

SWIET

SWIETELSKY | 1 - 2022

ČASOPIS KONCERNU SWIETELSKY V ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLICE

OBLAST ETE POZEMNÍ STAVBY JIH

8 | Rozhovor s Janou
Tripesovou, ředitelkou
oblasti

PROJEKT LAKESIDE APARTMENTS LIPNO

20 | Náš odštěpný závod
Pozemní stavby JIH realizuje
další projekt na Lipně

TOUR DE CYKLO SWIET

29 | 6. ročník se konal
v malebném prostředí
jižních Čech

JACÍ JSME



MÁME UPŘÍMNÝ ZÁJEM

Upřímně a citlivě se zajímáme o kolegyně a kolegy, ať už se nacházejí v jakékoli životní situaci.



PŘIJÍMÁME KRITIKU

Kritiku chápeme jako šanci pro další osobní i profesní rozvoj. O konfliktech debatujeme a řešíme je v atmosféře vzájem - ného respektu.



USILUJEME O KONSTRUKTIVNÍ ŘEŠENÍ

Respektujeme různá stanoviska a aktivně pracujeme na vyřešení každého problému.



PRACUJEME SAMOSTATNĚ A ZODPOVĚDNĚ

Přebíráme zodpovědnost za své úkoly a můžeme se přitom spolehnout na druhé.



UZNÁVÁME VÝKONY

Máme uznání pro výkony a společně slavíme úspěchy.



MOTIVUJEME

Navzájem se motivujeme a dlouhodobě podporujeme výkonnost.



VYŽADUJEME A PODPORUJEME

Klademe na sebe vysoké požadavky a usilujeme o společné cíle. Leží nám na srdci individuální podpora osobního i profesního rozvoje každého zaměstnance.



JSME OTEVŘENÍ A OCHOTNÍ SE UČIT

Změnu vidíme jako šanci a jsme otevření vůči všemu novému. Další vzdělávání považujeme za osobní povinnost.



JSME OTEVŘENÍ A JEDNÁME SPOLU NA ROVINU

Mluvíme spolu otevřeně a diskutujeme o problémech.

VÁŽENÍ ČTENÁŘI, MILÍ SWIETELÁCI,

časopis koncernu SWIETELSKY v České a Slovenské republice vychází dvakrát ročně. Do vašich schránek přijde obvykle během února a druhé číslo během září. Většina z Vás si všimla, že letos je něco jinak. Často jsem odpovídala na otázku, kdy vyjde další číslo a co se děje, že ještě není ve schránce. Všichni, kdo přispívají články do časopisu, dodávají fotografie nebo se jinak aktivně podílejí na obsahu, dodali podklady včas. Karta stála na straně redakce. Po delší době jsme se pustili do grafické a obsahové změny časopisu. Ovšem nejde o žádnou revoluci, spíše evoluci. Věříme, že inovovaný design, jiné písmo a změna struktury stránek přispěje k čistějšímu vzhledu a větší přehlednosti.

Pojďme tedy společně nahlédnout do nového SWIETa SWIETELSKY, kde na Vás čekají například tato témata. Od ledna má společnost SWIETELSKY stavební nového jednatele, tím se stal Radim Čáp, který je odpovědný za Divizi silničního stavitelství. Rozhovor s ním naleznete na straně 6. Zabrousíme do historie oblasti Hodonín, závodu Dopravní stavby MORAVA, který v srdci Slováků působí více jak 15 let. Navštívíme stavby realizované pod značkou SWIETELSKY v Čechách i na Slovensku. Tentokrát naše cesty povedou i přes práci koncernových kolegů. Pro investora ASFINAG zahájila SWIETELSKY AG před

více než třemi lety stavbu druhého tubusu tunelu Karavanky, který spojuje Rakousko a Slovensko. Odstřel pod taktovkou SWIETELSKY stavební? Proč ne. Závod SPECIÁLNÍ STAVBY má nově ve svém portfoliu i odbornost trhací práce.

Nejdůležitější milníky značky SWIETELSKY v České republice naleznete na zadní obálce časopisu. Psal se podzim roku 1992, když společnost SWIETELSKY stavební s.r.o. byla zapsána do obchodního rejstříku. Tehdy se ve formě malého pražského zastoupení začala psát historie značky SWIETELSKY v České republice. O třicet let později k této značce neodmyslitelně patří obalovny asfaltových směsí, půjčovny bednění, betonárka a společnosti SWIETELSKY Rail CZ s.r.o., SWIETELSKY Real Estate CZ s.r.o., JB Stavební, s.r.o. a další podílové společnosti. V určitém ohledu není důležité IČO zmíněných společností, protože jsme všichni jedno stejné logo, jedna značka, jedna rodina. Můžete zastavit na křižovatce na červenou, zvednete hlavu, dům naproti Vám je v rekonstrukci a vy vidíte vyvěšený banner s logem SWIETELSKY a na záboru postavenou buřku, jež hlásá „Stavíme na nápadech“, zleva odbočuje dodávka s logem SWIETELSKY, u Prosenic zahlédnete na kolejích okouzující stroj, na boku má logo s nápisem SWIETELSKY. Nakonec všichni kopeme za jeden tým, značku SWIETELSKY, kterou v České republice hrdě nosíme a společně budujeme již 30 let.

V nadcházejícím období nás čekají hned dvě společenské akce, které letos zmaří pouze pád meteoritu nebo opět nepříznivá epidemiologická situace. Tou první jsou 14. Sportovní hry koncernu SWIETELSKY v Čechách a na Slovensku, které se uskuteční **17. – 18. června 2022**. Všichni jste srdečně zváni, rezervovali jsme veškerou kapacitu Autokempu Zvůle. Oprašte své sportovní dovednosti a запиšte si termín do diářů. Kromě sportovních klání a sanitky (ta jen pro jistotu) na Vás samozřejmě čeká skvělé jídlo, pití, zábava, dobrá nálada, hudba, amplion hlásající „dobré ráno sportovci a sportovkyně“, no zkrátka nezapomenutelný odpočinek od všedních dnů. Druhou akcí je tradiční večírek v Českých Budějovicích pro TH pracovníky koncernu SWIETELSKY České a Slovenské republiky. Více než meteoritu se obáváme možných, již téměř tradičních restrikcí, tak nám předešlé dvě sezóny poskytl snad dobré vodítko k úspěšnosti a akci jsme přesunuli na netradiční termín, čtvrtek **8. září 2022**.

Přeji Vám příjemné čtení, klidné období a ať Vás v nadcházející sezóně neopouští síly, pevné zdraví a dobrá nálada.

Martina Netřebová

OBSAH SWIET 1 – 2022

- 3 | Úvodník
- 4 | Anketa – jednatele
- **PŘEDSTAVUJEME**
- 6 | Rozhovor – Radim Čáp
- 8 | PS JIH – Jana Tripesová, oblast ETE
- 10 | SPECIÁLNÍ STAVBY – Trhací práce
- 10 | Půjčovny bednění
- **NAŠE STAVBY**
- 11 | DS VÝCHOD – Dálnice D11
- 12 | SLOVAKIA PS – Logistický park
- 14 | RAIL CZ – Velim–Poříčany
- 17 | RAIL CZ – Velim–Poříčany očima studenta
- 18 | DS MOSTY – Církvice
- 19 | DS STŘED – Příběh jedné stavby
- 20 | PS JIH – Lakeside Apartments Lipno
- 21 | DS MORAVA – Vsetín Bobrky

- 22 | PS STŘED – Dolní Chabry
- 23 | PS ZÁPAD – Hasiči Cheb
- 24 | DS JIH – Obchvat Dolní Lhoty
- 25 | DS MORAVA – ČOV Vranov nad Dyjí
- 26 | JB STAVEBNÍ – Aula Zlín
- 28 | SWIETELSKY AG – tunel Karavanky
- **SWIETELÁCI PO PRÁCI**
- 29 | 6. ročník „Tour de cykloSWIET“
- 30 | Ahoj Swieteláci – Elba na kolech
- **NAŠE SPOLEČNOST**
- 32 | Celostátní konference
- 33 | Okénko IT
- 34 | Ocenění vaší práce
- 36 | 15 let SWIETELSKY na Slovákku
- 37 | Blahopřejeme
- **SOUTĚŽ**
- **KŘÍŽOVKA**

SWIET SWIETELSKY, č. 1 – 2022 | Vydáno v Českých Budějovicích 22. 2. 2022 | Periodicita 2x ročně | Vydavatel: SWIETELSKY stavební s.r.o., Pražská tř. 495/58, 370 04 České Budějovice, IČ: 480 35 599
Odpovědná redaktorka Martina Netřebová | Jazykové korektury Ing. Eva Valová a Ing. Marie Vebrová | Náměty a připomínky k časopisu můžete zasílat 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

Jednatelé společností skupiny SWIETELSKY se shodují:

Rok 2022 bude náročný, ale lze v něm uspět

Na přelomu kalendářního roku jsme se jednatelů některých společností skupiny SWIETELSKY zeptali:

1. Když se ohlédnete za rokem 2021, co se vám vybaví?
2. Co čekáte v příštím roce?
3. Jak by měl tedy rok 2022 vypadat, abyste byl na jeho konci spokojený?



Ing. Jiří Kozel
SWIETELSKY stavební

1. Byl to rok naprosto atypický s téměř úplnou pandemickou uzávěrou v jeho první čtvrtině. To jsem se jednu chvíli obával i úplného uzavření našich staveb. I přesto byly v březnu, na konci našeho hospodářského roku, dosaženy vynikající výsledky ve všech divizích.

Těší mě i úspěšně zvládnuté první personální změny v rámci začínající generační výměny ve vedení firmy, stejně jako úžasná vlna solidarity našich zaměstnanců i společnosti SWIETELSKY s našimi kolegy, které na jižní Moravě v červnu postihlo řádění tornáda. Z těch negativních dojmů by to pak byla špatná situace v našem oboru na Slovensku.

2. Doufám, že všichni zůstaneme v roce 2022 zdraví a v plné síle, protože nás toho čeká opravdu hodně. Začneme postupně uskutečňovat plán strategického rozvoje a směřování koncernu SWIETELSKY, na jehož tvorbě jsem měl možnost se podílet. Začínáme tedy tvořit svou budoucnost a je úžasné, že jsme to měli a máme alespoň částečně ve svých rukách. Očekávám, že ve třicátém roce trvání společnosti SWIETELSKY v České republice, se již budeme moci opět koncem roku sejít na naší tradiční vánoční slavnosti.

3. Spokojení bychom asi neměli být nikdy, ale pokud se nám v roce 2022 podaří uskutečnit alespoň část našeho velkolepého plánu strategického rozvoje, zase se posuneme o kousek dál. A to bude určitě důvod k naší společné radosti.

Nejvíce práce nás čeká na Slovensku, kde za sebou máme velmi obtížný rok ve všech oblastech našeho podnikání. Pokud by se nám zde už v roce 2022 podařilo dosáhnout zřetelného zlepšení, považoval bych to za výrazný úspěch.

Hodně by mě rovněž potěšil další rozvoj našeho projektového developmentu, kterému byly v uplynulém roce vytvořeny velmi dobré předpoklady.

Ale určitě budu spokojený, pokud jste Vy všichni prožili krásné a požehnané vánoční a novoroční svátky, a je mi potěšením s Vámi v právě začínajícím roce 2022 opět spolupracovat.

Věříme, že Slovensko má velký potenciál, ale pokud se něco z těchto zmíněných problémů nezmění, budou nejbližší roky opravdu složité.

2. V roce 2022 očekávám lepší ekonomický výsledek. A to na základě personálních, organizačních a kompetenčních změn, které provedeme v zimních měsících.

3. Zisk nebo alespoň kladná nula.



Bc. Jaromír Baláž
JB Stavební

1. Za JBS, resp. závod Pozemní stavby MORAVA to byl především již čtvrtý rok pod křídly koncernu SWIETELSKY. Dovolím si tvrdit, že akvizice z roku 2018 postupně naplňuje všechna očekávání. Z JBS se stala pevná a plnohodnotná součást koncernu v oblasti pozemního stavitelství, a to nejen na Moravě. S radostí sleduji, že jsme opakovaně a stále častěji vyhledávání a oslovení většími, serióznějšími a současně náročnějšími klienty. Akvizicí JB Stavební získala zázemí silného a solidního koncer-

nu a své více jak osmnáctileté zkušenosti může lépe, efektivněji a účelněji realizovat. Koncern SWIETELSKY může díky tomu realizovat svůj plánovaný strategický rozvoj na území celé Moravy v oblasti pozemního stavitelství.

