Marti a.s.

Aj v tomto roku sa pripravujeme na rozsiahle projekty

Akciová spoločnosť Marti a.s., sa od svojho vzniku v roku 2009 špecializuje hlavne na výstavbu podzemných a vodohospodárskych stavieb. Podľa slov Ing. Michala Plaskúra, riaditeľa divízie inžinierskych stavieb, bola ich divízia v minulom roku zameraná predovšetkým na oblasť vodohospodárskych inžinierskych stavieb, a to najmä na odkanalizovanie miest (obcí) a dobudovanie vodohospodárskej infraštruktúry pre zásobovanie pitnou vodou. V minulom roku boli ukončené zaujímavé projekty, napr. „Nesvady – rozšírenie kanalizácie a ČOV" a „Odkanalizovanie obce Pribeta a Čistiareň odpadových vôd Pribeta".

Jedným z dlhodobých cieľov spoločnosti je aj etablovanie sa na českom trhu. Spolupráca s partnerom EUROVIA CZ a.s., a viditeľné zaradenie spoločnosti do holdingu Marti Group sa v českých médiách vlani skloňovali častejšie. Dôvodom bolo získanie niekoľkých veľkých zákaziek, ktoré zahŕňajú aj výstavbu tunelov a prispievajú k skvalitneniu tamojšej dopravnej situácie. K aktuálnemu stavu výstavby medializovaných tunelov sa nám okrem Ing. Michala Plaskúra vyjadrili aj ďalší dvaja riaditelia divízií spoločnosti: Ing. Igor Schnierer, riaditeľ divízie podzemných stavieb, a Ing. Boris Čillik, riaditeľ organizačnej zložky pre Českú republiku.

Prejavuje sa mediálna stopa v slovenských a českých médiách aj na vašom aktuálnom pipeline?

Ing. Michal Plaskúr: Na Slovensku sa realizuje niekoľko významných infraštruktúrnych projektov, ktorých výstavby sme súčasťou, avšak český trh je takisto veľmi zaujímavý. Ponúka veľa zaujímavých a dôležitých infraštruktúrnych projektov v oblasti dopravy. Vzhľadom na geografickú blízkosť, jazykovú podobnosť a podobné podnikateľské prostredie to chceme využiť. Spolupráca skupiny Marti Group so silným partnerom ako je EUROVIA CZ a.s., má pozitívny dopad na propagáciu nášho obchodného mena Marti a.s., a zvýšený záujem o naše služby. Plné etablovanie sa na českom trhu si však vyžaduje čas. Spolupráca s týmito partnermi, podľa môjho názoru, výrazne ovplyvní aj budúci vývoj a otvorí nám nové možnosti k ďalšej spolupráci na nových projektoch.

Dá sa aj po prvých mesiacoch od rebrandingu povedať, že vám českí zadávatelia dávajú viac príležitostí?

Ing. Michal Plaskúr: Zatiaľ je priskoro posudzovať a bilancovať, avšak zmenu značky vnímam ako silný strategický krok. Naša materská spoločnosť je dobre známa a má silný brand. Preto si myslím, že uvedená zmena obchodného mena bola dobrým rozhodnutím.

V rámci divízie inžinierskych stavieb sa minulý rok niesol v znamení ukončenia dlhodobých projektov. Čaká vás zahájenie podobne rozsiahlych projektov aj v tomto roku?

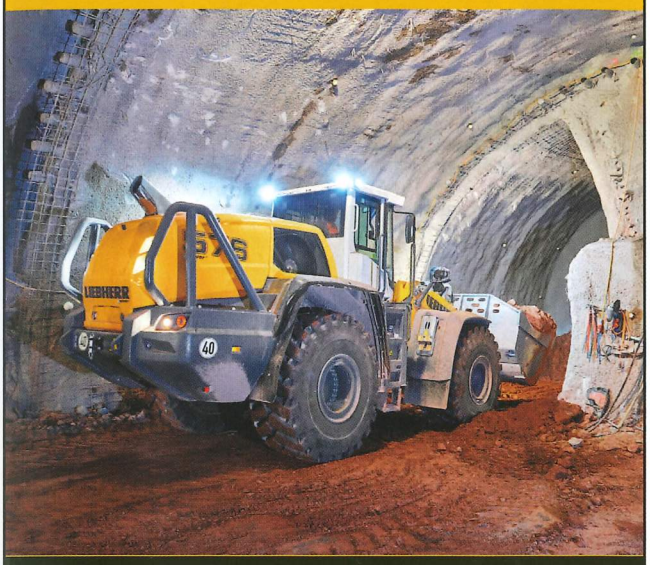
Ing. Michal Plaskúr: Očakávame, že tento rok budeme pokračovať v realizácii po-



