tuto částku pak zdvojnásobila Skanska.

„Nově vysazované stromy mají velký význam pro krajinu střední a jižní Moravy, kde jich mnoho není. Cyklistům, bruslařům a běžcům, kteří stezku využívají, budou v horkém létě poskytovat stín a na podzim své plody. Kromě toho budou působit jako větrolamy a přirozeně vyznačovat stezku v krajině,“ popisuje Michal Veselý z Nadace Partnerství.

Aby byla osázena celá trasa Greenways z Krakova až do Vídně, bude potřeba vysadit na sto tisíc stromů. Pokud se podaří každý rok nashromáždit půl milionu korun, potrvá výsadba celé aleje 80 let. Poté se Alej národů stane nejdelším stromořadím Evropy.

V Lovosicích vznikla hala na skladování posypové soli



Na začátku listopadu, ještě před prvními sněhovými přívaly, předala společnost Skanska investorovi, firmě Česko-saské přístavy, zcela nový objekt na skladování posypové soli. Hala vznikla v areálu lovosické Lovochemie. „Nová hala výrazně kontrastuje se stávajícím areálem Lovochemie. V oblasti průmyslových staveb se jedná o veliký krok kupředu nejen z hlediska nulové ekologické zátěže, ale také díky originálnímu vzhledu,“ říká Petr Kolář, mistr divize Technologie společnosti Skanska. Moderní stavba o rozměru 40 × 65 metrů pojme až 20 tisíc tun soli. Tvoří ji lepená dřevěná konstrukce s hlavním nosným systémem šesti sloupů. Objekt je speciálně ošetřen, aby byl odolný proti působení posypové soli (NaCl). Do haly ústí celkem šest vjezdů o rozměrech čtyři krát čtyři metry a každý vjezd je opatřen dřevěnými protipovodňovými vraty o hmotnosti dvou tun. Provoz v objektu je plně elektronický. Sůl do haly cestuje po železnici a dále technologií pásových dopravníků. Vzhledem k tomu, že hala leží v záplavové zóně řeky Labe, stavbaři po jejím obvodu vybudovali 1,8 metru vysokou betonovou stěnu schopnou odolat i hladině Labe, které dosáhla v srpnu 2002.

Klášter v Blahutovicích má sloužit nejen turistům

Tradiční jarmark místních produktů, ochutnávka medoviny a další zajímavosti – to vše bylo k vidění ve čtvrtek 12. října v obci Blahutovice (okr. Nový Jičín). Pod akcí, která měla mimo jiné přiblížit veřejnosti činnost Komunitního centra Klášter a potažmo i občanského sdružení Bayerův odkaz, je podepsána i Nadace Partnerství a divize Pozemní stavitelství společnosti Skanska. Občanské sdružení buduje v objektu kláštera centrum pro sociální a výchovné účely; azyl v něm naleznou i turisté. V objektu, který kdysi jeho majitel Eduard Bayer věnoval řeholnímu řádu Dcery božské lásky, vznikly i ubytovací prostory, knihovna s přístupem na internet a klubovna pro dětské zájmové kroužky. Nedávno obnovili také klášterní kapli. „Pořádáme tady jarmarky, koncerty i diskusní kroužky. Vzhledem k tomu, že Klášter leží přímo na cyklotrase Greenways, nabízíme cyklistům ubytování a další zázemí za velmi rozumné ceny. V zahradě chceme vybudovat i mini kemp,“ vysvětlil Lumír Kuchařík, jednatel občanského sdružení Bayerův odkaz, kterému usedlost patří. Sdružení našlo podporu pro své plány, mezi něž mimo jiné patří chov ohroženého druhu ovce valašské a obnova původního přírodního areálu v okolí kláštera, u Nadace Partnerství. „Snažíme se podporovat místní aktivity formou grantů, školení i zahraničních stáží. Myslím, že to, co tady dělají, snese evropské srovnání. A to jak vztahem k okolí a přírodě, tak přípravou a nastavením projektu,“ neskryval své potěšení ředitel Nadace Partnerství Miroslav Kundera. Kromě prezentace projektu představili členové sdružení také část naučné stezky po Blahutovicích a společně s ředitelem Nadace Miroslavem Kunderou a ředitelem Direkce Morava Lubomírem Třeslínem symbolicky zasadili strom v zahradě centra.

