

SWIET

S W I E T E L S K Y

ČASOPIS SPOLUPRACOVNÍKŮ KONCERNU SWIETELSKY V ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLICE

2/21





Milí Swieteláci,

doufám, že až budete otevírat nové číslo našeho firemního časopisu, bude většina z Vás již moci trávit letní měsíce spojené se zaslouženou dovolenou tak, jak jste byli dlouhá léta zvyklí. A určitě to bude s ohlédnutím za uplynulým hospodářským rokem dovolená nanejvýš zasloužená. Opět to byl rok, který přinesl mimořádné zatížení pro nás pro všechny ve formě protiepidemických opatření, která se od mírné až po tu téměř nejprísnejší formu táhla prakticky celým rokem. Byli jsme nuceni nahrazovat nemocné či izolované kolegy a mnohdy suplovat i celé týmy ve vedení stavby. A co je nejhorší, museli jsme se i navždy rozloučit se stávajícími či bývalými kolegy, kteří bohužel zářné nemoci podlehli, a to jak v České, tak i ve Slovenské republice. Chtěl bych jim i při této příležitosti ještě jednou věnovat naši společnou tichou vzpomínku.

V závěru hospodářského roku, a i na počátku toho nového, jsme stále ještě nuceni se potýkat s turbulentním nárůstem cen a mnohdy i s kritickou nedostupností základních stavebních materiálů. Tento stav stále ještě i nyní prakticky znemožňuje odpovědnou kalkulaci a tvorbu časových plánů našich staveb. Jako kdyby se tentokrát nějaký zářný virus pustil i do samých základů zdravé tržní ekonomiky.

OBSAH SWIET SWIETELSKY 2/2021

- 2 SLOVO VEDENÍ SPOLEČNOSTI
- 3 SLOVO VEDENÍ SPOLEČNOSTI, SLOVO REDAKCE

- PŘEDSTAVUJEME
- 4 DS ZÁPAD – Modernizace obalovny ZČO
- 5 RAIL CZ – Rozšíření stálé strojní základny
- NAŠE STAVBY
- 6 SLOVAKIA PS – Nové distribuční centrum v Trenčine
- 8 ZÁVOD MOSTY – II/118 Zlonice, rekonstrukce mostu ev.č. 118-057 a II/118 Zlonice, oprava zdi
- 10 DS VÝCHOD – Napojení dálnice D35 na silnici I/17 Chrudim – Vysoké Mýto
- 11 PS STŘED – Rekonstrukce hotelu ALFA RESORT
- 12 DS ZÁPAD – Kontejnerový terminál v mělnickém přístavu bude ekologický
- 14 JB STAVEBNÍ – Bytový komplex Hippokrates v Brně
- 15 SLOVAKIA DS – Nevidané nasadenie stavebnej techniky na rekonstrukcii cesty v Prešove
- 16 RAIL CZ – Pracovalo se pouze v noci
- 17 DS STŘED – Opravená a rozšířená část vytižené cyklostezky A2
- 18 PS ZÁPAD – SWIETELSKY ve Škodě Transportation postavil novou zkušebnu a kolejisti
- 20 DS MORAVA – Opěrné zdi ve Zlínském kraji
- 22 SLOVAKIA DS – Kolonádový most v Piešťanoch
- 24 PS JIH – Rekonstrukce fasád budov aktivních pomocných provozů v Temelíně
- 25 DS ZÁPAD – I/20 Třebíče–Žitovice s novým povrchem
- 26 JB STAVEBNÍ – Pražská administrativní budova pro HEIM Trade
- 27 PS ZÁPAD – SWIETELSKY v Ballu: za provozu, v angličtině a při brexitu
- 28 DS STŘED – V úseku Klučov–Žherý–Skramníky se jezdí po novém povrchu
- 29 DS STŘED – Okružní křižovatka v Kutné Hoře
- 30 PS JIH – V Milevsku začala stavba obchodního centra MY BOX

- SWIETÁCI PO PRÁCI
- 31 „Lubenko“ namieša asfaltové zmesi a potom vedie dychovku
- 32 Plavání v lednu v ledové řece? Proč ne!

- NAŠE SPOLEČNOST
- 34 Mezigenerační management na podporu digitalizace ve stavebnictví INCOD
- 35 Swiet v onlinu

- 36 BLAHOPŘEJEME

- 38 SOUTĚŽ

- 39 KRÍŽOVKA

A přesto i tentokrát vyšla naše firma z rozbourené doby úspěšně a co víc, dokonce i s historicky nejlepšími hospodářskými výsledky jak na úrovni České republiky, tak i na úrovni celého koncernu SWIETELSKY. Opět se potvrzuje, že jsme skvěle vybaveni do ekonomické nepohody a těžkých časů. Nejen za uplynulý rok Vám všem patří co nejsrdečnější poděkování.

Aby těch změn nebylo málo, na konci uplynulého hospodářského roku skončil ve vedení Divize silničního a inženýrského stavitelství a ve vedení centrály společnosti Walter Spitaler a po dlouhých letech v koncernu SWIETELSKY a ve vedení SWIETELSKY stavební s. r. o. v České republice odchází na zasloužený odpočinek. Děkujeme mu za jeho nesmazatelný otisk do úžasného příběhu společnosti SWIETELSKY v České republice a za vzácný přístup a pochopení pro nás pro všechny. Přejeme mu, aby si novou kapitolu svého života užíval dlouhá léta v plné síle a zdraví.

V současné době probíhá příprava strategie koncernu SWIETELSKY na příští období, která samozřejmě zahrnuje významným způsobem i Českou a Slovenskou republiku. Vedení koncernu chce tvořit tuto strategii nikoliv direktivně seshora, nýbrž ze spodu v širší diskusi se zaměstnanci. Otvírá se nám tak jedinečná možnost podílet se na spoluutváření naší vlastní budoucnosti.

Během sepisování tohoto úvodníku zasáhla jihomoravský region přírodní katastrofa v podobě pustošivého tornáda, která bohužel postihla i některé naše kolegy. Opět se ukázala naše pevná firemní soudržnost, když se našim zaměstnancům v nouzi dostalo okamžité pomoci nejen od firmy, ale i od jednotlivých kolegů formou dobrovolné finanční sbírky. Stejně tak se i společnost SWIETELSKY postavila za celý poničený region. I za to patří Vám všem upřímné poděkování a obdiv.

Z toho krátkého výčtu vidíte, že první půlrok letošního kalendářního roku byl všechno jiné než fádni a jednotvárný. O to více Vám přeji, abyste čas dovolených strávili již v poklidu tak, jak jste byli zvyklí v letech minulých. Přeji Vám, abyste nabrali spoustu nových sil, které budou potřeba více než jindy.

Čeká nás modernizace a dobudování centrály společnosti tak, aby její struktura a personální obsazení odpovídaly rychle se měnícím podmínkám nejen v rámci koncernu SWIETELSKY, ale i celého okolního světa. Pokračuji i naše aktivity s cílem doplnění vedení Divize inženýrských a dopravních staveb.

Nový hospodářský rok 2021/2022 jsme zahájili úspěšně a disponujeme velmi dobrou zakázkovou náplní v obou divizích. Pokud dokážeme zvládnout již zmíněné výkyvy cen stavebních materiálů, mohl by právě započatý hospodářský rok být minimálně stejně úspěšný jako ten předchozí.

I nadále však půjdeme cestou naší tradiční obezřetnosti a uvážlivosti, které nás přivedly na cestu skvělých výsledků a dlouhodobě udržitelného a zdravého růstu naší společnosti.

Vážení kolegové, přeji Vám na počátku letních měsíců krásné zážitky během Vašich dovolených, během kterých, i když budou možná letos ještě trochu omezené, určitě načerpáte síly a chuť do další společné práce.

Ing. Jiří Kozel

jednatel



**Milé kolegyně,
milí kolegové!**

V nedávné době odešli do penze dva naši kolegové, kteří se rozhodující měrou podíleli na ekonomickém úspěchu společnosti SWIETELSKY v České republice: pan Walter Pertl, člen představenstva, a pan Walter Spitaler, jednatel společnosti. Po Walteru Pertlovi jsem nyní převzal odpovědnost za mezinárodní aktivity rakouské mateřské společnosti Swietelsky AG. Mým úkolem v této funkci je postarat se o to, abychom našli co nejvhodnějšího nástupce za jednatele firmy, za pana Waltera Spitalera, a abychom vytvořili úspěšný tým kolem pana Jiřího Kozla. Do doby, než bude rozhodnuto o nástupnictví pana Waltera Spitalera, jsem dočasně převzal jeho funkci ve vedení naší společnosti SWIETELSKY stavební s. r. o.

Walter Spitaler nám bude chybět jako kolega i jako vedoucí pracovník. Pro společnost SWIETELSKY pracoval 43 let a během této doby se účastnil zajímavého vývoje celé naší společnosti. Svou kariéru zahájil jako technik inženýrských staveb a brzy na to byl povýšen na stavbyvedoucího pro výstavbu silnic a kanalizací v příhraničním regionu Waldviertel. Samozřejmě zažil i dobu, kdy byly naše země, tedy Rakousko a tehdejší Československo, odděleny ostnatým drátem. Otevření hranic východního bloku bylo velmi emotivním zážitkem nejen pro mnoho lidí na této straně hranice, ale také pro mnohé v rakouských příhraničních regionech. Walter Spitaler se jako jeden z prvních Rakušanů aktivně podílel na založení naší pobočky v Českých Budějovicích, což se pro něj stalo jeho srdeční záležitostí. V roce 2000 se stal jednatelem společnosti SWIETELSKY stavební s. r. o. a v této funkci setrval celých 21 let. Během této doby mu tato země a její obyvatelé velmi přirostli k srdci. Milý Waltře, vyplatilo se to. Děkujeme za všechno!



**Vážení čtenáři,
milí Swieteláci,**

léto je v plném proudu, děti se začínají připravovat na návrat do škol a ve vzduchu pomalu otázka, jaký asi bude podzim 2021. Ale nepředbíhejme, zatím je vše v rozumných regulích, díky čemuž se připravují narychlo akce. Nejspíš se to důležité musí stihnout v tomto období. Kde jsou ty časy, kdy jsme měli na přípravu větších akcí i měsíce. Nyní je standardní organizovat větší akce do dvou, tří týdnů, ty malé do týdne. Nechme se překvapit, co přinese nadcházející období, proočkovanost. My Swieteláci pevně věříme, že to bude Vánoční setkání THP pracovníků koncernu SWIETELSKY v Českých Budějovicích.

Na tomto místě je zvykem krátce rozebrat celkovou ekonomickou situaci celé skupiny i naší společnosti v České republice. Hospodářský rok, který skončil na konci března, byl poznamenán krizí kolem onemocnění COVID-19, ale ve výsledku byl pro nás velmi úspěšný, a to jak na domácí, tak na mezinárodní úrovni. Přesné údaje o vývoji stavebních prací, počtu zaměstnanců a o výnosech byly zveřejněny online spolu s výroční zprávou na konci července. V některých obdobích se Česká republika potýkala s vysokými počty případů nákazy. Tím, že jsme se celkově k tomuto nebezpečí postavili velmi zodpovědně, jsme z obtížné situace vytěžili maximum.

I když v současné době vše nasvědčuje tomu, že se situace uklidňuje, my budeme i nadále klást maximální důraz na zdraví našich zaměstnanců a v souladu s danou situací přijmeme veškerá ochranná opatření, která se nám budou jevit jako smysluplná.

Ve strategickém zaměření společnosti nenastanou žádné zásadní změny. Stojíme před výzvou pokračovat v rozšiřování podnikatelských aktivit společnosti a v další postupné regionální expanzi. Při tom se můžeme spolehnout na vynikající schopnosti všech našich motivovaných odborníků. Rád bych dále podporoval jejich vlastní iniciativu a prostor pro kreativitu. Také budoucí úspěch naší společnosti je tedy ve Vašich rukou. Vydejme ze sebe, každý zvlášť i všichni společně, skutečně to nejlepší! Využijme přitom také příležitosti, které přináší přeshraniční spolupráce.

Harald Gindl

jednatel

Ať už bude nadcházející období jakékoliv, pojďte si nyní v klidu vychutnat druhé a zároveň poslední letošní číslo časopisu Swiet SWIETELSKY. Na následujících stránkách se dozvíte, jak SWIETELSKY Rail CZ upevňuje své pozice na českém a slovenském železničním trhu rozšířením strojní základny. Navštívíte vybrané realizované stavby skupiny SWIETELSKY v České a Slovenské republice. Chybět samozřejmě nebude ani oblíbená soutěž či křížovka.

Martina Netřebová

redakce

MODERNIZACE ZČO

SPOLEČNOST ZÁPADOČESKÁ OBALOVNA S.R.O.

Společnost Západočeská obalovna s. r. o., po našem ZČO, je podílovou společností firem SWIETELSKY stavební s. r. o. a Vodohospodářské stavby, společnost s ručením omezeným. V letošním roce prošla významnou modernizací, kdy byla původní obalovna typu AMMANN GLOBAL 160 H, uvedená do provozu v roce 2007, nahrazena novou obalovnou TBA 3000 BENNINGHOVEN s hodinovým výkonem 180 – 220 tun. Na realizaci se podílely naše závody, Dopravní stavby ZÁPAD, oblast Plzeň a SPECIÁLNÍ STAVBY.

Samotná modernizace ZČO začala v podstatě již koncem listopadu 2020, kdy byly zahájeny stavební práce v okolí administrativní budovy. Jednalo se o práce na úpravách přístupu k budově, nové vyvýšené chodníky se schodištěm a zábradlím, vybourání starého septiku a osazení nového, dále pak kabelové chráničky a povrchy chodníku ze zámkové dlažby.

Po namíchání poslední tuny asfaltových směsí 17. prosince 2020 na 13 let staré obalovně AMMANN došlo z důvodu následné demontáže k vyprázdnění všech sil, zásobníků a násypky od zbylého materiálu, aby mohlo dojít k demontáži technologie obalovny.

