



ČASOPIS SPOLUPRACOVNÍKŮ KONCERNU SWIETELSKY V ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLICE

1/21





**Vážené kolegyně,
vážení kolegové, milí přátelé
firmy Swietelsky,**

opět na prahu nového roku 2021 otevíráte nejnovější číslo našeho firemního časopisu skupiny firem SWIETELSKY v České a Slovenské republice. Jako každoročně vzniká tento úvodník na konci roku minulého, který byl všim jiným než jedním z řady po sobě podobně plynoucích let.

A to platí jak pro události uvnitř naší firmy, tak pro vnější národní i mezinárodní prostředí. Nejprve došlo již v únoru ke změnám ve vedení naší společnosti, které jako by odstartovaly turbulentní události měsíců následujících. Již počátkem března jsme byli vystaveni něčemu dosud nevídanému, tedy dodnes ve všech pádech skloňované pandemii dnes asi nejznámější nemoci vůbec. Ze dne na den nastala situace, se kterou nikdo z nás neměl ani ty nejmenší zkušenosti. Možná jsme si jen stačili uvědomit, jak vratká je naše hospodářská stabilita a jak křehký a snadno zranitelný může být náš blahobyt. Budiž nám to poučením a varováním do budoucna.

OBSAH SWIET SWIETELSKY 1/2021

2 SLOVO VEDENÍ SPOLEČNOSTI 3 SLOVO VEDENÍ SPOLEČNOSTI, SLOVO REDAKCE

PŘEDSTAVUJEME

4 Milan Chodacki, ředitel závodu SPECIÁLNÍ STAVBY
6 Digitalizace stavebnictví

NAŠE STAVBY

7 SPORTOVNÍ STAVBY – Nové víceúčelové hřiště pro hokejbalisty i skejťáky
8 DS JIH – Podchod ve Velešíně zvýšil bezpečnost chodců i cyklistů
9 DS VÝCHOD – Rekonstrukce silnice u Chacholic trvala jen 75 dnů
10 SLOVAKIA PS – Nový závod Alu-one v Selpiciach pri Trnave
12 PS ZÁPAD – Ubytovna u zimního stadionu v Plzni
14 RAIL CZ – Unikátní RUS 1000 S pracoval poprvé v Česku
16 DS MORAVA – Z Újezdu do Otnic po nové silnici
17 PS STŘED – Přestavba prodejny Bauhaus Čestlice
18 SLOVAKIA DS – Most cez Laborec za 9 mesiacov alebo malý zázrak
20 DS ZÁPAD – Ložná vrstva s Gumoaasfaltem na DS
21 PS STŘED – Když se přestavuje bytový dům na Novém Městě Pražském
22 PS JIH – Lyžařské náměstí – Hotel ELEMENT Lipno nad Vltavou
24 SPORTFINAL – Atléti v Martine mají nový štadión
25 DS VÝCHOD – Pátevní komunikace na Vysočině, silnice II/128
26 PS ZÁPAD – Etapový závod na atletickém stadionu města Plzně
28 „Naše“ cyklostezky 2020
30 JB STAVEBNÍ – Rekonstrukce areálu VaK Vyškov
31 D6 a D48
32 SLOVAKIA BB – Rekonštrukcia ozubnice Štrba – Štrbské Pleso

NAŠE SPOLEČNOST

34 Ocenění naší dobré práce

SWIETÁCI PO PRÁCI

36 Lenka Giovagnoni
38 Petr Zýka
40 Tour de cykloSWIET – jubilejní V. ročník

41 BLAHOPŘEJEME

42 SOUTĚŽ

43 KRÍŽOVKA

Přesto se nám všem podařilo zachovat chladnou hlavu a složitou jarní i následnou podzimní druhou vlnu bez větších problémů zvládnout. Bohužel jsem neměl možnost Vám za to poděkovat na naší tradiční vánoční slavnosti, která se snad poprvé v historii naší společnosti nemohla konat. Chtěl bych tedy tak učinit alespoň touto cestou. Opět se ukázalo, že společnost SWIETELSKY je svou filozofií, kulturou, soudržností a přístupem zaměstnanců pro krizová období mimořádně skvěle vybavena. Říká se, že bývá ve složitých krizových obdobích dokonce úspěšnější než v dobách hospodářského rozkvětu. A to nakonec potvrdil i ten letošní „podivný“ rok.

Pro Divizi pozemního stavitelství byl minulý hospodářský rok, který vrcholil v plném proudu březnové první epidemické vlny, co do obratu i hospodářského výsledku vůbec nejúspěšnější v celé její dosavadní historii. I ten právě probíhající rok zatím naznačuje, že nezůstane svému úspěšnému předchůdci nic dlužen. Potěšující je, že se na dosažených výsledcích podílejí všechny závody podobnou měrou a pozemní stavitelství ve společnosti SWIETELSKY je tak rozkročeno pevně na více pilířích. A to je významný příslib do budoucna. Navíc se v posledních týdnech podařilo téměř na všech závodech získat zajímavé zakázky, takže spolu s dalšími projekty, které jsou reálné ve výhledu, zahájíme v dubnu příští hospodářský rok s dobrým základem.

Naše moravská výspa JB stavební, s. r. o. má po velmi úspěšném loňském roce ty nejlepší předpoklady svůj vynikající výsledek opět zopakovat.

Náš poslední rozvojový krok, společnost SWIETELSKY Real Estate CZ, s. r. o., o sobě nechává čím dál tím hlasitěji slyšet. Již dokázala získat první nemovitosti a z nich začíná vytvářet developerské projekty slibující výrazný úspěch.

Nemůžeme zapomenout ani na naše slovenské kolegy. Divize pozemního stavitelství Swietelsky-Slovakia prožívá vskutku nelehký rok, ale i přesto dokáže letos pracovat s minimálně vyrovnaným hospodářským výsledkem.

V právě začínajícím novém roce se opět budeme držet naší osvědčené cesty, naší firemní kultury a filozofie, které nás v minulosti vedly a nadále povedou k dalším úspěchům. Tato kdysi pracně prošlapaná cesta je zárukou našich úspěchů i do let budoucích.

Vážené kolegyně, vážení kolegové, přátelé společnosti SWIETELSKY, věřím, že jste na sklonku roku 2020 i přes určitá omezení prožili tak trochu jinak krásné a pozhnané vánoční a novoroční svátky, a na prahu právě začínajícího nového roku 2021 přeji Vám, Vaším rodinám a všem, na kterých Vám záleží, především pevně zdraví, protože to ostatní, jako vždy, dříve nebo později společně dokážeme.

Těším se na další spolupráci s Vámi všemi v roce 2021, který snad už bude takový, na jaký jsme zvyklí.

Ing. Jiří Kozel

jednatel



**Vážené kolegyně,
vážení kolegové!**

Velká část staveb v silničním a inženýrském stavitelství je dokončena anebo má zimní přestávku. Pokud se nestane nic nepředvídatelného, mohli bychom podle listopadových prognóz očekávat na konci hospodářského roku v březnu 2021 dobrý výsledek. To vše díky Vašemu nasazení, Vaší péli a spolehlivosti. Za to bych Vám chtěl již nyní poděkovat.

Koncem listopadu nám, společnosti SWIETELSKY stavební, s. r. o., zadavatelé veřejných zakázek vystavili obzvláště dobré vysvědčení. Více než 300 zástupců těchto míst ohodnotilo především kvalitu naší práce, dodržování termínů i nákladů známku 1,7. Známkuje se jako ve škole a s touto hodnotou jsme obsadili 2. místo v TOP stavební společnosti. Tento úspěch mě zvláště těší. Ukazuje se, že naše cesta, kdy dbáme na kvalitu a spolehlivost, je správná. I za to Vám děkuji a prosím Vás, abyste v této cestě pokračovali i nadále.

COVID byl a stále ještě je všeobecnou hrozbou nejen pro ekonomiku a společnost, ale také pro každého z nás. Někteří zaměstnanci se během nemoci potýkali s velkými problémy, jiní naopak měli jen mírné symptomy. Všem nemocným přeji brzké uzdravení a prosím všechny, aby i nadále dodržovali preventivní opatření.

Koncern SWIETELSKY | Podobně jako v České republice tak ani v ostatních koncernových zemích nebyla stavební branže koronakrizí nijak zásadně zasažena. Všechny země vykazují pozitivní hospodářský výsledek. Výkon celého koncernu je tudíž na konci října podobný a výsledek o něco vyšší než před rokem.



**Vážení čtenáři,
milí Swieteláci,**

máme za sebou prazvláštní rok 2020. Byl to rok plný překotných změn, nových zkušeností a podnětů, opustili jsme naše komfortní zóny a začali jsme žít i pracovat novým způsobem. Záměrně tomu nepřidávám negativní či pozitivní přívlastek. Tato dvě slova získala tak trochu jiný rozměr. Už ani nevím, kdy jsem naposledy zaslechla „Buď pozitivní“, samozřejmě ve smyslu „Ber to z té lepší stránky“. Slovo „pozitivní“ se na nás valí ze všech stran a vnímáme jej vlastně negativně? Takové malé babylonské pomatení? Dost lehkovážnému plutí myšlenek. Mějme pohromadě všech 5P (i 3R) a dívejme se na věci z té lepší stránky. Vypadá to, že rok 2021 ukazuje světlo na konci tunelu, že začínáme vidět, kam a kudy jdeme. Na tuto cestu Vám přeji pevné zdraví, otevřené oči a klidnou mysl.

OSOBNÍ | Na závěr mi dovolu ještě pár osobních slov. U společnosti SWIETELSKY jsem nyní zaměstnán více než 42 let, z toho 22 let v Rakousku a už 20 let v České republice. I když to nebyla vždy lehká doba, tak dnes mohu říci, že jsem nikdy nelitoval toho, že jsem do této krásné země přišel. Poznal jsem zde města a vesnice, kulturu a přírodu, mnoho zajímavých lidí a dobré české pivo a jsem za to za všechno vděčný. Ač jsem se intenzivně snažil naučit se Vaši řeč, nikdy jsem to nedotáhl na takovou úroveň, abych byl sám se sebou spokojený. Děkuji všem, kteří se mi snažili i přes mé gramatické chyby porozumět. Spolupráce, zejména s jednatelem SWIETELSKY stavební s.r.o Petrem Čížkem, Jiřím Kozlem a Františkem Fryšem i s Vladimírem Lesovským na Slovensku, ale také s ostatními spolupracovníky našich firem, se vyznačovala úsilím všech stran, najít pro společnost SWIETELSKY ta nejlepší řešení.

Na konci tohoto hospodářského roku 31. března 2021 ukončím svoje působení ve funkci jednatele společností SWIETELSKY stavební, s. r. o. a Swietelsky-Slovakia, s. r. o. a odejdu do důchodu.

Chtěl bych se proto již nyní rozloučit s kolegyněmi a s kolegy, se kterými se do té doby osobně nesetkám. Ať jste zdraví a šťastní.

Společnostem skupiny SWIETELSKY v České republice a na Slovensku přeji i nadále mnoho úspěchů a také mnoho úspěšných zaměstnanců, spokojených zákazníků a rovněž spokojené majitele.

Ing. Walter Spitaler

jednatel

V tomto čísle našeho časopisu Vám představíme práci kolegů ze závodu SPECIÁLNÍ STAVBY v rozhovoru s Milanem Chodacki, ředitelem závodu. Nahlédnete na právě realizované či dokončené stavby pozemního, dopravního i železničního stavitelství v Česku a na Slovensku. Dočtete se například o unikátním železničním stroji RUS 1000 S, který nasadila SWIETELSKY Rail CZ ve Velimi. Chybět nebude ani oblíbená soutěž či křížovka.

Pokud Vám informace dvakrát ročně v tištěné podobě nestačí, sledujte nás na sociálních sítích Facebook, Instagram a LinkedIn.

Martina Netřebová

redakce

P. S. Příznivci sportu a dobré nálady vezte, že Sportovní hry 2021 jsou v plánu 10. – 12. června. Věříme, že se situace bude pomalu stabilizovat. Předběžně si datum запиšte do diářů a uvidíme, zdali se uvidíme. Šéfové nominačních celků se Vám včas ozvou.

IMPRESSUM

SWIET SWIETELSKY, č. 1/2021 – vydáno v Českých Budějovicích dne 13. 1. 2021 – periodicitu 2x ročně – vydavatel: SWIETELSKY stavební s.r.o., Pražská tř. 495/58, 370 04 České Budějovice, IČ: 480 35 599
odpovědná redaktorka a jazykové korektury: Martina Netřebová, Ing. Eva Valová, Ing. Marie Vebrová, náměty a připomínky k časopisu posílejte na e-mail: m.netrebova@swietelsky.cz
foto: archiv SWIETELSKY, archiv Jaroslav Svoboda – grafická úprava: Jaroslav Svoboda – tisk a distribuce: tiskárna Unipress spol. s r. o., Svobodova 1431, 511 01 Turnov

EVIDENČNÍ ČÍSLO: MK ČR E 15099

Bez kvalitního vybavení by náročné sanace skal nešly zvládnout

MILAN CHODACKI

ŘEDITEL ZÁVODU SPECIÁLNÍ STAVBY, SWIETELSKY STAVEBNÍ

Na sedmi modernizovaných úsecích nejvytíženější české dálnice D1 zajišťoval bezpečnost skalních masivů závod SPECIÁLNÍ STAVBY. Práce v průběhu roku 2020 začaly při jarním obnovení prací a poslední metry byly dokončeny v půlce listopadu. Působili jsme v úsecích Mirošovice – Hvězdovice (02), Soutice – Loket (07), Humpolec – Větrný Jeníkov (12), Velký Beranov – Měřín (16), u Velkého Meziříčí (19) a Děvet křížů – Ostrovačice (23).