Bydlení v harmonii s přírodou

„Zdravé bydlení na Zahajce“, tak zní název projektu, pro který se rozhodla jihomoravská obec Hrušky (1 450 obyvatel) u Břeclavi. Úkolem projektantů bylo vytvořit příjemné a harmonické bydlení. Obec však trvala zejména na tom, aby byl opravdu beze zbytku naplněn celý název projektu, tedy aby se jednalo o skutečně „zdravé“ bydlení a aby tou hodnotou navíc bylo vyladění celé lokality z pohledu zdravotní nezávadnosti a kladného působení na lidské citění a psychiku. A tak byly zřejmě poprvé v takovém rozsahu použity principy geomantie, ergonomie, školy formy Feng Shui či vyloučení stresujících energetických pásů, zkrátka zákonitosti, které harmonizují vztah mezi člověkem, prostorem a přírodními zákony. Zároveň byla v projektu splněna podmínka přirozené prováz-



nosti nové výstavby se stávající částí obce. Výstavba bude probíhat ve dvou etapách, během kterých se Hrušky rozrostou o 25 samostatně stojících a 61 řadových rodinných domů a osm bytových domů se 60 byty. Výběrové řízení na výstavbu první etapy, která představuje sedm samostatně stojících rodinných domů, 34 řadovek a čtyři bytové domy s celkem 38 byty, vyhrála společnost Skanska CZ. Odborníci z divize Technologie udělají vše pro to, aby se lidem v nových bytech a domech líbilo.

Zajímavosti

Přestavba tepny Manhattanu



Už od třicátých let je FDR Drive (Franklin D. Roosevelt Drive) dopravní tepnou východního Manhattanu. Tříúrovňová sekce FDR Drive zajišťuje ve spodní úrovni dopravu na sever, ve střední úrovni dopravu na jih, v horní úrovni jsou parky a soukromé zahrady. Sedmdesát let užívání zanechalo své stopy a dálnice se dostala do dezlátního stavu, kterému však bude brzy konec: na dvoukilometrovém úseku mezi 53. a 63. ulicí v sousedství Queensborough Bridge společnost Skanska (ve sdružení) nahrazuje opotřebované železobetonové vozovky novými ocelovými a betonovými prvky.

Obtížná je už samotná demolice. Rozřezat a odstranit přibližně 70 cm silné železobetonové desky, z nichž nejtěžší váží kolem 11 tun, a nahradit je novými prvky by samo o sobě nebylo pro zkušený tým Slaterry Skanska, která projekt

provádí, až tak složité, nebýt nepřetržitého proudu vozidel, rychle proudící řeky East River a blízkosti módní rezidenční Sutton Plaza, kde žijí osobnosti jako Kofi Annan či Henry Kissinger. Po FDR Drive projede denně 155 000 aut. Aby nebylo nutné dopravu přerušovat, byla postavena objížďka v East River. Je to vůbec poprvé, co se taková objížďka v New Yorku používá, a New York Construction Magazine ocenil tuto stavbu jako Projekt roku.

Kromě stavby a následné demontáže objížďky má stavba i několik dalších unikátních aspektů. Protože mají být zachovány stávající podezdívky, bylo nutno speciální procedurou prodloužit životnost ocelových armatur. Stěny a pilíře byly pokryty kompozitní laminátovou hmotou na ochranu před seismickými otřesy. Součástí projektu je i výstavba a následné rozebrání

podpůrné 420 metrů dlouhé ocelové konstrukce sloužící ke zpevnění vozovky v průběhu prací, přeložení nadstavby mostu a viaduktu, obnova střešní konstrukce a parku, osvětlení, značení a drenáže.

Floridský Bridge of Lions dostane novou podobu

The Bridge of Lions (Lví most) přes řeku Matanzas ve městě St. Augustine na Floridě, dlouhý 445 metrů, spojuje centrum a Anastacia Island. Most byl postaven před 76 lety na místě původního dřevěného mostu a od roku 1982 je na seznamu historických památek USA. Přes řadu úprav už nevyhovoval nárokům rozvíjející se silniční dopravy, a proto bylo nutné sáhnout ke stavbě nového mostu. Ten od roku 2004 staví společnost Tidewater Skanska (ze skupiny Skanska USA Civil, která působí v oblasti dopravních staveb na východě USA, v Coloradu a v Kalifornii).



Zakázka zahrnuje výstavbu dočasného, 670 metrů dlouhého mostu, který bude dopravně sloužit po dobu stavby. Původní charakteristické ocelové obloukové nosníky budou použity při výstavbě nového mostu, s jehož dokončením se

počítá v roce 2010. Most bude sloužit i k dopravě mezi městy Jacksonville a Miami.