Firma, která odstraňovala technologii původní obalovny pomocí autogenů a různé řezací techniky, nejenže technologii odstranila v rekordním čase, ale i do 22. prosince 2020 ji odvezla k dalšímu použití.

6. ledna 2021 pak byly zahájeny samotné práce na výstavbě nové obalovny bouracími pracemi stávajících základů a původní váhy dle obdržené projektové dokumentace, kterou dodala firma VALBEK. Jak to již na stavbách bývá, ani zde se to neobešlo bez problémů a několikrát byl projekt upravován z důvodu kolize stávajících a nových pilot, na které se bohužel při bouracích pracích přišlo. Po mnoha úpravách projektové dokumentace byly 18. ledna 2021 zahájeny práce na vrtání a betonáži pilot, které prováděli naši kolegové ze závodu SPECIÁLNÍ STAVBY. Celkem bylo provedeno 19 pilot o průměru 1000 mm a hloubky 7-12 m a 14 pilot o průměru 600 mm a hloubky 6-12 m. Ihned po vyvrtání bylo nutné provést z důvodu řádného vytvrnutí železobetonové pásy a patky základů, neboť termín montáže technologie byl předem dán a smluvně dohodnut. Nejen epidemie COVID-19 byla proti nám, ale i počasí, kdy mezi 8. až 15. únorem byly na naše poměry velké přivaly sněhu a teploty spadly i přes den hodně pod minus 10 stupňů.



Nutno říct, že díky velkému pracovnímu nasazení o sobotách a nedělích (na zimu – netradiční) se podařilo dokončit veškerou přípravu základů či požadovaných ploch v termínu, a zhotovitel technologie, firma BENNINGHOVEN, 20. března 2021 převzala bez výhrad staveniště a zahájila montáže.

Zkušební provoz byl zahájen 25. května 2021 a v podstatě spočíval v seřízení a nastavení všech technologických zařízení tak, aby pak následně 1. června 2021 mohl být zahájen prodej asfaltových směsí pro všechny zákazníky.

Nová obalovna TBA 3000 BENNINGHOVEN (NĚMECKO) má hodinový výkon 180–220 tun obalovaných směsí a její cena je 85 milionů korun českých. Zvláštností této obalovny je využití tepla z uhlého prachu a možnost přimíchání asfaltového recyklátu do některých směsí.

Na závěr bych chtěl poděkovat všem kolegům, kteří se na výstavbě ZČO společně s námi podíleli – obzvláště panu Matheislovi, který neustále kontroloval a koordinoval technologickou část stavby. Přeji nové obalovně co nejvíce namíchaných tun a co nejméně poruch...

Viktor Holmík

stavbyvedoucí



ŽELEZNIČNÍ STROJE NATRVALO V ČECHÁCH

SWIETELSKY RAIL CZ

SWIETELSKY Rail CZ upevňuje pozice na českém a slovenském železničním trhu. Mateřská společnost SWIETELSKY AG poskytuje od července 2021 pro tyto trhy strojní linku ASP Unimat 09-16/4S a v průběhu srpna i pluh USP 5000 RT. Tyto stroje byly koncernem zakoupeny přímo pro výhradní využití na našich trzích. Tímto se rozšířila naše stálá strojní základna. Díky tomu se staneme flexibilnějšími v nasazení vlastní strojní mechanizace v rámci České a Slovenské republiky.

ASP Unimat 09-16/4S je jednopražcová univerzální podbíječka pro koleje i výhybky s kontinuálním systémem podbírání.

Má 2 nezávislé podbíjecí agregáty se 16 pěchy. Výrobce je Plasser & Theuer Ges. m. b. H. a rychlost podbírání kolejí je 700 m/h.

USP 5000 RT je stroj pro doplnění a úpravu šterkového lože, tzv. pluh. Jeho výrobcem je opět Plasser & Theuer Ges. m. b. H. a stroj je vybaven pásovými dopravníky na šterk, středovým a bočním pluhem pro vytvoření profilu šterkového lože a kartáčem na finální úpravu.

Ing. Monika Balcerová

vedoucí kanceláře



V Trenčíne, v mestskej časti Záblatie, rastie doslova z blata nové distribučné centrum

Viac ako dva milióny euro bude stáť stavba distribučného centra v areáli spoločnosti LUNTRANS REAL. Toto distribučné centrum stavia investor pre budúceho nájomníka, spoločnosť Slovak parcel service.

Spoločnosť LUNTRANS REAL ako investor reaguje výstavbou distribučného areálu na rozvíjajúcu sa aglomeráciu priemyselného parku v Trenčíne ako aj na nárast požiadaviek na zabezpečenie logistiky a kuriérskych služieb.

Na ploche takmer 6800 m² realizuje tento stavebný zámer spoločnosť Swietelsky-Slovakia spol. s r. o., Divízia pozemných stavieb a generálny dodávateľ stavieb. Pre spoločnosť Swietelsky je to v poradí už piaty takýto objekt, ktorý pre spoločnosť Slovak parcel service na Slovensku stavia.

Súčasťou objektu je okrem triediacej haly aj administratívna budova, areálové komunikácie, manipulačné plochy, prípojky inžinierskych sietí. Vybuduje sa tiež napojenie na prístupovú cestu k diaľničnemu privádzacu D1. Odovzdanie skolaudovaného objektu investorovi je plánované na prvú polovicu mesiaca jún 2021. V priebehu výstavby sa investor rozhodol objekt haly ešte rozšíriť a pribudlo mu tak ďalších 400 m² užítkovej plochy.

„Stavať v mestskej časti Záblatie znamenalo bojovať s premočeným podloží. Podľa informácií miestnych tu kedysi tiekol Váh, neskôr

tu bola mokraď a potom pole. Už zhruba pol metra pod povrchom sa nachádza hladina spodnej vody, takže distribučný areál vyrástol doslova z blata.“ hovorí Radovan Dziak, projektový vedúci Swietelsky-Slovakia.

Hneď na začiatku výstavby bolo potrebné vysporiadať sa najprv s vysokou hladinou spodnej vody, ktorá vysoko stúpala aj z dôvodu veľmi daždivého obdobia. Po dohode s investorom sa muselo pristúpiť aj ku zmene jednotlivých vrstiev pod spevnenými plochami a doplniť do technologického postupu výstavby zastabilizovanie zeminy. Toto technické riešenie enormne zvýšilo pevnosť podkladu pod budúcimi spevnenými plochami, ušetrilo čas a zabránilo dodatočným investíciám do navýšenia násypov.

„Prvé dva mesiace výstavby boli ťažké, lebo výška hladiny spodnej vody prekonala všetky obavy avizované inžiniersko-geologickým prieskumom. Boj s daždivým počasím nás sprevádzal aj ku koncu výstavby, kde nám dlhodobé výdatné zrážky bránili pri realizácii vonkajších spevnených plôch. Ale všetko sa nakoniec podarilo a sme pripravení odovzdať investorovi a jeho nájomcovi objekt v prvotriednej kvalite do užívania.“ dodáva Radovan Dziak.

Lucia Glosiková

Prokurista, Riaditeľ divízie





II/118 Zlonice, rekonstrukce mostu ev.č. 118-057 a II/118 Zlonice, oprava zdí

Ke konci března loňského roku zahájil náš závod MOSTY práce na rekonstrukci mostu v obci Zlonice, která mi dost připomíná Kinder vajíčko, kdy se po rozbalení objeví zajímavé a někdy i úsměvné věci...

Toto se projevilo již při samotném zahájení prací, které bylo plánované na jaro 2019, ale vzhledem k nutnosti překládky vedení inženýrských sítí, která byla v režii investora akce, došlo k roční prodlevě.

Dalším úskalím bylo, že obec a zejména střed města, kde se stavba nachází, je pod ochranou památkové péče, což se plně projevilo při výstavbě, kdy materiály a jejich zabudování bylo pod drobnohledem památkářů. Řešit požadavky památkové péče s chladnou hlavou bylo pro techniky na stavbě výzvou.

Co se týče samotné realizace, jednalo se o rekonstrukci mostu, jehož investorem byl Středočeský kraj, který se měl v rámci svého ukončení

napojit na stávající zdi. Vzhledem k naprosto nevyhovujícímu stavu těchto zdí nebylo možné napojení realizovat. Místo toho bylo nutné zdi kompletně (včetně založení) zbourat. Jelikož se jednalo o stavební práce většího rozsahu, nebylo je možné zahrnout do rekonstrukce mostního objektu. Správce komunikace – KSÚS Středočeského kraje vypsal novou zakázku na opravu zdí. Narušení rekonstrukce našeho mostu novou zakázkou přivodilo značné komplikace, vedoucí až k přerušení prací na naší stavbě. Jedno pozitivum to ovšem mělo, do výběrového řízení na opravu zdí se přihlásil i náš závod, který soutěž vyhrál a z jedné stavby se staly dvě. Teď již k samotným stavbám.

Rekonstrukce mostu:

Mostní objekt převádí silnici II/118 přes Zlonický potok. Původní dvouklenbová konstrukce byla kompletně zbourána a nahrazena ŽB rámovou konstrukcí o jednom poli, což příznivě omezilo průtočnost převáděné vodoteče a zamezilo zaplavování okolních pozemků obce. Nový most je založen hlubinně pomocí velkopřůměrových pilot pod

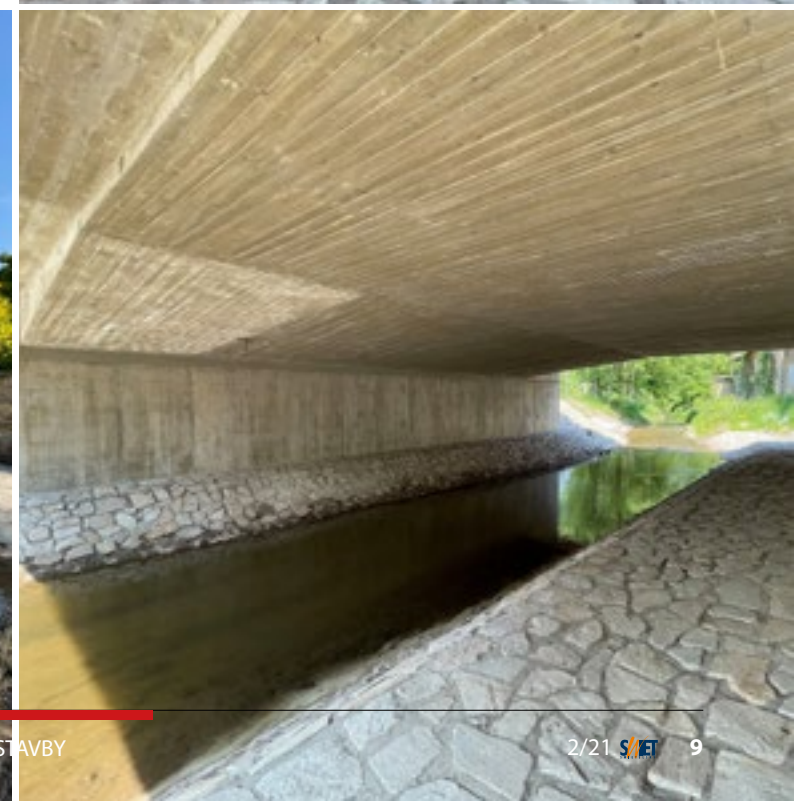
každou z opěr. Konstrukce mostu je tvořena ŽB rámem s náběhy. Na mostě jsou provedeny ŽB římsy, do kterých je dle požadavku památkového ústavu vetknuto ocelové zábradlí prostřednictvím ŽB sloupků ukončených ozdobnou hlavou.

Oprava zdí:

Došlo k demolici stávajících zdí a výstavbě nových. Konstrukční část zdí je kompletně železobetonová – základ, dřík i římsa. Zde se opět projevil zásah památkářů, kdy požadavek zněl zachovat původní ráz zdí, a tak povrch z pohledového betonu musel být zdrsňen, na jedné straně opatřen omítkou a na druhé cihelnou přízdívkou. Rubová část u vtokové strany byla navíc obložena pískovcem. Horní povrch římsy byl opatřen oplechováním. Vzhledem k použití moderních materiálů a technologií se nám povedlo vytvořit nejen na pohled zajímavou konstrukci.

Michal Blahovič

výrobně-technický ředitel závodu





Napojení dálnice D35 na silnici I/17 Chrudim – Vysoké Mýto

Na jedné z nejdůležitějších budovaných páteřních komunikací nejen Pardubického kraje, dálnici D35 Časy – Ostrov, pracuje oblast Pardubice odštěpného závodu Dopravní stavby VÝCHOD. Zhotovitelem dálnice je „Společnost EUROVIA + METROSTAV + SWIETELSKY, D35 Časy – Ostrov“, objednatelem je Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Pardubice.

Stavba za 3,2 mld. Kč s dobou výstavby 44 měsíců je pro naši oblast, středisko stavbyvedoucího p. Lukáše Jančárka, nosnou stavební náplní od března 2019 až do konce roku 2021. Po dokončení přeložek inženýrských sítí vodovodu a plynovodů byly zahájeny zemní práce na stavebních objektech včetně dále popsanych SO 102 a SO 103.

Trasa navrhované silnice SO 102 slouží jako napojení křižovatky MÚK Ostrov na stávající silnici I/17. Napojení na silnici I/17 je řešeno okružní křižovatkou. Komunikace je navržena v kategorii S 9,5/70 s třídou dopravního zatížení I a návrhovou úrovní porušení D0. V rámci stavby bude provedena nová komunikace s rozšířením o odbočovací pruh vlevo, jež bude sloužit k napojení areálu SSÚD Městec. Celková délka trasy komunikace je 705,5 m.