„Nejdříve jsme skončili u Velkého Meziříčí, ale na třech stavbách budeme pracovat ještě v průběhu dokončení modernizace D1 v roce 2021,“ říká Milan Chodacki, ředitel závodu SPECIÁLNÍ STAVBY.

Jak jste byl spokojen s průběhem prací u dálnic?

Vzhledem k časovým požadavkům na realizaci a častým změnám v technickém řešení jsou práce náročné na koordinaci techniky a lidí. Je nutné často přesouvat kapacity a přizpůsobit se objednateli, přesto jsme stanovené termíny splnili. Takže ano, jsem spokojen.

Kde všude jste ještě letos zajišťovali skály?

Dokončili jsme několik staveb na železnici a další zajištění skal na železnici připravujeme. Mezi významnější dokončené realizace patří také stavba na silničním průtahu Plzni, kde působí náš závod Dopravní stavby ZÁPAD.

Zvládáte to, má firma dost kapacit?

Sázíme především na strojní vrtání, čímž se výrazně lišíme od konkurence. To nám umožňuje provádět práce rychleji a v požadované kvalitě.



Ing. Milan Chodacki, Ph.D., MBA

Ing. Milan Chodacki, Ph.D., MBA, rodák z Ostravy, dokončil v roce 2003 studium Katedry dopravního stavitelství na stavební fakultě VŠB – Technická univerzita Ostrava. Po krátké pracovní zkušenosti u společnosti Infram působil 13 let ve společnosti Minova Bohemia, kde se postupně vypracoval od stavbyvedoucího na pozici ředitele realizační divize. V této době se zabýval oblastí geotechniky pro dopravní stavby, získal kvalifikaci autorizovaného inženýra v oboru geotechnika, v němž také dokončil doktorské studium. Nyní je třetím rokem ředitelem závodu Speciální stavby společnosti SWIETELSKY stavební, kde se zabývá geotechnickými stavbami a speciálním zakládáním.

Velkou roli hraje také zkušenost zaměstnanců s touto problematikou. Jsme tedy schopni operativně reagovat v případech, kdy skutečný stav skály neodpovídá zadání.

Proč je nutné vlastně skály sanovat?

Prvním důvodem jsou nové skalní zářezy u modernizovaných či rozšiřovaných dopravních staveb. Na těchto akcích se většinou uplatňují nejnovější požadavky na bezpečnost provozu a stabilitu skalních zářezů. Pak tu jsou skalní zářezy staré desítky let, kdy se skály zajišťovaly pomocí stavebních opatření nebo vůbec. Patří sem i skály, do nichž se sice nijak nezasahovalo, ale v jejich blízkosti došlo k výstavbě a je nutné pod nimi zajistit potřebnou bezpečnost.

Jak je to složité?

Nejčastějším problémem je především zajištění kvalitního průzkumu a projektu. Většina zářezů je po letech pokryta nánosem zeminy, porostlá vegetací a těžko se předpokládá, co nás jako zhotovitele čeká. Přesný rozsah sanačních opatření se tedy zjistí až po očištění skály od vegetace, nánosů zeminy a volných bloků. Až pak lze přesně



Modernizace D1

určit jednotlivé prvky sanačního systému. Při realizaci jsme zvyklí se různým problémům přizpůsobit a poradit si. Současně je potřeba přihlížet i k platné legislativě, a té není snadné vyhovět, protože jde o práci ve velkých výškách nebo v nedostupném terénu. Většina prací předpokládá použití lezeckých technik.

Jaká se nabízejí řešení u nás či ve světě?

Požadavky na bezpečnost a následnou údržbu sanačního systému se velmi liší v Evropě i ve světě. Hlavním prvkem zajištění jsou hlavně kotvy či hřebíky různých délek, průměrů, materiálů i pevnosti. Také technika prací se liší. Jednoduché prvky se vrtají ručními pneumatickými kladivy. Složitější za pomoci různých typů vrtných lafet na potřebných nosičích. Především se jedná o bagry, manipulátory a v našem případě o hydraulickou ruku.

Platí i v tomto oboru, že jdou technologie rychle kupředu?

Vývoj ve způsobu zajištění je v posledních letech patrný především v požadavcích na pevnost, únosnost a životnost. Jednotlivé prvky jsou stále delší a pevnější. S tím souvisí potřeba výkonnější vrtné techniky.

Jak je na tom váš závod?

Chloubou závodu SPECIÁLNÍ STAVBY je vrtná lafeta umístěna na hydraulické ruce s dosahem 35 metrů na terénním podvozku Mercedes. Tato speciální vrtačka odpovídá požadavkům na stavbách v České republice. Byla sestavena tak, aby se dostala na většinu staveb.

Vrtná technika odpovídá obvyklým délkám a průměrům kotevních prvků při zohlednění obvyklé geologie. Další stroje pak doplňují široké spektrum naší nabídky.

Váš závod vznikl nedávno, v únoru 2018. Co už má za sebou?

V prvních dvou letech jsme se soustředili především na silniční stavby. Významné realizace probíhají především při modernizaci dálnice D1, ale také na menších obchvatech měst a obcí. Za zmínku stojí například silnice I/35 u Moravské Třebové, kde jsme poprvé v Česku použili systém 3D panelů, ochranných sítí a dřevěných palisád. Ale jsou to i další akce u Opavy nebo Velkého Beranova. Postupně pronikáme také na železnici a v našem hledáčku jsou i speciální činnosti při vodních stavbách. Využíváme také naši kvalifikaci pro práci v podzemí, kde bychom se v průběhu roku rádi více zabydleli. Za velice důležité považují rozhodnutí rozšířit naše portfolio o trhací práce. Už v průběhu jara začneme v Brně skálu nejen zajišťovat, ale za pomoci trhacích prací ji také odtěžíme. Bude se určitě jednat o nejzajímavější zakázku v roce 2021.

Ing. Milan Chodacki

ředitel závodu

&

PhDr. Zdeněk Zuntých

redakce



I/35 Moravská Třebová, sanace skalní stěny



Sanace svahu na trati Jaroměř–Liberec

DIGITALIZACE STAVEBNICTVÍ



Ing. arch. Robert Bouška

V dnešní době můžeme v souvislosti se stavebnictvím slyšet pojmy jako Průmysl 4.0, digitalizace stavebnictví, BIM, digitální vystavěné prostředí, elektronický stavební deník a další termíny, jejichž výčet by mohl sám o sobě zaplnit několik dalších stran. Stavební sektor je jedním z posledních, kterého se výraznější inovace nejnovějšími digitálními trendy zatím příliš nedotkla. Nasazení automatizačních řešení je obecně jednodušší v segmentech repetitivní výroby továren než na samotném staveništi. To je často přičítáno jednak komplexnosti a unikátnosti jednotlivých stavebních děl, ale také vyšším finančním rizikům, která jsou se stavebnictvím dlouhodobě spojená.

S ohledem na tyto skutečnosti se jednotlivé stavební společnosti snaží implementovat nástroje, které vedou k optimalizaci procesu realizace stavebních zakázek. Tyto nástroje nesměřují k nahrazení jednotlivých profesí, ale mají za úkol pomoci dosáhnout časových a finančních úspor. Ty vyplývají ze zlepšení a zpřesnění jak přípravné, tak realizační fáze samotných zakázek.

V tomto duchu ani společnost SWIETELSKY nezůstává pozadu a sleduje vývoj nejnovějších trendů na poli digitalizace, abychom byli schopni uspokojit všechny požadavky našich klientů a zaručili zhotovení děl v té nejvyšší kvalitě. Dnes se zaměříme na několik nástrojů využívaných divizí pozemního stavitelství.

Prvním z nich je PlanRadar. Tento nástroj slouží ke správě stavebních výkresů, řízení úloh a řízení stavebních závad a nedodělků. Dá se provozovat v terénu pomocí aplikace v chytrém telefonu či tabletu, nebo webového prohlížeče ve vašem notebooku z pohodlí kanceláře.

Nahrané výkresy si můžete přehledně uspořádat, abyste na první pohled viděli, který výkres se vztahuje k dané části stavby či stavebním prvkům. Kdykoli můžete k projektu připojit novou verzi výkresu a všichni členové projektového týmu k ní mají okamžitý přístup prostřednictvím cloudového systému. Software automaticky pošle oznámení o změně všem účastníkům projektu, ať se zrovna nachází kdekoli.

Ve svém zařízení si můžete porovnat starou a novou verzi výkresů. Úkoly pro členy týmu nebo subdodavatele jednoduše připnete přímo do výkresu a jím se okamžitě v reálném čase zobrazí upozornění na další úkol i s přesným určením místa. Můžete k nim připojit i výřez výkresu s detailnějším popisem.

Stavební závady už není potřeba zaznamenávat pomocí metru, obrovských půdorysů a digitální kamery. Jediným klepnutím na digitální plán vytvoříte požadavek a doplníte všechny potřebné informace – textovou nebo hlasovou zprávu, fotografie nebo výřezy plánu s komentářem. Každý účastník projektu, od hlavních dodavatelů až po řemeslníky, může zaznamenávat závady a přiřadit požadavek zodpovědné osobě. Tato osoba dostane automatické upozornění ihned, jakmile někdo vytvoří požadavek. Přímá komunikace nejen snižuje chybovost při dokumentování úkolů, ale navíc šetří čas a náklady v rámci vašich procesů kontroly kvality.

K dispozici máte statistické údaje a možnost generovat vlastní PDF reporty pro několik úrovní nebo naopak pouze pro jednu, když vás zajímají informace ke konkrétní části budovy. Chronologické záznamy jednotlivých verzí výkresů se mohou hodit při řešení právních sporů – vidíte totiž, jaké výkresy byly v průběhu projektu k dispozici.

Dalším z nástrojů je software BIM Vision. Tento nástroj ve své základní verzi umožňuje prohlížet modely budov ve formátu IFC, který je nyní již standardním výměnným formátem ve světě informačního modelování staveb. Pomocí BIM Vision můžeme provádět vizuální kontrolu projektu, snadno ověřit výkazy výměr a získat pokročilé informace o jednotlivých prvcích stavebního díla. Funkcionalitu nástroje je dále možno obohatit pomocí nejrůznějších placených rozšíření. Ty umožňují například kontrolu kolizí a usnadnit stavební koordinaci.

Nyní je již v plném proudu školení našich zaměstnanců s těmito produkty. Věříme, že nám tyto nástroje do budoucna pomohou udržet vysokou kvalitu námi prováděných staveb a upevnit naši pozici mezi předními společnostmi na českém stavebním trhu.

Ing. arch. Robert Bouška

manažer BIM a ISMS



Nové víceúčelové hřiště pro hokejbalisty i skejt'áky

V děčínské ulici Ve Vilách, vedle zimního stadionu, funguje nový víceúčelový sportovní areál se dvěma multifunkčními hřišti pro míčové sporty a hokejbal či in-line hokej s umělým povrchem, a betonovým skateparkem. Pro město ho postavil náš závod SPORTOVNÍ STAVBY, který zakázku získal ve výběrovém řízení. Moderní areál se stavěl v místě již nevyhovujícího sportoviště s asfaltovým povrchem.

„Na jednom multifunkčním hřišti s umělým povrchem lze hrát volejbal, nohejbal, malou kopanou, tenis, florbal nebo basketbal. Na druhém zase hokejbal na nejvyšší úrovni, neboť hřiště má parametry pro extraligu. Skatepark nabízí zase řadu překážek, ramp a špičkový „bazén,“ vysvětluje Jiří Berka, vedoucí obchodního oddělení závodu SPORTOVNÍ STAVBY. Podle něho tak Děčín získává nadstandardní vybavení pro volnočasové sportovní aktivity.

Areál má umělé osvětlení, což jej umožní využívat i v době, kdy se brzy stmívá. K dispozici jsou čtyři mobilní kontejnery, dva jako šatny a dva jako sprchy s WC. Okolo sportovišť jsou zpevněné plochy ze zámkové betonové dlažby a asfaltu.

Než areál vznikl, musela se odstranit původní betonová a asfaltová plocha i s bývalým hřištěm pro hokejbal. Rekonstrukcí prošla protihluková stěna okolo celého areálu a vysazeny byly nové keře a stromy.

PhDr. Zdeněk Zuntých

redakce





Podchod ve Velešíně zvýšil bezpečnost chodců i cyklistů

V polovině srpna loňského roku si chodci a cyklisté, kteří museli ve Velešíně na Českokrumlovsku přecházet mezinárodní silnici I/3, oddechli.

To zde společnost SWIETELSKY stavební, odštěpný závod Dopravní stavby JIH, za 17,4 milionů korun vybudoval podchod a stezku propojující centrum města s odlehlým vlakovým nádražím a zahrádkářskou kolonií. Investorem stavby, která trvala 90 dní, bylo město Velešín.

Podchod je dlouhý 30 metrů a vede jím 3 metry široká asfaltová stezka, měřící téměř 320 metrů. Jeho kostru tvoří oválný profil flexibilní ocelové konstrukce tloušťky 8 mm, tzv. tubosider. Čela násypu silnice I/3 jsou v okolí díla dlážděna soklovým kamenem.

Stavba v místě křížení se silnicí I/3 probíhala ve dvou etapách tak, aby byl po celou dobu kyvadlově umožněn průjezd jedním

dopravním pruhem. Výkopy zajistilo pažení z rozepřených štetových stěn.