Rýchlostná cesta R4 Prešov – severný obchvat (km 0-4,3), tunel Bikoš

LIEBHERR

Stroje pre výstavbu tunelov



www.inexpo.sk | www.liebherr.com

ISOP

Banská a stavebná technika
Profesionálne náradie
Atlas Copco | Epiroc | Normet

Hľadáte autorizovaného distribútora a servis banskej, prepravnej, demolačnej a stavebnej techniky Atlas Copco, Epiroc a Normet?

Sme tu pre Vás!



Atlas Copco Epiroc normet

+421 905 627 141
+421 915 984 335
www.isop.sk
isop@isop.sk

dobne rozsiahlych a náročných projektov, aké boli v minulom roku. Bude zaujímavé sledovať, aké výzvy na realizáciu konkrétnych projektov prídu. Predpokladáme však, že aj tento rok sa zameriame na získanie zákaziek v segmente modernizácie vodovodných a kanalizačných systémov obcí a miest. V neposlednom rade je dôležité kooperovanie našej divízie na existujúcich projektoch v Českej republike, kde sa chceme aktívne podieľať na realizácii stavieb.

Projekt električkovej trate Kamechy sa v minulosti viackrát odkladal a následne bol schválený v troch variantoch. Ako bude rešpektovať potreby obyvateľov okolitého sídliska Kamechy?

Ing. Boris Čillik: Pri projekte „Prodloužení tramvajové trati Bystrc – Kamechy" s tunelom Kamechy sa obstarávateľ, Dopravní podnik města Brna, a.s., rozhodol, že výstavba pôjde podľa štandardov takzvanej Žltej knihy FIDIC, kde obstarávateľ určí základné, teda výškové a smerové parametre a iné technické požiadavky. Vybraný zhotoviteľ stavbu následne naprojektuje a postaví. V zahraničí je tento model známy pod názvom Design & Build. Obstarávateľ sa teda rozhodol pre tento variant, kde je aj tunel o celkovej dĺžke 320 metrov. Z nášho pohľadu je tento tunelový variant najvýhodnejší, pretože dáva možnosti na ďalší rozvoj územia aj nad budúcim tunelom. Takéto dopravné stavby výrazne obmedzujú hluk z ich prevádzky, čo je prospešné pre obyvateľov sídliska.

Tunel Homole ste označili za náročnejší z hľadiska terénu. Keďže práce na ňom prebiehajú od októbra a dokončený by mal byť koncom budúceho roka, v akej fáze sa jeho výstavba nachádza aktuálne?

Ing. Boris Čillik: Aktuálne prebiehajú raziace práce v kalote ľavej, ako aj pravej tunelovej rúry, kde v ľavom tuneli máme vyrazených 80 metrov a v pravom 55 metrov. Na projekte sa pôvodne počítalo so strojným rozpojovaním horniny, ale vnútri tunela sme hneď po pár vyrazených metroch narazili na výrazne pevnejšie štruktúry pieskovcov a prachovcov ako sa predpokladalo. Z toho dôvodu sme nedávno pristúpili k rozpojovaniu horniny pomocou trhavín. Získanie povolenia na trhacie práce si však vyžadovalo určitý čas, čo nám mierne spomalilo postupy, keďže strojné rozpojovanie sa ukázalo ako časovo neefektívne.

Po geologickom prieskume teda došlo k zmene technológie razenia. Z hľadiska plánovaného ukončenia výstavby hrá tento fakt vo váš prospech?