Trasa navrhované silnice SO 103 slouží jako napojení hlavní trasy dálnice D35 na stávající silnici I/17. Toto propojení na silnici I/17 bude sloužit pouze po dobu výstavby navazujícího úseku D35 Ostrov – Vysoké Mýto a po uvedení tohoto úseku do provozu bude celá trasa SO 103 vybourána a plocha zrekultivována. Napojení na silnici I/17 je řešeno pomocí stykové

křižovatky tvaru „T“. Komunikace je navržena v kategorii S 9,5/70 s třídou dopravního zatížení III a návrhovou úrovní porušení D1. Celková délka trasy komunikace je 1048 m.

Zeminy v násypu bylo třeba zlepšit hydraulickým pojivem 2–3 % v tl. 0,5 m, byly provedeny ochranné vrstvy šterkodrti, v současné době dokončujeme podélné tratě a probíhají práce na podkladních vrstvách MZK. Do konce roku by měla být dokončena vrstva asfaltové směsi s vysokým modulem tuhosti VMT 22S v tloušťce 80 mm.

Ing. Martin Lukeš

ředitel oblasti



Rekonstrukce hotelu ALFA RESORT

Na podzim roku 2019 se dohodl náš závod Pozemní stavby STŘED, konkrétně oblast Hradec Králové, s investorem na realizaci projektu: „Rekonstrukce hotelu ALFA RESORT v Deštném v Orlických horách“.

Cílem koncového uživatele – řetězce hotelů Amenity Resorts – bylo zvýšení kvality nabízených služeb hotelu se zaměřením na pobyty rodin s dětmi, ale i na možnost pořádání různých firemních akcí. Výsledkem práce je 4 hvězdičkový hotel s možností využití krytého bazénu, wellness, dvou bowlingových drah, restaurace, barů a venkovních hřišť. Samozřejmostí je i zvýšení kvality ubytovacích prostor hotelu. Součástí objektu jsou i kongresové sály s potřebným zázemím. Celý hotel bude možné využívat celoročně.

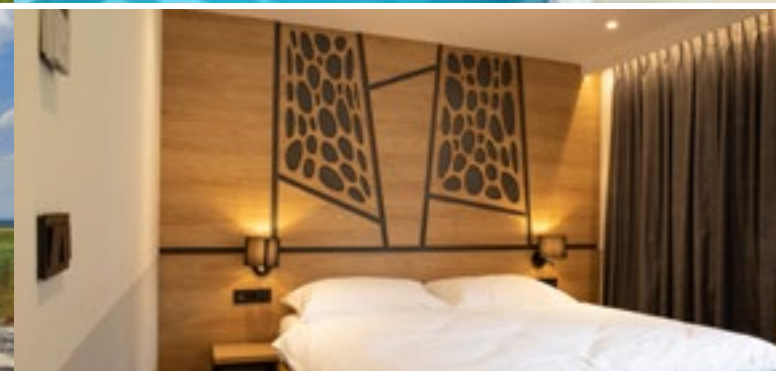
Stavba byla zahájena v měsíci září 2019 a téměř půl roku byly prováděny pouze bourací práce, odstrojování stávajících technologií a kompletní demontáže nenosných prvků v objektu. Jak to však při rekonstrukcích bývá, při těchto pracích byly zjištěny nejenom značné odchylky od původně připravené projektové dokumentace, tak i značné odchylky v řemeslném provedení od předchozích dodavatelů, zejména pak v oblasti statiky. Proto bylo nutné, de facto dennodenními poradami se zástupci investora, na místě samém vše operativně doprojektovávat a často i konstrukčně a technologicky měnit.

Další problém, který bylo potřeba řešit od počátku stavby, byl neustálý přítok vody z vyšších částí pozemku a objevování nových pramenů v bezprostředním okolí vlastního objektu. Proto byla v okolí stavby zbudována síť drenáží, zachytných šachet a jímek, aby nedocházelo k podmáčení základů hotelu. Vlastní objekt byl doplněn o osobní výtah, bowlingové dráhy a oproti původnímu záměru i o nové vnější parkovací a zásobovací plochy.

Ačkoli byl celý čas potřebný k výstavbě hotelu ovlivněn pandemií Covid-19 a následnými opatřeními, byly práce ukončeny podle přání investora v polovině června 2021 a následně byl celý hotel uveden do provozu. Na závěr bych rád poděkoval celému realizačnímu týmu za příkladně odvedenou práci.

Ing. Jiří Podaný

ředitel závodu



Kontejnerový terminál v mělnickém přístavu bude ekologický. O závěrečnou etapu se postarala skupina SWIETELSKY.

Třetí stavba ekologizace říčního přístavu v Mělníku, největšího v Česku, a úprava jeho vlečkových kolejí slouží už pár měsíců svému účelu. Za 190 milionů korun bez DPH ji v závěru loňského roku pro společnost České přístavy dokončila skupina SWIETELSKY, reprezentovaná firmami SWIETELSKY stavební a SWIETELSKY Rail CZ.

“Právě díky síle skupiny a jejím specializacím se zde za jedenáct měsíců odvedl velký kus práce. Zkoordinovat ji přitom bylo vzhledem ke smluvnímu termínu poměrně komplikované. Museli jsme sladit činnost dvou závodů dopravních staveb a sesterské firmy. Ale právě velmi dobrá interní spolupráce umožnila projekt předat v požadované kvalitě a termínu,” říká Milan Pavlík, vedoucí projektu a ředitel oblasti Louny, závodu Dopravní stavby Západ SWIETELSKY stavební.

Lounská oblast se zaměřila hlavně na železobetonové konstrukce, odvodnění a osvětlení ploch a finální povrchy ze zámkové dlažby, zatímco liberecká na zemní práce, včetně konstrukčních vrstev vozovky a kolejový spodek. O železniční část se pak postaral „Rail“.

Prodloužená vlečka

V rámci optimalizace kolejiště mělnického přístavu byly prodlouženy vlečkové koleje číslo 403, 404 a 101a. Ty se propojily kolejovými spojkami, aby na konci prodloužení byly zapojeny do koleje číslo 301 terminálu vlečky od Pšovky. Celkem bylo položeno 8 výhybek a 1754 metrů vlečkových kolejí.

Tyto koleje bude obsluhovat kontejnerový jeřáb na elektrický pohon. Jeřábová dráha je zhotovena jako pevná jízdní dráha při rozchodu koleje 38 metrů a délce kolejnic 875 metrů,” říká Jan Hrazdira, stavbyvedoucí společnosti SWIETELSKY Rail CZ.

Portálové jeřáby na elektrický pohon se stanou hlavní technologií na manipulaci s kontejnery. To významně sníží ekologické a hlukové zátěže při provozu terminálu.

Zpevněné manipulační a skladovací plochy nyní tvoří jeden celek s plochami dokončenými při předchozí 1. a 2. etapě ekologizace. Vlečka od Pšovky po špici přístavu měří zhruba 800 metrů a od silničního mostu přes Labe po špici přístavu až 1100 metrů. Právě užitečná délka vlečkových kolejí, velikost skladovacích a manipulačních ploch a výkon překladišních mechanismů rozhodují o propustnosti, tedy výkonu překladiště.

Šest metrů pod Labem

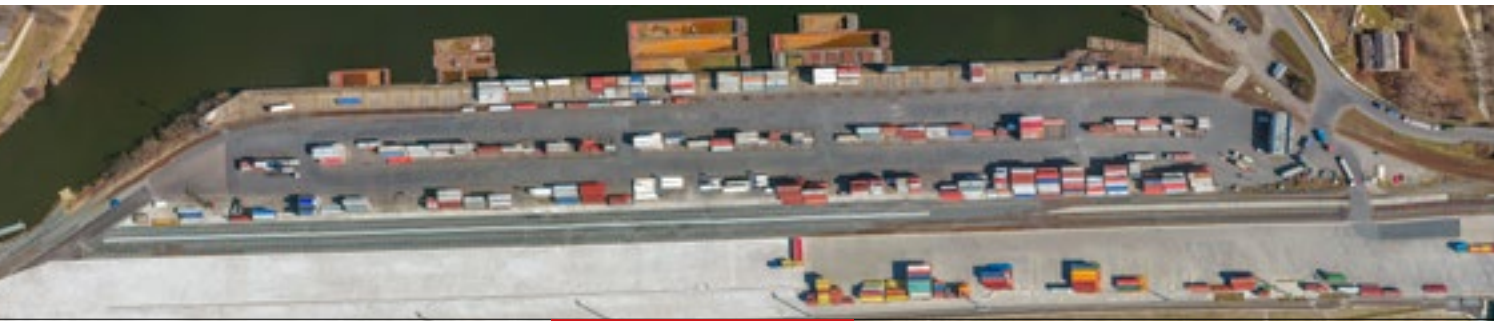
„Stavba zahrnovala několik etap, z nichž za nejnáročnější pokládám soubor dešťové usazovací nádrže. Ta byla mimo jiné vybavena odlučovací ropných a pevných látek. Byli jsme šest metrů pod zemí na břehu Labe a prakticky nepřetržitě řešili, jak se vypořádat se spodní vodou,” říká David Hujá, hlavní stavbyvedoucí závodu Dopravní stavby Západ, oblast Louny. I on ale za nejdůležitější pokládá koordinaci všech firem a závodů, jejichž lidé se na stavbě pohybovali. *„Fungovala velice dobře, i když nebývá snadné všechny činnosti připravit a propojit,”* shrnuje.

Součástí stavby bylo i založení 175 téměř desetimetrových pilot pro jeřábové dráhy a 4 osvětlovací věže. Postavila se i jeřábová dráha z 1 902 m³ železobetonových trámů, zahrnující vnitřní a návodní větev, měřicí 475 a 400 metrů. Vybudovalo se také 479 metrů železobetonové zdi vysoké přes dva metry a více než 2800 metrů kanalizace a štěrbínových žlabů. Hydraulickými pojivy se upravilo 55 200 m² podloží. K tomu je třeba přidat také konstrukční vrstvy vozovky a 26 100 m² krytů z betonových dlaždic.

Tato stavba v Mělníku byla finančně podpořena Evropskou unií, programem Nástroj pro propojení Evropy.

PhDr. Zdeněk Zuntých

redakce





Bytový komplex Hippokrates v Brně

Po více jak 19 měsících byla naší společností JB Stavební, Závod PS Morava, dokončena realizace významného bytového komplexu Hippokrates v Brně za více jak 120 mil. Kč.

V červnu 2021 jsme ukončili a slavnostně předali dva věžové objekty bytového komplexu Hippokrates v Brně. Stavbu dvou samostatných 5podlažních objektů se společným podzemním podlažím, určeným k parkování rezidentů, doprovázely velmi náročné základové poměry ve skalnatém terénu, vše s minimem prostoru pro zařízení a zázemí stavby. Objekty provedené jako kombinace železobetonových konstrukcí a tradičního zdiva s výslednými velmi zdařilými tektonickými fasádními plochami nyní začaly sloužit novým vlastníkům 53 bytových a nebytových jednotek. Ti získali možnost bydlení na jedné z nejprestižnějších brněnských adres s jedinečným výhledem na brněnské výstaviště a staré Brno a ve stavbě navazující na tradiční brněnskou architekturu.

Po vzájemné dohodě s investorem stavby a vyhodnocení výsledku naší společné práce jsme rozhodli přihlásit tuto realizaci do soutěže Stavba roku 2021.

Bc. Jaromír Baláž

jednatel společnosti JB Stavební, s. r. o.
ředitel závodu PS Morava



Nevídané nasadenie stavebnej techniky na rekonštrukcii cesty v Prešove

Divízia dopravných a inžinierskych stavieb Swietelsky-Slovakia spol. s r. o. v združení so spoločnosťou Metrostav, a. s. začala od 31. 3. 2020 realizovať modernizáciu cesty I/18 v úseku Prešov-Lipníky, spojenú s náročnými stavebnými úpravami. Investorm stavby bola Slovenská správa ciest, pracovisko Investičnej výstavby Košice.

Išlo o rekonštrukciu dopravne významnej tepny, s cieľom odstrániť nevyhovujúci technický stav cestného telesa spôsobený opotrebovaním vozovky nadmernou dopravnou záťažou, klimatickými vplyvmi, nedostatočným odvodnením a viacnásobným rozširovaním pôvodnej vozovky.

Naša spoločnosť zabezpečovala rekonštrukciu úseku č. 1 v Prešove s celkovou dĺžkou 1900 metrov a to od nadjazdu v časti Lubotice, až po koniec mesta v časti Nižná Šebastová, križovatku s cestou III/3432. Stavebné práce pozostávali z:

- Rekonštrukcie úseku cesty I/18,
- Rekonštrukcie chodníkov v časti Lubotice a Nižná Šebastová,
- Rekonštrukcie mostov č. I/18-450 a č. I/18-456.

Rekonštruovala sa štvorpruhová cestná komunikácia s vysokou intenzitou dopravy (cca 30 000 vozidiel/24 hod.) a silným tranzitom nákladnej dopravy. Z hľadiska realizácie to bola náročná stavba hlavne preto, že práce na danom úseku prebiehali v intraviláne mesta Prešov pod trolejšovým vedením a len s čiastočným obmedzením dopravy – do dvoch jazdných pruhov. Počas realizácie bolo potrebné zachovať dopravné na-

pojenie na prilahlé pozemky, obchodné prevádzky a podnikateľské objekty, čo pri výmene podlažia do hĺbky cca 2 m pod úroveň pôvodného terénu predstavovalo pre našu spoločnosť zaujímavý odborný výzvu.

Úspešná realizácia stavby si vyžadovala súčasné nasadenie veľkého množstva stavebnej mechanizácie a prácu aj počas víkendov a sviatkov. Väčšinu stavebných prác sa podarilo ukončiť v jeseni 2020 a cesta bola počas zimy prejazdná v plnom profile bez obmedzení. Vďaka pri realizácii patrí nielen pracovisku Oblasť Východ aj oblastiam Sever a Stred, ktoré sa spolupodieľali pri pokládke obrusnej asfaltovej vrstvy v tandeme. Tá prebiehala kontinuálne takmer v celej dĺžke a v polovičnom profile. V jeden pracovný deň sa takto podarilo uložiť 1 663 t asfaltovej zmesi SMA 11.