„Hloubka stavební jámy dosahovala 8 metrů od povrchu vozovky, po níž v těsné blízkosti pulsovala doprava. Velký důraz se kladl především na správnost technologických postupů a koordinaci prací. Jedině tak bylo možné bezpečně a v termínu dílo dokončit,“ řekl Zbyněk Soukup, oblastní stavbyvedoucí.

O podchod téměř čtyřtisícové město usilovalo řadu let, nakonec uspělo se žádostí o dotaci ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

PhDr. Zdeněk Zuntých
redakce



Rekonstrukce silnice u Chacholic trvala jen 75 dnů

Zrekonstruovaná silnice III/35826 vede od Chacholic do obce Skála převážně lesem. Proto bylo nutné pokácet přes 50 stromů a odstranit křoviny a pařezy.

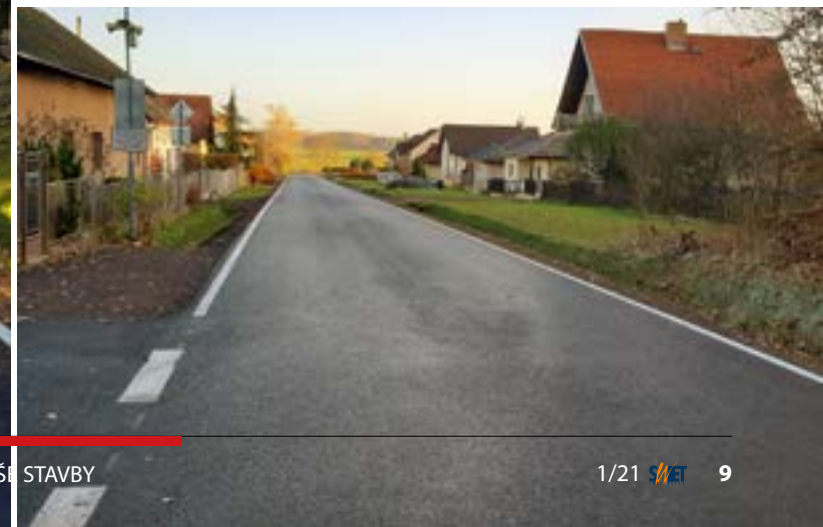
Kompletní opravou prošly konstrukční vrstvy, propustky a dešťová kanalizace. Silnice měřící 1,5 km je dvoupruhová obousměrná. Stavební práce probíhaly při celkové uzavírcce a trvaly pouze 75 dnů.

Děkovným dopisem to ocenil i Osadní výbor Skála: „*Rádi bychom poděkovali za rekonstrukci silnice mezi Chacholicemi a Skálou. Poděkování patří zaměstnancům Fi Swietelsky, panu Jančárkovi*

Název stavby:	Rekonstrukce silnice III/358 26 Chacholice – Vrbatův Kostelec
Investor:	Správa a údržba silnic Pardubického kraje
Zhotovitel:	odštěpný závod Dopravní stavby VÝCHOD, oblast Pardubice
Termín realizace:	07/2020 – 09/2020

a všem pracovníkům stavby za dodržení termínu. Ještě jednou velké díky za krásnou, novou silnici. Už byla potřeba.“

PhDr. Zdeněk Zuntých
redakce



Nový závod na výrobu hliníkových okien, dverí a fasád v Šelpiciach pri Trnave

Nový výrobný a logistický areál v Šelpiciach neďaleko Trnavy za viac ako 4,6 miliónov euro, v ktorom bude spoločnosť Alu one vyrábať okná, dvere a fasády z hliníkových profilov a komponentov od popredných európskych výrobcov, je dokončený. Jeho generálny dodávateľ, spoločnosť Swietelsky-Slovakia, ho už odovzdala investorovi.

„Investorom je rakúska spoločnosť Alu-one Metallbaupartner, ktorá má už prevádzku v Trnave, kde pôsobí Alu-one Vermögensverwaltungs. Táto je aj našim zmluvným partnerom,“ uviedla Lucia Glosiková, riaditeľka Divízie pozemné stavby a generálny dodávateľ stavieb Swietelsky-Slovakia.

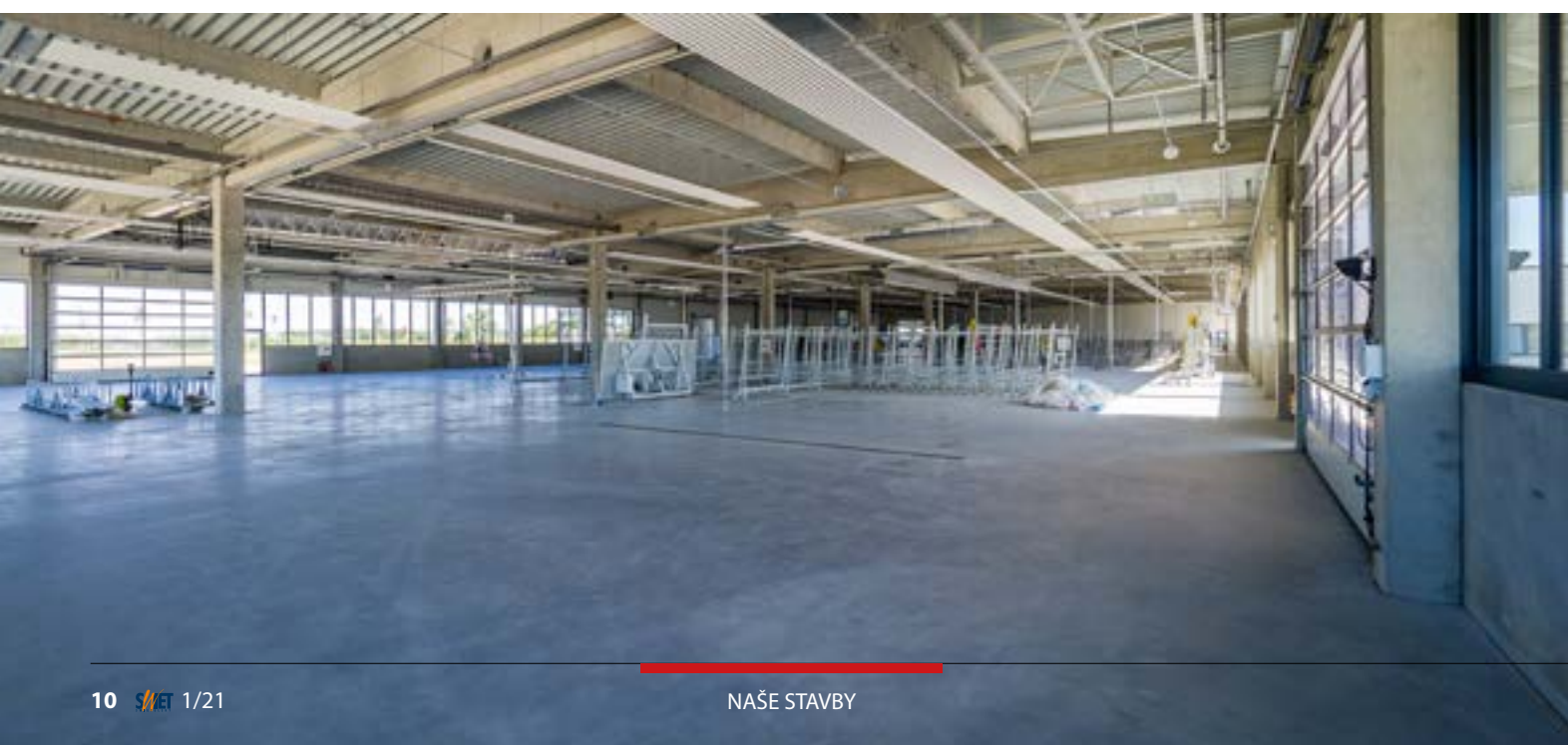
Ide o dva samostatné stavebné celky, výrobnú halu s technickými miestnosťami, dvojpodlažným skladiškom a administratívnu budovu o celkovej zastavanej ploche 8 349 m². Súčasťou realizovaného projektu

je kompletná realizácia areálových inžinierskych sietí, napojení na energie a médiá, areálových komunikácií a parkovísk s plochou 7 727 m² a sadových úprav.

Výstavba začala v septembri 2019 a spoločnosti Alu-one umožní rozšíriť súčasné výrobné kapacity, ktoré má na Slovensku zatiaľ sústredené v priestoroch na okraji Trnavy. Vďaka tomu bude schopná pokryť aj prípadné zvýšené potreby európskeho trhu.

PhDr. Zdeněk Zuntich

redakce



Ubytovna u zimního stadionu vylepšila v Plzni zázemí hokejové mládeže

Od dubna 2019 do července 2020 odštěpný závod Pozemní stavby ZÁPAD realizoval stavbu ubytovny v sousedství zimního stadionu v Plzni. Jednalo se o novostavbu se třemi nadzemními podlažími o půdorysném rozměru zhruba 41 x 19 metrů.

Šlo o přístavbu haly tréninkové ledové plochy, v níž našla nové zázemí hlavně hokejová mládež. Kromě ubytovacích kapacit jsou její součástí také šatny, tělocvična, fitness, odpočinkové zóny a zasedací místnosti.

V přízemí je technické zázemí, šatny a recepce, ve druhém a třetím podlaží pak dvacet dvoulůžkových pokojů. Zajímavostí je tělocvična umístěná ve druhém, s přesahem do třetího nadzemního podlaží. Ta jsou propojena schodištěm s výtahem. Pro evakuaci osob se na konci chodeb vybudovalo venkovní ocelové schodiště.

Ubytovna vyrostla v místě, kde stávala jednopodlažní budova se šatnami a technickým zázemím ledové plochy. Ta se zbourala, bylo nutné však zachovat tzv. rolbovnu s jámou na likvidaci sněhu. Ta se následně stala součástí přízemí novostavby. Vypořádat jsme se museli i s pod-

zemním technologickým kanálem, jehož umístění komplikovalo pohyb těžké vrtné soupravy. Po konzultacích se statikem a provedených opatřeních se podařilo i tuto konstrukci zachovat bez poškození.

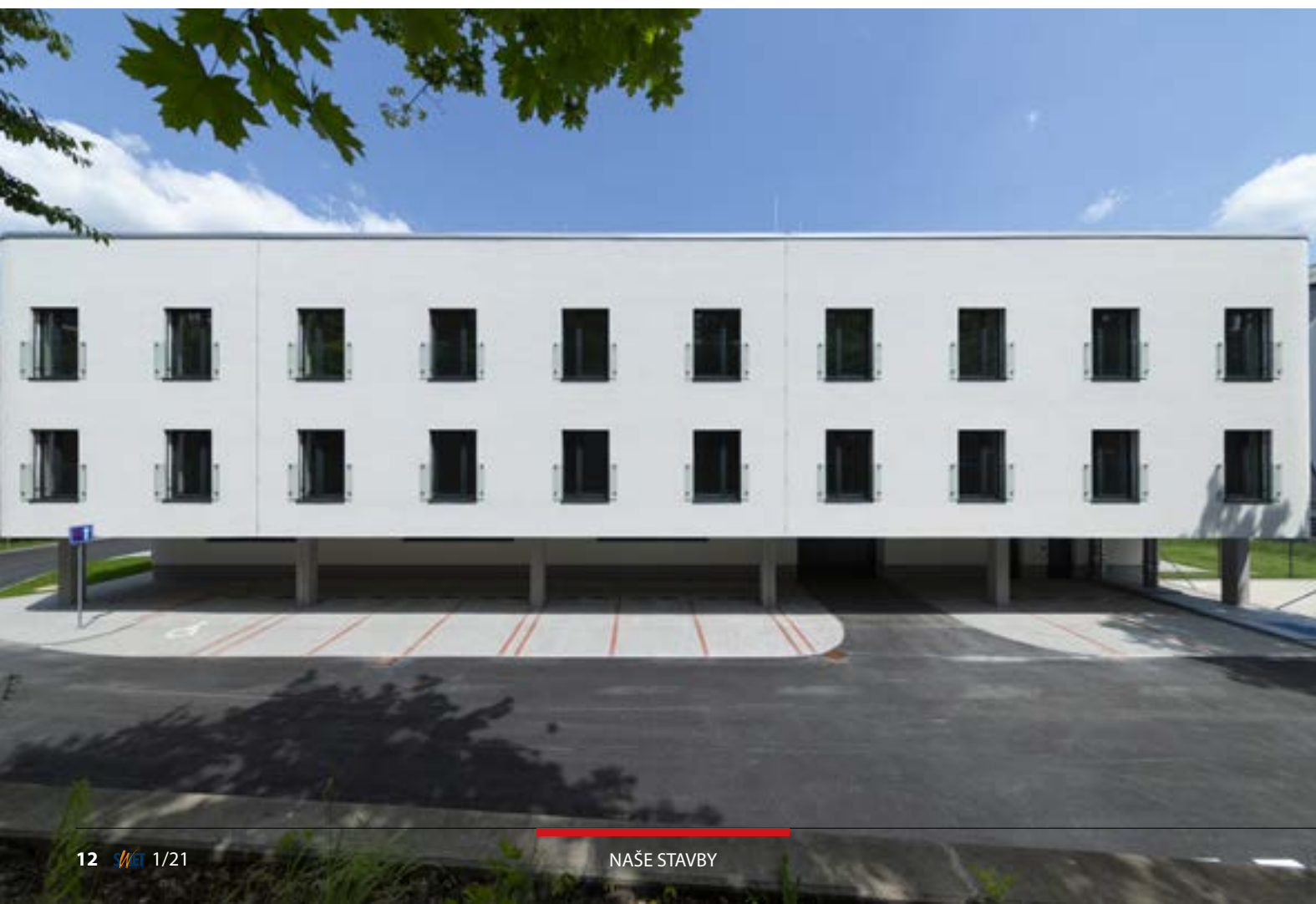
V okolí ubytovny jsme rovněž vybudovali asfaltové komunikace, zámkovou dlažbu a provedli sadové úpravy.