Ing. Boris Čillik: Dali sme si vyhotoviť ešte dodatočný inžiniersko-geologický prieskum, ktorý nám tiež ukázal, že pôvodne navrhnutá technológia tryskovej injektáže z povrchu nad druhou polovicou tunela, ktorej úlohou bolo spevnenie horninového prostredia, by nebola dostatočne efektívna, a navyše by bola veľmi ťažko realizovateľná. Jedinou výhodou tejto technológie bolo to, že by sa realizovala v predstihu pred razením tunela pod touto oblasťou. Novo navrhnutá technológia uvažuje so spevňovaním horninového prostredia zo samotného tunela do oblasti približne 15 – 20 metrov pred razením, konkrétne pomocou mikropilótových dáždnikov, tlakových cementových a chemických injektáží, ako aj spevňovaním a kotvením predpolia čelby tunela s využitím špeciálneho vrtného vozu Soilmec ST 120. Zaujímavosťou je, že tento stroj v Českej republike doposiaľ nebol použitý. Umožňuje nám presnejšie a efektívnejšie reagovať na skutočne zastihnuté geologické pomery. Z hľadiska postupu to môže znamenať aj určité zdržanie raziacich prác, ktoré eventuálne dobehneme pri ďalších etapách výstavby tunela.

Podľa pôvodných plánov mali byť do konca roka prerazené obidva tubusy tunela Homole. Podarilo sa tento cieľ naplniť?

Ing. Boris Čillik: Pôvodný zámer obstarávateľa Ředitelství silnic a dálnic s. p., bolo ukončiť výberové konanie na dodávateľa




Nesvady – rozšírenie kanalizácie a ČOV




Bratislava, Vajnorská ulica – sanácia verejného vodovodu a verejnej kanalizácie

v lete 2023 a zahájiť výstavbu 1. septembra v roku 2023. Nakoniec sa výber dodávateľa a podpísanie Zmluvy o dielo uskutočnili až v apríli 2024. K začatiu výstavby došlo napokon 6. mája 2024. Samotné zahájenie raziacich prác na tuneli prebiehalo od 22. novembra minulého roka. Z tohto dôvodu sa teda nepodarilo uskutočniť výstavbu podľa pôvodného predpokladu, ktorý indikoval, že obe tunelové rúry budú prerazené do konca roku 2024. Nový harmonogram prác preto počíta s prerazením oboch tunelových rúr v septembri 2025.

Predbežné plány na tuneli Okruhliak na severnom obchvate Prešova naznačovali začiatok razenia z východného portálu už v novembri 2024. Prečo sa termín posunul a aký vplyv bude mať časový posun na prerábku oboch tubusov?

Ing. Igor Schnierer: V novembri 2024 boli stavebno-technickým dozorom prerušené práce pri príprave hrubých terénnych úprav na východnom portáli tunela Okruhliak z dôvodu zosuvu svahu. Na základe monitorovania a nového technického riešenia autorským dozorom investor rozhodol o realizácii dodatočného zaistenia zosuvu na východnom portáli realizovaním pilótovej steny, kotevných prahov svahu stavebnej jamy a čela portálovej steny. Na základe uvedeného sme začiatkom roka začali so sanáciou portálovej jamy, čím sa začiatok razenia z východného portálu posúva oproti plánovanému harmonogramu prác o 6 mesiacov. Razenie zo západného portálu prebieha kontinuálne ďalej bez prerušenia. Uvedeným prerušením dôjde k posunutiu termínov prerazenia oboch tubusov, ale míľnik na ukončenie razenia chce naša spoločnosť dodržať prijatím akceleračných opatrení. Predpokladaný termín prerazenia prvého tubusu (ľavej tunelovej rúry) je zatiaľ odhadovaný na október 2025, v závislosti od zistených geologických podmienok.

Podľa vyjadrení obstarávateľa Ředitelství silnic a dálnic s. p., by k stavbe obchvatu Náchoda malo dôjsť ešte v prvom polroku tohto roka. České médiá však informovali o tom, že stavba naberá meškanie. Čo ho zapríčinilo?

Ing. Boris Čillik: Z nášho pohľadu stavba nabrala meškanie z dôvodu posunu termínu pre odovzdanie ponúk a následného výberu zhotoviteľa. V súčasnej dobe je vydané rozhodnutie o výbere zhotoviteľa, a to združenia, ktorého súčasťou je aj naša spoločnosť. Zároveň v tomto období plynie 15-dňová lehota na prípadné odvolanie sa neúspešných uchádzačov. Predpoklad zahájenia výstavby je preto pozmenený a presunutý na polovicu marca.