2. Vzhledem k tvrdé a usilovné práci všech pracovníků JB Stavební rád s úlevou konstatuji, že přes veškeré úskalí, které nám přinesla pandemie covidu a následné turbulentní zdražování stavebních materiálů, souvisejících služeb, organizační změny a také nepředvídatelný vývoj cen energií, nepolevila chuť tradičních klientů i nadále investovat. Proto si dovoluji predikovat, že výrobní program JB Stavební bude v násled-

ujících dvou fiskálních obdobích atakovat jednu miliardu korun bez DPH.

3. Pro následující období a rok 2022 bude nejdůležitější, aby se situace v oblasti růstu cen stavebních materiálů a služeb stabilizovala. I přesto již nyní v naší cenotvorbě kalkulujeme s deseti procentním růstem jednotkových cen u většiny podstatných stavebních oddílů. Vzhledem k tomu, že drtivá většina našich klientů je z oblasti bytového developmentu, jsou tito investoři ochotni toto zvýšení akceptovat. A to především proto, že jsou ho schopni kompenzovat obrovskou poptávkou na trhu s byty a nemovitostmi. Tento trend se pokusíme maximálně využít.



Mgr. Viliam Perknovský
SWIETELSKY Rail CZ
a divízia železničných stavieb
Swietelsky-Slovakia

1. Rok 2021 bol skúškou pre nás všetkých, či už v oblasti pracovnej alebo súkromnej. Pre mňa je dôležité, že všetci naši česko-slovenskí zamestnanci prežili rok v zdraví a že sme všetky naše projekty boli schopní zrealizovať v termínoch a kvalite hodnej mena SWIETELSKY. A to napriek tomu, že pandémie ohrozovala naše ľudské kapacity, subdodávky a dodávky materiálov na stavby. Za to patrí veľká vďaka hlavne našim zamestnancom, bez ktorých by sme to nedosiahli.

Som hrdý na to, čo sa nám spoločne darí budovať. V Českej republike hodnotíme rok 2021 ako veľmi pozitívny, pretože sa nám

štvrtý rok po sebe podarilo navýšiť obrát a kladný hospodársky výsledok a pokračovať v rozvoji spoločnosti. Na Slovensku sa dlhodobo prejavuje nedostatok projektov železničnej výstavby, ktorý je spojený s neschopnosťou štátu čerpať peniaze z európskych fondov určených pre rozvoj dopravnej infraštruktúry.

2. Do roku 2022 prajem hlavne všetkým našim zamestnancom a ich najbližším, aby ho prežili v zdraví, šťastí, spokojnosti, s úsmevom na tvári a s nadšením pri nasadení, ktoré bude potrebné pre dosiahnutie našich plánov. Plány v Českej a Slovenskej republike sú ambiciózne, ale realistické pri predpoklade proinvestičného nastavenia vlád oboch krajín. Máme záujem naďalej rozvíjať našu spoločnosť aj v nadväznosti na strategické plánovanie a rozvoj celého koncernu SWIETELSKY. V Českej republike očá-

kávame opäť mierny nárast obrátu vzhľadom na aktuálnu zazmluvnenosť zákaziek. Na Slovensku bude závisieť úspech od príležitostí a možností na trhu.

3. Uspokojenie je cesta do záhuby... Ale do tretice použijem ako prvé slovo zdravie, ktoré je najdôležitejšie na to, aby človek mohol dosiahnuť stanovené ciele. Verím, že sa nám, „česko-slovenským železničiarom“ podarí na trhu stať sa ešte významnejšou, kvalitnejšou a spoľahlivejšou spoločnosťou. Takisto verím a prajem všetkým našim sesterským spoločnostiam v Českej a Slovenskej republike, aby sa im darilo a aby sme boli schopní spolupracovať s rešpektom a v prospech koncernu SWIETELSKY. A v neposlednom rade k mojej spokojnosti môže prispieť to, že v koncernu SWIETELSKY naďalej zostane duch „rodinnej firmy“.



Bc. Vladimír Lesovský
Swietelsky-Slovakia

1. Zatím marný boj s rostoucí ztrátou slovenské divize Silničního a inženýrského stavitelství. Ano, samozřejmě jsme udělali chyby jak v kalkulaci zakázek, tak v jejich realizaci. Samozřejmě vyvodíme příští sezónu příslušná opatření. Ale hlavní důvody tohoto výsledku a celkové naší stagnace na Slovensku,

kromě covidu a s ním spojeného růstu cen materiálu a práce, vidím jinde. V zemi stále klesá objem dopravně inženýrských staveb, který pozorujeme už minimálně třetím rokem; provázený neschopností investorů čerpat evropské dotace. Od zveřejnění výsledků stavebních zakázek, přes podepsání smluv, až po předání staveniště a zahájení stavby, uplyne neuvěřitelně dlouhá doba, pohybující se od tří měsíců do několika let. Týká se to jak velkých, tak i malých zakázek. Jednoduše řečeno, výrobu není možné plánovat efektivně.

Věříme, že Slovensko má velký potenciál, ale pokud se něco z těchto zmíněných problémů nezmění, budou nejbližší roky opravdu složité.

2. V roce 2022 očekávám lepší ekonomický výsledek. A to na základě personálních, organizačních a kompetenčních změn, které provedeme v zimních měsících.

3. Zisk nebo alespoň kladná nula.



Ing. arch. Pavel Vecán
SWIETELSKY Real Estate CZ

1. RADOST z rozjíždějících se projektů, a to i přes složitou situaci způsobenou viróvou pandemií. Pozitivní energii vnímám, jak uvnitř společnosti SWIETELSKY, tak

u našich obchodních partnerů, s nimiž se pravidelně setkáváme nad realizací našich společných vizí.

2. První společnou realizaci se SWIETELSKY stavební. Na přelomu prvního a druhého čtvrtletí 2022 začínáme stavět.

3. Když bude celá česká společnost včetně nás zdravá a když bude mít každý možnost a dostatek prostoru se bez omezení realizovat.

Radim Čáp na postu jednatele SWIETELSKY stavební



Martina Netřebová
redakce

Od ledna se stal Radim Čáp novým jednatelem společnosti SWIETELSKY stavební a ředitelem její Divize silničního a inženýrského stavitelství.

Je absolventem stavební fakulty ČVUT Praha, obor konstrukce a dopravní stavby, a VUT Brno, Ústavu stavební ekonomiky a řízení, kde získal vědeckou hodnost, Ph.D. Do července 2021 působil jako předseda představenstva a ředitel společnosti Metrostav Infrastructure.

Na pozici jednatele SWIETELSKY stavební bude Radim Čáp působit spolu s Jiřím Kozlem, který řídí Divizi pozemního stavitelství a centrálu. Harald Gindl post jednatele opustil, nadále se plně věnuje funkci člena představenstva mateřské SWIETELSKY AG Linz, kde má na starosti obchodní oblast zahraničí.

Radima Čápa jsem se zeptala na pár věcí. Přece jen, My Swieteláci si nejen navzájem jistíme záda a učíme se novým věcem, ale My Swieteláci jsme samozřejmě také obyčejně zvědaví.



Ing. Radim Čáp, Ph.D.

NĚKTEŘÍ NAŠI KOLEGOVÉ VÁS ZNAJÍ JIŽ DLOUHÁ LÉTA ZE SPOLEČNÉHO PŮSOBNÍ NA STAVEBNÍM TRHU. JAKÁ BYLA VAŠE STAVEBNÍ KARIÉRA?

Má stavební kariéra začala docela pozdě, ve třiceti letech. Po vojně jsem žil a pracoval nějaký čas v USA a teprve ve 25 letech jsem se rozhodl pro studium na vysoké škole. Od pátého ročníku jsem pracoval jako asistent stavbyvedoucího u mého, na dlouhou dobu prvního českého zaměstnavatele, a to například na rekonstrukci pěší zóny Anděl, nebo na stavbě ekoduktu na tehdy budované dálnici D3 u Chotovin. Mou první významnou stavbou byl dálniční most u Rzávě, jehož nosná ocelová konstrukce se tehdy vysouvala z předpolí včetně betonové mostovky. Později jsem měl na starost část pražského okruhu SOKP 512, Obchvatu Kolín atd.

MÁTE V KARIÉŘE NĚJAKÝ BOD, O NĚMŽ LZE ŘÍCT, ŽE BYL ZLOMOVÝ?

Zlomový byl nejspíše můj odchod do Polska. Získali jsme tam zakázku na výstavbu části varšavského okruhu za zhruba 5,5 miliardy Kč a nikdo z konkurence, ani od vlastních nám vzhledem k tehdejšímu zkušenostem nevěštil nic dobrého. Tehdy jsem byl čerstvým divizním obchodním náměstkem, ale nenašli jsme s mým ředitelem žádného vhodného kandidáta do Polska, tak jsem to „odnesl“ já. S tehdejšími týmem se mi podařilo stavbu dokončit v termínu, v černých číslech, a ještě jsme získali další zakázku na 20 kilometrů novostavby dálnice za 9 miliard Kč v severním Polsku.

KDY SE ČLOVĚK ROZHODNE, ŽE ZAČNE NOVOU ETAPU ŽIVOTA, PŘESTŘIHNE PUPEČNÍ ŠNŮRU A ZAČNE SMÝŠLET O BUDOUCNOSTI V NOVÝCH BARVÁCH?



Ve všem musí být systém a jasná pravidla hry. Nemám rád šedé zóny a věty typu „to si sedne“, nebo „nic se neboj, máme to dobře spočítané“.

Společnost SWIETELSKY jsem znal dlouhá léta a musím říct, že si dlouhodobě vážím firemní kultury a atmosféry, jaká zde panuje. Po mé loňské rezignaci a odchodu od bývalého zaměstnavatele jsem uvítal nabídku být součástí Swieteláků právě z těchto důvodů a také proto, že zde není příliš rigidních úrovní. Mou devizou a přínosem by měla být loajalita, pragmatičnost a cit při rozhodování. Mimochodem barevná kombinace oranžové a modré je mi velice příjemná.

S JAKOU VIZÍ TEDY DO FIRMY PŘICHÁZÍTE? JAKÝM SMĚREM DIVIZI SILNIČNÍHO A INŽENÝRSKÉHO STAVITELSTVÍ POVEDETE?

Chci pomoci udržet stabilní pozici společnosti v regionálním silničním stavitelství v Česku, to je důležité. Co se Slovenska týče, chtěl bych zde posílit hlavně personálně a technologicky. U velkých silničních a dálničních projektů nám půjde o upevnění naší pozice. Proto byl u SWIETELSKY stavební založen závod VELKÉ PROJEKTY, kde vidím další perspektivu a prostor pro rozvoj lidí a nasazení nových technologií, nutných pro realizaci velkých infrastrukturních projektů.

LZE TO NĚJAK UPŘESNIT, ROZVĚST? CO ZVLÁDNOUT LETOS, CO V DALŠÍCH LETECH?

Víte, velké stavební infrastrukturní projekty jsou něco, čím profesně žiji a jsem spjat již 20 let. Hodně by mě mrzelo, kdyby se to mělo změnit, tzn. neměl bych již příležitost být součástí velkého týmu, pracujícího na projektech typu novostavba nebo rekonstrukce dálnice. Jsem si však vědom turbulentního prostředí, v jakém se nacházíme, z čehož plynou také ohromná finanční rizika. Nepřipustím tedy jakýkoliv hazard, který by mohl nás Swieteláky oslabit a raději upustím od svých ambicí.

MIMOCHODEM, VYBAVUJE SE MI ROZHOVOR, V NĚMŽ MLUVÍTE O TOM, ŽE VYZNÁVÁTE VĚDECKÝ PŘÍSTUP KE STAVEBNICTVÍ. V ČEM KONKRÉTNĚ?

Ve všem musí být systém a jasná pravidla hry. Nemám rád šedé zóny a věty typu „to si sedne“, nebo „nic se neboj, máme to dobře spočítané“.

A CO DIGITALIZACE A BIM? JAK DŮLEŽITÉ JE PRO VÁS TOHLE TÉMA?

Digitalizace a BIM pro nás musí být téma, ať chceme nebo ne. BIM se implementuje především proto, abychom mohli my i náš investor efektivněji řídit všechny fáze projektu a v případě výskytu problému jasně a objektivně definovat také původ problému a rychle jej odstranit. Pevně věřím, že tato hlavní myšlenka BIMu nebude nikým deformována.

KDYŽ BYSTE TO MĚL SHRNOUT JEDNOU VĚTOU, JAK BY MĚLA IDEÁLNÍ FIRMA FUNGOVAT, PŮSOBIT?

Ideální firma by měla být efektivní v řízení a rychle přizpůsobivá vzhledem ke změnám podnikatelského prostředí.