Na zakázce se dodávkou sportovního polyuretanového povrchu v prostorách tělocvičny a fitness podílel také závod SPORTOVNÍ STAVBY, jemuž za bezproblémovou spolupráci náleží poděkování.

Realizace probíhala pod odborným vedením Václava Bauera a Michala Košťála plynule a systematicky. Tím se také podařilo, i přes některé změnové návrhy zástupců objednatele či autorského dozoru, zkrátit termín realizace.

Ing. Jakub Balihar

vedoucí projektu



Unikátní RUS 1000 S pracoval poprvé v Česku. Ve Velimi obnovil koleje na zkušebním železničním okruhu.

Byla to stejná událost, jako kdyby v Ruzyni přistálo největší dopravní letadlo nebo se v centru metropole představoval nejnovější model vozu F1. Byť šlo jen o stavební železniční stroj.

Ale RUS 1000 S, který společnost SWIETELSKY Rail CZ nasadila v říjnu 2020 na obnovu trati malého okruhu Zkušebního centra Velim, si takovou pozornost zaslouží. Jde o evropský unikát, který po své premiéře na přelomu roku poprvé přijel do České republiky.

„Lze o něm mluvit jen v superlativech. Jeho potenciál je mimořádný a využívá se na železničních stavbách, kde je potřeba minimalizovat čas výluky či zachovat nepřetržitý provoz. A to je i případ extrémně vytíženého velimského testovacího centra,“ říká Pavel Pechač, jednatel SWIETELSKY Rail CZ.

Obří stroj, dlouhý 278 metrů a vážící 674 tun, v jednom průjezdu zvládá tři komplexní činnosti: čištění šterkového lože, obnovu kolejového roštu a podbití trati. Ta je tak po jeho průjezdu okamžitě sjízdná pro rychlost 60 km/hod. Díky inovované konstrukci sít je stroj také o 25 procent výkonnější než jeho předchůdce RU 800 S. Zvládne vyměnit až 10 pražců za minutu a za hodinu pročistit až 1000 m³ šterku. Délka celé soupravy pro denní výkon, včetně vozů pro logistiku materiálu, je 900 metrů. Minimální pracovní poloměr oblouku činí 250 metrů.

RUS 1000 S	
R – Reinigung	čištění šterku
U – Umbau	obnova kolejového roštu
S – Stopfen	podbití koleje (směrová a výšková úprava)
1000	pročištění až 1.000 m ³ šterku/hod.
S	SWIETELSKY
Technické parametry	
délka:	278 metrů
hmotnost:	674 tun
výkon motorů:	3x 709 kW = 2127 kW

Ve Velimi byl nasazen při rekonstrukci 2245 metrů kolejí.

„Když se v roce 2006 objevila strojní technologie RU 800 S, mluvilo se o revoluci ve strojní rekonstrukci kolejí, protože při jedné výluce stroj zvládl dva kompletní pracovní postupy. Teď ještě jeden přibyl. V RUS 1000 S jsou shrnuty více než desetileté provozní zkušenosti s jeho předchůdcem, a proto efektivita práce nebude zcela jistě po dlouhou dobu překonána,“ dodal Lukáš Vostrý, ředitel závodu Stroje a mechanizace SWIETELSKY Rail CZ.

PhDr. Zdeněk Zuntých

redakce





Z Újezdu do Otnic po nové silnici

Jednou z nejvýznamnějších staveb, které v roce 2020 dokončili pracovníci oblasti Brno, odštěpného závodu Dopravní stavby MORAVA, je rekonstrukce silnice II. třídy spojující Újezd u Brna a Otnice.

Jedná se o extravilánový úsek silnice, na jehož špatném stavu se podepsala nejenom intenzivní zátěž těžkou dopravou, zásobující výrobu betonových prefabrikátů v obci Otnice, ale i dlouhodobě zanedbaná údržba.

V rámci rekonstrukčních prací bylo provedeno rozšíření komunikace na návrhovou kategorii silnice S 7,5 / 70.

Technické řešení rekonstrukce silnice spočívalo v odfrézování stávajícího asfaltového krytu v tloušťce 5 – 10 cm, celoplošné použití technologie recyklace podkladních vrstev za studena s přidáním cementu a asfaltové emulze, dále provedení nového asfaltového souvrství v tl. 15 cm. Finální kryt vozovky je z asfaltového betonu ACO 11 + v tl. 40 mm, pokládka byla provedena na celou šířku vozovky bez podélné spáry.

Na stavbě bylo položeno cca 7 500 tun asfaltových směsí, realizace byla dokončena v souladu se smlouvou o dílo za 200 dní.

„Stavba svým finančním a stavebním rozsahem patří mezi významné stavby naší oblasti. Je sympatické, že pro technické řešení opravy byly investorem zvoleny technologie šetrné k životnímu prostředí, zejména po-

Název stavby:	Rekonstrukce silnice II/418 Újezd u Brna – Otnice
Investor:	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, p.o.k.
Zhotovitel:	SWIETELSKY stavební s.r.o., odštěpný závod Dopravní stavby MORAVA, oblast Brno
Termín realizace:	10/2019 – 09/2020

užití recyklace za studena, bez nutnosti vybourání a odvozu původních konstrukčních vrstev a následně návozu nových. Asfaltové směsi jsou navrženy s obsahem R – materiálu. Také projekční řešení zasakovacích příkopů a průlehlů je podle nejnovějších trendů pro hospodaření se srážkovými vodami,“ zmiňuje Ing. Jan Lakomý, stavbyvedoucí oblasti Brno.

Ing. Mirko Zeman

ředitel oblasti



Přestavba prodejny Bauhaus Čestlice

Na konci léta 2020 dokončil závod Pozemní stavby STŘED, oblast Praha, přestavbu prodejny Bauhaus v Čestlicích, kde tak mohla být otevřena nová Drive-In aréna. Ta umožňuje rychlý a pohodlný nákup.

Zakázku společnost SWIETELSKY stavební získala v létě 2019 ve výběrovém řízení. Základní podmínkou úspěchu bylo splnění požadavku, aby po celou dobu realizace nebyl přerušen provoz prodejny. To ovlivnilo předvýrobní přípravu zakázky a důsledné plánování postupu prací.

Nový prostor Drive-In arény byl vytvořen rozšířením nevytápěné části haly o tři moduly protipožární dělicí stěny ze sendvičových panelů. Tento stavební zásah si vyžádal i kompletní úpravu obvodového

Název stavby:	Kompletní přestavba prodejny Bauhaus Čestlice
Investor:	Ústecká 822 správa podniků a nemovitostí, s.r.o. / spol. BAUHAUS
Zhotovitel:	SWIETELSKY stavební s.r.o., odštěpný závod Pozemní stavby STŘED, oblast Praha
Termín realizace:	10/2019 – 08/2020

plášť včetně doplnění nových rychloběžných vrat pro vjezd a výjezd. V zastřešeném prostoru se nově vybudovala vestavba příjmu zboží. Také se postavila protihluková stěna, neboť v blízkosti je rezidenční zástavba a obecní park.

Práce skončily ve smluvně stanovených termínech, aniž by byl jakkoli omezen provoz prodejny nad rámec předem dohodnutých odstávek. Tímto bych chtěl poděkovat kolegovi Jiřímu Šerclovi, který koordinoval práce na staveništi.

Ing. Jan Vodička

ředitel oblasti



Od diagnostiky cez projekt a stavebné povolenie ku kolaudácii za 9 mesiacov alebo malý zázrak

Prvá stavba realizovaná spoločnosťou Swietelsky-Slovakia podľa „žltého fidicu“ sa podarila vďaka spolupráci oblasti Východ a Sever.

Len 9 mesiacov, teda o 7 mesiacov menej oproti zmluvnému termínu, trvala stavba mosta cez rieku Laborec na východe Slovenska, o ktorú sa postarala spoločnosť Swietelsky-Slovakia. Šlo o prvý projekt podľa „žltého fidicu“, kde zhotoviteľ zaisťuje kompletný inžiniering, geodetické zameranie, predprojektovú diagnostiku a skúšky existujúcich konštrukcií, projektovanie všetkých stupňov dokumentácie, zaistenie stavebného povolenia, výstavbu stavebných objektov, porealizačné zameranie, statickú zaťažovaciu skúšku a následnú kolaudáciu. Celý proces bol sťažený o požiadavku zaistiť dopravnú obslužnosť regiónu cez dočasné mostné provizorium.

Výnimočnosť situácie spočívala i v tom, že časť pôvodného mostu o celkovej dĺžke 84 metrov a šírke 10 metrov sa samovoľne zrútil. Obchádzková trasa medzi Strážskym a Krivošťanami merala cez Michalovce 35 km.

Oblasť Východ, v súčinnosti s mostármi oblasti Sever, uspela v súťaži o odstránenie havarijného stavu a 15. 1. 2020 podpísala zmluvu s Košickým samosprávnym krajom.

Okamžite sme rozbehli komplexný inžiniering, geodetické zameranie, doplnkovú diagnostiku existujúcich konštrukcií a geodetické práce.

Súčasne sa po prevzatí staveniska 20. 1. začali búracie práce 1. etapy. Po odbúraní úložných prahov prebehla montáž dočasných podpôr pre mostné provizorium s jeho nasledujúcim výsunom. To umožnilo 7. 2. spustiť obojsmernú dopravu riadenú semaformi pre autá do 6,5 tony i pre chodcov.

Úspešným zavŕšením spolupráce s úradmi bolo vydanie stavebného povolenia 27. 3.

Okamžite sa spustila 2. etapa prác, odstránila sa zostávajúca polovica nosnej konštrukcie mosta, odbúrali sa časti úložných prahov a záverných múrikov krajných opôr s odťažením prechodových oblastí. Nasledovali ďalšie práce a technologické postupy, takže už 17. 6. bola presmerovaná doprava z mostného provizória na zhotovenú polovicu mosta.

Pri realizácii prác na tomto moste prešli pracovníci oblasti Sever školením pre zhotovovanie hydroizolačných súvrství, ktoré bolo úspešne ukončené a oblasť Sever obdržala certifikát oprávňujúci realizovať tieto práce vlastnými kapacitami.

Z dôvodu rozbiehajúcej sa spolupráce s dodávateľom ložísk a dilatačných záverov bolo pristúpené k rozhodnutiu zaškoliť zamestnancov nielen pre montáž ložísk, ale aj kompletnú montáž mostných dilatačných záverov. Tento úmysel urýchlili karanténne opatrenia a na moste v Strážskom naši zamestnanci zmontovali a osadili závery v požadovaných toleranciách a kvalite. Rozvoj portfólia prác realizovaných vlastnými kapacitami vedie ku väčšej efektívnosti a lepším ekonomickým výsledkom. A taktiež ku zníženiu možných výpadkov subdodávateľov z dôvodu karanténnych opatrení.

Tretia, záverečná etapa, začala demontážou mostného provizória za premávky vedenej po novo postavenej polovičke mosta. Po uvoľnení priestoru po mostnom provizorii, prebehli dôverne známe práce totožné s druhou etapou.

Po ukončení sanácie spodnej stavby boli dokončovacie stavebné práce ukončené súbežne s odstránením zariadenia staveniska 16. 9. a pristúpilo sa ku kolaudačnému konaniu. Stavebný objekt sme odovzdali investorovi 13. 10. bez väd a nedorobkov. Kolaudačné rozhodnutie nadobudlo dňom 21. 10. právoplatnosť a most bol daný do užívania.

Ing. Peter Pitoňák

riaditeľ oblasti





Ložná vrstva s Gumoasfaltem na D5

Tuto stavbu naše oblast Plzeň realizovala ve sdružení a zahrnovala opravu dálnice D5 v úseku km 67,283 – 76,575 P a km 67,840 – 76,575 L a opravu větví mimoúrovňové křižovatky EXIT 73 a 76 Černice. Součástí byla oprava vozovky dálnice, dotčených mostních objektů, ploch hlásek SOS, dopravního značení, dotčených zpevněných ploch, úprava bezpečnostních zařízení a odstranění bezpečnostních rizik.

Vlastní realizace našeho úseku o délce 4038 m na hlavní trase probíhala od 16. května do 16. června 2020, přijela na ni finišerová četa z oblasti Tábor, která provedla pokládku finišerem s pevnou lištou.

Zajímavostí je bezesporu skladba vozovky na hlavní trase, kde v ložné vrstvě byla použita směs ACL 22S CRmB 25/75 – min. 55 v tloušťce 80 mm, kde je jako pojivo použit vysokoviskózní asfalt modifikovaný pryžovým granulátem. Ten byl dávkován do naší obalovny ZČO zařízením Blender přímo do přívodního potrubí a v tomto zařízení bylo provedeno promíchání asfaltu s pryžovým granulátem. Tato směs by měla být odolnější proti prokopírování trhlin z podkladních vrstev dálnice. Podle našich informací to byla v tomto rozsahu pro ŘSD na dálnici první realizace v ČR, a tak lze náš úsek vnímat jako zkušební, protože přímo navazuje na část, kterou v roce 2019 prováděla společnost BERGER BOHEMIA, kde

Název stavby:	D5 Oprava AB vozovky v km 67,330 – 76,570 P a 76,570 – 64,550 L
Investor:	Ředitelství silnic a dálnic ČR
Zhotovitel:	Společnost D5 64 – 76 BERGER BOHEMIA, a. s., COLAS CZ, a. s., SWIETELSKY stavební, s. r. o. (SWIETELSKY stavební, s. r. o., odštěpný závod Dopravní stavby Západ, oblast Plzeň)
Termín realizace:	6/2019 – 6/2020

byl použit v ložné vrstvě klasický modifikovaný asfalt. Směsi tedy bude možné porovnat při zatížení hustým provozem na D5.