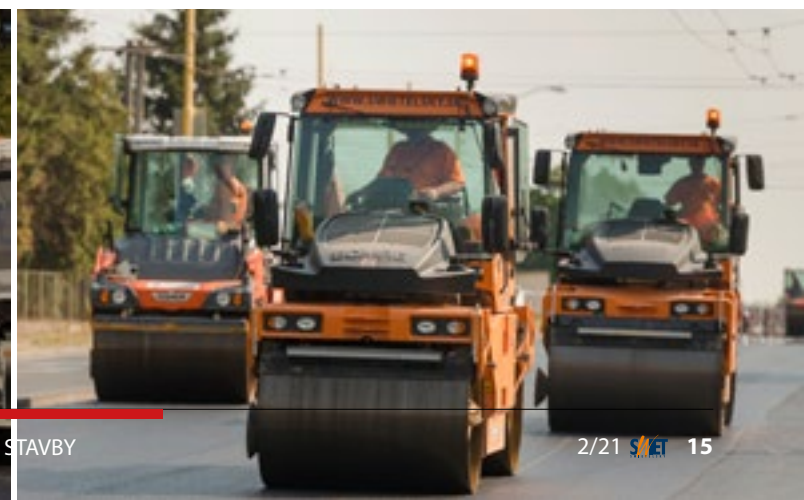
Z hľadiska realizovaných objemov išlo o:

- pokládku asfaltových vrstiev s celkovou výmerou cca 35 000 m²,
- kompletná výmena podkladových vrstiev, vrátane úpravy podlažia, s celkovou výmerou cca 26 000 m²,
- celkový objem asfalterských prác cca 15 000 t,
- celkový objem zabudovaného kameniva cca 60 000 t,
- celkový rozpočtový náklad cca 4,9 mil. Eur.

V súčasnosti je cesta v predčasnom užívaní a v blízkom čase sa očakáva preberacie konanie a odovzdanie do riadneho užívania.

Ján Šedivý

riaditeľ pre stratégiu a rozvoj





Pracovalo se pouze v noci

Při kompletní úpravě geometrické polohy koleje v extrémně vytíženém úseku tzv. Nového spojení v Praze společnost SWIETELSKY Rail CZ nasadila nejmodernější techniku. Práce probíhaly při 45 nočních výlukách od 19. dubna a pokračovaly do 27. července.

„Organizačně i technicky šlo o ojedinělou akci, při které byly nasazeny v některých nočních směnách současně až tři strojní linky. Nasadili jsme své nejvýkonnější a zároveň nejmodernější dostupné technologie,“ říká Lukáš Vostrý, ředitel závodu Stroj a mechanizace SWIETELSKY Rail CZ. Právě práce v noci minimalizují dopady na provoz a kvalitu osobní dopavy v této části nejvytíženějšího koridorového uzlu.

Projekt připravený Správou železnic zahrnuje úseky Praha hl. n., Masarykovo nádraží – Libeň, Vysočany, Holešovice a úsek trojkolejné trati Praha–Libeň – Praha–Běchovice. Celkem jde o 79 kilometrů kolejí se 117 výhybkami, které procházejí systémovou údržbou. Práce za 92 milionů korun zahrnují také údržbu vegetace a pročištění odvodnění. K cyklické úpravě geometrické polohy koleje a výhybek v tomto rozsahu došlo poprvé od zprovoznění nových úseků.

SWIETELSKY Rail CZ patří díky strojnímu zázemí mateřského koncernu mezi lídry tuzemského železničního stavitelství, dokáže do Česka přivést technologie, které výrazně zkracují čas prací. Ať již na našich stavbách nebo formou subdodávky. Postupně přitom buduje i vlastní silné technické a technologické zázemí přímo v České republice.

„Špičkové stroje a technologie šetří čas a peníze. Jsou mnohem efektivnější než ty klasické. Od vlastníků železniční dopravní infrastruktury cítíme velký tlak na rychlost oprav a zkrácení výluk a maximálně se tomu snažíme vyhovět,“ vysvětluje ředitel.

Při pracích na pražském Novém spojení jsme nasadili například tuto techniku:

ASP Unimat 09-32/4S DYNAMIC + BDS 2000-4

Dvoupražcová kontinuální výhybková strojní podbiječka s integrovaným dynamickým stabilizátorem + stroj na distribuci a úpravu šterkového lože včetně úpravy šterku ve výhybkách.

ASP Unimat 09-32/4S + DGS 62N + SSP 121 D

Dvoupražcová kontinuální výhybková strojní podbiječka + dynamický stabilizátor a stroj na úpravu šterkového lože.

ASP Unimat 09-475/4S + DTS

Jednopažcová kontinuální výhybková strojní podbiječka s integrovaným kartáčem a zásobníkem na šterk + dynamický stabilizátor

ASP Stopfexpress 09-4X DYNAMIC + BDS 2000

Čtyřpražcová kontinuální traťová strojní podbiječka s integrovaným dynamickým stabilizátorem + stroj na distribuci a úpravu šterkového lože.

Ing. Monika Balcerová

vedoucí kanceláře



Opravená a rozšířená část vytížené cyklostezky A2

Dne 17. května 2021 proběhlo slavnostní přestřižení pásky za účasti zástupců Technické správy komunikací hl.města Prahy, městské části Praha 12, Magistrátu hl.města Prahy a firmy SWIETELSKY stavební a předání nově zbudované cyklostezky občanům.

Stavba „Cyklo Modřany – Zbraslav, Praha 12“ byla realizována v roce 2020 v období od července do listopadu.

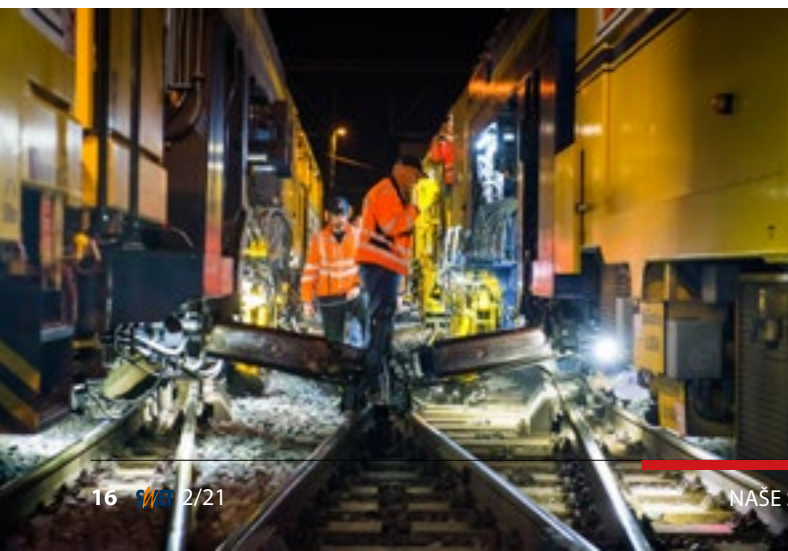
Obsahem stavby byl návrh opravy stávající cyklistické stezky Modřany-Zbraslav, porušené účinkem zvýšené hladiny vody ve Vltavě při povodních. Při nasycení zeminy násypu vodou docházelo následně k vyplavování jemnozrnné frakce z tělesa násypu a jeho deformacím. Opravovaný úsek byl součástí cyklotrasy A2.

Porušení se projevilo ve čtyřech úsecích. Oprava byla navržena v koordinaci s připravovanou stavbou INV č. 8560 – Komunikační propojení MČ Praha 12 s Pražským okresem. Potřeba opravy byla patrná na povrchu cyklistické stezky, ve které jsou podélné trhliny, opravované asfaltovou závlakou. Požadováno bylo i rozšíření cyklistické stezky od začátku úseku č. 3 po konec úseku č. 4 na 3,00 m. Z tohoto požadavku vyplynula úprava násypového tělesa a zajištění jeho paty gabionovou zídou. Oprava byla prováděna ve dvou etapách, oddělených připojením sjezdu z Radotínského mostu. 1. etapa – úseky č. 1 a 2, 2. etapa úsek č. 3, rozšíření na 3,00 m mezi úseky 3–4 a úsek č. 4.

Stavba byla předána k maximální spokojenosti nejen investora, ale především všech cyklistů.

Ing. Richard Franc

ředitel oblasti



SWIETELSKY ve Škodě Transportation postavil novou zkušebnu a kolejiště průmyslové dráhy

Na bezmála 200 milionů korun vyšly stavební úpravy nové zkušebny a rozšíření průmyslové dráhy, které ve Škodě Transportation vybudovaly společnosti SWIETELSKY stavební a SWIETELSKY Rail CZ. Náročné práce probíhaly od července 2020 do konce května 2021. V novém zázemí bude firma zkoušet a testovat svá drážní vozidla a jejich části. Součástí špičkově vybavené zkušebny bude i prototypové pracoviště pro testování nových typů vozidel.

Nová zkušebna kolejových vozidel vznikla přestavbou jedné z hal dříve využívané k lehké průmyslové výrobě. Má dva samostatné technologické prostory a její součástí je také několik přístaveb – objekt pro vodní zkoušku kolejových vozidel, ocelový přístřešek nebo sklad. Obestavěný prostor zkušebny, včetně přístaveb, má zhruba 19 890 m³. „Dalších 2119 m³ má samostatně stojící zdrojovna, sloužící jako základna pro elektrickou energii nezbytnou k napájení trakce a zkouškám,“ uvedl Jakub Balihar, vedoucí projektu SWIETELSKY stavební, závod Pozemní stavby Zápád.

Řešily se i bývalé kryty civilní obrany

V hale zkušebny vznikly tři průjezdné koleje. Vedou přes montážní jámy zhotovené z monolitického železobetonu, jejichž stavbě musely ustoupit původní betonové podlahy a terén bylo třeba odtěžit o zhruba 2,5 metru. V pruzích podél kolejí jsou obslužné ocelové lávky, umožňující práci shora. Vybaveny jsou výsuvnými podlahovými plošinami pro různé typy a šířky kolejových vozidel.

Na venkovní ploše před zkušebnou vznikla plocha pro přesuvnu kolejových vozidel. „Dříve zde bylo parkoviště, pod nímž se skrýval

železobetonový kryt civilní obrany. Ten byl i s vnitřním vybavením počátkem stavby odstraněn. Prostor se pak zasypal hlavně recyklovanými materiály ze samotných demolí,“ dodal Jakub Balihar.

Unikátní výhybky a kolejové křižovatky

Průmyslová dráha Škody Transportation se také rozšířila o 8 výhybek, 4 kolejová křížení a 1600 metrů zkušební koleje pro vývojové zkoušky a jejich přímé kolejové napojení na vlečkový areál. Tato investice za 109 milionů Kč, tedy tvoří třetinu celé částky.

Nové kolejiště má na vybraných úsecích tři rozchody normální 1435, úzké 1000 a široké 1520 mm. Část je určena pouze pro jízdy tramvají nebo jiných kolejových vozidel s průchodností směrovými oblouky malých poloměrů R=110 metrů a méně.

„Součástí dodávky jsou také unikátní výhybky a kolejové křižovatky v různých konfiguracích rozchodů, konstrukci upevnění i typu zákrytu,“ říká Tomáš Valík ze společnosti SWIETELSKY Rail CZ. A vysvětluje, že zatímco běžná výhybka má dva pohyblivé jazyky a jednu srdcovku, zde mají čtyři jazyky a šest srdcovek. „Navíc musely být upraveny pro jízdu železničních a tramvajových souprav. Takto komplikované konstrukce jsou v Česku pouze na tomto místě,“ dodal.

Stavba dráhy jen minimálně ovlivnila existující průmyslové prostory a kde to bylo možné obnovily se, zachovaly nebo rozšířily zelené plochy.

PhDr. Zdeněk Zuntých

redakce





Opěrné zdi ve Zlínském kraji



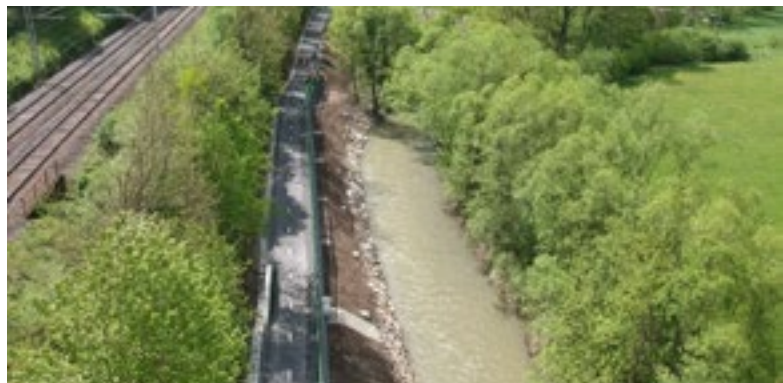
V březnu letošního roku dokončila oblast Zlín stavbu „Cyklostezky Bečva-Vlára-Váh - I. etapa“. Tato zakázka v celkové výši cca 85 mil. Kč bez DPH, jejímž investorem jsou Sdružení obcí Hornolidečská a Obec Ústí, byla realizována na základě smlouvy o sdružení ve spolupráci s firmami PORR a COLAS CZ. Finanční podíl pro oba zmíněné investory činil pro SWIETELSKY stavební, odštěpný závod MORAVA, oblast Zlín celkem 28 mil. Kč bez DPH.

Část cyklostezky realizované naší oblastí, jež se skládá ze čtyř úseků, se nachází v katastru obce Leskovec, okr. Vsetín. Její celková délka činí 3,024 km, povrch je z asfaltového betonu v šířkách 2–3 m.