JEŠTĚ SE ZEPTÁM NA OSOBNĚJŠÍ VĚCI, TŘEBA HODNOTY. KTERÉ U VÁS HRAJÍ PRIM?

Práce musí člověka bavit.

JEDNA VAŠE DOBRÁ VLASTNOST?

Nadhled.

JEDNA VAŠE ŠPATNÁ VLASTNOST?

Nemám trpělivost se zabývat detaily, ale pracuji na zlepšení.

DĚKUJI ZA ROZHOVOR A TĚŠÍM SE NA DALŠÍ.

Oblast ETE



Martina Netřebová
redakce

Ať už se to týká nároků na špičkovou kvalitu prací, limitních termínů nebo dodržení veškerých dokumentací, předpisů a metodik. Tým oblasti ETE úspěšně vede od roku 2016 Jana Tripesová, které jsme se zeptali na pár otázek.

ŘEDITELKOU OBLASTI ETE JSTE PĚT LET, JAKÁ BYLA VAŠE PRACOVNÍ CESTA VE SPOLEČNOSTI SWIETELSKY PŘED TÍM?

Ke SWIETELSKY jsem nastupovala na pozici ředitelky oblasti v roce 2016, přešla jsem společně s kolegy od firmy PSG International, a. s. Ale moje pracovní kariéra ve stavebnictví začala v projekční kanceláři STAVOPROJEKT, kam jsem nastoupila po škole v roce 1985. V roce 1991 jsem nastoupila u stavební firmy Vodní stavby na pozici mistra na výstavbě Centra Arpida v Českých Budějovicích. Pokračovala jsem na dalších stavbách např. výstavba hal pro firmu BOSCH nebo rekonstrukci ČSOB a ČNB v Českých Budějovicích. Po 5 letech jsem z terénu přešla do kanceláře na pozici přípravní a končila jsem v roce 2011 na pozici vedoucího útvaru obchodní činnosti. No a v roce 2011 jsem po 20 letech u jedné firmy měla pocit, že potřebuji změnu a přijala jsem nabídku na přestup k firmě PSG International, kde jsem pracovala na zakázkách pro ČEZ na elektrárně v Dukovanech a na zakázkách pro Ministerstvo obrany v Praze.

TAKŽE JSTE SE VYPRACOVALA OD PÍKY. V MNOHA OBORECH JE TO NESPOURNOU VÝHODOU. PLATÍ TO TAK I TADY? NEBO JSTE SE SETKALA S NĚJAKÝMI PŘEKÁŽKAMI?

Z mého pohledu je to jednoznačná výhoda projít si od „gumovek“ stavbou. Pak si dokážete lépe představit jednotlivé návaznosti a souvislosti ve stavebních a technologických procesech. I při zpracování cenových nabídek a rozpočtů, máte větší rozhled po zkušenostech na stavbě než jen od stolu a určité své praktické zkuše-

Oblast ETE patří pod odštěpný závod Pozemní stavby JIH a v jaderné elektrárně Temelín působí šestým rokem. Práce na jaderných elektrárnách jsou vždy náročnější než běžné stavební zakázky.

nosti použijete i při kalkulaci nabídkového rozpočtu. Je pravda, že ne vždy je práce na stavbě jednoduchá, často se setkáváme s nekvalitními projekty od investora a musíme z časových důvodů řešit chybějící detaily na stavbě, ale z mého pohledu je to práce velice zajímavá, nezůstává za vámi jen kopa šanonů s papíry, ale vidíte ten kus práce reálně zhmotněný.

JAK VELKÝ TÝM VEDETE?

Temelínské středisko je v současné době složené z šesti techniků a dvou kmenových dělníků. Ještě před měsícem jsme byli jen čtyři technici a jak říká jeden můj kolega, občas jsme měli pocit, že se potkáváme zezadu. V listopadu jsme přijali jednoho stavbyvedoucího a od ledna nastoupila další posila na pozici stavbyvedoucího.



Jana Tripesová | ředitel oblasti ETE

JAK PROBÍHÁ SOUTĚŽ O ZAKÁZKU NA PRACÍCH PRO JADERNOU ELEKTRÁRNU? MÁ TO NĚJAKÁ SPECIFIKA?

ČEZ je sektorovým zadavatelem a vypisuje zakázky dvojím základním způsobem, první je klasická veřejná zakázka, kde ve většině případů volí jednacím řízením s uveřejněním a druhým je výzva, která je zaslána vybraným subjektům. Při obou druzích soutěží probíhá jednání, jak o technickém řešení, tak o ceně. Výzvy zpravidla končí aukcí, takže někdy je to docela boj a je třeba si pevně stanovit mezní hodnotu zakázky a nepodlehnout psychickému tlaku na snižování ceny.

TAKŽE VAŠÍM POLEM PŮSOBNOSTI JE OPRAVDU JENOM JADERNÁ ELEKTRÁRNA TEMELÍN?

Ano, my jsme v současné době jen na Temelíně, i když podáváme nabídky i na stavební práce v Dukovanech. Ale tam se nám v tuto chvíli nedaří zakázku získat. Naše oblast není příliš velká a práce na ETE nám v současné době stačí.

JAKÉ PRACOVNÍ VÝZVY VÁS NYNÍ ČEKAJÍ?

Nyní začínáme s rekonstrukcí SO 801/02 Šatny a laboratoře Budovy aktivních pomocných provozů (BAPP). Je to nejvyšší budova ze tří rekonstruovaných objektů naší, v současné době největší, realizované zakázky. Budova je 44,5 m vysoká a s ohledem na to, že je elektrárna na kopci, na střeše opravdu fičí. Stavba lešení pro sa-

naci fasády, zateplení, montáž tepelné izolace, oplechování a výměnu oken není úplně jednoduchá. Budova je nejenom vysoká, ale tři čtvrtiny objektu jsou v „Kontrolovaném pásnu“, což obnáší projít zvláštním třídním školením. Při vstupu do tohoto pásma je nutné přejít přes radiační měření a hygienickou smyčku, kompletně se převléct do žlutého erárního oblečení a při cestě zpět znovu přes smyčku a radiační měření. Toto samozřejmě obnáší časové zdržení, které je třeba mít na mysli při zpracování harmonogramu a cenové nabídky.

POKUD PRACUJETE PRO JADERNOU ELEKTRÁRNU, MUSÍTE BÝT VŠICHNI NĚJAK PROVĚŘENÍ NEBO ABSOLVOVAT SPECIFICKÁ ŠKOLENÍ?

Všichni pracovníci, kteří pracují v elektrárně, musí projít psychologickým vyšetřením, kde se testuje z 800 otázek. První vyšetření trvá zhruba 5 hodin. Poté následuje školení BOZP, které je osmi hodinové a školení do Kontrolovaného pásma, které trvá tři dny, všechna školení provádí zaměstnanci ČEZ.

ZASÁHL COVID DO PRACOVNÍCH ZVYKLOSTÍ? ZDE ASI MUSÍ POŘÁD VŠE FUNGOVAT, MOŽNÁ TEDY PRÁCE PRO TEMELÍN PODLÉHÁ PŘÍSNĚJŠÍMU REŽIMU.

Při první vlně Covidu v loňském roce nebyla naše práce na elektrárně ovlivněna Covidem téměř vůbec, když pomínou, že nám na nějaký čas vypadli subdodavatelé tým, že onemocněli. Ve smlouvách s ČEZ máme

od začátku epidemie uváděn COVID jako vyšší moc a na jedné menší zakázce v loňském roce jsme toto ustanovení uplatnili při předávání díla cca o 3 týdny později, než byl původní termín ve smlouvě.

ČEZ zajistil přímo na elektrárně testovací místo pro zaměstnance a dodavatele, takže jsme nemuseli řešit dojíždění na testy do laboratoří a využívali jsme toho. Na vstupu do Elektrárny byly náhodně kontrolovány výsledky testů. Je pravdou, že na elektrárně se začalo s testováním v loňském roce podstatně dříve než na ostatních pracovištích. Elektrárna je brána jako strategický provoz a opatření jsou zde přísnější.

KDYŽ SE DNES OHLÉDNETE ZPĚT, PODAŘILO SE ZA UPLYNULÁ LÉTA NAPLNIT OČEKÁVÁNÍ, SE KTERÝMI OBLAST VZNIKLA?

Naše oblast začínala na Temelíně jako opravdu malé středisko a myslím, že nejenom mě, ale i ostatním mým kolegům dělá radost to, jak se nám v současné době daří středisko rozšiřovat z důvodu realizace většího objemu prací v elektrárně.

DĚKUJEME ZA ROZHOVOR A PŘEJEME MNOHO ÚSPĚŠNÝCH PROJEKTŮ.

Já také děkuji za vaše otázky a všem čtenářům a kolegům přeji hlavně hodně pevné zdraví, které je podle mého názoru nejdůležitější.



JE Temelín | zdroj: Skupina ČEZ

Trhací práce pod taktovkou SWIETELSKY



Martina Netřebová
redakce

17. září 2021 proběhl první odstřel pod taktovkou SWIETELSKY stavební. Co to znamená? Závod SPECIÁLNÍ STAVBY má nově ve svém portfoliu i trhací práce.

Střelmistr závodu provedl první odstřel jako subdodavatel na stavbě hráze protipovodňového poldru Kutřín. Trhací práce patří mezi odborné činnosti, které zahrnují mnoho pracovních operací, od vypracování dokumentace trhacích prací, vyřízení povolení, přes přípravu a nabití náloží, až po jejich odpálení. Trhací práce se využívají v případě, že nelze horninu strojně rozpojit vzhledem k její pevnosti. V tomto případě se jednalo o odstřel malého rozsahu, ale kvalifikaci a schopnosti závodu lze využívat také na stavbách, v lomech a při destrukci stavebních objektů.



Půjčovny bednění pod značkou SWIETELSKY



Martina Netřebová
redakce

V současné době máme otevřené čtyři provozovny půjčovny bednění (v Českých Budějovicích, Jihlavě, Kolíně a v Ejpovicích).



Na konci září 2021 jsme otevřeli nejnovější půjčovnu v areálu SWIETELSKY v Ejpovicích u Plzně. Vedoucím provozovny je Jiří Kramář, který vede již třináct let i další dvě provozovny, v Českých Budějovicích a Jihlavě.

Dva nové úseky dálnice D11



Martina Netřebová
redakce

17. prosince 2021 zprovoznilo Ředitelství silnic a dálnic dva nové úseky D11, Hradec Králové – Smiřice a Smiřice – Jaroměř.

Řidiči se dočkali celkem 22,4 kilometrů dlouhého úseku. Nová dálnice odvede dopravu z přetížených silnic. Úsek Hradec Králové – Smiřice byl realizován ve sdružení EUROVIA, Metrostav a SWIETELSKY. Tento úsek má délku 15,2 kilometrů.

Společnost SWIETELSKY stavební, závod Dopravní stavby VÝCHOD, oblast Pardubice zde realizovala veškeré přeložky řady 500 – přeložky plynovodů. Celkový objem zakázky, včetně změn během výstavby, byl ve výši 68,3 mil. Kč bez DPH.



Výstavba najväčšieho logistického parku na Slovensku



Ing. Matúš Hanzely
technik oddelenia prípravy a kalkulácií

Takmer 2,75 milióna eur budú stáť spevnené plochy, ktoré pre Investora VGP Park Bratislava a.s. dodáva Divízia dopravných a inžinierskych stavieb Swietelsky-Slovakia. Ambiciózny projekt administratívneho a logistického parku sa bude rozkladať na rozlohe viac ako 585 tisíc m².

Najväčší logistický park na Slovensku vyrastá v katastre obce Bernolákovo v blízkosti diaľnice D1 Bratislava–Trnava. To umožní ľahké spojenie do významných okolitých európskych miest Bratislavy, Viedne a Győru. Projekt pre areálovú infraštruktúru rieši osobnú, nákladnú, pešiu, cyklistickú a hromadnú autobusovú dopravu.

Práce započali dňa 14. 06. 2021 stavbou inžinierskych sietí – dažďovej a splaško-

vej kanalizácie, pitného a požiarneho vodovodu a prípojky plynu pre vykurovanie objektov.

Naša spoločnosť využila pri realizácii tohto stavebného diela pre uloženie betónovej zámkovej dlažby strojné zariadenie, ktoré ukladalo celé rady dlažbových kociek priamo z palety na predom pripravený podklad, čím sa celkový proces výstavby značne urýchlil v porovnaní s ručným ukladáním.