Chtěl bych poděkovat všem zúčastněným pracovníkům naší oblasti za kvalitně provedenou práci a samozřejmě i finišerové četě z odštěpného závodu Dopravních staveb JIH, oblasti Tábor pod vedením stavbyvedoucího Michala Wiedermanna, za spolupráci při pokládce asfaltových vrstev, kterých bylo na našem úseku celkem položeno 18 160 tun.

Tomáš Kunc

ředitel oblasti



Když se přestavuje bytový dům na Novém Městě Pražském

Přestavba bytového domu v Růžové 15 na Novém Městě Pražském je právě v polovině a skončit má v květnu 2021. „Rekonstrukce probíhá podle plánu. Přispívají k tomu i subdodavatelé, kteří nám vycházejí vstříc. Práce v centru jakéhokoliv města má mnoho úskalí a v pražské památkové zóně pak obzvláště. Bez vzájemné koordinace a pochopení se neobejdeme,“ říká Josef Černý, vedoucí projektu.

Rekonstruovaný objekt si zachová svou obestavěnou plochu 560 m². Zvýší se však jeho obestavěný prostor o 220 m³ přístavbou šestého a sedmého nadzemního podlaží, a to na 13 185 m³.

Záměrem investora společnosti Inter-Pinguin, s. r. o. je vybudovat v nadzemních podlažích 20 luxusních bytových jednotek. V přízemí vznikne kavárna s galerií a kanceláře. V podzemí zase sklady, technické místnosti a sklepní kóje. Urbanistický ráz domu a ulice se tedy nezmění.

Největší výzvou pro realizační tým je omezený prostor staveniště v jednosměrné ulici Růžová, jejíž průjezd musel zůstat zachován. Manipulační zábor má pouze 30 m², a to včetně sociálního zařízení pro pracovníky a umístění kontejnerů na třídění odpadu. Na jakoukoliv manipulaci s materiálem zbývá minimální prostor. „Uskladnit, uložit zde materiál prakticky nelze,“ poznamenává vedoucí projektu Josef Černý. A to se ze staveniště odvezlo už 1500 tun sutě – mimochodem v pouhém jednom kontejneru. Další by se už nevešel.

Doprava nového stavebního materiálu tak připomíná logistickou operaci, protože se týká všech dodavatelů. Každý má k dispozici přesně určenou dobu a tu musí dodržet. „Na Růžovce není možné, aby se v jeden moment skládalo a přesouvalo víc materiálu. Všechno se navíc vozí jediným vstupem do objektu a ten musí být i s ohledem na fungující provozovnu v suterénu objektu stále průjezdný. Chce to opravdu hodně disciplíny a dobrou koordinaci,“ uvedl vedoucí projektu Josef Černý.

Specifický je i transport těžkého materiálu, jako jsou například devítimetrové trámy na zastřešení či profily na zpevnění stropu. Materiál musí být manuálně transportován z průjezdu k mobilnímu jeřábu, který je rozložený ve vnitrobloku budovy. Každá takováto akce je koordinačně náročná a většinou trvá celý den.

V tuto chvíli máme dokončenou nástavbu dvou podlaží, konstrukci střechy, výměnu historických oken a rekonstrukci fasády. Realizují se vnitřní stavební práce jako instalace sádkokartonových příček, provádění omítek, hrubých podlah a rozvodů TZB.

Ing. Jakub Malý

ředitel oblasti



Lyžařské náměstí – Hotel ELEMENT Lipno nad Vltavou

Hotel Element s půdorysnými rozměry cca 30 x 61 m je navržen a realizován tak, aby splňoval požadavky všech klientů, kteří hledají sportovně turistické nebo rekreační aktivity během zimních i letních měsíců v obci Lipno nad Vltavou nebo v blízkém okolí.

Hotel disponuje 50 pokoji a apartmány s kapacitou 252 lůžek, včetně několika bezbariérových. Stavba je členěna pro obchod i služby v části 1. PP – 1. NP a pro ubytování v části 2. NP – 4. NP vč. mezonetů. V 1. PP je umístěno konferenční centrum s nezbytným zázemím až pro 280 osob. V 1. NP se nachází na ploše 1200 m² prodejna Intersport a recepce hotelu s kanceláři. V objektu je dále umístěno zázemí s technologiemi TZB, sklady, technické místnosti a lyžařna.

Chtěl bych zmínit základové poměry v prostoru staveniště a vlastní založení objektu, které bylo již na začátku stavby označeno jako velmi složité. Základová půda byla tvořena v ploše staveniště rašelinou a jílovitopísčitymi zeminami, které byly syčené mělkou podzemní vodou, stékající do prostoru staveniště z širokého okolí několika potoky.

Práce na HTÚ, odvodnění celé plochy staveniště a pažení stavební jámy byly náročné. V některých částech stavební jámy byly zjištěny rašelinové sloje až do hloubky 4 m pod úroveň základové spáry, bylo tedy nutné je odtěžit až na únosnou zeminu a nahradit vhodným materiálem. Pažící systém spodní stavby byl řešen z ocelových štetovnicových stěn, které byly zaraženy až do souvrství písčitých jílu a eluvia rul. Základy budovy byly navrženy a realizovány kombinací vodostavební základové železobetonové desky a železobetonových stěn tzv. „bílé vany“ s hlubinným založením na pilotách. Konstrukce „bílé vany“ byla provedena z betonu vzdorujícím agresivním podzemním vodám s pomalým náběhem pevnosti pro eliminaci vzniku nežádoucích mikrotrhlinek. Pod základovou deskou a po

jejím obvodu byl proveden drenážní systém, kdy sběrné drenážní potrubí bylo svedeno do čerpacích jímek. Ty byly umístěny těsně u líce pažící štetovnicové stěny a byly vystrojeny kalovými čerpadly k nepřetržitému čerpání spodní vody. Další velice komplikovanou částí stavby bylo zatrubnění stávajícího hlavního sběrného potoka tzv. „benešovými rámy“ pod budoucí plochou lyžařského náměstí. Zde bylo nutné, ve spolupráci s obcí Lipno nad Vltavou, potok dočasně přeložit do stávajícího rybníka nad staveništěm, včetně vybudování bezpečnostního přelivu. Dále bylo nutné zajistit proti protržení hráz odkalovací nádrže sousední ČOV, kdy základová spára pro zatrubnění potoka byla 3,5 m pod hladinou nádrže. Všechny tyto práce prověřily naše zkušenosti spolu s technickými znalostmi a zvládli jsme je na výbornou.

Konstrukčním systémem hotelu je kombinace nosného monolitického železobetonového systému a stěnové zděné soustavy. Obvodový plášť fasády je proveden, dle požadavků design architekta, v kombinaci provětrávaných skládaných fasádních systémů s dřevěným obkladem z modřínového dřeva, kontaktního zateplovacího systému v imitaci betonu a systémů celoprosklených fasád. Zastřešení objektu tvoří sedlová střecha, plochá střecha v 2. NP je provedena z PVC folie, část plochy je řešena ozeleněním extenzivní zelení a část plochy tvoří privátní terasy předzahrádek ubytovacích pokojů.

Závěrem bych chtěl poděkovat celému realizačnímu týmu ve složení: František Mikeš, Jiří Bohdal, Petr Blecha, Jiří Lešetický, Jaroslav Pachr a Jan Kozojed za perfektně odvedenou práci na této náročné a zároveň velice zajímavé zakázce.

Miroslav Jiřík

ředitel oblasti





Atléti v Martine majú nový štadión

Výstavba nového atletického štadióna v Martine, ktorý vznikol v areáli Spojenej školy namiesto pôvodného futbalového ihriska so škvárovým oválom, je u konca. Práce za 1,841 milióna eur bez DPH zhotoviteľ, spoločnosť ŠPORTFINAL so skupiny SWIETEL-SKY, dokončil 31. augusta 2020.

„Miernejšia zima nám umožnila plynulosť stavebných prác, čím sme získali komfortný priestor pre koordináciu jednotlivých technologických procesov tak, aby k inštalácii športových povrchov došlo v letných mesiacoch,“ vysvetľuje Cyril Špendla, riaditeľ firmy ŠPORTFINAL. Tá sa pritom musela vysporiadať aj s ťažkosťami s dodávkami materiálov i pohybom osôb, vyplývajúcich z opatrení proti chorobe covid-19.

Štadión, ktorý spĺňa štandardy Medzinárodnej asociácie atletických federácií World Athletics (do roku 2019 IAAF) má 400 metrový bežecký ovál s ôsmimi dráhami s tartanovým povrchom značky Porplastic SW a SB. Štadión je vybavený sektormi technických disciplín ako je vodná priekopa, dva sektory pre skoky o tyči, do výšky a diaľky. Ďalšie sektory sú určené pre oštep, vrhačské disciplíny pre guľu, disk a kladivo. Taktiež sú pripravené a zabudované rozvody pre časomieru.

Atletický štadión je zrealizovaný tak, aby spĺňal konštrukčnú kategóriu V. manuálu Track a Field 2019 WA. V prípade dobudovania zázemia tréningového oválu, spĺňa aj kategóriu III. Aktuálne je certifikát World Athletics už vydaný.

„Jedná sa o zložitý proces vychádzajúci s manuálu WA, ktorý začína už pri projektovaní, veľmi presným geodetickým vymeriavaním vnútorných žlabov, oblúkov, obrubníkov, sklonov. A pokračuje to čiarovaním jednotlivých disciplín a hendikepov. Celý proces sa uvedie do meracieho reportu a žiadosť sa posiela na WA. Jej certifikát musia mať aj športové povrchy a vybavenie,“ dodal Cyril Špendla.

Stred oválu tvorí novovybudované futbalové ihrisko s prírodným trávnikom a automatickou závlahou. Atletický ovál je doplnený o spevnené plochy, zábradlie, novú elektrickú prípojku, osvetlenie so sklopnými stožiarimi s LED technológiou. Odvádzanie dažďovej vody z celej plochy je sústredené do systému akumulčných nádrží vybavených technológiou prečerpávacích zariadení, ktoré regulujú a zásobujú zavlažovací systém pre futbalové ihrisko. Celý areál je oplotený, terén upravený a vysiaty trávnikom.

Štadión v Martine po dokončení patrí medzi tri najkvalitnejšie na Slovensku. Investormi výstavby sú Žilinský samosprávny kraj a mesto Martin. Dotáciou 400 tisíc eur prispel aj Slovenský atletický zväz. Štadión budú využívať popri atlétach v určených časoch aj študenti a žiaci martinských škôl a rekreační bežci.

PhDr. Zdeněk Zuntých

redakce



Páteřní komunikace na Vysočině, silnice II/128

Obchvat Salačovy Lhoty je první částí z plánované celkové rekonstrukce silnice II/128 v úseku hranice kraje Vysočina – Pacov. Jedná se o přeložku silnice mimo zastavěné území obce kategorie S 7,5 v délce 2,42 km s přidanými odbočovacími pruhy v místech úrovnňových křižovatek. Součástí stavby jsou překládky inženýrských sítí, propustky, norné stěny, úpravy napojení na stávající komunikace a protihluková stěna o délce 312 metrů.

V současnosti jsou provedeny nestmelené konstrukční vrstvy vč. podkladní asfaltové vrstvy, napojení na stávající silnici a křížení se silnicemi III. tříd. Na těchto úsecích je spuštěn provoz tak, aby mohla probíhat



Název stavby:	II/128 Salačova Lhota – obchvat
Investor:	Kraj Vysočina
Zhotovitel:	odštěpný závod Dopravní stavby VÝCHOD, oblast Vysočina
Termin realizace:	3/2020 – 7/2021

bezproblémová zimní údržba. Dále před zimní přestávkou probíhaly dokončovací zemní práce, úpravy svahů, dlažby z lomového kamene a částečné osazení panelů protihlukové stěny.

V nastávající stavební sezóně zbývá dokončit ohrubné vrstvy, další napojení silnic III. tříd, rekultivace původních silnic a mezideponií, dokončení ocelových svodidel a vegetačních úprav. Dokončení stavby je plánováno na konec července 2021.

Již v březnu zahajujeme další část na stejné silnici II/128, cca 5 km na sever, a to obchvat Městysse Lukavec.

Poděkování patří všem kolegům za skvělou spolupráci.

Petr Kříž, DiS.

stavbyvedoucí





Swieteláci po sedmi letech opět dokončili štafetový (etapový) závod na atletickém stadiónu města Plzně

Po sedmi letech jsme se potřetí vrátili na místo činu. Po realizaci I. etapy dokončené v roce 2012, kterou dodávala Divize silničního stavitelství, navázala II. etapa, slavnostně otevřená 1. 7. 2013, realizovaná odštěpným závodem Pozemní stavby ZÁPAD.