Zajímavostí této stavby je vystavěná gabionová zeď o objemu 726 m³ v délce 221 m. Základ této opěrné zdi tvoří drátokamenné koše nadstandardní tl. drátu 5 a 6 mm, které byly kladeny na sebe v úklonu 5:1 ke svahu v úrovních 0,5 a 1,0 m, položeny na podkladní beton. Koše byly plněny kamenivem frakce 63/125. V místech, kde je gabionová zeď vyšší než 3 m, byla mezi koše vložena jednoosá výztužná geomříž ve výškové úrovni 2 a 3 m a byla zatažena 2,5 m za rub stěny. Výška stěny nad terénem se pohybuje cca od 1,5 do 3,5 m. Podél vozovky, vedoucí nad gabiony, je osazeno ocelové zábradlí s výplní z tahokovu o výšce 1,3 m. V délce opěrné zdi bylo provedeno opevnění koryta vodního toku kamennou rovnatinou s vyklínováním.

Odvodnění gabionové zdi je zajištěno prefabrikovanou betonovou horskou vpustí s vyústěním potrubí DN200 prostupem přes zeď a monolitickou betonovou horskou vpustí s vyústěním potrubí 2x DN600. Jelikož je část stezky vedena souběžně se železniční tratí, je v místě železničního propustku u stávající betonové zdi, souběžně s trasou stezky, vystavěna protirozstříková zídka délky 8 m. Na základě požadavku Správy železniční dopravní cesty bylo po celé délce původní opěrné zdi doplněno odvodnění příkopovými žlaby.

Součástí cyklostezky je přístřešek pro 7 jízdních kol. Jednotlivé úseky jsou proti vjezdu motorových vozidel zajištěny mechanickými výsuvnými sloupky.



Další významnou stavbou naší oblasti, jejímž investorem bylo Ředitelství silnic a dálnic ČR je „**Silnice I/49, křižovatka se silnicí I/57, k.ú. Valašská Polanka**“. Rekonstrukce původní styčné křižovatky silnic I/49 a I/57 na tříramennou okružní křižovatku s průměrem 36,00 m byla realizována za částečné uzávěry zmíněných silnic ve třech etapách. Jelikož se realizované dílo nachází v bezprostřední blízkosti čerpací stanice, byla tato výstavba z důvodu kolizí mezi nádržemi PHM v hranici křižovatky o to náročnější. Spolu s křižovatkou byly vystavěny dvě zastávky hromadné dopravy, z nichž je jedna se zálivem; dále pak chodníky vedoucí od centra obce k těmto zastávkám, veřejné osvětlení, dešťová kanalizace pro odvodnění křižovatky a ozelenění. Součástí výstavby byla demolice rodinného domu a rozebrání stávajících ploch.

Celková plocha okružní křižovatky včetně realizovaných napojení silnic činí 3.115 m². Středový prstenec a středové ostrůvky jsou dlážděny ze žulové kostky velké, povrch zastávkového zálivu je tvořen z cementobetonového krytu. Ohraničení je řešeno betonovými obrubníky. Středový ostrov je zvýšen zemním valem výšky 1,00 až 1,72 m nad úroveň komunikací.

Nedílnou součástí realizované tříramenné okružní křižovatky, jejíž hodnota činila bezmála 24 mil. Kč, jsou i čtyři opěrné (pažící) stěny. Zeď OZ_1 vyrovnává výškový rozdíl mezi trasou chodníku a přilehlým svahem a je založena na pilotách DN 600. Stěna OZ_2 vyrovnává výškový rozdíl mezi okružním pasem, souběžným chodníkem a přilehlým terénem. Stěna OZ_3 je celá zapuštěná pod úroveň terénu jako pažící stěna pro budoucí výkop při výměně nádrže pohonných hmot přilehlé čerpací stanice a je také založena na pilotách DN 600. Stěna OZ_4, která je vystavěna u autobusové zastávky ve Valašské Polance, byla stejně jako OZ_2 vzhledem ke své délce rozdělena na dilatační úseky o maximální délce cca 6 m. Vystavěny jsou ze železobetonové stěny o volném vzdušném líci výšky 1,10 m. Půdorysně jsou opěrné zídky řešeny tak, že sledují průběh lemující úpravu přilehlé komunikace. Opěrné stěny OZ_1 a OZ_2 jsou ze vzdušného líce obloženy kamenem.

Dešťová kanalizace v celkové délce 255,5 m je vystavěna z plastového potrubí DN 500, 400, 300 s použitím prefabrikovaných šachet DN 1000.

Zrealizovaná stavba byla investorovi předána v listopadu loňského roku.

Ivana Skypalová
obchodní manažer oblasti



Kolonádový most v Piešť'anoch

Pre divíziu dopravných a inžinierskych stavieb Swietelsky-Slovakia bola rekonštrukcia národnej kultúrnej pamiatky – Kolonádového mosta cez rieku Váh v kúpeľnom meste Piešťany, skutočne veľkou výzvou.

Most tvorí spojovací prvok medzi Kúpeľným ostrovom na ľavom brehu a mestom Piešťany na pravom brehu rieky Váh. Postavený bol v rokoch 1931–1933 podľa návrhu Ing. arch. Emila Belluša a bol navrhnutý ako promenádny most a most pre cestnú premávku s predajňami umeleckých predmetov a s miestnosťou na podávanie liečivej vody. V súčasnosti je most určený pre pešiu a cyklo premávku a predajne. Dodnes je najdlhším krytým mostom na Slovensku.

Dĺžka mosta je 156,6 m, dĺžka premostenia 148,0 m. šírka vozovky 5,0 m, šírka pešej zóny 6,8 m a výška mosta cca 7,3 m. Potreba rekonštrukcie mosta vyplynula z diagnostiky v r. 2001 a 2007. Na mostnej konštrukcii boli zistené viaceré poruchy ovplyvňujúce bezpečnosť, spoľahlivosť, ako aj vizuálnu stránku mosta.

Kolonádový most pozostáva z troch častí:

- vlastný mostný objekt pozostávajúci z nosnej konštrukcie mosta, ložísk, mostných záverov na vozovke, ríms, odvodnenia vozovky a vozovky na cestnej komunikácii,
- nadstavba tvorená zábradlím, podlahou v kolonádovej časti, deliacou sklenenou stenou, zastrešením, mobiliárom a farebným stvárnením celého mosta,
- cudzie zariadenia, ktoré boli dodatočne osadené a tvoria ich zariadenia zabezpečujúce prevádzku kúpeľov.

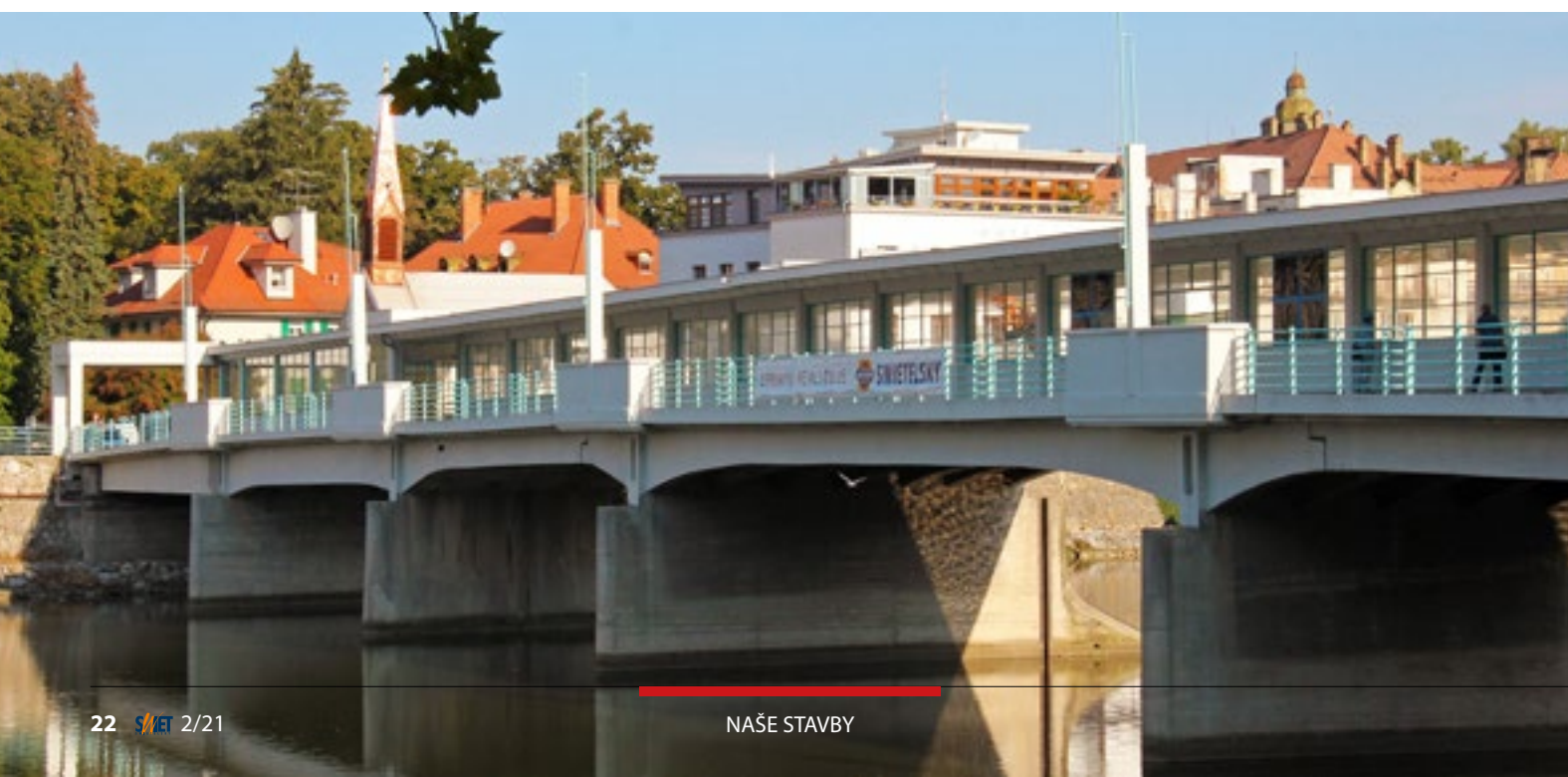
Projektantom rekonštrukcie mosta bol Architektonický ateliér BP, Piešťany. Stavba bola špecifická tým, že išlo o rekonštrukciu národnej kultúrnej pamiatky. Rekonštrukcia bola členená na rekonštrukciu samotného mostného objektu a nadstavby.

Sanácia betónových plôch spodnej časti mosta vo výmere 2 200 m² pozostávala z otryskania, reprofilácie a ochrany výstuže. Z vozovky boli odstránené pôvodné asfaltové vrstvy a odvodňovače. Bola zhotovená nová hydroizolácia mostovky technológiou striekania za horúca, nové mostné odvodňovače a závery, reprofilovaná mostovka a nové asfaltové vrstvy. Pôvodné monolitické obrubníky s rímsou boli vybúrané a nahradené novými obrubníkmi s povrchovou úpravou formou terazza.

Ďalej sa realizovala obnova všetkých kovových konštrukcií, ktorá spočívala v odstránení pôvodných náterov a aplikáciou nových náterov s celkovou plochou 1246 m². Sanácia vonkajších stien a stropov vo výmere 2345 m² bola zrealizovaná otryskaním pôvodných náterov a omietok a aplikáciou hrubej a jemnej omietky so zjednocujúcim farebným náterom. Súčasťou stavby bola aj rekonštrukcia oplechovania strechy, omietnutie pavilónov a realizácia nových inžinierskych sietí.

Ing. Jozef Šottník

stavbyvedúci



Rekonstrukce fasád budovy aktivních pomocných provozů potrvá v Temelíně až do června 2023

SWIETELSKY stavební, závod Pozemní stavby Jih, oblast ETE, získala letos zakázku za téměř 198 milionů Kč na rekonstrukci fasád objektů Budovy aktivních pomocných provozů (BAPP) v areálu Jaderné elektrárny Temelín. Práce, které zahrnují čtyři stavební objekty, začaly v květnu 2021 a skončí v červnu 2023.

Jde zejména sanace povrchů z keramických a betonových panelů, zhotovení lehkého obvodového pláště, výměny části oken, dveří a vrat a repase zbývajících výplní otvorů. Tři stavební objekty tvoří vlastní budovy BAPP, zbývající objekt je spojovací most mezi BAPP a komínem. Projekt není technicky extrémně komplikovaný, ale vynahrazuje si to svým rozsahem a technologickou složitostí některých částí.

Pro představu – celková délka tří propojených budov BAPP je 255 metrů, šířka 67 metrů. Výšky dvou objektů – BAPP1 a BAPP3 – činí 22,50 m, výška BAPP2 je 43,80 metrů. Plochy opláštění LOP (lehkým obvodovým pláštěm) činí 13330 m², což zároveň znamená na 40 tisíc kotevních prvků a vrtání a ukotvení dvojnásobku kotevních tyčí. Na nezateplovaneých částech, kde opláštění tvoří původní betonové prefabrikáty, se bude provádět celkem 4790 m² tenkovrstvých omítkových úprav (použitý materiál je Baumit MultiRenova)

Některé výplně otvorů – okna, vstupní vrata a dveře – jsou na hranici kontrolovaného pásma (KP), což samozřejmě znamená vyšší nároky na organizaci práce při jejich výměně nebo opravách. Kontrolované pásmo je oblast vnitřních výrobních a obslužných prostorů, ale nejde pouze o primární provozy, kde je umístěn například reaktor, ale patří tam i většina prostorů na budovách BAPP. V nich probíhá údržba vybavení používaného v KP pro různé technologické účely nebo likvidace mírně kontaminovaných prvků nebo odpadů z KP jejich uzavřením do speciálních kontejnerových obalů. Jsou zde umístěny speciální vzduchotechnická zařízení s filtry, dílny, laboratoře, šatny a prostory sloužící pro vstup do dalších částí KP a mnoho dalších prostorů.

Projekt zahrnuje tři budovy, které jsou vzájemně propojené a spojovací most. Dílny oprav kontrolované zóny, mající 4 základní nadzemní podlaží, o zastavěné ploše 6104,34 m² a obestavěném prostoru 148111,44 m³. Šatny a laboratoře kontrolované zóny o 10 nadzemních podlažích, se zastavěnou plochou 2086,8 m² a obestavěným

prostorem 99635 m³. Oddělení čistících stanic radioaktivních médií má 5 nadzemních podlaží a zastavěnou plochu 7254 m² a obestavěný prostor 153763 m³. Posledním objektem, zahrnutým do zakázky, je spojovací most mezi BAPP a komínem.