Halu s označením H lemuje po celom jej obvode komunikácia tvorená betónovou zámkovou dlažbou. Z nej je prístup na parkovacie a odstavné plochy, ktoré sú taktiež z betónovej zámkovej dlažby, a na manipulačné spevnené plochy z cementobetónového krytu. Je tu riešená aj cyklistická a pešia doprava prostredníctvom chodníka z betónovej zámkovej dlažby v severozápadnej časti stavby.



Hneď na vstupe do areálu haly bol vybudovaný cyklistický prístrešok a vrátnica, slúžiaci ako zázemie pre bezpečnostnú službu objektu haly.

K hale F vedie spevnená plocha s asfaltobetónovým krytom zo severnej časti ad-

ministratívnej a produkčnej haly, ktorá pokračuje k parkovacím spevneným plochám taktiež z asfaltobetónu a k manipulačným plochám z cementobetónu.

Severná časť asfaltobetónovej komunikácie, vedúcej popred halu, je doplnená

o štrkový chodník s funkciou núdzovej požiarnej cesty. Aj v tejto časti je riešená cyklistická a pešia doprava. Spevnené plochy sú doplnené o sadové úpravy pozostávajúce z drevín nižšieho aj vyššieho vzrastu a mulčovacích prvkov.

Najdominantnejšou je manipulačná plocha s cementobetónovým krytom o výmere 19079 m², plocha s betónovou zámkovou dlažbou 13174 m² a asfaltobetónový kryt z modifikovaného asfaltu s rozlohou 12332 m². Tieto plochy dopĺňa nespevnená požiarňa štrková cesta o rozlohe 3645 m².



SWIETELSKY Rail CZ zkrátil výluku tratě o 100 dní



PhDr. Zdeněk Zuntých
redakce

Společnost SWIETELSKY Rail CZ dokončila v srpnu hlavní část letošních prací na stavbě Poříčany–Velim na I. koridoru mezi Prahou a Kolínem.

Počet výlukových dnů se přitom na traťových úsecích Velim–Pečky a Pečky–Poříčany podařilo při čtyřech výlukách, kdy byl provoz omezen na jednu kolej, snížit. V 62 dnech výluky SWIETELSKY Rail navíc realizoval traťový úsek výhybna Cerhenice–Velim, obě traťové koleje v celkové délce 5,8 km, čímž zkrátil výluky o rovných 100 dnů.

„Bylo za tím nejen výjimečné nasazení lidí a mechanizace, ale také zásadní a bezprecedentní příprava staveniště před zahájením vlastní nepřetržité výluky,“ vysvětluje Petr Novák, koordinátor stavby ze společnosti SWIETELSKY Rail CZ.

Příprava zahrnovala přístupové komunikace, staveništní deponie kabelové trasy, trakční vedení v podobě základů pro trakční stožáry a montáž nových stožárů a řadu dalších prací, které se oproti standardnímu postupu podařilo zvládnout buď zcela bez výluky nebo v krátkodobé noční výluce bez zásadního omezení provozu. Bylo to výji-



odbočka Tatce – nová kolej

mečně a mimořádně náročné, s čímž počítá i „metodika SFDI pro akceleraci“. Maximálně tak byly využity měsíce letních prázdnin, kdy bylo možné část osobních vlaků v úseku Kolín – Poříčany nahradit autobusovou dopravou. Tím se částečně snížily negativní

dopady na dopravu zvláště v roce 2022, kdy bude možné dříve dokončit stavební práce a přispět k tomu, aby celková propustnost železniční sítě byla díky zkrácení výlukových dní vyšší.



unikátní sanační stroj PM 1000 URM



strojní linka SMD 80

„Bezespору jsme přispěli k dalšímu zvýšení prestiže naší firmy a potvrdili, že umíme aplikovat nové strojní technologie, vyvinuté a dodané mateřským rakouským koncernem,“ vysvětluje Pavel Pechač, jednatel a ředitel stavby ze společnosti SWIETELSKY Rail CZ.

Vznikly nové odbočky Tatce a Cerhenice, modernizaci prošly obě stejnojmenné zastávky, stejně jako celý úsek Velim – odbočka Cerhenice. Bylo opraveno 8,6 kilometru železničního svršku a spodku, na trase je nové trakční vedení, zprovozněno bylo nové zabezpečovací zařízení v úseku Velim–Pečky a Pečky–Poříčany.

Výlukové časy, zvláště na exponovaných železničních tratích, se spolu s cenou díla stávají zásadním kritériem veřejné soutěže. Výluky jsou drahé, komplikují dopravu a jejich minimalizace zajímá jak investora, tak dopravce.

ŠPIČKOVÁ TECHNIKA

Šlo například o unikátní sanační stroj PM 1000 URM, který odtěžuje štěrkové lože a staré podkladní vrstvy, případně i rostlý terén, a štěrkové lože a část podkladních vrstev recykluje. A to částečně jako nové štěrkové lože.

Kvalita „recyklovaného“ kameniva odpovídá vlastnostem nového kameniva díky propla-

chu a zostrohranění. Částečně je pak použito do spodní vrstvy železničního spodku jako recyklovaná štěrkokodř. Nevhodný materiál je naložen na MFS vozy a odvezen jako odpadní zemina na deponii.

Pracovaly zde i výkonné strojní podbýječky 09-2X Dynamic RT (traťová) a UNIMAT 09-16/4S (výhybková) či strojní linka SMD 80 pro rekonstrukci kolejového roštu. Ta demontáž stávajícího roštu a montáž nového kolejového roštu zvládá v jednom pracovním cyklu. ▶▶▶



strojní linka SUZ 350





práce na pilířích shora

KLÍČOVÉ ODBOČKY CERHENICE A TATCE

Na vybudování 4,3 kilometrů železničních dvoukolejných odboček Cerhenice a Tatce, včetně zastávek, stačilo společnosti SWIETELSKY Rail CZ výlukově 62 dní letních prázdnin.

„Nazval bych to milníkem celé stavby: K tomu se pak přidala i další část traťového úseku,“ uvedl Pavel Pechač. „Jde o dobrý základ pro celkové zkrácení stavby. A to jak doby celkového trvání stavebních prací, tak především zkrácení nepřetržitých výluk železničního provozu.“

Díky novým odbočkám se do budoucna zvýší variabilita řízení provozu. Hlavně ale už v první polovině roku 2022 odbočky umožní nepřetržitou výluku v úseku Cerhenice–Pečky. Ten je součástí modernizace 16,3 kilometrů dvoukolejného koridorového úseku z Velimi do Poříčan.

Nové odbočky rozdělují dva téměř šestikilometrové traťové úseky Velim–Pečky a Pečky–Poříčany na čtyři úseky poloviční délky. Bude tak v roce 2022 možné realizovat hloubkovou sanaci železničního spodku, která bude vyžadovat nepřetržité výluky v délce až dvakrát 79 dní. To by z hlediska železničního provozu bez obou odboček nebylo možné.

Zatímco projektová dokumentace uvažovala při zřizování každé z odboček s úpravou železničního svršku a spodku v nezbytně nutné délce okolo 300 metrů, společnost

SWIETELSKY Rail CZ se vydala podstatně velkorysejší cestou. Současně s odbočkou Tatce bylo definitivně zrekonstruováno 1100 metrů železničního spodku a svršku, postaveno 220 metrů dvou nových bočních nástupišť a byl zrekonstruován železniční přejezd na silnici II/334.

U odbočky Cerhenice byl rozsah úprav ještě větší, protože ve dvou 17denních výlukách byl kompletně zrekonstruovaný celý traťový úsek Velim–Cerhenice, tedy úsek dvoukolejné tratě dlouhý zhruba 3,2 km. Práce zahrnovaly úplnou rekonstrukci železničního svršku, sanaci železničního spodku včetně hloubkové sanace železničního spodku v místě vlastní odbočky, výstavbu bočních nových nástupišť zastávky Cerhenice v délce 220 metrů, opravu izolace podchodu v Cerhenicích, výstavbu nového trakčního vedení a v neposlední řadě vybudování nového zabezpečovacího zařízení v celém úseku Velim–Pečky.

Do konce roku 2021 společnost SWIETELSKY Rail CZ dokončila terénní úpravy a úklid staveniště. Současně pokračuje příprava pro výluky v roce 2022. Ty



budou nepřetržité od 1. března do 5. srpna, kdy bude dokončena sanace zbylé části tratě v úsecích: Cerhenice–Pečky, Pečky–Tatce a Tatce–Poříčany.

„Zvláštní pozornost jsme věnovali přípravě a provedení šterkových pilot v odbočce Cerhenice, což vycházelo především z požadavku na zachování a neomezení provozu v sousední koleji během těžkých sanací železničního spodku,“ vysvětluje Martin Krátký z firmy SWIETELSKY Rail CZ. S ročním předstihem tak byl připravován jak rozsáhlý geotechnický monitoring, tak užití nové technologie nevíbrovaných šterkových pilířů.

Pro hladký průběh vlastních sanací byly před každou výlukou osazeny trakční stožáry a sousední poježděná kolej přesnými Online snímači pohybů a dále byly osazeny geodetické body pro absolutní měření pohybů. Cílem tedy bylo především předejít poruše v provozované koleji bez varování s fatálními a neřízenými dopady na dopravu, jaké okamžité a neplánované přerušení provozu přináší.

Rozsáhlá modernizace dvoukolejného koridorového úseku z Velimi do Poříčan začala v červnu 2020 a potrvá stavebně do konce roku 2022. Některé dokončovací práce ale potrvají ještě do konce února 2023, ale železniční dopravu už neomezí.

Zakázku za 3,83 miliardy korun bez DPH získal SWIETELSKY Rail CZ ve sdružení s firmou Subterra. Ta dokončila v září hlavní část prací v železniční stanici Poříčany.

Jedenáct týdnů praxe na modernizaci koridoru Velim–Poříčany.

Pohled očima studenta „vošky“



PhDr. Zdeněk Zuntých
redakce

Tomáš Knotek studuje třetím rokem obor Inženýrské stavitelství se zaměřením na Železniční stavitelství a nyní sbírá zkušenosti na odborné praxi ve společnosti SWIETELSKY Rail CZ. Na administrativním vedení stavby Velim–Poříčany v obci Pečky řeší harmonogram a výluky a podílí se na administrativě, poznává chod a úskalí stavby a účastní se nočních výluk a koordinačních porad.

„Je to úplně něco jiného. Ale pokud člověk pochopil znalosti ze školy, tak není problém se další informace doučit a zorientovat se v tom,“ říká student Vyšší odborné a Střední průmyslové školy strojní, stavební a dopravní v Děčíně. Ta studenty vysílá až na šestnáctitýdenní praxe, které jim mají pomoci poznat budoucí profesi.

Právě práci v týmu, sbírání rad a zkušeností, pokládá Tomáš Knotek za tu zábavnější

část praxe. Naopak, za nejnáročnější část považuje zvládnutí administrativy k zavedení provozu, protože na to se škola nezaměřuje.

„Je to velká změna. Už jen v tom, že nové znalosti se hned využívají v práci. Směny utíkají rychle, protože jsem na místě, kde se stále něco děje a je se čemu přiučit,“ poznamenává absolvent děčínské stavební průmyslovky. Když zjistil, že může studovat dál na vyšší odborné škole, neváhal.

„Pro někoho nemusí být železniční stavitelství až tak zajímavé, ale mě baví. Byla to moje volba a jsem za ni rád, i když to je náročnější než třeba jinde. Ale práce na stavbě nebo v kanceláři mi nevadí. Chci hlavně poznávat a sbírat nové zkušenosti,“ říká Tomáš Knotek, který na jedné z nejvýznamnějších tuzemských železničních staveb stráví jedenáct týdnů. Vyšší odbornou školu dokončí v červnu 2022 závěrečnými zkouškami.



Tomáš Knotek | student Vyšší odborné a Střední průmyslové školy strojní, stavební a dopravní v Děčíně

I/38 Církvice, obchvat – SO 202



Michal Blahovič
výrobní ředitel závodu

Konkrétně se jednalo o provedení podpěrné skruže jednoho z polí mezi pilíři P2 a P3 na SO 202 v rámci stavby „I/38 Církvice, obchvat“.

Vzhledem k tomu, že zmiňované pole mostu převádí nově budovaný úsek komunikace přes místní vodoteč, nebylo možné použít prostorové podepření nosné konstrukce jako u ostatních, ale bylo nutné řešit těžkou skruží bez mezipodpěr. Byl tedy použit náš materiál PIŽMO a ŽBM 30. Na základy pilířů byly vybetonovány železobetonové bloky a na tyto sestaveny PIŽMO věže. Na věže, prostřednictvím příčných roznásecích prvků byly uloženy samotné nosníky ŽBM 30, které zajišťovaly podepření pro bednění a následnou betonáž nosné konstrukce mostu. ŽBM 30 nosníky v tomto případě byly sestaveny na délku 30,5 m, což je na hranici kapacity nejen samotných nosníků, ale taky na hranici možností pro podepření nosných konstrukcí mostů v rámci jednoho pole bez mezipodpěr. Spuštění skruže pro demontáž a aktivaci nosné konstrukce po její betonáži a následném předepnutí bylo provedeno pomocí hydraulických lisů, které náš závod také vlastní.