První dvě etapy řešily přestěhování atletů z fotbalového stadiónu FC Viktoria Plzeň na Skvrňany vedle areálu SOU elektrotechnického a Sportovního gymnázia. V rámci první etapy byl vybudován nový atletický ovál včetně soutěžních sektorů pro skoky a vrhačské disciplíny. Druhá etapa řešila výstavbu tribuny a zázemí umístěného v tribuně (šatny, regenerace, sauna, kanceláře, časomíra, sklady, posilovna), dále 123 m dlouhý atletický tunel s malou rozcvičovnou, tréninkové vrhačské sektory a také potřebná parkoviště.

V loňském roce padlo rozhodnutí města Plzně, že i vzhledem k výborným výsledkům atletů oddílu AK Škoda město zainvestuje rozšíření rozcvičovny atletického stadiónu, které umožní i za nepříznivých klimatických podmínek, kromě tréninku sprintu na 100 m a skoku do dálky, i trénink skoku o tyči, do výšky a celý sortiment vrhačských disciplín – oštěp, disk, kladivo. Ve veřejné zakázce uspěla naše oblast Plzeň – Jih.

Téměř okamžitě po podpisu smlouvy o dílo začala příprava stavby a její realizace. Stavbyvedoucím byl pan František Šimek, přípravu zajišťoval Bc. Šimon Kutač. Termín provádění dle SoD byl stanovený na 12 měsíců. Založení nové části bylo zahájeno záhy po převzetí staveniště 19. 2. 2020. Bourání stávající rozcvičovny ale začalo až 1. 4. 2020 tak, aby atleti AK Škoda mohli ještě v březnu tunel používat. Přestože

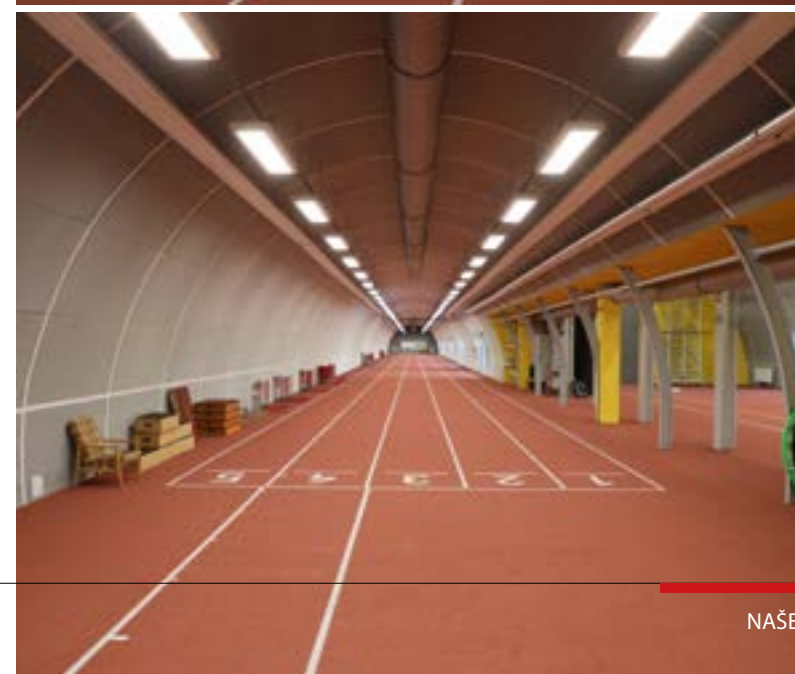
během začátku provádění stavby nás na dva týdny omezily komplikace způsobené pandemií Covid – 19, podařilo se realizaci vrátit zpátky do harmonogramu. Podle původního plánu 20. 5. 2020 nastoupili oceláři na montáž hlavní ocelové konstrukce a další komplikace s průběhem stavby již nebyly.

Na každém kroku této akce bylo znát, že zástupci města, atletů i generální dodavatel táhnou za jeden provaz. Město současně s touto akcí objednalo u našich kolegů ze sportovních staveb retopíng stávající tartanové dráhy v běžeckém tunelu a díky tomu už nepoznáte rozhraní staršího a nového sportovního povrchu. Naší snahou zase bylo snížit náklady na provádění stavby a zároveň vyhovět přání atletů, protože dokončení stavby v únoru 2021 dle SOD by znamenalo velký zásah do jejich zimní přípravy. Výsledkem je kompletní a především funkční celek.

Dne 10. 11. 2020 proběhla závěrečná prohlídka stavby bez závad a po vydání kolaudačního souhlasu investor dílo 19. 11. 2020 převzal a zároveň ho předal atletům AK Škoda k užívání. V této etapě tedy štafeta firmy SWIETELSKY doběhla o tři měsíce dřív. Atleti AK Škoda teď mohou naplno zahájit zimní přípravu a všichni Swieteláci jim budeme držet palce.

Ing. Petr Píža

ředitel oblasti





Cerná v Pošumaví, rozšíření cyklotras kolem Lipna.

„Naše“ cyklostezky 2020

Cestovní ruch je jedním z mnoha oborů, které v loňském roce utrpěly velkou ránu. Kvůli Covidu se nejprve vše zastavilo, následně spustilo, znova zastavilo. Nejenom u nás, ale celosvětově.

Vše bylo doprovázeno různými nejasnostmi a speciálními podmínkami. A tak se mnoho občanů rozhodlo trávit dovolené převážně poznáváním domácích luhů a hájů. Některá místa se vylidnila a po mnoha letech ukázala svou vzácnou tvář. Jiná byla objevena a zažila turismus nevídaných rozměrů. O tom, co přinese rok 2021, můžeme zatím pouze spekulovat. Možná naše cesty budou opět daleké. Ale kdybyste přece jenom hledali něco z našich luhů a hájů, dáme Vám pár tipů na víkendové cestování po cyklostezkách, stezkách a trasách, které jsme v roce 2020 realizovali.

Martina Netřebová

redakce



Stezka pro chodce a cyklisty z Trhové Kamenice do Rohozné.



Přeshraniční cesta k větrnému mlýnu Kuželov – kulturní památka.



Stezka pro chodce a cyklisty Mutěnice.



Cyklostezka z brněnské Slatiny do Telnice, přes Šlapanice, Ponětovice a Kobylnice.



Začátek cyklostezky se nachází v obci Mirošovice a vede malebným krajem Josefa Lady, k obcím Božkov a Mnichovice.



Rekonstrukce areálu VaK Vyškov

V polovině roku 2020 uspěla JB Stavební a závod Pozemní stavby MORAVA ve výběrovém řízení na kompletní rekonstrukci a přestavbu stávajícího areálu z počátku 70. let minulého století v majetku vodárenské společnosti VaK Vyškov.

Stavba za více jak 118 mil. Kč zahrnuje celkovou demolici původních budov a následnou novostavbu zcela nových administrativních, obchodních a skladových objektů včetně provedení nových inženýrských sítí a komunikací. Základním konstrukčním prvkem nových budov je železobetonová konstrukce doplněná hliníkovými výplněmi a fasádami. Nový areál s atraktivním architektonickým vzhledem investorovi stavby po 24 měsících plánované výstavby zásadně zlepší prostředí pro zákazníky a poskytované obchodní a technické služby.

Cílem pracovního teamu JB Stavební, pod vedením ředitele oblasti Ing. Michala Jandáska, je zkrátit smluvní termín zhruba o 3 měsíce, a to

především díky příznivým klimatickým podmínkám na konci roku 2020 a také vzhledem ke vstřícnosti investora, který opustí se svým provozem rekonstruovaný areál na celou dobu výstavby a umožní tím postup prací v celém rozsahu areálu bez omezení.

Jsem přesvědčen, že se realizace této stavby povede k celkové spokojenosti investora jak v uvedeném termínu, tak v kvalitě a že tím získáme další hodnotnou referenci.

Bc. Jaromír Baláž

jednatel společnosti JB Stavební, s. r. o.

ředitel závodu PS Morava



D48 Rybí – MÚK Rychaltice. Zdroj: RSD



D48 Rybí – MÚK Rychaltice

D6 a D48

I přes nepřízeň „Covidové doby“ došlo na sklonku roku 2020 ke slavnostnímu zprovoznění dvou dálničních úseků, na jejichž výstavbě jsme se podíleli. Přes 4 kilometry dlouhý úsek „D6 Řevničov, obchvat“ i 11,5 kilometru úseku stavby „D48 Rybí – MÚK Rychaltice“ přinese řidičům zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy.



D6 Řevničov, obchvat

D6 Řevničov, obchvat





Rekonštrukcia ozubnice Štrba – Štrbské Pleso

Ako úspešný uchádzač o realizáciu sme sa ako konzorčný partner Združenia „Rekonštrukcia ozubnice Štrba – Štrbské Pleso“, stali dodávateľom rekonštrukcie elektrifikovanej ozubnicovej trate z Tatranskej Štrby na Štrbské Pleso, v rámci ktorej postupne dôjde ku kompletnej výmene častí železničného zvršku, ako sú koľajové lôžko, ocelové podvaly, koľajnice a výhybkové konštrukcie. Tiež budú zriadené nové konštrukčné vrstvy železničného spodku, systém odvodnenia, nástupištne konštrukcie, trakčné vedenie a technológie zabezpečovacieho zariadenia.

Demontážne práce | V rámci demontážnych prác na železničnom zvršku bolo demontovaných 4860 m koľajového zvršku vrátane existujúcej ozubnicovej tyče s hrúbkou 30 až 60 mm a 5 výhybkových konštrukcií stupňovitého typu. Demontáž koľajového zvršku v ŽST Štrbské Pleso OŽ, ako aj v ŽST Štrba OŽ, prebiehala v osi koľaje pomocou kolesových rýpadiel a autožeriavov.

Koľajové polia na traťovom úseku sa postupne od stanice Štrbské Pleso (km 4,500) vytrhávali pomocou ťažkého pásového rýpadla, ktoré ich nakladalo na špeciálne upravené podvozky vz.53 s rozchodom 1000 mm. Tieto sa po naložení zväžali pomocou ťažkej lesnej techniky na miesta prekládok, ktoré boli situované pri prístupových cestách. Pomocou autožeriavov boli koľajové polia preložené na pristavené špeciálne vozidlá – lesovozy. Prevoz koľajových polí následne prebiehal za asistencie sprievodných vozidiel po ceste II/538 na demontážnu základňu v Tatranskom Lieskovi.

Práce na železničnom spodku | Vzhľadom na zaťaženie ozubnicovej železnice boli navrhnuté dva typy podvalového podložia: – TYP A – úsek 4100 m: podkladová vrstva štrkodrviny frakcie 0/32 mm s hrúbkou 200 mm bez použitia geosyntetiky, – TYP B – úsek 400 m: podkladová vrstva štrkodrviny frakcie 0/32 mm s hrúbkou 200 + 100 mm s použitím separačno-filtračnej geotextílie 350 g/m².

V ŽST Štrbské Pleso OŽ, ŽST Štrba OŽ a v zastávke Tatranský Lieskovec dôjde tiež ku kompletnej rekonštrukcii nástupíšť. Použité budú nástupištne hrany PRE 100 s absorbérom, ktoré budú uložené

na novovybudovaný betónový základ. Výška nástupištnej hrany bude znížená z pôvodných 460 na 370 mm.

Pre osadenie nových stožiarov trakčného vedenia boli realizované práce na výkopoch a na betonáži základových pätiiek. Výkopy základov dosahujú v niektorých miestach hĺbku až 4,5 m.

Železničný zvršok | Po dokončení sanačnej vrstvy železničného spodku z kameniva frakcie 0/32 mm sa zriadi plán železničného zvršku z kameniva frakcie 32/50 mm pre následné polozenie ocelových podvalov. Pre zriadenie traťovej koľaje bude použitá technológia kladenia v osi koľaje. Na pripravenú plán železničného zvršku budú na celej trase distribuované koľajnice typu 49E1. Nasledovať bude kladenie podvalov a montáž pripravených koľajnic do rebier podkladníc pomocou kolesových rýpadiel s kliešťovým adaptérom pre koľajnice. Kladenie výhybiek bude prebiehať pomocou autožeriavov.

Technicky najnáročnejšou časťou projektu je montáž nového koľajového roštu. Ozubnicový systém typu STRUB TN70 je navrhnutý od švajčiarskeho dodávateľa Tensolrail. Tvoria ho ocelové podvaly profilu TN25 s predĺženou hlavou s integrovanými podkladnicami, na ktorých je upevnená ozubnicová tyč dĺžky 12 m so šírkou hlavy 70 mm. Táto bude k ocelovému podvalu prichytená integrovanou rebrovou podkladnicou bez úklonu pružným upevnením. Podvaly budú vystrojené pružným upevnením Sk124 (pre koľajnice profilu 49E1) a Kpo3 (pre ozubnicovú tyč). Z dôvodu prepravy budú použité 20 m koľajnicové pásy, ktoré sa v určitom technologickom kroku počas montáže zvaria do dlhých koľajnicových pásov. Vo finále bude v celom úseku zriadená bezстыková koľaj.

V rámci projektu sa zabuduje 5 ks pomerových výhybiek tvaru J49E1 1: 6-100, pričom jedna výhybka nebude vybavená ozubnicovou tyčou. Všetky výhybky budú prestavované pomocou 3 ks elektromotorických prestavníkov a vybavené elektrickým ohrevom.

V celom úseku bude zriadená bezстыková koľaj, zabezpečená proti priečnemu a pozdĺžnemu posunu. V oblúkoch o polomere rovnom



alebo menšom ako 200 m sa musí vykonať zvýšenie priečného odporu lepením koľajového lôžka. Penetrácia koľajového lôžka sa vykoná za hlavami podvalov, do hĺbky 250 mm pod hornú plochu podvalu.