Stavební řešení rekonstrukce fasád z keramických panelů je obdobné a zahrnuje komplex činností od demontáže zařízení umístěných na fasádě přes sanaci trhlin cementovou koloidní maltou nebo cementovou suspenzí a aplikování finálního ochranného nátěru. Trhliny o šířce nad 3 mm, prostupující ke keramickému jádru, se opravují pomocí aplikace reprofilační malty.

Sanace keramických fasádních panelů spočívá v obnovení mechanických vlastností původního panelu pomocí vlepených nerezových kotev zapuštěných do panelů. Systém je navržen tak, že po navrtání keramického panelu bude do vrtu kotvena chemickou lepicí hmotou závitová tyč M8, zapuštěná v nenarušených vrstvách vnitřního betonového pláště, která spráhne všechny vrstvy panelu a zajistí jeho stabilitu.

Na již repasované panely se provede nový ocelový rošt pro osazení plechové fasády včetně zateplení 80 mm. Minerální vata se ukotví do panelů pomocí kotev. Nová fasáda je navržena jako provětrávaná. U soklu vznikne přísávání a nahoře u atiky výdechy vzduchu.

Plechové opláštění vznikne ze svisle orientovaných trapézových plechů TR 35 W, tl. 0,63 mm v barevném odstínu RAL 9006 bílý hliník (stříbrná), připevňovaných k profilům Z osazení.

Dojde také na renovaci ocelových oken nebo jejich výměnu za plastová a výměnu či repasi dveří (vrat), zrušení copilitových stěn a jejich výměnu za hliníkové pevné stěny. A také opravu obvodového železobetonového opláštění včetně finálního nátěru.

Vše pak završí natažení nové šlechtěné omítky na sokl objektů.

Jana Tripesová

ředitel oblasti

I/20 Třebčice–Životice s novým povrchem

Na podzim roku 2020 zahájil závod Dopravní stavby ZÁPAD, oblast Plzeň, výstavbu opravy silnice I/20 v úseku Třebčice–Životice v celkové délce 3467,5 m. Pro investora, jímž je Ředitelství silnic a dálnic ČR, jsme stavbu realizovali ve sdružení firem SWIETELSKY stavební a Vodohospodářské stavby Teplice za 52,5 mil. Kč bez DPH.

Předmětem stavby byla oprava vozovky silnice I/20 včetně autobusových zastávek a rozšíření oblouku před křižovatkou se silnicí II/118, opravy určených hospodářských sjezdů, úpravy krajnic, pročištění příkopů a vodorovného dopravního značení. Oprava spočívala v odfrézování asfaltových vrstev v tloušťce cca 150 mm s položením nové podkladní, ložné a brusné vrstvy. Celkem bylo položeno přes 14 tis. tun asfaltových směsí.

Práce byly prováděny po polovinách za částečné uzavírky. Z důvodu zvýšení bezpečnosti práce a zachování technologického postupu byly

opravované úseky rozděleny na jednotlivé části. Tyto části dosahovaly maximální délky 900 m, provoz byl řízen semaforem. Stávající svodidla s nevyhovující výškou a poškozením byla nahrazena novými o celkové délce 1500 m.

Na jaře roku 2021 byl v rámci bezpečnosti a plynulosti provozu rozšířen stávající propustek DN 600 o cca 1,5 m. Vtok a výtok propustku byl zpevněn kamennou dlažbou tloušťky 250 mm a osazen do betonového lože.

Tento úsek silnice mezi Třebčicemi a Živicemi se tak stal mnohem bezpečnější a spokojeným řidičům slouží od začátku května 2021, kdy si dílo převzal investor.

Aleš Sacke

stavbyvedoucí



Pražská administrativní budova pro HEIM Trade

Pražská akvizice brněnské firmy HEIM Trade je dokončena úspěšnou realizací administrativní budovy ve vlastním areálu v Praze – Dolních Měcholupech.

Jako příklad výborné koncernové spolupráce bychom rádi představili úspěšnou realizaci novostavby třípodlažní administrativní budovy v pražském areálu Kovošrotu našeho klienta společnosti HEIM Trade.

Veškeré stavební práce na objektu provedli pro JB Stavební kolegové ze SWIETELSKY stavební, závod Pozemní stavby ZÁPAD.

Stavební práce započaly v dubnu 2020 a po 14 měsících výstavby získal klient novostavbu s více jak 2000 m² kancelářských a komerčních ploch s velice „friendly“ interiérem a technologickým vybavením odpovídajícím současným developerským trendům.

Výstavbou tohoto objektu, jehož součástí byla i revitalizace okolních ploch do zeleně, započal investor dlouhodobý plán na přeměnu původního kovošrotu na komerční a průmyslovou zónu.

Jsem přesvědčen, že kvalitně odvedenou práci jak na straně stavební výroby, díky SWIETELSKY, tak na straně obchodní a klientservisu ze strany JB Stavební, jsme si zajistili účast na dalších realizacích tohoto klienta a nejenom v Praze. Všem spolupracujícím kolegům děkuji.

Bc. Jaromír Baláž

jednatel společnosti JB Stavební, s. r. o.
ředitel závodu PS Morava

SWIETELSKY v Ballu: za provozu, v angličtině a při brexitu

Nové technologie na výrobu nápojových plechovek, které společnosti Ball Beverage Packaging Czech Republic v Dýšině nedaleko Plzně umožnily zdvojnásobit jejich výrobu, stojí na železobetonových základech připravených společností SWIETELSKY stavební. Ta zde své vnitřní práce skončila loni v prosinci a venkovní letos koncem dubna.

„Byla to jedna z nejzajímavějších, ale i nejnáročnějších staveb poslední doby. Pracovalo se za provozu uvnitř výrobní haly, pár metrů od běžících linek. Komunikovalo se s anglickým project managerem a do toho přišel covid i s řadou omezení a pak i brexit. Rozhodně to nebyla běžná práce,“ říká Martin Hašek, ředitel oblasti Plzeň Sever závodu Pozemní stavby Západ SWIETELSKY stavební.

Společnost v Ballu vybudovala železobetonové základy pro stroje dvou nových linek. V zakázce za 45 milionů korun přitom použila 1200 m³ betonu vyztuženého 100 tunami armovací oceli.

„Nejnáročnější bylo přizpůsobit se výrobě a nijak ji neomezit nebo dokonce ohrozit. To byla klíčová věc. I když náročná byla také dálková

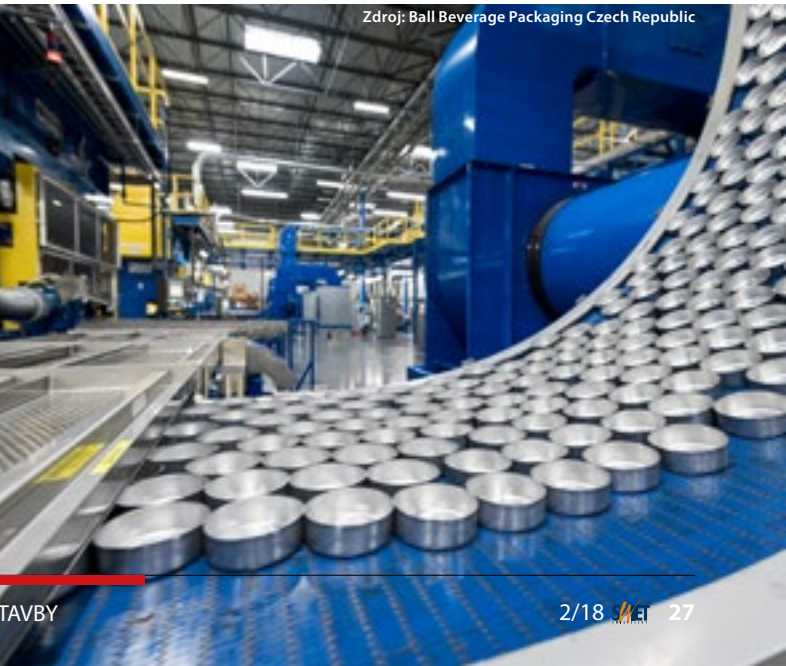
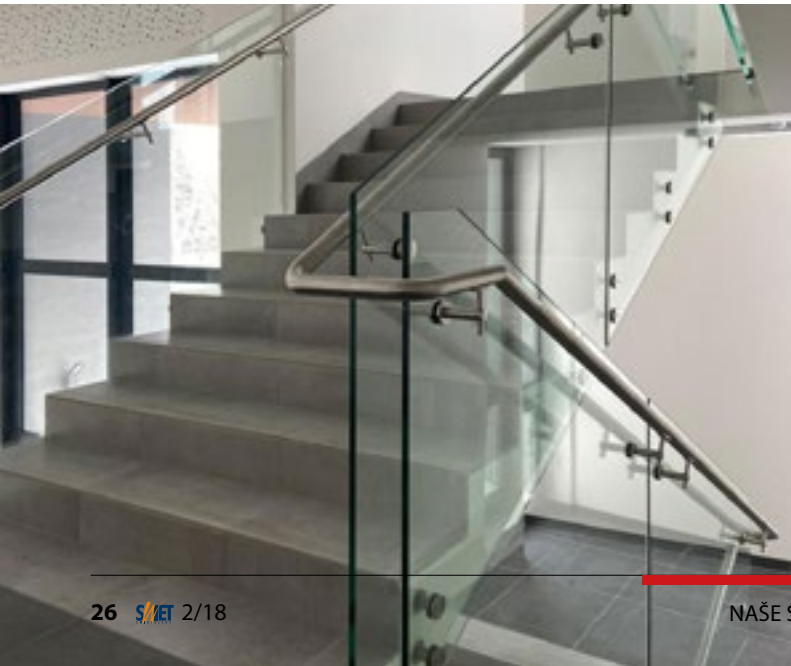
komunikace s managementem stavby po jeho odjezdu z Česka. V čase covidu a brexitu prostě velká výzva a zkušenost,“ dodal Martin Hašek.

Investice v Dýšině, kde Ball působí už čtvrt století, zvýšila výrobní kapacitu závodu z původních 600 miliónů až na 1,45 miliardy kusů plechovkových nápojových obalů ročně. Z nich se velká část exportuje, neboť zvláště v Evropě patří mezi nejvíce využívané nápojové obaly.

„Jednalo se o významnou investici, která umožnila výrazně rozšířit kapacitu výroby i produktovou řadu. Reagujeme tím na stoupající poptávku po našich produktech ze strany zákazníků i koncových spotřebitelů,“ uvedl Radek Mádr, ředitel Ball Beverage Packaging Czech Republic. Zdůrazňuje přitom, že firma je hrdá na své výsledky a vývoj, který je silným základem pro její další směřování a dlouhodobý rozvoj.

PhDr. Zdeněk Zuntých

redakce





V úseku Klučov–Žhery–Skramníky se jezdí po novém povrchu

Od 7. dubna 2021 probíhala rekonstrukce silnice třetí třídy v úseku Klučov–Žhery–Skramníky. Zakázku realizovala naše oblast Kolín ze závodu Dopravní stavby STŘED pro investora, jímž byla Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, za necelých 7 milionů Kč bez DPH.

Dílo Klučov–Žhery–Skramníky spočívalo v nahrazení stávajících, již nespočetněkrát lokálně opravovaných ploch. Nesourodost stávajících vrstev vedla k dalšímu tvoření poruch v důsledku rozdílného namáhání vozovkového tělesa a k potřebě reprofilyce vozovky. Pro úpravu asfaltových vrstev byla navržena technologie recyklace za studena. Po provedení recyklace probíhala úprava odtokových poměrů za pomoci úpravy stěn příkopů. Nové souvrství vozovky je tvořeno směsí ACL 16 + a ACO 11 +. Komunikace se olemovala novou šterkovou krajnicí a vodorovným dopravním značením.

„Na této stavbě se průměrně denně pokládalo 800 tun v šíři pěti metrů. Stavba byla rozdělena na dvě etapy o celkové délce 3,7 km. Realizace této akce byla pro naši četu za odměnu, protože neobsahovala jedinou rektifikaci,“ řekl Jan Tománek, stavbyvedoucí z oblasti Kolín.

Po 23 dnech prací byla stavba předána investorovi a 30. dubna na rekonstruovanou silnici vyjeli spokojení řidiči.

Eliška Jonášová

technik oddělení přípravy a kalkulací



Okružní křižovatka v Kutné Hoře

Zavítáme ještě na jednu stavbu naší oblasti Kolín ze závodu Dopravní stavby STŘED. A to na realizovanou okružní křižovatku v Kutné Hoře, která přispěje ke zvýšení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu u budoucího obchodního centra TESCO.