Na stavbu bylo vyvezeno, zabudováno a následně demontováno a odvezeno zpět do našich skladů více jak 140 tun materiálu, což se ukázalo při zpětném odvozu jako

Počátkem července 2021 byl náš závod MOSTY osloven stavební společností s požadavkem na provedení části podpěrné konstrukce mostního objektu.



problematické. Vzhledem k tomu, že byl odvoz materiálu realizován na přelomu listopadu a prosince, nebyly přístupové cesty vlivem počasí v ideální kondici a vyprošťování plně naložených nadrozměrných návesů byl adrenalin. Nakonec byla doprava materiálu zpět do skladu, jakož i všechny etapy této stavby pod taktovkou stavbyvedoucího Radka Houšky zvládnuty na výbornou.

I když tato zakázka, kterou jsme realizovali pro společnost STRABAG, nebyla o velkém finančním objemu, byla pro nás přínosem z pohledu dalšího navrhování a používání podpěrných konstrukcí. Získali jsme totiž měření nosné konstrukce v jednotlivých fázích výstavby. Na základě této zpětné vaz-



by, kdy jsme schopni vyhodnotit chování konstrukce při zatěžování, můžeme v budoucnu efektivněji navrhovat sestavy na dalších stavbách.

Dalším důležitým (a trochu egoistickým) aspektem bylo, že firem disponujícím tímto materiálem a schopností zajistit přemostění velkého rozpětí, lze v naší republice spočítat na prstech jedné ruky nešikovného truhláře. Fakt, že mezi tyto společnosti patříme, nám přináší velmi příjemný pocit.



Příběh jedné stavby



Ing. Filip Landa
vedoucí stavby

Projekt uvažoval s vyfrézováním 10 cm asfaltových vrstev, místy se sanací podkladních vrstev. Přes sanovaná místa a přes trhliny v podkladních vrstvách byla navržena pokládka výztužných geomříží. Dál bylo vyprojektováno položení betonových a žulových obrub, betonové dlažby a opravy uličních vpustí.

Celá stavba byla rozdělena na 3 hlavní etapy a podmínkou bylo provedení v období letních prázdnin, kvůli dopravě (zejména té hromadné). Ulicí Hrozenkovskou totiž projíždí velmi vytížená autobusová linka 180, spojující Zličín a Dejvice, kloubový autobus zde projíždí každých 7 minut v jednom směru. Při návrhu DIO se muselo počítat i s tím, že nejkratší objízdná trasa je dlouhá přes 10 km.

ZÁPLATA

Prováděné práce by se zdály jako naprosto triviální a neustále se opakující, ale vždy se do dané etapy, probíhající v rytmu: „vyfrézovat – doboutat po fréze – položit obruby a dlažbu – provést postřik – položit asfaltové vrstvy“ promítly nějaké další skutečnosti, které vyžadovaly speciální přístup. Například jako když posouváte uliční vpust, která je mimo vozovku, do vozovky, ale po obnažení přípojky zjistíte, že stejně bude zasahovat do linie obrub, protože přípojka je obetonována společně s vodovodem o průměru 400 mm a další posun tělesa uliční vpusti je tudíž nemožný. Kuriózní situace vznikla i u jednoho původního zdevastovaného poklopu revizní šachty. Správce kanalizace, který věděl o blížící se rekonstrukci ulice Hrozenkovské, vyřešil opravu poklopu vskutku elegantně záplatou. Nechápejte mě špatně, nemám na mysli asfaltovou záplatu kolem nového



Investorem stavby „Hrozenkovská, rek. komunikace, P17, č. akce 100125/1, etapa 1“, byla Technická správa komunikací hl. m. Prahy. Do sjezdného stavu se měla vylepšit důležitá místní komunikace, vinoucí se starým Zličínem.



poklopu. Mám na mysli plech o rozměru 120x120 cm, přivrtaný na asfaltovou vozovku přes onen zdevastovaný poklop, jehož víko se postupem času propadlo asi 15 cm pod úroveň obrusné vrstvy. Další libůstkou byly předměty nalezené při frézování asfaltových vrstev. Zatímco klika od domovních dveří, zaválcovaná v asfaltu nás zaskočila, pružina opodál nás už nechala docela chladnými. A zatímco betonové panely, naskládané v jednom místě nazdařbůh do konstrukce vozovky si vysloužily přinejmenším pozvednutí obočí a nechápavé kroucení hlavou, pažnice Larsen zde ponechané po dávné výstavbě kanalizace si vysloužily velké množství nadávek, jelikož byly frézou nalezeny těsně po výměně zubů (na fréze).

HALÓ SLYŠÍME SE?

TADY L' ETAPE CZECH REPUBLIC BY TOUR DE FRANCE

Vrásky na čele přidělal i souběh nejružnějších dalších činností. Během našich prací se na stavbě pohybovalo několik subjektů třetích stran. Potkali jsme zhotovitele revizní šachty kanalizace, který prováděl napojení čističky odpadních vod pro stavebního developera. Potkali jsme plynáře, kteří opravovali 40 let staré plynové vedení v ocelových trubkách. Potkali jsme vodaře, kteří procházeli napříč ulicí Hrozenkovskou v rámci obnovy vodovodních řadů na zličínském území. A aby toho nebylo málo, ozvali si se nám pořadatelé cyklistického závodu „L'Etape Czech Republic by Tour de France“, že by den po položení obrusné vrstvy v poslední etapě projelo skrz naši stavbu asi 1 500 cyklistů. Zástupci městské části ale nakonec přesvědčili pořadatele cyklistického závodu, že

musí vést trasu jinudy. Jak by pak vysvětlili svým občanům, že oni skrz Hrozenkovskou neprojedou a 1 500 cyklistů může?

50 POKLOPŮ ZA ODPOLEDNE

Abych neopomenul technickou stránku věci, na zhruba 650 m dlouhém úseku bylo 87 povrchových znaků inženýrských sítí – kanalizace, vodovod, uliční vpusti. To kladlo velké nároky nejen na doboutání, ale i na rektifikaci. Jelikož se jednalo o samonivelační poklopy, po pokládce ložné vrstvy proběhla příprava těchto povrchových znaků a při pokládce obrusné vrstvy se pokládaly samotné samonivelační poklopy. V nejdělsí etapě bylo potřeba za jediné odpoledne takto připravit skoro 50 poklopů, což se díky vysokému nasazení bez problémů povedlo.



SMĚS S RECYKLÁTEM? ZAMÍTNUTO.

Třešničkou na dortu této stavby mělo být naplnění našeho hesla „Stavíme na nápadech“, kdy jsem v rámci udržitelnosti a ekonomiky stavby chtěl využít směs SC C 8/10 s recyklatem místo kameniva. I přes to, že jsem měl díky doloženým zkouškám pevnosti a odolnosti vůči působení mrazu od výrobce souhlas, od investora, technického dozoru a autorského dozoru, byl tento nápad poslán do propadlístě dějin. To se stalo těsně před začátkem stavby, kdy laboratoř investora tuto směs označila, i přes doložené výsledky zkoušek, jako neproověřenou a tudíž nepoužitelnou. Snad se toto brzy změní a podobné nápady na použití kvalitních recyklovaných materiálů nebudou punk, ale naprosto běžnou součástí naší stavařské praxe.

Projekt „LAKESIDE APARTMENTS LIPNO“



Ing. Pavel Rouha
ředitel závodu

Apartmánový dům „LAKESIDE APARTMENTS LIPNO“ je situována v obci Černá v Pošumaví, která vytváří středobod celé oblasti, obklopující Lipno. Díky tomu, že leží v CHKO Šumava a zároveň v blízkosti Šumavského národního parku, nabízí spoustu možností k trávení volného času. Oblast Lipna je dlouhodobě vyhledávanou destinací všech, kdo si chtějí v létě užít bezstarostné chvíle na některé ze zdejších pláží, či v okolní přírodě. Zima zase vybízí k bruslení na Lipně nebo k lyžování v nedalekých areálech, jako je například rakouský Hochficht. Díky této pestrosti představuje projekt skvělé místo pro trávení volných chvil v každé roční době.

Investorem zakázky je společnost Lake-Side Apatments, s. r. o. Již v projektové přípravě a při projednávání zakázky dbal investor i projektant na detaily, které této stavbě dodávají na výjimečnosti. Podle architekta projektu byla práce na této zakázce výjimečná nejen proto, že se investor nespokojil s běžným pojetím apartmánového domu, ale především proto, že došlo ke shodě v zásadní otázce orientace stavby tak, aby skutečně každý apartmán měl vlastní výhled na jezero. Požadavkem investora bylo vytvořit objekt, kde se snoubí výhody sdílených prostor a udržení soukromí a individuálních požadavků, odpovídajících rodinným domům. Dalším neméně důležitým požadavkem investora bylo kritérium životnosti stavby, estetika a minimalizace provozních nákladů. Důležitým požadavkem je nekompromisní vzájemné odhlučnění jednotlivých apartmánů.

Architektonicky je stavba pojata jako spojení dvou jednoduchých objektů na obdélníkovém půdorysu, které propojí vstupní atrium v provedení kombinace skla a zelených stěn (vertikálních zahrad). Dvě podlaží s podkrovím budou vyhrazena pro 22 apartmánů a 1 ateliér. Fasády směřující

Náš odštěpný závod Pozemní stavby JIH nyní realizuje další projekt v nezaměnitelné a jedinečné přírodní scénérii vodní nádrže Lipno.



Zdroj: SVOBODA & WILLIAMS | likesidelipno.cz

k lipenskému jezeru budou výrazně prosklené, díky čemuž poskytnou bezprostřední kontakt s přírodou a vodní plochou. Ostatní povrch fasád bude tvořen cihelnými pásky na kontaktním zateplení. Přístup k jednotlivým jednotkám bude přes zasklenou pavlač. V suterénu budou garáže



Zdroj: SVOBODA & WILLIAMS | likesidelipno.cz

a technické zázemí objektu. Součástí společných prostor objektu bude kromě reprezentativní vstupní lobby s recepcí také prvotřídně vybavené wellness s bazénem a s výstupem na soukromou terasu.

Jsmo velice rádi, že se náš závod může podílet na realizaci takto zajímavé stavby, jakou Apartmánový dům v Černé v Pošumaví bezpochyby je. Pevně věřím, že po dokončení zakázky budou všechny zainteresované strany spokojeny a za rok Vás budeme moci informovat o výsledku naší práce. Pro náš závod i společnost půjde o další důležitou a zajímavou referenční zakázku.

Vsetín Bobrky Předání stavby 145 dní před termínem



Ivana Skypalová
technik oddělení přípravy a kalkulací

Investor, Ředitelství silnic Zlínského kraje, převzal stavbu za takřka 33,5 milionu Kč bez DPH o 145 dní před uplynutím smluvního termínu.

Stavba započala v červenci 2020. Šlo o celkově náročnou a nákladnou rekonstrukci silničního tělesa v délce 375 metrů, včetně rozšíření o levý odbočovací pruh (z důvodu přípravy budoucího nového připojení pro plánovanou účelovou komunikaci). Došlo ke kompletnímu odtěžení všech konstrukčních vrstev včetně nestabilního násypu, nová konstrukce tělesa je provedena sendvičovým násypem včetně vyztužení geomříží. Na mostě ev. č. 05736-1, který byl součástí rekonstruovaného úseku silnice, byla provedena povrchová úprava včetně vodorovné izolace. Povrch vozovky je asfaltbetonový. V rámci stavby byly dále provedeny vegetační úpravy, svislé a vodorovné dopravní značení a obnoveno nebo doplněno zádržné zařízení.

Významné časové zkrácení realizované silniční stavby se podařilo oblasti Zlín, odštěpný závod Dopravní stavby MORAVA, SWIETELSKY stavební při výstavbě „Silnice III/05736: Vsetín, Bobrky; Sanace silničního tělesa“.



Stavba probíhala za úplné uzavírky s předepsanou objízdou trasou. Přestože byl plánovaným termínem dokončení říjen 2021, byla stavba díky velkému nasazení dokončena a uvedena do provozu již 13. 6. 2021.