Prospěšné partnerství



V Norsku byla uvedena do provozu první vozovka postavená v rámci projektu PPP (Public Private Partnership). 27 km dlouhý úsek dálnice E39 na norském západním pobřeží, jižně od Trondheimu, byl dokončen dva měsíce před termínem, a to díky těsné spolupráci mezi vlastníkem Orkdalsvegen AS (částečně vlastněného i Skanska Infrastructure Development) a Skanska Norway.

Místo čekání na peníze od státu nabídla Skanska investorovi výhodnější řešení, jak potřebnou novou silnici získat – pomocí PPP. Nyní je silnice hotova a Skanska ji bude udržovat, resp. bude mít odpovědnost za její údržbu po dalších 25 let. Norská vláda během těchto 25 let silnici splatí.

Diabolské husle a hliva ustricová

V kúpeľnom meste Bojnice sa začiatkom októbra zišlo viac ako dvesto odborníkov na podzemné stavebníctvo. Dôvodom, prečo sa stretli, bola konferencia Podzemné stavebníctvo 2006. Zorganizovala ju Skanska BS pod záštitou ministra

dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky v úzkej spolupráci s Národnou diaľničnou spoločnosťou a Slovenskou tunelárskou asociáciou.

Účastníci konferencie, ktorí sem zavítali ako zo Slovenska, tak i z Čiech, si počas dvoch prednáškových dní vypočuli cez dve desiatky odborných príspevkov, v ktorých boli prezentované najnovšie poznatky z oblasti podzemného stavebníctva. Na záver konferencie sfárali jej účastníci do podzemnej hlivárne v Bani Nováky, kde sa vo výške 300 metrovej hĺbke pestuje vzácna huba hliva ustricová. Tieto podzemné priestory v minulosti razili práve pracovníci spoločnosti Skanska BS.

Spoločenská časť konferencie sa niesla v duchu osláv – Skanska BS si tento rok pripomína 55. výročie založenia svojho predchodcovského podniku Banských stavieb a.s. Prievidza. Účastníci konferencie si najskôr pozreli úspešný slovenský muzikál o Jánošíkovi Na skle maľo-



vané. Spoločenský večer pokračoval v Huňadyho sále na Bojnickom zámku, kde na nich čakalo ďalšie prekvapenie – Berký Mrenica a jeho diabolské husle. V rámci večera vystúpil i operný spevák Martin Babjak. Je treba povedať, že celá akcia sa stretla u všetkých účastníkov s veľmi priaznivými ohlasmi.

Do Polska pojedete už po novém úseku na R48



Nově vybudovaná trasa rychlostní silnice I/48 mezi obcemi Dobrá a Tošanovice slouží řidičům již od konce října. Silnice I/48 je významnou tepnou jak pro vnitrostátní, tak pro mezinárodní dopravu a tvoří páteřní komunikaci severní Moravy – spojuje obce Běloutín, Nový Jičín, Příbor, Frýdek-Místek a Český Těšín se státní hranicí s Polskem.

Výstavba nové trasy silnice I/48 byla rozdělena do dvou navazujících etap. První etapa, která byla v současné době uvedena do provozu, zahrnovala vybudování úseku mezi obcemi Dobrá a Tošanovice. Zhotovený úsek v délce téměř sedm kilometrů je čtyřproudý se středním dělicím pruhem, má také šestnáct nových mostů – devět z nich je na hlavní trase, a téměř devět tisíc metrů čtverečních protihlukových stěn. Vzhledem k husté dopravě má nová silnice moderní cementobetonový povrch, který je trvanlivější, méně hlučný, vydrží větší zátěž a především je bezpečnější, protože má vynikající protisklizové vlastnosti.

Stavební práce provádělo sdružení dodavatelů pod vedením společnosti Skanska DS od května 2004. Investorem projektu bylo Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Ze společnosti

Foto: T. Kubeš

Dan Bárta zpíval stromům

Dan Bárta je fenomén naší hudební scény. Krom toho, že dobře zpívá, i dobře fotí, zejména vážky, a netají se svým kladným vztahem k přírodě. Jeho koncerty jsou vždy silným zážitkem a hudební lahůdkou. Nejinak tomu bylo i ve čtvrtek 19. října, kdy v doprovodu Filipa Jelínka a Jaroslava Friedla ze skupiny Illustratosphere vystoupil v brněnské Wannieck Gallery na Koncertě pro stromy, který se konal u příležitosti vyhlášení vítězů populární celostátní ankety Strom roku 2006.