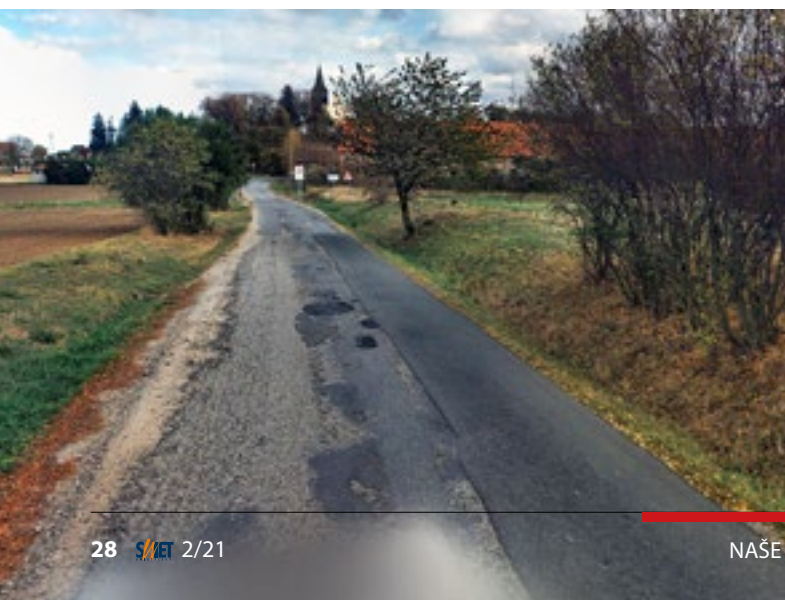
Po odbourání a vyfrézování stávajících povrchů a podkladních vrstev byla provedena přeložka a modernizace inženýrských sítí. Následně došlo k zahájení zřizování podkladních ploch. Vnitřní okruh křižovatky je složen z železobetonového vyztuženého prstence. Střed okružní křižovatky je určen k vegetačním úpravám a doplněn o manipulační plochu z vegetační dlažby. Rozdělovací ostrůvky jsou z běžné obdélníkové betonové dlažby, která jako vodící linii využívá systémovou slepeckou dlažbu. Po dokončení těchto ploch byla zahájena pokládka vrstev komunikací skládajících

se ze směsi stmelené cementem a modifikovaných asfaltových směsí vyztužovaných pomocí geomříží. Pro lepší sjízdnost se na závěr obrusná vrstva upravila zadrčením.

Stavba byla v rukou našeho zkušeného stavbyvedoucího Milana Hlaváčka a trvala necelé dva a půl měsíce. Dodržení termínu, pracovní nasazení a profesionalitu týmu Milana Hlaváčka ocenil i starosta města Josef Viktora při slavnostním přestřižení pásky.

Eliška Jonášová

technik oddělení přípravy a kalkulací



V Milevsku začala stavba obchodního centra MY BOX

Poklepem na základní kámen začala 28. července stavba obchodního centra MyBox v Milevsku. Na ploše 1,4 hektaru ho staví SWIETELSKY stavební, investory jsou česko-nizozemská společnost Fidurock a rakouská Eyemaxx. Dokončeno bude v dubnu 2022.

„Náš koncept je založený na dlouholetých zkušenostech z obdobných realizací ve střední Evropě a od roku 2006 i v Česku. Tedy atraktivní mix obchodů v blízkosti silného potravinářského řetězce,“ říká Pavel Špringl, projektový manažer společnosti Eyemaxx. Firma se primárně soustřeďuje na města se zhruba deseti tisíci obyvateli, což je i případ Milevska.

Součástí stavby v Blanické ulici bude také okružní křižovatka, parkoviště, kompletní infrastruktura i nový přechod pro chodce směrem k sídlišti.

„Vzhledem k náročným geologickým podmínkám a vysoké hladině spodní vody se musí po celém obvodu staveniště vybudovat drenážní systém. A protože pozemek je svažité, v některých místech bude nutné postavit i betonové opěrné stěny,“ uvedl Pavel Rouha, ředitel závodu Pozemní stavby JIH, SWIETELSKY stavební.

Po dokončení město od investora bezúplatně převezme část vybudované infrastruktury jako kanalizaci, okružní křižovatku či osvětlení a darem získá rovněž část pozemků. „To nám umožní v budoucnu vybudovat novou komunikaci, neboť samotný městský pozemek není dostatečně široký,“ říká starosta Ivan Radosta.

Centrum MyBox poskytne pestrou nabídku obchodů potravin, elektro, domácích potřeb nebo drogistického a textilního zboží. Největším nájemcem bude řetězec Albert, který sem přesune svou stávající prodejnu. Zákazníkům pak nabídne zcela nový, moderní koncept prodejny ve stylu tržnice. Zastoupeny budou také obchody Dm drogerie, KIK, Planeo elektro, Banquet, Akvazoo a Traficon.

„V části obchodního centra plánujeme rovněž provozovnu rychlého občerstvení,“ doplňuje Petr Vondrášek ze společnosti Lincoln Property Company, která se na přípravě a realizaci MyBox také podílí. Podle Ondřeje Křivance ze společnosti Fidurock je cílem projektu do Milevska přinést nákupní možnosti, za nimiž nyní musejí jeho obyvatelé cestovat do Písku nebo Tábora.

PhDr. Zdeněk Zuntých
redakce

„Lubenko“ namieša asfaltové zmesi a potom vedie dychovku

Od roku 2018 pracuje Ľubomír Tahotný v Divízii dopravných a inžinierskych stavieb spoločnosti Swietelsky-Slovakia ako zástupca vedúceho obalovačky na výrobu asfaltových zmesí v Pezinku. Vo svojom voľnom čase „Lubenko“, ako ho tam prezývajú, pôsobí ako organizačný vedúci ľudovej dychovej hudby GRINAVANKA.

Čo všetko obnáša pozícia organizačného vedúceho dychovky?

Organizácia dychovky nie je len v rukách organizačného vedúceho, to by som sám nikdy nezvládol. Veľmi úzko spolupracujeme s kapelníkom. Našou úlohou je príprava programu účinkovania dychovky, spoločne vyberáme a pripravujeme nácvik nových pesničiek, prípadne nácvik starších pesničiek. No a samozrejme, na činnosť dychovky zabezpečujeme finančné prostriedky, či už na opravu nástrojov, na nákup notového materiálu, oblečenia (kroje) a v neposlednom rade na organizáciu festivalov.

Prečo sa dychovka volá Grinavanka a kde všade už vyhrávala a účinkovala?

Meno Grinavanka je odvodené od názvu obce Grinava, ktorá je už v súčasnosti mestskou časťou Pezinka. Kapela vznikla už v roku 1921 a jej história je veľmi bohatá a nedá sa v krátkosti popísať – informácie možno pozrieť na www.grinavanka.wbl.sk. Grinavanka bude teda tento rok oslavovať 100 rokov a ak situácia dovoľí, chceli by sme, aj pri tejto príležitosti, zorganizovať už 5. ročník festivalu Grinavanka fest, kde bude uvedené do života v poradí naše tretie CD.

Počas obdivuhodnej storočnej existencie určite dosiahla kapela aj významné úspechy?

Medzi najväčšie úspechy určite patrí víťazstvo na celoslovenskej súťaži v roku 1981, ďalej druhé miesto na tejto súťaži v roku 2013, kde sme získali aj cenu za ženský spev. V tom istom roku sme získali druhé miesto a zlaté pásmo s pochvalou na medzinárodnom festivale v Pezinku „Dychovky v preši“, a tiež cenu za ženský

spev, cenu za dramaturgiu a cenu za propagáciu pôvodnej tvorby. Dychovka bola tiež súčasťou prezentačného sprievodu mesta Pezinok v talianskom družobnom meste Cormons, v maďarskom Mosonmagyaróvári, či rakúskom Neusiedl am See.

Počul som, že okrem toho sa venujete aj ďalším príbuzným aktivitám...

Zo začiatku som v dychovke len spieval, ale neskôr som sa odhodlal aj na akési moderovanie našich vystúpení. Začalo to tak, že som medzi pesničkami sem tam povedal nejaký vtip, či vtipnú príhodu. Kapele sa to zapáčilo až tak, že už vlastne počítajú s tým že náš koncertný program je spojený s hovoreným slovom. Venujem sa aj „textárčine“. Moje 3 texty zhudobnil známy autor a bývalý kapelník Malokarpatskej kapely p. Adam Hudec, 2 texty moravský hudobný skladateľ p. Antonín Perníčka, jeden text p. Peter Burica a jeden som napísal na hudbu p. Zdeňka Gurského.

Aké sú vaše najbližšie plány, príp. ciele?

Najbližšie, 9. až 11. júla, sa chystáme do nahrávacieho štúdia v Moravskom Lieskovom, kde by sme chceli nahráť spomínané tretie CD. Informácie o ďalších pripravovaných akciách je možné tiež nájsť na našej web stránke. Samozrejme mňa osobne a aj dychovku by určite potešilo, ak by aj ľudia vo firme Swietelsky spoznali našu kapelu a veľmi radi by sme aj vystúpili na nejakej firemnej akcii a uchádzali sa o nejaké to euro ako sponzor.

Ďakujeme za rozhovor a želáme veľa ďalších úspechov s dychovkou, ale aj pracovných úspechov v pozícii zástupcu vedúceho obalovačky.

Ľubomír Tahotný

Zástupca vedúceho obalovačky

&

Ing. Ján Šedivý, CSc.

Riaditeľ pro stratégiu a rozvoj





Plavání v lednu v ledové řece? Proč ne!

V Čechách i na Slovensku nový národní sport? Možná. Otuzování je čím dál tím populárnější a v době koronaviru to platilo možná dvojnásob. Obrátili jsme se proto na Lenku Wursterovou, která se 2x týdně noří do ledové vody spolu se sdružením Ladové medvede Bratislava. Ve Swietelsky-Slovakia pracuje 6 let na sekretariátu Divízie pozemné stavby a generálny dodávateľ stavieb.

Lenko, díky, že jste si udělala čas na pár otázek. Kolegové na vás nadšeně „práskli“, že jste na vašem online teambuildingu měla perfektní prezentaci sportovního otuzování. Tak na začátek možná hloupou otázku, je nějaký rozdíl mezi otuzováním a sportovním otuzováním?
Otuzilec je vlastně ktokoliv, kdo vejde do studené vody aspoň na 3 minuty... športový otuzilec v tej ľadovej vode pláva celý čas, navyše bez neoprénových pomôcok (rukavice, papuče...).

Jak jste se vlastně k otuzování dostala?

Celkom vtipne... vďaka mojim sandálom. Ako pravý nadšenec „barefoot“ som koncom decembra v snehu zavítala do autoservisu v mojich sandáloch. Automechanik na mňa vyvalil oči s otázkou: „Tebe nie je zima?“ Na moju odpoveď: „Nie, chodím tak už druhý rok a je to pre mňa kombinácia zdravej chôdze „na boso“ a formy otuzovania.“ reagoval ponukou ísť si zaplávať „s nimi“... Keby mi povedal že ide o Ladové medvede, asi by som neprišla, ľudia tam mali a majú môj hlboký rešpekt, a sú to profesionáli. No neprezradil a po mesačnom váhaní som začiatkom februára 2020 vytiahla na jazero plavky :-D.

A zůstala jste u něj od té doby v pravidelném tréninku? Co když přijde nemoc a na chvílku vyjdete z rytmu?

Za celé to obdobie som nebola chorá ani raz, ani len nádchu som nemala. A keď som predsa len pocítila fyzický diskomfort, tak som jedno plávanie vynechala. Pláva sa 2x do týždňa, či prší, sneží, je deň alebo noc... akurát v búrke sa do vody pochopiteľne nejde. Vynechanie jedného plávania za dlhší čas nie je síce katastrofou, ale stratila som na najbližšie plavko

taký ten komfortný pocit, ktorý sa mi podarilo za ten čas plávania nadobudnúť. Ale ľudské telo funguje nádherne, rýchlo si spomenulo.

Tak mě napadá, jak je to s tréninkem v létě, a dá se vůbec otuzování trénovat doma? Studená sprcha asi není ten správný trénink nebo ano?
Odporúča sa studenými sprchami doma začať. A pokiaľ to srdce zvláda v pohode, a naučíte sa v tom šoku rozložiť dýchanie na pravidelné, choďte do toho. A či to nahradí otuzovanie na jazere? Nie, studená sprcha vám triašku neprivodí, a presne tá je tiež jednou z dôležitých fáz otuzovania. Je nutná, vtedy to má zmysel. Počas celého roku kontinuálne plávame, akurát v lete sú dlhšie trasy, organizujú sa skôr diaľkoplavecké akcie (24-hodinovka napr.) a efekt „šokovej terapie“ si privodíme doma v sprche. Tá má v domáciach (panelákových) podmienkach obvykle teplotu 11–15 °C.

Co pro Vás bylo nejtěžší překonat, když jste s otuzováním začínala?

Vyzliecť sa na brehu :-D vypustiť to pectivo naakumulované teplo spod bundy do oblakov :-D

Kolik stupňů měla nejchladnější voda, ve které jste byla?

Myslím že 2 °C a vzduch –5 °C

Pro mě nepředstavitelné. Pozná člověk ještě rozdíl mezi vodou, která má šest stupňů nebo jeden?

V ľadovej vode cítite rozdiel každého stupňa... najmä čím je studensia... Potom tak od 12 stupňov už je rozdiel jedného stupňa menej cítiť.

S čím pracuje Vaše mysl, když se začínáte nořit do vody? Jsou tam nějaké věty, koncentrace na dech, nebo čistý stav flow.

Vzhľadom k rozdielnosti hraníc u každého plavca, vstupy do vody sa tiež líšia. Od tichej koncentrácie, zosynchronizovania dychu (ľadová voda má tendencie dych takmer vyraziť), cez vzájomné povzbudzovanie sa a smiech až po výkriky (...radosti? hrôzy? Je to na Vás).



Bývá otužilcům někdy zima?

Samozrejme, všetci máme svoje hranice ☺.

Mají otužilci rádi tropická tepla?

Nie :-D vodu nad 18 °C zo smiechom nazývajú „nechutný termál“.

To jste mě rozesmála, raději neprozradím, kdy začínám považovat vodu za „nechutný termál“ já. Je z Vás cítit nadšení, radost i klid.

Co Vám otuzování do života přineslo? Cítíte nějaké změny za dobu, kterou se tomu aktivně věnujete, ať už na poli psychickém či fyzickém? Otuzovanie sa pre mňa stalo nielen zdravotným benefitom, ale najmä záľubou a udalosťou, na ktorú sa vždy teším. Za ten čas, čo otužujem, som nemala ani raz nádchu ani iné ochorenia... nadobudla som väčšiu úctu k svojmu telu, viac si ho vážim a som mu vďačná... odráža sa

to aj na psychike. Okrem toho že ste so sebou spokojná, endorfínov vyplavíte ako po dvoch hodinách v posilňovni.