Pri zakružovacích oblúkoch konkávných lomov nivelety sa zrealizuje lepenie koľajového lôžka v celej dĺžke zakružovacieho oblúka v minimálnej hĺbke 400 mm pod hornú plochu zásypu. Na penetráciu bude použitá technológia typu Ballastbond s aplikáciou hmôt na báze duromerovej polyuretánovej živice.

Ako zábrana proti putovaniu koľajového roštu (proti pozdĺžnemu posunu koľaje), bude slúžiť 78 zemných ocelových kotiev. Osadené budú do železobetónového prefabrikátu, ktorý bude pripravený už vo fáze realizácie železničného spodku. Zemnú kotvu tvoria dva zvislé ocelové nosníky zabetónované do železobetónového prefabrikátu. Ozubnicová tyč TN70 sa k ocelovým nosníkom upevní pomocou závitových tyčí a špeciálnych spojok od dodávateľa zvrškového materiálu.

V rámci projektu sa realizujú 4 priechody pre chodcov. Pre bezpečnejší priechod cez koľaje v ŽST Štrba OŽ a pre možnosť dopravy materiálu do remízy, je navrhnutý priechod pre služobné účely. Prechodové konštrukcie tvoria vonkajšie panely typu pedeSTRAIL a vnútorné panely typu innoSTRAIL, ktoré budú od výroby prispôsobené ozubnicovej tyči STRUB TN70 tak, aby bol zabezpečený bezbariérový prechod cez prechodovú konštrukciu.

Ing. Michal Bystrický

vedúci ekonomického oddelenia

Názov stavby:	Rekonštrukcia ozubnice Štrba – Štrbské Pleso
Úsek:	ŽST Štrba OŽ – zast. Tatranský Lieskovec – ŽST Štrbské Pleso OŽ
Investor stavby:	Železnice Slovenskej Republiky (ZSR)
Projektant stavby:	SUDOP Košice, a. s.
Zhotoviteľ:	STRABAG s. r. o., a Swietelsky-Slovakia spol. s r. o.
Hodnota zákazky:	18 579 729,63 eur bez DPH
Technické ukazovatele projektu	
Demontáž koľajového zvršku:	4 860 m
Demontáž výhybiek:	5 ks
Odstránenie koľ. lôžka:	5 700 m³
Výkopové práce:	17 989 m³
Podkladové vrstvy žel. spodku:	6 853 m³
Káblová chráničková trasa:	4 584 m
Nová otvorená priekopa:	2 778 m Zemné kotvy: 78 ks
Nová koľaj tvaru 49E1:	4 875 m
Nové koľajové lôžko frakcie 32/50 mm:	6 371 m³
Ocelové podvaly TN25:	8 325 ks
Ozubnicová tyč STRUB TN70:	4 800 m
Napájacie napätie trakčného vedenia:	1 500 V



Velká gratulace a poděkování patří Vám všem, kteří se podílíte na dobré práci pod značkou SWIETELSKY



Společnost SWIETELSKY stavební získala druhé místo v soutěži TOP Stavební firma za rok 2019, jejíž výsledky byly vyhlášeny 24. listopadu 2020 na on-line konferenci Setkání lídrů českého stavebnictví. Prvenství obhájil Strabag, třetí skončila firma Chládek a Tintěra.

Soutěž, pořádaná společností CEEC Research, je výjimečná tím, že v ní dodavatelské firmy hodnotí sami veřejní zadavatelé. Porota se skládá z více než 300 zástupců veřejných investorů. Základními kritérii přitom je kvalita, dodržení lhůty a dohodnuté ceny, tedy parametry, zajímaví každého investora. Hodnocení probíhá formou známkování (nejlepší je jednička, nejhorší pětka). Na druhé pozici jsme se umístili s hodnocením 1,73 (první místo bylo hodnoceno známkou 1,62).

Za rok 2019 to nebylo jediné ocenění, které se značka SWIETELSKY dostalo. Také jsme v 17. ročníku soutěže České dopravní stavby, technologie a inovace 2019 získali hned tři ocenění. Stavba Protihluková stěna, Jižní spojka – akustika, úsek Na Strži – 5. května získala Cenu hl. m. Prahy. Stavbu prováděli kolegové ze závodu Dopravní stavby STŘED ve sdružení. Stavba Dálnice D3, Bošilec – Ševětín získala Cenu Ministerstva dopravy ČR. Tato stavba byla prováděna ve sdružení a spolupracovali na ní kolegové ze závodu Dopravní stavby JIH. Cenu veřejnosti obdrželi kolegové ze závodu Dopravní stavby MORAVA za stavbu Cyklostezka Hodonín – Ratíškovice.

S touto stavbou získala oblast Hodonín i 3. místo v soutěži Stavba Jihomoravského kraje 2019 v kategorii Dopravní a inženýrské stavby. Stavbu jsme představovali v časopisu Swiet 2/2020.

A ještě jednou oblast Hodonín, která za stavbu s názvem Polní cesta k mlýnu v k.ú. Valtice – část 2 získala ve 13. ročníku soutěže „Žít krajinou“ 3. místo v kategorii Zelená a dopravní infrastruktura. Soutěž pořádá Státní pozemkový úřad ve spolupráci s Českomoravskou komorou pro pozemkové úpravy.

Martina Netřebová

redakce



Lenka Giovagnoni

Lenka Giovagnoni pracuje u SWIETELSKY Rail CZ od roku 2016 jako oblastní ekonom. Ve svém volném čase se věnuje biatlonu a my jsme ji vyzpovídali, jak zvládá práci, rodinu a trénink dohromady.

Jaká byla Tvá cesta k biatlonu?

Na základce jsem hrála tři roky stolní tenis. U biatlonu jsem od 14 let. Na střelnici jsem s tátou chodila už asi od 6 let, když mě hlídal a občas mi dovolil si z něčeho také vystřelit, ale biatlonistů jsem si tam všimla až později. Pak jsem to s nimi párkrát zkusila na tréninku a už jsem zůstala.

Když se řekne biatlon, představím si běžky a střelbu nebo letní biatlon. Co trénuješ Ty?

Asi je potřeba předem říct, že v Praze se zimní biatlon trénuje opravdu těžko a v našem klubu KB Kapslovna se věnujeme především letní verzi tohoto sportu, kterému se v republice věnuje více sportovců, než tomu zimnímu. A není to ani ten na kolečkových lyžích, jak by si mohli mnozí představovat. Ale je to přespolní běh/kros se střelbou. Neběháme s puškou na zádech, ta na nás čeká na střelnici.

Máš rodinu, práci asi to není jednoduché vše skloubit. Kolik času týdně věnuješ tréninku a jezdíš s Tebou na závody rodina?

Chodím se proběhnout tak 2–3x týdně na hodinu. Někdy zaplavat, někdy s dětmi na kolo, na více bohužel nezbývá čas. Společný trénink na střelnici zvládám jen jednou týdně. Závody mi zaberou 4 víkendy v létě a 4 víkendy v zimě. Na závody jezdím raději bez rodiny. Je to pro mě taková forma odpočinku a doma mi to tolerují. Děti by samozřejmě chtěly jezdit se mnou, ale zatím jim říkám, že jsou na to moc malé, a беру je s sebou spíš výjimečně. Naopak na letní soustředění jezdíme celá rodina vždy. Já bych třířázové tréninky s mladšími sportovci už stejně nezvládla, takže část dne trénuji s biatlonisty a část dne vyrážíme za sportem s dětmi.

Jakých úspěchů se Ti podařilo dosáhnout?

V seniorské kategorii se mi podařilo na mistrovství ČR vyhrát v různých disciplínách už čtyřikrát, naposledy na podzim 2020. Vzhledem k tomu, že jsem tam jela kvůli zdravotním potížím s minimem tréninku, tak to dopadlo nad všechna očekávání. Běh nestál za nic, ale povedlo se mi dobře zastřílet a to mi pomohlo. Ostatně na střelbě to bylo u mě postavené odjakživa.

Prý dnes už trénujete i v létě, a to na kolečkových lyžích. Je to dostupné pro většinu i amatérských biatlonistů nebo je to třeba finančně náročné? A jak dlouho je to vlastně obvyklé – využívat kolečkové lyže? Kolečkové lyže nejsou finančně náročné. Tréninkové juniorské lyže s vázáním pořídíte už od čtyř tisíc korun a boty jsou potřeba stejné jako na sníh. Kolečkové lyže nemají brzdíčky, není to tedy stejné učení, jako na sněhu. Než pustíme děti na kolečkové lyže, začínají na bruslích, pak přidají hůlky a potom až zkoušejí lyže. Máme vytipované rovné cyklostezky, kde mohou sportovat i začátečníci. Pokročilým sportovcům se vyplatí zajet do biatlonových areálů, např. do Jilemnice. Zde je jistota kvalitního asfaltu a dodržování bezpečnostních pravidel.



Zatímco profesionální sportovci používají kolečkové lyže velkou část přípravy na zimu, my je máme spíš jako doplňkovou aktivitu. Nejvíce se jim věnujeme na podzim, na jaře pak spíše běhu.

Jinak je biatlon celkem hodně finančně náročný sport. Vzduchovka stojí zhruba 50 tis. Kč, malorážka 100 tis. Kč. Ale vzhledem k boomu, který u nás v posledních nastal, Český svaz biatlonu ve velkém investoval prostředky do nákupu zbraní a dalšího potřebného vybavení. Prostředky se rozdělují dle výkonnosti a úspěchů do klubů. Takže se dá začínajícím s vybavením pomoci. Mluvim teď zejména o zbraních, které jim z klubu můžeme zapůjčit.

Věnuješ se i trénování mládeže, počítám, že zájem o sport je velký. Jak širokou máte základnu? Je nějaký vhodný věk, kdy s biatlonem začít? V posledních letech se biatlonová základna rozrostla neuvěřitelně! Když jsem začínala já, bylo nás v jednom ročníku 10, ale teď jsou to stovky dětí. U nás v klubu máme jedenáct vzduchovkářů, tj. dětí do 15 let, 12 dorostenců do 21 let a 21 dospělých závodníků. Takže kvůli stísněným prostorám na naší střelnici rozdělujeme tréninky na dvě skupiny. Trénování se ale věnuji jen okrajově, pomáhám s tréninkem střelby u dorostu. A kdy s biatlonem začít? Dětem bych doporučila v raném věku hlavně všestrannost, asi nejlepší je Sokol a atletika, ale vlastně to může být jakýkoliv pravidelný pohyb, který děti nezatěžuje příliš jednostranně. S biatlonem má podle mě smysl začít až kolem 12 let, ale znám spoustu úspěšných sportovců, kteří začali ještě později.

Lenko, děkujeme za Tvůj čas a přejeme Ti mnoho úspěchů, zdraví a radosti ze sportu.

Lenka Giovagnoni

ekonom oblasti

&

Monika Balcerová

redakce



Lenka Giovagnoni



Petr Zýka

Petr Zýka pracuje u společnosti SWIETELSKY Rail od roku 2018 jako strojník, řidič speciálního hnacího vozidla se zaměřením na kolejové jeřáby. Předtím pracoval 18 let u nehodové jeřábové jednotky Českých drah i v soukromém sektoru. Lásku k železničním jeřábům získal již v dětství od svého otce a ten zase od svého. Petrův děda jezdil ještě na parním kolejovém jeřábu. Není tedy divu, že jeřáby na kolejích Petrovi učarovaly natolik, že se ve svém volném čase věnuje stavbě železničních modelů, za které sbírá ceny i v mezinárodních soutěžích.

Petre, jak dlouho se tomuto koníčku věnuješ?

Modelářit jsem začal někdy v deseti letech, když jsem chodil do bývalého Svazarmu v Českých Budějovicích. Kolejové jeřáby jsem začal stavět až po vojně v roce 1995.

Jaká je příprava před samotnou stavbou a co je Tvým nejčastějším pracovním nástrojem?

Nejdříve si seženu co nejvíce plánů, následně si po domluvě jedu jeřáb nafotit, popřípadě nějaké věci ještě doměřit. Za roky práce na kolejích mám veškeré kontakty na lidi od jeřábu, ve všech depech v České republice i na Slovensku. Po sehnání veškeré dokumentace začínám stavět model. Mým nejčastějším pracovním nástrojem jsou obyčejné věci, úhelník, tužka, skalpel, pinzeta, různé pilníky. Modely stavím z plastových destiček různého průměru. Podvozky, střední a nástavbovou část dělám z mosazné páskoviny z důvodu váhy a stability modelu. Na hydraulické písnice nebo když má jeřáb příhradové rameno, používám mosazné trubičky. Nakonec jsou největším problémem potisky, ty si nechávám vyrábět na Slovensku.

Stavíš převážně jednu velikost modelu nebo různé? A jak dlouho stavíš jeden model?

Modely stavím ve velikosti TT, což je měřítko 1:120, a velikost H0, což je měřítko 1:87. Ale soutěží se i různých dalších velikostech. Jeden model mi trvá udělat i 1,5 roku. Podle volného času většinou stavím nejvíc přes zimní období, to nebývá tolik práce pro jeřáb.

Rok a půl jeden model, tomu říkám kus života. Musíš mít vybroušenou trpělivost a pevnou ruku. Modely stavíš s tím, že jsou soutěžní nebo jenom pro radost a pak se rozhodneš, že se dílo povedlo a jde se s ním soutěžit?