Jak Dan prozradil, on osobně fandil jasanu z Chodovské Huti v Karlovarském kraji. Jednak proto, že je trochu lokální patriot, jednak mu práce pána, který strom do soutěže přihlásil a vlastně ho i zachránil, přišla hodně konkrétní. „Viděl, jak je stromu ubližováno, a rozhodl se věc na vlastní náklady změnit. To mi přijde jako čin občanské statečnosti,“ řekl Bárta.



Hudební divadlo Karlín slavilo premiérou



Hudební divadlo Karlín oslavilo v říjnu 2006 dokončení své rekonstrukce významnou kulturní událostí, a to premiérou světového muzikálu Mela Brookse „Producenti“. Po více než čtyřleté pauze tak zahájilo 61. sezónu. Novobarokní budova největšího divadla v Praze byla totiž od ničivých povodní roku 2002 uzavřena. V rámci projektu byla provedena především kompletní rekonstrukce historicky cenného objektu, na níž se podíleli také restaurátoři, kteří obnovili malby a jevištní oponu. Rovněž hlediště, kavárna

a ředitelské křídlo byly obnoveny do historické podoby z 19. století.

Některé prostory divadla naopak dostaly novou, moderní tvář. Součástí jeviště se stala unikátní točna o průměru dvanáct metrů. Rekonstrukce také nově vyřešila zavážení kulis na scénu. V zadní části jeviště vznikl tunel s výtahem pro pohodlný transport kulis.

Rekonstrukci provedlo sdružení Hudební divadlo Karlín, jehož členy byly společnosti Skanska a Metrostav.

Kaleidoskop

Konference Betonové vozovky 2006

Na začátku listopadu se na druhém ročníku mezinárodní konference Betonové vozovky 2006 v Chlumci nad Cidlinou sešli čeští i evropští odborníci v oblasti cementobetonových krytů a výrobci cementu. Na akci pořádané Svazem výrobců cementu ve spolupráci se společností Skanska DS a Dálniční stavby Praha zazněly zajímavé příspěvky z oblasti legislativy, technologie a praktického použití cementobetonových krytů. Účastníci konference se seznámili také s poznatky z výzkumu a výstavby betonových vozovek. Část příspěvků se týkala současného přejímání evropských norem do české legislativy.



Zúčastnění experti si také vyměnili zkušenosti s projektováním a výstavbou betonových vozovek v tunelu Valík na obchvatu Plzně a v bratislavském tunelu Sitina.

Co nabízí Hypotéka Skanska 20*

Vítanou pomoc usnadňující zařizování nového bytu připravila svým klientům divize Project Development společnosti Skanska. Od října mohou využívat výhod Hypotéky Skanska 20*, která vedle klasické 100% půjčky nabízí ještě úvěrovou částku odpovídající 20% kupní ceny na zařízení bytu. Díky této ojedinělé službě si klienti budou moci prostřednictvím Klientského centra Skanska pořídit např. kuchyň od renomovaných společností jako Koryna nebo Čáp či vestavěnou skříň od společnosti Koryna nebo uzpůsobit byt dle svých představ. Hypotéka Skanska 20* je připravena ve spolupráci s Komerční bankou, proto přináší i další výhody této banky včetně kreditní karty Visa Electron a vedení účtu kreditní karty na šest měsíců za symbolickou jednu korunu.

Most v Novém Hrozenkově slouží motoristům

Od poloviny listopadu mohou řidiči projíždějící Novým Hrozenkovem ve Zlínském kraji plně vy-



užívat nový most přes Vsetínskou Bečvu a její přítok Vranču. Most je součástí silnice II/487, která se pod Vsetínem napojuje na regionálně významný tah I/57. Nový moderní most nahradil původní, který již byl v havarijním stavu. Práce prováděla Skanska za běžného silničního provozu, proto byl původní most odstraněn až po stavbě toho nového.

Lovosice mají účinnější čistírnu odpadních vod

Zvýšení kvality vody v Labi a celkové zlepšení životního prostředí přinesla rozsáhlá rekonstrukce a optimalizace čistírny odpadních vod společnosti Lovochemie v Lovosicích.