Tímto se silnice III/05736 Vsetín Bobrky stala pro Ředitelství silnic Zlínského kraje první dokončenou investiční akcí v roce 2021.



Další etapa projektu Chabry je u konce

222 nových bytů a jeden ateliér



PhDr. Zdeněk Zuntých
redakce

Součástí projektu je i komunitní centrum a vylepšení dopravního napojení lokality, včetně křižovatky v Ústecké ulici a západního připojení do ulice K Ládví.

Ve dvou etapách označených jako F a G jsme postavili osm bytových domů s podzemními garážemi pro 238 automobilů a 18 motocyklů. Na přelomu října a listopadu 2021 jsme dokončili venkovní úpravy a do konce roku komunitní centrum. Stavba je umístěna na pozemku severně od ulice K Beranovu a doplňuje výstavbu předchozích etap A až E.

„Projekt Chabry splňuje vysoké požadavky na vybavení, nápaditý design i využití moderních technologií. Proto si cením toho, že celou dobu držíme termíny a vysokou

Pražská část Dolní Chabry – Beranov se rozrostla o osm čtyřpodlažních bytových domů s 222 byty a jedním ateliérem, které jsme pro developera Star Group dokončili po dvou letech intenzivních prací.



kvalitu,“ uvedl Miroslav Kliment, ředitel oblasti Střední Čechy, závodu Pozemní stavby STŘED, SWIETELSKY stavební.

Šlo už o šestou a sedmou etapu rozsáhlého projektu. V těch předchozích jsme zde pro stejného developera od prosince 2013 postavili již 398 bytů, nákupní centrum,



mateřskou školu, cyklostezku i dětské hřiště. V této části Prahy 8 má přibýt téměř tisíc bytů, navazujících na zástavbu poblíž přírodního parku Čimického a Dražanského údolí.



Chebští hasiči využívají nové garáže



PhDr. Zdeněk Zuntých
redakce

Chebská jednotka Hasičského záchranného sboru Karlovarského kraje využívá nové garáže. Jde o jednopodlažní objekt na ploše 1350 m² s moderním technickým a hygienickým zázemím.

Na zakázce za zhruba 57 milionů korun bez DPH pracovali naši kolegové z oblasti Sokolov, odštěpného závodu Pozemní stavby ZÁPAD, SWIETELSKY stavební od března 2020. Součástí prací byla i demolice původního objektu v ulici 17. listopadu. Na stavbě jsme ekologicky zlikvidovali přes 8000 tun sutě, izolačních materiálů, zeminy či kameniva.

„Garáže nám poskytují zcela nové zázemí, jak z hlediska bezpečnosti, tak komfortu podmínek k přípravě na mimořádné události. Vedle parkovacích ploch, skladů, myčky se sušičkou nebo zázemí pro sloužící jednotku, je jejich součástí i lezecký trenažér pro výcvik lezeckých skupin stanice,“ uvedl plukovník Jan Doubrava, ředitel Územního odboru Cheb HZS Karlovarského kraje. Součástí objektu je také dílna s montážní jámou nebo 30kubiková nádrž na jímání dešťové vody s filtrací, která se využije k mytí vozidel a samotných garáží.

„Původně jsme práce chtěli dokončit už koncem června, ale v podloží komunikací jsme při hloubení výkopů narazili na pozůstatky sklepů původní zástavby. Museli jsme proto dokončit průzkum podloží a doplnit projekt, a to nás o necelých pět měsíců



zdrželo,“ vysvětluje Jan Kutač, ředitel oblasti Sokolov, SWIETELSKY stavební.

V covidové pandemii práce poznamenalo i dočasné uzavření okresů Cheb a Sokolov a tím i omezený počet lidí na staveništi a opoždující se dodávky materiálů. „Koordinační stavby byla v té době složitá, ale nikdy jsme ji nezastavili. Na celkový termín dokončení tedy covid neměl vliv,“ dodal Jan Kutač.

Hasičská stanice v Chebu je jednou ze tří centrálních stanic v Karlovarském kraji. Zajišťuje požární ochranu nejen na území města, ale celého chebského regionu. V nepřetr-

žitém provozu zde slouží minimálně dvě výjezdová družstva. Od začátku roku vyjžděli hasiči ze stanice Cheb k více než 630 událostem.

Stavba provozních garáží byla financována ze státního rozpočtu prostřednictvím Ministerstva vnitra – Generálního ředitelství HZS ČR. Plných 85 procent uznatelných nákladů kryje program IROP (Integrovaný regionální operační program, jeden z operačních programů, jehož prostřednictvím se v Česku rozdělují peníze poskytnuté z evropských fondů, konkrétně z Evropského fondu pro regionální rozvoj).



Jihočeská silnice I/34 se u Stráže n/N vyhne Dolní Lhotě



Martina Netřebová
redakce

Vytížená jihočeská silnice I/34 mezi Stráží nad Nežárkou a Lásenicí se do dvou let dočká vylepšení. Slavnostním poklepem na základní kámen byla koncem srpna odstartována výstavba přeložky, která ji odvede mimo obec Dolní Lhota.

Práce začaly skrývkami ornice a přeložkami sdělovacích kabelů, které jsou v kolizi se stavbou. Do konce roku 2021 bylo dokončeno těžení zářezů a odvoz materiálů na mezideponii, kde se v současné době drtí pro použití do násypů. Dále pracujeme na zakládání mostu, rámovém propustku a přeložce vodovodu DN400. Stavba navazuje na obchvat Stráže nad Nežárkou, kterou SWIETELSKY stavební budovala v letech 2005–2007.



Pohled k Lásenicí, zemní práce na hlavní trase I/34, mezideponie vytěžených materiálů a ornice, budoucí křižovatka silnice I/34 a III/1537 do Příbraze



Pohled ke Stráži nad Nežárkou – před započítím zemních prací na hlavní trase I/34, stavby mostu u rybníka Píkolom a budoucí křižovatky silnice I/34 a III/1537 do Příbraze



Pohled ke Stráži nad Nežárkou, zemní práce na hlavní trase I/34, staveniště mostu u rybníka Píkolom a budoucí křižovatky silnice I/34 a III/1537 do Příbraze



pohled k Lásenicí – před započítím prací



Pohled k Lásenicí – zemní práce na hlavní trase I/34, v levé části kanceláře stavby

Čistička ve Vranově nad Dyjí ochrání Národní park Podyjí



PhDr. Zdeněk Zuntých
redakce

Zmodernizovaná čistírna odpadních vod ve Vranově nad Dyjí představuje významnou investici pro ochranu životního prostředí. Vyšla na téměř 55 milionů korun a jejím investorem byl Dobrovolný svazek obcí Vodovody a kanalizace Znojemska (DSO VaK Znojemska).

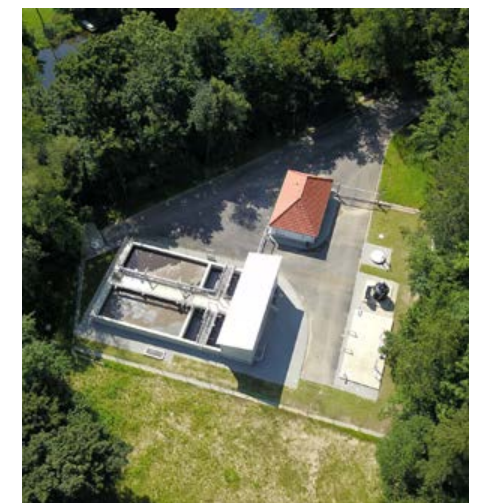
Práce trvaly od března 2020 do června 2021, kdy byla stavba předána a začal její zkušební provoz. Ten potrvá jeden rok.

„Původní čistička z roku 1995 už kvalitativně nevyhovovala současným požadavkům. Měla řadu technických nedostatků a tím vznikaly i rizikové situace. Její modernizace byla tedy nutná už kvůli ochraně přírody Národního parku Podyjí. Nevyhovující bylo kalové hospodářství, chyběla možnost zahuštění i zařízení pro srážení fosforu,“ vysvětlil Luděk Müller, tajemník DSO VaK Znojemska. To na projekt získalo dotaci 16,524 milionů korun z Fondu soudržnosti Evropské unie v rámci Operačního programu Životní prostředí. Částkou 1,458 milionu korun přispěl i Jihomoravský kraj.

„Rekonstruovat je vždy složitější než stavět na zelené louce. Tady o to víc, že čistička

musela zůstat v provozu. Hodně proto záleželo na přípravě a realizaci jednotlivých stavebních objektů, aby na sebe plynule navazovaly a provoz čističky nebyl ohrožen,“ řekl Petr Sokola, stavbyvedoucí závodu Dopravní stavby MORAVA, oblast Hodonín společnosti SWIETELSKY stavební.

Řadu objektů jsme přestavěli, některé jsme úplně zbourali. Další objekty, jako betonové aktivační nádrže, provozní a technické objekty nebo biologická část čističky, jsou zcela nové. Nová je i strojovna včetně kompletní strojní a technologické části. Zároveň přibyla nová zařízení, jako je automatické řízení procesu čištění a měření vypouštěných vod, zkvalitňující odstraňování znečištění ve vypouštěných odpadních vodách. Kompletní obnovou prošel také provozní objekt. „Je to prak-

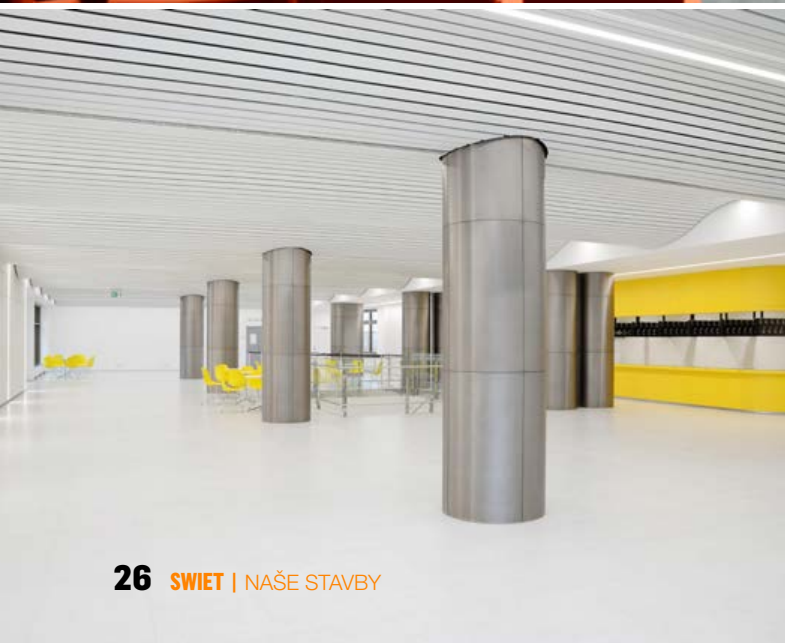


tický nový areál. Stavebního zásahu se dočkaly všechny objekty včetně vstupní čerpací stanice a příjezdové komunikace,“ dodal Luděk Müller.

Bilanční kapacita vranovské čističky se zvýšila z 1200 ekvivalentních obyvatel (EO) na maximální týdenní kapacitu 1800 EO. Spadá tak do kategorie čistíren odpadních vod pro 500 – 2000 EO.

Kapacita původní čističky byla dostatečná pro potřeby místních obyvatel i v době sezónního nárůstu turismu. „Z tohoto pohledu měla už původní čistička dostatečnou kapacitu. Primární pro nás byla kvalita čištění a vypouštěných odpadních vod, tedy ochrana vodních toků a přírody,“ říká Lubomír Vedra, starosta Vranova nad Dyjí, v němž žije zhruba 800 obyvatel. Ale další tisíce osob přibývají v létě, neboť oblast je centrem cestovního ruchu na jižní Moravě.





Rekonstrukce auly Univerzity Tomáše Bati



PhDr. Zdeněk Zuntých
redakce

Společnost JB Stavební ze skupiny SWIETELSKY dokončila rekonstrukci auly Academia centra zlínské Univerzity Tomáše Bati v budově Fakulty managementu a ekonomiky v Mostní ulici. Práce začaly v loňském roce a trvaly deset měsíců.

„Pro nás to byla velký výzva, protože jsme se museli vyrovnat nejen s nedostatkem pracovních kapacit, dopadajících na stavební trh, ale zejména s naprosto ojedinělým architektonickým návrhem díla. Většina použitých materiálů a konstrukčních prvků byla atypická a nezaměnitelná. Což v čase pandemie komplikovalo dodávky jednotlivých komponentů. Celý realizační tým pod vedením ředitele oblasti Michala Jandáska se s tím ale vyrovnal skvěle,“ říká Jaromír Baláž, jednatel JB Stavební.