Dříve jsem stavěl pro radost a na klubové kolejiště v bývalém Svazarmu. Pak jsem dal jeden model na krajskou soutěž a dopadlo to 1. místem na mistrovství ČR a 3.místem na ME v Lipsku 1997. Po tomto úspěchu jsem stavěl další modely, které jsem dával do soutěží



Petr Zýka

a začal je půjčovat na různé výstavy po celé ČR. Celkem jsem získal kolem 20. ocenění z mistrovství republiky, mám devět ocenění z mistrovství Evropy. Ale dnes už zase stavím jen pro radost nebo na kolejiště, které mám doma.

Je nějaké ocenění, kterého si vážíš nejvíce? Jde to vůbec?

Nejvíce si vážím několika ocenění z ME v Maďarsku, kdy jsem v roce 2004 získal s modelem mého bývalého jeřábu EDK 300/5 celkem 99,5 bodu ze 100 možných. Říká se, že velmi dobrý model na soutěžích získá max. 97-98 bodů! V dalších letech jsem získal s modelem jeřábu EDK 300 W v Maďarsku 99 bodů a s EDK 1000/1 98 bodů.

To Ti moc gratulujeme. Je to krásná práce. Na čem pracuješ nebo máš nějaký sen modelářský?

Nedávno jsem dodělal po několika letech modely jeřábů firmy SWIETELSKY a to KIROV KRC 1200 a GOTTWALD GS 100,06 T ve velikosti H0. Mám také rozdělaný KIROV KRC 1200 ve velikosti TT a nedávno jsem po roce dodělal jeřáb EDK 750, ten byl pro kamarády, kteří ho následně darovali kolegovi při odchodu do důchodu. Mým snem je postavit funkční model jeřábu EDK 1000 DKV Česká Třebová ve velikost H0.

Držíme Ti palce, ať nic nebrání ve splnění Tvého snu. Děkujeme za rozhovor a až bude funkční model, dej nám, prosím, vědět. Přijedeme se rádi podívat.

Petr Zýka

strojník

&

Martina Netřebová

redakce





Blahopřejeme...

Tour de cykloSWIET – jubilejní V. ročník

Když jsme v roce 2015 poprvé s kolegyní Martinou Netřebovou organizovali cyklo výlet po Labské cyklostezce, vnímal jsem to jako jakýsi způsob poděkování všem, kteří se na výstavbě této akce podíleli, a také jako poděkování těm, kteří nám pomáhali vypořádat se s pojistnou událostí po povodni v roce 2013, která se v závěru stavbou prohnala.

Po velkém úspěchu prvního ročníku jsme na nesčetné žádosti z řad účastníků pelotonu zorganizovali další ročníky, které vždy vedly trasu po stavbách budovaných jednotlivými oblastmi závodu Dopravních staveb STŘED. A tak jsme společně zavítali na Kolínsko, Liberecko a čtvrtý ročník vedl přes hlavní město.

Bylo pro mě velkým potěšením, že se organizací posledního 5. ročníku Tour de cykloSWIET, cyklo toulek po Třeboňsku, ujal dosavadní účastník všech ročníků Ing. František Fryš spolu s kolegy ze závodu Dopravní stavby JIH. Myslím, že i poslední

ročník po cyklostezkách Třeboňska se moc povedl, i když se konal v době částečně zpřísněných epidemiologických opatření.

Na závěr mi nezbývá než vyjádřit přání, aby nás současná nepříznivá situace vyvolaná pandemií v brzké době opustila a opět se našli kolegové, kteří by zorganizovali další pokračování Tour de cykloSWIET.

Ing. Rastislav Súľovský

ředitel závodu



PŘEDNÍ STRANA



ZÁDA



VÝZNAMNÁ ŽIVOTNÍ VÝROČÍ NAŠICH ZAMĚSTNANCŮ (červenec až prosinec 2020)

Vážené kolegyně, vážení kolegové, přijměte dodatečně srdečné blahopřání.

Beneš Josef Bůcha Ladislav, Ing. Dibala Pavel Divín Josef Drda Vratislav Dubovan Milan Fiala Petr Fišar Pavel Haitmann Daniel Hájek Lukáš, Ing. Hiadlovský Radek st. Holcman Jiří Hollý Pavel Chmiel Daniel Chorvátovič Vladimír, Ing. Janeček Jaroslav Jarema Radek Jirků Miloš	Kalvas Zdeněk Klauda Petr Kluka Pavol Kodat Pavel, Ing. Konečný Vladimír Kopal Martin Křivánek Zdeněk Kuba Michal Kubka František Kučera Antonín Lávička Roman Lesovský Vladimír, Bc. Lokšík Pavol Lorenc Bohumil Melmerová Alena Moudrý Josef Musil Miloš Nováková Ivana, Mgr.	Orgoník Jiří Pánek Martin Pápay Marián Pavluš Rostislav Pištěk Jiří Poláček Martin, Ing. Polášek Petr, Ing. Prachařová Marta Procházka Jiří Prokop Jan Prokopová Miroslava, Ing. Reindl Jiří Roubal Luboš Semáč Dušan Sípál Pavel Šíročka Juraj Skála Václav Soukup Jan, Ing.	Suchár Marián, Ing. Školníkovič Milan Šmíd René Tkadlec Vlastimil Třípesová Jana Turín Stanislav Vachtová Marie Vajnoráková Taťána Viktoryn Radek, Ing. Vít Miroslav Vlk Karel Vodička Jaromír Zdeněk Milan Židková Jarmila Žižka Jaroslav
---	--	--	--

PRACOVNÍ JUBILEA NAŠICH ZAMĚSTNANCŮ (červenec až prosinec 2020)

Vážené kolegyně, vážení kolegové, přijměte poděkování za dosavadní spolupráci v koncernu SWIETELSKY. Přejeme Vám další úspěšná léta, pevné zdraví a životní pohodu.

Balšánková Jana Běhal Vladimír Bouchal Petr Brom Zdeněk Buben Vít Dočekal Jan Doležálek Lumír Doubek Ondřej Fára Petr Ferenec Marian Foist Pavel Frk Zdeněk Fučík Petr Fučíková Hana Furiš Jiří Hájek Jaroslav Havránek Daniel Hejčová Eva, Ing. Hejný Josef Hnát Karel Holmik Viktor Houdek Miloš	Chebenová Ivana, Ing. Janeček Jaroslav Jangl David Jirků Miloš Jiříček Vlastimil Kalina Karel Kaprál Oldřich Keimová Miroslava Kocman Jan Konopová Monika Korcová Jindra Korčák Miroslav Králík Petr Kunc Tomáš Lásková Lucie Löhnert Christian Löhnertová Barbora Luňák Václav Marková Jana Maršálek Milan Maštálková Jana, Bc. Mejdrechová Lenka	Moravec Pavel Myslivec Petr Nekola Zdeněk, Ing. Němec František Noga David Nosál Jiří Novotná Renata, Ing. Orgoník Jiří Osička Rostislav Papežová Jana Perknovský Viliam, Mgr. Podešva Martin Podolová Hana, Ing. Procházka Ivan Prokešová Alena Půža Jan Rajciová Alžbeta, Mgr. Rešl Milan Rudolfová Jana Řehoř Luboš Seknička Petr, Ing. Sípál Pavel	Šíročka Juraj Smolík Jindřich, Ing. Struhovský Miloslav Súľovský Rastislav, Ing. Sýkora Jan Šafratová Šárka, Ing. et Ing. Šenkýř Josef, Ing. Šimek František Šlaufová Jana Štěpánková Jitka Štětina Jiří Šugár Ján, Ing. Švarcbach Zdeněk Toman Pavel, Ing. Vala Jiří Vančata Vladimír, Ing. Vaněk František Vodička Lubomír Vymyslický Martin Vynahlovský Roman Vysoký Vladimír Žák Radim
---	---	---	---

Výročí u firmy je počítáno od doby nástupu ke koncernu SWIETELSKY.

Soutěž o 1 000 Kč

V soutěži z minulého čísla časopisu jste hádali název přehrady, která se nachází v nádherné krajině uprostřed lesů. Správná odpověď zněla: Les Království. Štěstí se při losování usmálo na pana **Marka Zahnaše**, kterému tímto gratulujeme k výhře!

Nyní se pojďme podívat na další hádanku, tentokrát nahlédneme do světa skal.

Skály jsou tvořeny šikmo ukloněnými vrstvami světlých svrchnokřídových pískovců. K naklonění došlo ve třetihorách vlivem tektonických pohybů. Nápadně bílou barvu mají skály díky příměsi kaolinu a od roku 1955 jde o státem chráněnou přírodní památku.


Tato tajemná skupina se tyčí až do výšky 20 metrů, v jedné ze skal je přes 4 metry dlouhý tunel.

Znáte jeden ze dvou názvů této izolované skupiny kamenů?

Odpovědi zasílejte do 30. dubna 2021 na m.netrebova@swietelsky.cz, nebo na adresu SWIETELSKY stavební, s. r. o., Martina Netřebová, Sokolovská 192/79, 186 00 Praha.

Ze všech správných odpovědí vylosujeme jednoho výherce, který získá 1000 Kč.

KŘÍŽOVKA O 1 000 Kč | Tajenku křížovky zašlete do 30. dubna 2021 na m.netrebova@swietelsky.cz, nebo na adresu SWIETELSKY stavební s. r. o., Martina Netřebová, Sokolovská 192/79, 186 00 Praha. Vylosovaný výherce od nás obdrží 1 000 Kč. Výhercem z časopisu č. 2/2020 se stal pan **Roman Pešta**, kterému tímto blahopřejeme a zasíláme cenu! Citát zněl: „Osud si cestu najde.“

	ANGLICKY VELKOSTATKY	TĚLOVĚDCI	Tajenka 1	PŘEDPLATITEL		VEČÍREK	CÍŽ MUŽSKÉ JMÉNO	ZAČÁTEČNÍK		VÝZVA K TICHU	JAPONSKÝ KRAJ	MUŽSKÉ JMÉNO (17.1.)	ZJIŠTOVÁNÍ ZPŮSOBILOSTI K VOJEN. SLUŽBĚ	POPÍVÁ ROSTLINA
ŠPANĚL. DÍVČÍ JMÉNO					PŘEDLOŽKA				DOLINA (NÁŘ.)					
ANEBO (ZAST.)					AVŠAK				ITAL. HEREČ					
SLOVEN. PŘEDLOŽKA					ČLOVĚK BEZ PŘÁVA				TEMNÁ					
									NĚKDY					
OBEC U JIHLAVY					CITOSLOVCE ODPORU					OCAS				
					RAKOUSKÉ SIDLO					SPZ TEPLIC				
POJÍZDNÁ UBYTOVACÍ ZAŘÍZENÍ							ELEKTRONKA SE 4 ELEKTRODAMI							
							NEUSADYTNÝ ČLOVĚK (ZAST.)							
ČÁST UTKÁNÍ PÁLKOVAČICH HER						TITULEK							USPAT	ČADSKÉ SIDLO
	NORSKÉ SIDLO					SIDLO NA SICÍLI					INDIÁNSKÁ ZBRÁN			
	SADOMASO-CHISTICKÁ ZKRATKA (BONDAGE DISCIPLINE)										HLAVNÍ MĚSTO EGYPTA			
SPZ BŘECLAVI				NĚMECKÁ AUTOMOBILKA	MOSAMBICKÉ JEZERO	DESETINA TISÍCE				PÍSMENO REČKÉ ABECEDY				
						ČÁST HLAVY (MN. Č.)				ZAMAZATI				
DRAHOKAMY								VÍČKO						
								ASIAT						
	DÍLO PÍSEMNÉ	NÁŠ HEREČ	VZDÁLITI SE JÍZDOU						CITOSLOVCE ÚDIVU			NÁZEV HLÁSKY T		
SEVEROZÁ-PAD			DROBNÝ AFRICKÝ SAVEC						ČIN. VAHOVÁ JEDNOTKA (95,7 KG)			ZN. HLINIKU	VYVALOVAT	KÓD ANTIGUY A BARBUDA
			SHAKESPEA-RUV HŘDINA						UBRÁNITI SE					
STŘETNUTÍ							PROVOZ							
							HORSKÝ ROVNÍKOVÝ PÁS MEZI OBRATNÍKY							
OSTROV NOVÝCH HEBRID				ANGL. MRÁVENEČ				DALEKOHLÉD						
				VELKÁ MOUCHA				SKLENĚNÝ PŘÍSTŘEŠEK PRO KVĚTINY						
SLOV. JINAM					ANGL. ŽHÁRSTVÍ						KÓD KIRIBATI	ZN. JEDNOTKY HMOTY (KILOGRAM)		
					ISLÁMSKÝ MNICH-ASKETA						Tajenka 2			
PODPIS						NEPŘÍMO								VELMI NAPADNÝ
SPZ TŘEBÍČ			ZKR. STÁTNÍ ARBITRÁŽE			BANKOVKA (OBEČ.)								
			TRUMF V BRIDGI											
	DĚDINY	RYNSKÝ ČLUN				SNĚŽNÝ MUŽ					NEJSILAVNĚJŠÍ Z ROZJUM-BERKŮ			
		SPZ SOKOLOVA				CITOSLOVCE					ODMAŠTOVACÍ PŘÍPRAVEK			
NAPROTI							ZN. NIKLU			PROGRAMO-VACÍ JAZYK				
							MOJE			TEL. SPOL. KUVAJTU				
PRIVÁT									VLAČET					
MEZINÁR. SDRUŽENÍ LÉTECKÉ DOPRAVY					STUDENT				ZASTŘEŠENÝ					