Stavební práce se týkaly objektů hrubého předčištění, reaktoru pH, usazovacích nádrží, vápeného hospodářství a provozní budovy ČOV, kde je umístěno dávkování chemie. Zrekonstruovaná zařízení doplnila nově vybudovaná zahušťovací nádrž na kal, která má celkový objem 120 metrů krychlových. Dodavatelem technologických souborů byla společnost HST hydrosystémy. Rekonstrukci stavebních objektů a obnovu provozních souborů provedla Skanska v období od února do srpna 2006. Práce probíhaly za plného provozu. Zkušební provoz byl zahájen na podzim.

Cesta spájající Slovensko a Maďarsko je hotová



Desať kilometrů cesty mezi obcemi Perín, Buzica a Szemere na východě Slovenska pri hraniciach s Maďarskom je po trojmesačnej rekonštrukcii v plnej prevádzke. Komunikáciu opravila spoločnosť Skanska BS. Projekt

je súčasťou programu susedstva Maďarsko – Slovensko – Ukrajina v rámci INTERREG IIIA. „Sme radi, že spoluprácou na tomto projekte sme pomohli tak Slovákom, ako aj Maďarom, ktorí chodia cez hranice za prácou. Cesta spojí aj spoločnú minulosť, pretože do roku 1957 tu riadne fungoval hraničný priechod,“ povedal generálny riaditeľ Skanska BS Miroslav Beka. Celková dĺžka opravej komunikácie je 9,8 km, práce sa vykonali na ploche 58 124 m². Po pristúpení Slovenska k Schengenskej dohode bude hraničný priechod Buzica – Szemere slúžiť na malý pohraničný styk. Časová úspora do obce Szemere a príľahlých maďarských regiónov je oproti doteraz využívanému hraničnému priechodu Milhošť až 100 minút.

Smíchov Gate je v naší péči



Nové business centrum Smíchov Gate svým umístěním přímo u sjezdu ze Strahovského tunelu symbolizuje novodobou bránu do nejrušnější obchodní části pražského Smíchova. Budova nabízí 12 800 m² moderních kancelářských a prodejních prostor a 119 parkovacích míst. Kompletní technickou správu objektu, úklidové služby, ostrahu a recepci zajišťuje Skanska Facility. „Naše práce byla na počátku poměrně složitá, protože přes čilý ruch dokončovacích stavebních prací jsme museli zajistit bezporuchové technické zabezpečení i čistotu budovy, v níž už byli první nájemníci. K bonbónkům řešení kvalitních facility služeb pak patřilo například sladění kostýmů recepčních s moderní tapisérií, která dominuje vstupním prostorům,“ uvedl Libor Fusek ze Skanska Facility.

Rekonstrukce silnic v Tišíně

Na konci října byl zprovozněn průtah obcí Tišín v Olomouckém kraji. Rekonstrukce, kterou provedlo sdružení dodavatelů pod vedením Skanska DS během dvou let, zahrnovala především opravu celkem 242,5 metru vozovky. Po celé délce úseku byly upraveny chodníky, které jsou nově bezbariérové. Opraven byl také 12,5 metru dlouhý most přes potok Tišíňka.

Summary

At the year end a number of interesting construction projects was finished, but there were many new ones which have been just started. You can find a brief outline on them in the Events section (**page 3**).

Highways are the “present day arteries” of each land. Two of them – D11 and D8 will be handed over by Skanska to the investor at the end of the year and you may read about them in the “We have built” section (**pages 4–9**).

The bridge constructions might be seen, in a certain sense, as a kind of university for the civil engineers. Mr. Jiří Machálek, one of our foremost bridge experts tells us on **page 10** about the way bridges get built, what the bridge engineers worry about and what does this business entail in general.

Not only finished but also work-in progress or “live” construction projects are interesting. You can learn about ongoing projects on **pages 14–17**.

Singer, composer, photographer, traveler and also a father – meet Dan Bárta. His name and mainly his music is well acclaimed in the artistic world. It was him who performed on the stage at the occasion of the gala evening where the Tree of the Year 2006 awards were given to the winners. Read more about some of his original ideas in an interview featured on **page 20**.

Highway stories – this is the main topic of our architectural excursion. Read about the history and origin of highways in the article “Roads that lead us afar” (**page 26**).

The green light is on. And indeed – the new depot recently finished in New York by Skanska USA Civil acquired the LEED certificate and thus became one of the few New York buildings that can take pride in this. Find out more details on **page 31**.

Last year in the Olomouc region and this year in the Brno region new trees were planted in the Alley of the Nations. The idea to plant the longest alley of trees was put to practice last year for the first time; Prague International Marathon, Skanska and Partnership Foundation are the sponsors of this interesting project. Read more about it on **page 32**.