Novou podobu centra navrhla architektka Eva Jiříčná, která si přijela hotové dílo i prohlédnout. A bezesporu byla spokojená – při závěrečném kontrolním dnu se řešily jen maličkosti.

„Po třiapadesáti letech v Anglii je pro mě Zlín stále rodné město. Jsem opravdu pyšná, že jsem se tady narodila a že se sem můžu vracet. Že jsem měla životní příležitost tady něco ‚napáchat‘, považuji za štěstí,“ uvedla Eva Jiříčná v rozhovoru s novináři.

Základní barvou hlavního sálu je šedá v oranžové, což je také barva univerzity. V této barvě jsou sedačky. „Architekti by měli dělat něco pro radost, často jsou pro šedou a černou. Už jsem dospěla k tomu, že je lepší barvy používat,“ dodala.

Rekonstrukce čtvrt století staré auly za zhruba 90 milionů Kč, která už neodpovídala technickým a protipožárním předpi-

sům, zahrnovala související provozy jako foyer, šatny a sociální zázemí. Modernizací prošlo také osvětlení, audiovizuální a akustika. Právě nové technické vybavení muselo projít zhruba měsíční náročnou provozní zkouškou. Univerzita hradila rekonstrukci z vlastních prostředků.

Univerzita s architektkou spolupracuje dvacet let. „Jsme s její prací velmi spokojeni a jsme hrdí na to, že ve Zlíně můžeme ukazovat její architekturu,“ řekl Vladimír Sedlařík, rektor UTB.



Dálniční tunel Karavanky



Martina Netřebová
redakce

Pojďme se podívat za našimi kolegy do Rakouska, kteří dosáhli důležitého milníku při výstavbě mezinárodní infrastruktury.

Pro investora společnost ASFINAG zahájila SWIETELSKY AG před více než třemi lety stavbu 7,9 km dlouhého druhého tubusu tunelu Karavanky. Ten spojuje Rakousko a Slovinsko. Prochází pohořím Karavanky a překračuje státní hranici mezi oběma zeměmi. Je nejdelším silničním tunelem na území Slovinska.

23. září 2021 došlo k dosažení důležitého milníku – byla dokončena rakouská část ražby tunelu o délce 4 402 metrů, kdy bylo dosaženo státní hranice se Slovinskem.

Na rakouské straně byly práce na projektu zahájeny v roce 2015 výstavbou mostu a přístupové cesty k druhému tunelu. S ražbou tubusu se začalo v říjnu 2018.

Práce byly sice obtížné, ale postupovaly bez větších problémů. I v horských oblastech se ukázaly jako méně problematické, než se očekávalo. To se zatím týká i slovinské části, kde lze razit tunel rychleji, než se plánovalo, zhruba kolem pěti metrů za den.

S ražbou druhého tubusu na rakouské straně byly vybudovány i přípojky (příčné průchody), které se napojují na původní tubus. Ty plní zásadní bezpečnostní funkci únikové cesty. Umístěny jsou každých 330 metrů a 11 z nich již bylo zprovozněno. Díky optimalizaci stavebních prací bylo možné zahájit stavbu vnitřního pláště tunelu, který je nyní dokončen v délce téměř 2,5 kilometru. Vlastní proražení tunelu se

očekává na podzim 2023. Následovat budou další vnitřní práce a vybavení nejmodernější bezpečnostní technikou.

Zprovoznění druhého tubusu bylo plánováno na únor 2024. Na slovinské straně ale došlo k 1,5 roku dlouhému zpoždění, které způsobily námitky, podané proti výběru dodavatele stavby. V důsledku toho je termín otevření plánován na konec roku 2025. Podle společnosti ASFINAG následně začne rekonstrukce stávajícího tubusu a celý projekt bude uveden do provozu někdy na přelomu roků 2027 a 2028.



6. ročník „Tour de cykloSWIET“



Ing. Rastislav Súľovský
ředitel závodu

Letošní ročník se konal v zatím nejpozdějším termínu, a to až v polovině října, v malebném prostředí jižních Čech. Pozdější datum nám dávalo jasně znát, že počasí svou laskavost pomalu halí do podzimního kabátu.

Byly dva stupně nad nulou, ale jak se mezi cyklisty říká: „Na kolo neexistuje špatné počasí, pouze špatně oblečený cyklista.“ A jelikož připraveným štěstí přeje, my jsme byli řádně vybavení.

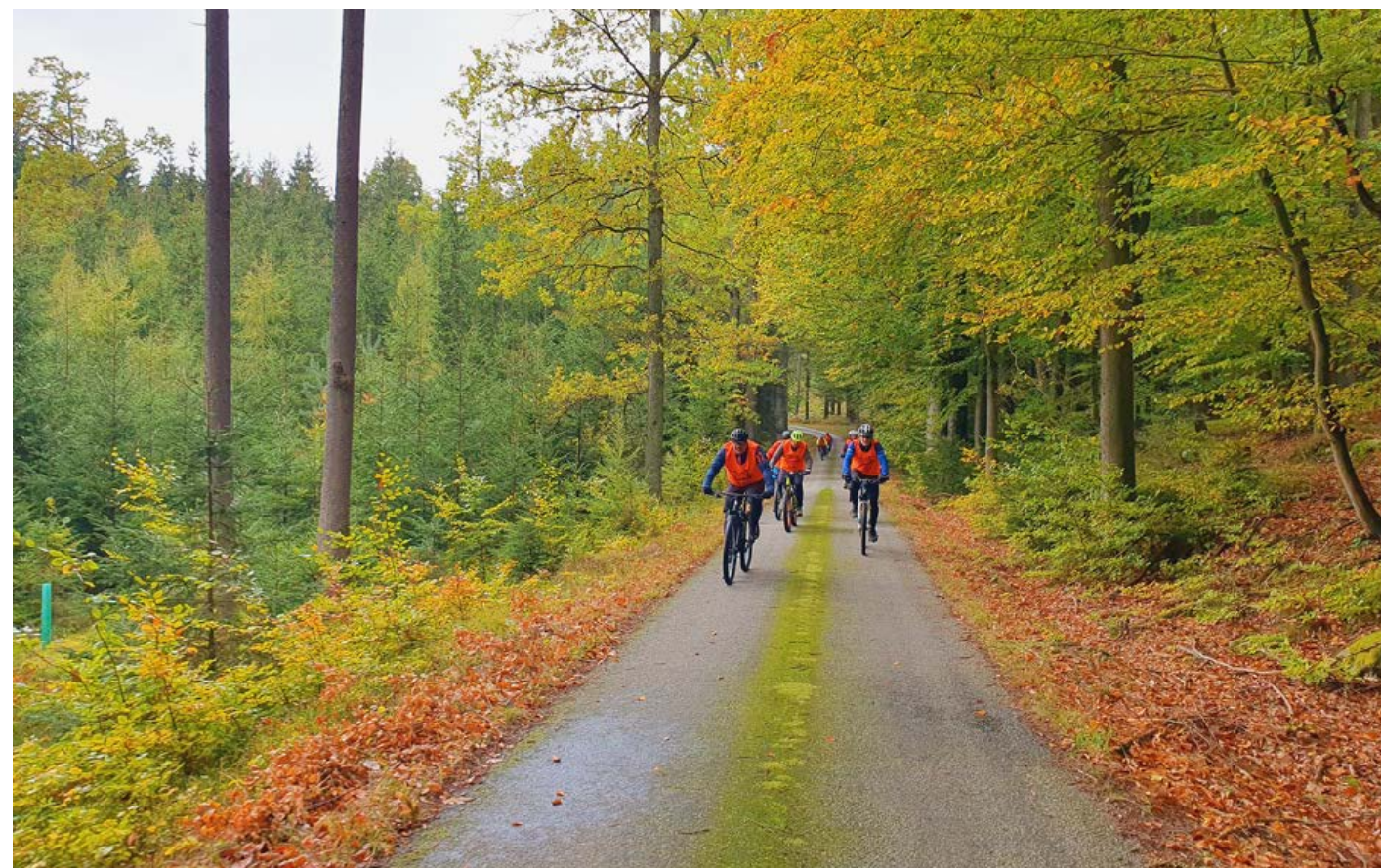
Trasu připravil František Fryš ve spolupráci se Šárkou Šafratovou a Robertem Běhalem. Byla naplánována v naprosté dokonalosti, v délce něco málo přes 56 km. Projeli jsme Šelepův MTB okruh včetně několika zastávek, ať už s historickým výkladem nebo novými místními poznatky, mezi které patří například i vinařství, pro tento kraj ne až tak typická záležitost.

Místy trasa připomínala jednorázový cyklistický závod Paříž – Roubaix (jeho specialitou jsou dlouhé úseky silnic bez asfaltového



povrchu). Všichni účastníci v pořádku a jedním „balíku“ dorazili do cíle do hospůdky Stará škola, kam jsme zavítali na teplý čaj

a zhodnotili naši letošní výpravu. A ta byla opět vydařená, tak jako předešlé ročníky i ten v pořadí šestý byl skvělý.



Ahoj SWIETELÁCI!



Zdeněk Přívratský
technik oddělení přípravy

Nastalo zimní období a možná bude fajn se zahřát při poznávání do krásných míst se sluníčkem, teplíčkem, koupáníčkem, a to jak jinak než na kolech.

COVID nám dovolil v létě trochu svobody, a tak jsme toho s naší partou využili a vydali se s bajkami do Toskánska, a to především na ostrov Elba.

Jak bych začal? No asi tak, že co je malé, to je milé. A tomto ostrůvku to platí tuplem.

TROŠINKU ZEMĚPISU NEUŠKODÍ.

Tento ostrov, patřící k Itálii, leží v Tyrhénském moři asi 10 km od italského pobřeží. V porovnání se Sicílií a Sardiníí je to přaveč (šířka do 20 km, délka do 30 km).

O to víc je fascinující jeho nejvyšší bod Monte Capanne s nadmořskou výškou 1 019 m n. m. Elba je spolu s dalšími 6 ostrovy součástí Národního parku Toskánské ostrovy (Gorgona, Montecristo, Giannutri, Pianosa, Capraia, Giglio).

A JEŠTĚ MALINKO HISTORIE.

Ostrov byl znám i nejstarším civilizacím díky nalezištím železné rudy. Staří Řekové nazývali Elbu Aethalia (plamen) podle ohňů z pecí, které zpracovávaly rudu. Ve vlastnictví ostrova se střídali Italové a Francouzi

pořád dokola. V roce 1814 se Elba stala prvním ostrovem, na němž trávil Napoleon nucený exil. Ostrovu dal jednotu nejen faktickou, ale i symbolickou v podobě bílé vlajky s červeným pruhem a třemi zlatými včelami. Definitivně připadla Elba Itálii v roce 1860.

TAK TEDY UŽ K TOMU SPORTU.

Na ostrov se dostanete trajektem z přístavu Biombino. Místo přistání si můžete vybrat ze třech možností dle vašeho plánu a ubytování, Portoferraio, Cavo, Rio Marina.



Naše parta se vylodila s koly a nejnutenějšími věcmi v batozích v Rio Marině (auta jsme nechali v přístavu). V penzionech se o vás dobře postarají a vzhledem k ideálnímu počasí na přelomu září a října potřebujete jenom pár základních věcí na kolo. Zima nehrozí, max. teplý deštiček, dres vám uschne do druhého dne. Do batohu stačí kraťasy, pantofle, triko, spodky na spaní a kefka na zuby.

Je třeba počítat s tím, že pokud chcete prošmejdit celý ostrov a dát si do těla, tak si vzhledem k hornatému profilu ostrova při etapách moc neodpočínáte. A protože jsme cvoci, tak jsme si slušně naložili. Každý den však přišla sladká odměna v cíli v podobě krásných pláží, rácháníčka v moři a večer plný italských dobrot v hospůdkách.

Při etapách narazíte na milá městečka (Capolivieri, Marina di Campo, Marciana Marina, Poggio, Porto Azzuro), vybrat si můžete asfaltové i šotolinové cesty. Je třeba

ba počítat s dost značným výškovým převýšením, občas vzít kolo na hřbet, občas krpál raději sejít, někdy i přebrodit říčku.