Na závěr poděkování, že jste se s námi podělila o Váš příběh. A přání, ať Vám tento sport, či záliba přináší stále stejně blahodárný pocit, jaký je z vás cítit nyní. A co Vy čtenáři, nemáte chuť si dát studenou sprchu, alespoň po kotníky?

Lenka Wursterová

Sekretariát

&

Martina Netřebová

redakce



Mezigenerační management na podporu digitalizace ve stavebnictví INCOD (INtergeneration COoperation in Digitalisation)

Blížíme se do finále výzkumného projektu, do kterého se SWIETELSKY stavební s. r. o. zapojila před více než dvěma roky. Projekt je financovaný TAČR z programu ĚTA (projekt TL02000017) a podílí se na něm také VŠTE v Českých Budějovicích a VŠE v Praze.

Do projektu byly zapojeny všechny závody Divize silničního a inženýrského stavitelství. Šlo vždy o dvojice kolegů, u nichž se dalo očekávat, že si vzájemně mohou předat to, co „mají v malíku“. Typicky jde například o předávání praktických zkušeností, které získali starší zaměstnanci během své profesní kariéry, těm mladším. A naopak o pomoc při práci v digitálním prostředí, která je pro mladší generaci naprosto běžná a samozřejmá. Takový přenos informací mezi generacemi ve společnosti funguje úplně automaticky, protože pracujeme v kolektivu. Mladší odkoukávají, jak jsou starší zruční a jde jim práce od ruky (protože i oni svoji zručnost získali radami od svých předchůdců a zbytek získali sami) a starší závidí těm mladším, jak ovládají různé software a vůbec se jich nebojí, jak rychle přijímají inovaci.

Na podporu vzájemného vzdělávání byla zvolena metoda sdílení kompetencí, která vyvolává potřebu zlepšování svého pracovního výkonu nejen v porovnání s ostatními, ale vyvolává pocit užitečnosti a zvyšuje uspokojení z práce. Jedná se o unikátní motivační nástroj, který ovlivňuje celou firemní kulturu.

Bylo tedy stanoveno 22 dvojic, na jejichž zapojení a aktivitě byl závislý celý výsledek.

Každý z dvojice měl za úkol upřímně se zamyslet sám nad sebou. Nad otázkami odkud jsem, co mělo vliv na to, jaký jsem, jak se chovám, kam jdu, proč tam jdu, jak vidím sám sebe, jak mě asi vidí ostatní, jak bych chtěl, aby mě viděli ostatní, jaké mám znalosti, dovednosti nebo kompetence. Na základě jakési osobní rekapitulace pak mohl každý zpracovat své osobní portfolio a v něm označit, co může a chce nabídnout svému protějšku. Dvojice měly za úkol sejít se a diskutovat nad tím, co si mohou vzájemně do dalšího profesního nebo osobního života poskytnout nového, dobrého, čemu se vzájemně mohou naučit.

Do celého procesu nám vstoupila, jako ostatně do celého našeho života, koronavirová opatření. Proto jsme byli nuceni zrušit osobní setkání

při závěrečném workshopu a zorganizovat ho po částech on-line. Díky rozdělení na části jsme došli k více různým závěrům. Na druhou stranu se projevila nepraktičnost dálkové komunikace, když se účastníci nemohou podívat vzájemně do očí, protože na obrazovce je vidět jen pár osob a ostatní jsou schováni pouze za iniciály na obrazovce.

Nad celým procesem bděla externí mentorka, která kontrolovala, radila, pomáhala, směřovala všechny zapojené dvojice a zpracovala výsledné hodnocení přenosu kompetencí v pracovním životě.

Ze závěrů vyhodnocení projektu INCOD je patrné, že potřebu zvyšovat své kompetence vidí většina účastníků. Z nich:

37,3 %	má kladný vztah k dalšímu vzdělávání
34,3 %	je spokojeno se vzděláním poskytovaným zaměstnavatelem
19,4 %	cítí aktivní potřebu se průběžně vzdělávat
4,5 %	se nevyjádřilo
4,5 %	se vyjádřilo, že žádné další vzdělávání není potřeba

V průběhu letošního roku vzniká na základě všech poznatků z tohoto projektu kniha, která bude spolu se závěry celého projektu prezentována na celostátní konferenci „Sdílení pracovních kompetencí napříč generacemi“, která se bude konat 24. listopadu 2021 v NTK v Praze.

Ing. Marie Vebrová

obchodní ředitel divize

Malá ochutnávka z knihy:

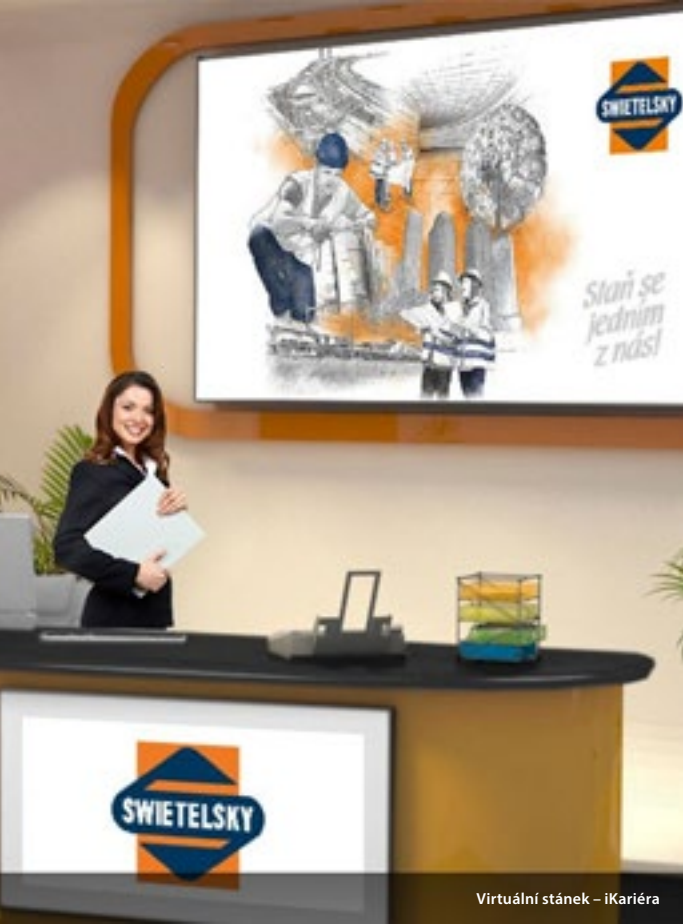
„Neschopnost ohodnotit potřebný čas pro výkon nějaké jednoduché činnosti, se zvyšuje v přímé úměře k výši kvalifikace a postavení vedoucího pracovníka. Na zaměstnatelnost pracovníků působí ale i jiné vlivy. Na recepci organizace nebo sekretariátě generálního ředitele se daleko lépe vyjímá atraktivní mladá žena než vypelichaný stařec. V právní kanceláři snáze uvěříme radě prošetřivělého, postaršího právníka, než radě čerstvého absolventa a bakaláře práv. Jedna severoevropská letecká společnost tak dbala na to, aby nediskriminovala zaměstnance podle věku, že jste mohli narazit i na letušky v důchodovém věku, které se během letu pracně na podpatcích (dress code) potácely v uličce mezi sedadly a jen náhodou nebryndaly nápoje do klína cestujícím. Jak příjemně se u toho cítili, se nedalo posoudit. Byly to profesionálky.“



Swiet v onlinu

Online veletrh pracovních příležitostí? Proč ne. V roce 2020 se mnoho veletrhů a konferencí přeložilo kvůli kovidu na lepší časy, na příští rok, no zkrátka na příznivější období. To nějak nepřicházelo, a tak se akce začaly překlápět do online světa.

Pro všechny velká výzva, nové zkušenosti, rychlé (či pomalé) online prostředí. Každý byl, či stále je nováčkem. Online vystavovatel i online návštěvník. SWIETELSKY zkušenosti načerpal až v letošním roce. Jako vystavovatel jsme se účastnili Dní pracovních příležitostí pro studenty při VUT Brno, akce s názvem FAST JOB DAY 2021.



Náš záměr? Najít ty, kteří k nám půjdou na praxi či brigádu. Online prostředí nebylo moc „friendly“. Studenti aktivně nepřicházeli, neptali se, nic neřešili. Pro nás velké zklamání. To ovšem není ničí chyba, možná to chce změnit přístup, materiály, vzhled... Zkrátka marketingově se do toho více opřít. Druhá příležitost byla před námi. Projekt od IAESTE iKariéra.

IAESTE je mezinárodní, nevládní, nepolitická nezisková organizace. Jejím hlavním posláním je zajišťování zahraničních praxí pro studenty technických vysokých škol v členských zemích. iKariéra je veletrh pracovních příležitostí pro studenty a letos se poprvé sešli studenti, zájemci i vystavovatelé včetně zástupců vysokých škol a jejich fakult na jedné online platformě. Za starých časů bychom si rezervovali prostor na fakultě stavební při ČVUT v Praze, v den akce postavili stánek a celý den bychom osobně komunikovali se studenty, kteří by okolo nás zvědavě procházeli. Nyní jsme řešili vzhled virtuálního stánku včetně kolegyně či kolegy, připravovali materiály ke stažení v pdf, plakáty, vybírali jsme zajímavá videa, dokonce jsme fyzicky připravili i video místnosti.

Po spuštění veletrhu jsme se snažili aktivně oslovovat přicházející návštěvníky, velký zájem se ovšem nedostavil, málokdo chtěl začít komunikovat. Den po této akci se SWIETELSKY účastnil ještě online akce s názvem Týden betonu ČVUT. Měli jsme přednášku, kdy jsme studenti vzali na online exkurze po stavbách pro Plzeňský Prazdroj a stavbu mostu na obchvatu D6 Lubenec.

Toto byl ten správný zásah, studentům se přednášky líbily, zajímaly je, dotazovali se. Ono totiž zaujmout online někoho, kdo ví, co chce a proč do online prostoru vstupuje, je mnohem snazší než zaujmout někoho, kdo jenom pluje virtuálním světem jako loď bez kormidelníka.

Online svět nikdy nenahradí osobní kontakt. Tak snad se za určitých podmínek vrátíme k prezenčním akcím.

Martina Netřebová

redakce

Blahopřejeme...

VÝZNAMNÁ ŽIVOTNÍ VÝROČÍ NAŠICH ZAMĚSTNANCŮ (leden až červen 2021)

Vážené kolegyně, vážení kolegové, přijměte dodatečně srdečné blahopřání.

Kamil Bakala
Milan Bartoníček, Ing.
Rostislav Bednář
Romana Beránková
František Blumert
Petr Božovský
Vít Buben
Rostislav Burian
Věra Cigošová
Jaroslav Čermák
Karel Drahoš
Tomáš Fáber, Ing.
Hana Faicová
Jiří Franc
Jiří Furiš
Marek Gaube
Roman Hafner
Marta Hálová
Pavel Hartig, Ing.
Ladislav Hlatký
Pavla Hlubuňková, Ing.
Václav Holík

Marie Hronová
Radek Charvát, Ing.
Miroslav Chýle
Igor Jánoš
Viera Janoušková
Miroslav Januška
Michael Jaroč
Libor Jindra
Adolf Kalný, Ing.
Miroslav Koller
Pavel Kouba, Ing.
Miroslav Kovář
Jiří Kozel, Ing.
Jaroslav Královec
Vladislav Krowicki
Martin Kudělásek, Ing.
Igor Kupčo
Lubomír Lauro
Jaroslav Lelek
Ivan Ludvík
Petr Maňour
Pavel Matuška

Libor Mítek
Roman Moravec
Jiří Mráz
Josef Němeček
Igor Omasta
Roman Pešta, Ing.
Petr Pfucl
Petr Píža, Ing.
Milan Příbyl
Miroslav Roh
Dalibor Rothkögel
Svatava Ryšková
Radovan Řiha
Jindřich Semotam
David Sichrovský, Ing.
Luděk Skořepa
Miloslav Svoboda
Alexandra Svobodová, Bc.
Roman Šebák
František Šefčík
Jaroslava Ševčíková
Jiří Vala

František Vaněk
Roman Vlach
Stanislav Vlasák
Karel Zajpt, Ing.
Mirko Zeman, Ing.
Marie Zemanová
Miroslav Zettl
Lubomír Žabka

PRACOVNÍ JUBILEA NAŠICH ZAMĚSTNANCŮ (leden až červen 2021)

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

Marcel Běhal
Lukáš Beránek
Jaroslav Blažek
Pavel Bohunský, DiS.
Pavel Brůžek, Ing.
Kateřina Burianová, Mgr.
František Fryš, Ing.
Luboš Hnát
Tomáš Hrabina, Ing.
David Huja
Petr Choutka
Ingrid Jarošová, Ing.
Milan Jedovnický
Martin Kadlec
Pavel Kalvas
David Kauer
František Kleinpeter
Petr Kodada
Martin Kolář

Vladimír Konečný
Lubomír Konečný
Martin Kopal
Martin Kryška
Petr Kříž
Jan Kutač, Ing.
Petr Legát
Alena Lesovská
Vladimír Lesovský, Bc.
Jiří Lešetický
Jitka Lomičová
Radka Ludvíková
Lubomír Mandát
Stanislav Marek
Jan Maršálek
Emil Martiško
Lukáš Možíš
Martina Netřebová
Josef Novák

Miloslav Nutil
Ladislav Ondrejčka, Ing.
Zbyněk Pavlíček
Michal Pavlík, Ing.
Alena Pechová
Pavel Píkl
Petr Pilný
Jiří Polák
Vladimír Polakovič
Miroslava Prokopová, Ing.
Michal Robotka, Ing.
Aleš Sacke
Vít Sirotek, Ing.
Jiří Slavík
Jan Soukup, Ing.
Miloslav Stupka
Miloslav Stupka
Pavel Štrejbar
Jiří Štukavec, Ing.

Michal Tichánek
Petr Venclík
Jan Vodička, Ing.
Jiří Vrtiška
Tomáš Zbírál
Tomáš Zrubek

38 SWET 2/21



SWIETELSKY