Jako příklad uvádím moc fajn etapu z městečka Marciana Marina k lanovce na nejvyšší vrchol. Na 5 kilometrech nastoupáte 400 m a je to fajn ranní rozvíčka na rozdečhání. Hora Monte Capanne je takovou střešou Toskánské souostroví. Její výška 1 019 m je opravdu impozantní vzhledem k přávnosti ostrůvku. Odtud se můžete vydat na vrchol svéráznou lanovkou. Nepředstavujte si uzavřenou kabinku nebo sedačku, prostě si vlezete do klece jako pro papouška. Je natřená na žluto, okolo sebe sice máte samé zábradlí a můžete se pevně držet, ale při poryvu větru máte asi 20 minut hodně smíšené pocity. Odměnou je fantastický výhled. Po návratu z kopce se můžete přesunout do vesničky Poggio, dát si pívko a odtud projedete impozantními kaštanovými lesy, vinohrady nebo olivovými háji převážně po šotolinových cestách a stezkách na protilehlé pobřeží.

Ať jste na jakékoliv straně ostrova, vždy si užijete parádní výhledy, prima plážičky a fajn hospůdky. Pokud chcete ostrov poznat ze všech stran, tak vám k tomu stačí 4 dny a užijete si všeho.

NEZAPOMEŇTE NA PAMÁTKY:

vila Napoleona, pevnost Portoferraio, hornické město Capolivieri, místní obchůdky.

Nezapomeňte na degustaci: vínečko, birra, grapička, mořské obludy, těstovinky. Itálie je prostě gurmánská fantazie.

Tak se mějte a zase někdy, třeba po krásném Česku.

Celostátní konference o sdílení pracovních kompetencí



Martina Netřbová
redakce

V minulém čísle našeho časopisu jsme Vás informovali o průběhu projektu „Sdílení pracovních kompetencí napříč generacemi,“ ve kterém byli někteří z Vás aktivně zapojeni.

Projekt byl financovaný TAČR z programu ÉTA (projekt TL02000017), odborným garantem byla VŠTE v Českých Budějovicích a spolupracovala i VŠE v Praze.

Součástí povinností, vyplývajících z pravidel programu, bylo uspořádat celostátní konferenci a prezentovat výsledky dvouletého projektu. Covidová opatření se sice zpřísnila, ale konference se v Národní technické knihovně v Praze konala podle plánu, 24. listopadu 2021.

Celý projekt včetně jeho závěrů byl představený v přednáškách aplikačních garantů, odborných mentorů i zástupců společnosti SWIETELSKY. Na závěr konference byla pokřtěna kniha s názvem Mezigenerační sdílení kompetencí.

Všem, kdo se za SWIETELSKY stavební do projektu zapojili, srdečně děkujeme.

Pokud jste do projektu zapojení nebyli, a i přesto by vás zajímal výsledek, napište na níže uvedený email, knihu Vám zašleme. marketing@swietelsky.cz



Zprava doc. Ing. Jan Lojda, CSc., MBA
VŠTE v ČB | hlavní řešitel projektu
Ing. Vojtěch Stehel, MBA, PhD. – rektor VŠTE v ČB



Okénko IT

Během roku 2021 jsme všichni začali pracovat v „online“ kanceláři na Microsoft 365. Jde o prostředí, do kterého se dostaneme pomocí jakéhokoli webového prohlížeče, svými přihlašovacími údaji.

K závěru roku proběhla i migrace našich poštovních schránek. Ty mají nyní mnohem vyšší bezpečnost, lepší antivirovou a antispamovou ochranu a eliminuje se množství falešných záchytů. Nastavení poštovní schránky na mobilním telefonu se výrazně zjednodušilo.

Do virtuálního prostředí se přesunul i náš stěžejní program Swiet-Info. Pro uživatele se nic nemění.

Oddělení IT se rozrostlo o čtyři nové kolegy, kteří se zabývají převážně technickou podporou uživatelů v Čechách i na Slovensku a kolegyně zajišťující administrativní činnost oddělení.

Další nově zavedenou službou je multifaktorová autentizace. Jde o proces, pomocí kterého se zaměstnanec může bezpečně přihlásit k poště, One Drive nebo Teams, a to i z jiného než pracovního počítače a mimo ověřenou síť Swietelsky. Kromě zadání uživatelského jména a hesla je zaměstnanec ověřen ještě přes mobilní aplikaci nebo SMS.

Novým zabezpečovacím prvkem je i systém Microsoft Intune, který je instalovaný do chytrých mobilních telefonů (bude instalován na nově pořízených MT, u stávajících zaměstnanců společnosti, bude přednostně instalován na základě posouzení zvýšeného rizika). Telefony jsou napojené na firemní data, je tedy potřeba vše řádně chránit. V případě ztráty či odcizení telefonu jdou data na dálku vymazat či zablokovat.

Ochrana pracovních i soukromých účtů je velmi důležitá. Volte hesla silná, dlouhá, používejte různé znaky, nesouvisející, velká či malá písmena. Heslo si nevylepujte na spodní okraj monitoru. Nepoužívejte jména, oblíbené předměty, po sobě jdoucí řady. Naprosto základním pravidlem také je, že nebudete používat stejná hesla do firemních systémů jako používáte pro různé soukromé účely!

TAKHLE NE!

Každoročně se provádí celosvětové analýzy uniklých hesel. Za rok 2020 jsou na prvních dvou místech „1,2,3,4,5,6“ a „1,2,3,4,5,6,7,8,9“. Tyto dvě řady vévodí světovému žebříčku již od roku 2015. Toto zjištění je naprosto alarmující!

Ocenění vaší práce



Martina Netřbová
redakce

V kanceláři nebo na stavbě, bez vás by to zkrátka nešlo. Díky vaší práci vznikají krásné, moderní a funkční projekty, které pomáhají, rozvíjejí, obohacují. Ocenění získaná v roce 2021 to jasně potvrzují.



V jedenáctém ročníku soutěže Nejzdařilejší stavba silničního hospodářství v Pardubickém kraji za rok 2020 získala SWIETELSKY stavební druhé místo v kategorii Nejzdařilejší velká oprava úseku silnice. Tímto titulem byla oceněna stavba „Rekonstrukce silnice III/35826 Chacholice – Vrbatův Kostelec“, kterou vedl Lukáš Jančárek, stavbyvedoucí závodu Dopravní stavby VÝCHOD, oblast Pardubice.

Vám, všem zaměstnancům koncernových společností, patří velké poděkování za skvělou práci, kterou pod značkou SWIETELSKY provádíte.



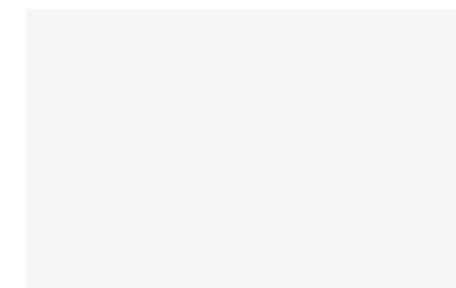
Do soutěže Česká dopravní stavba & technologie 2020 přihlásila společnost SWIETELSKY stavební tři stavby ve dvou kategoriích. Cenu poroty získala stavba „Přeshraniční dostupnost Hanušovice – Stronie Śląskie“ a Cenu za ekologii získal projekt „Ekologizace kontejnerového terminálu Mělník“.



V soutěži Stavba Jihomoravského kraje 2020 obdržela na návrh odborné poroty Zvláštní cenu stavba s názvem „Přístavba duchovního centra Brno – Lesná, kostel a věž“ (v minulém čísle časopisu foto na titulní stránce). Cenu hejtmána Jihomoravského kraje získala v této soutěži „Přestavba internátu na bytový dům, Rosice u Brna“. Obě zakázky realizovala společnost JB Stavební, člen skupiny SWIETELSKY.



Společnost SWIETELSKY Rail CZ se stala vítězem Železniční stavby roku v kategorii Technická inovace roku se stavbou „Zvýšení rychlosti v žst. Prosenice“, kterou prováděla ve sdružení. Cena byla předána zástupcům společnosti přímo na stavbě generálním ředitelem Správy železnic.



Na stavbě se často řeší nejrůznější záležitosti. Někdy skrývá zem různá vedení inženýrských sítí, ale žádné instituce o nich nevedou záznamy. Jindy dojde k odhalení zasypávaných starých sklepů, nelegálních skládek nebo ke zjištění, že geologické podloží neodpovídá očekávání.

Předpokládaný harmonogram postupu prací neplatí a stavební tým okamžitě řeší následné kroky. Nakonec se díky kolegům na stavbách dílo dokončí a mnohé trable se časem zapomenou.

Možná o to víc překvapí či potěší udělení netradičního Čestného uznání za vypořádání s obtížnými geologickými poměry a za respektování stávající vzrostlé zeleně na stavbě „Dopravní hřiště Jihlava“, získané v soutěži Stavba Vysočiny.

15 let SWIETELSKY na Slovácku



PhDr. Zdeněk Zuntých
redakce

Když nastupoval před patnácti lety do společnosti SWIETELSKY stavební s.r.o. tým kolegů pod vedením Tomáše Hrabiny, nena-
padlo je, kam až se vypracují. Tehdy firma zakládala svůj další
regionální provoz v Hodoníně, v srdci Slovácka.

Na základě poctivé práce, neutuchajícího úsilí a velkého nasazení celého pracovního týmu vznikla během let fungování spousta krásných a prospěšných staveb. Hodonínská oblast jich má na svém kontě přes tisíc dokončených. U zrodu oblasti bylo tehdy necelých 40 lidí. Dnes jich je už více než 150. Dělníků, kalkulantů, řidičů, mistrů, stavbyvedoucích, obchodních zástupců, projektantů, ekonomů a vedoucích pracovníků. Díky tomuto týmu je značka SWIETELSKY v regionu zapsána jako spolehlivý partner a dobrý zaměstnavatel.

Jednou ze základních hodnot společnosti je, že Swieteláci si navzájem jistí záda. Bylo tomu tak i loni v červenci, kdy zasáhlo Podluží tornádo a o střechy nad hlavou přišlo mnoho rodin, mezi nimi i zaměstnanci SWIETELSKY. Zde se projevila obrovská solidárnost nejbližších kolegů, kteří přiložili ihned ruku k dílu a v těchto těžkých chvílích zajistili obydlí a péči. Ale ku pomoci se nezapojila jenom oblast Hodonín, ale i celá společnost, koncern i mnoho Swieteláků z Čech i Slovenska. V postižené oblasti jsme pomáhali finanč-



ně i materiálně, nasadili jsme pracovníky, těžkou techniku a mechanizaci.

„Pořád jsme skvělý tým patriotů. Jsme už o těch pár let starší, ale přicházejí mladí a mladší, kteří u nás dostávají prostor růst a pracovně se rozvíjet. To mě hod-

ně těší. Stejně jako to, že se ze značky SWIETELSKY stalo synonymum vysoké kvality. Ta nikdy nepřijde sama od sebe, ta se musí odpracovat,“ říká Tomáš Hrabina, ředitel oblasti.



Blahopřejeme

Významná životní výročí našich zaměstnanců (červenec–prosinec 2021)

Vážené kolegyně, vážení kolegové, přijměte dodatečně srdečné blahopřání.

Tomáš Andrlé Jakub Balihar, Ing. Ladislav Bazsik Michal Bez František Blatský Petr Blecha Stanislav Bohůn, Ing. Jiří Bradáč Pavčina Braunová, Ing. Roman Coufal Karel Černošlák Michal Dlouhý Radim Dvořáček Kateřina Fremder, Ing. Zdeněk Fremr, Ing. Daniel Havránek Eva Hejčová, Ing. Oto Helis Pavel Hes Štefan Chmeliar Zdeněk Janda Jiří Janoušek Gabriel Jusko	Pavel Kaiser Václav Kašák Petr Klikorka Patrik Knotek Pavel Komma Michal Kostov Jiří Koubský Jan Krpálek Martin Křepinský Tomáš Kubis Olga Lásková Lucie Lásková Václav Linhart Eva Lukačková, Ing. Vítězslav Lukášek Martin Mácha František Malak Milan Malý Stanislav Marek Jan Mikeš Jaroslav Mižanin Peter Mlynek, Ing. Věra Nagyová	Zdeněk Novotný Eva Olšová Peter Ondruš Veronika Ondryášová, Ing. Ota Paulík Petr Pavka Karel Pavlík Jiří Pechr Jiří Pěsta David Petrnek Petr Piskač Jan Pohorský Jan Polák Michal Poledno, Ing. Jaroslava Prchalová Vladislav Rebroš František Seják, Ing. Ladislava Shánělová, Ing. Maksym Soroka, Ing. Michal Suk Josef Svoboda Jiří Šafář Petr Šaman	Jaroslav Šimánek Josef Šoula Jiří Štukavec, Ing. Martin Timko Martin Turoň, Ing. František Urban Josef Vaculovič Pavol Válek Eva Valová, Ing. Vladimír Vančata, Ing. Jan Vekrbauer Karel Vodička Tomáš Voženílek Vlastimil Vrabček Jan Výmola, Ing. Michael Wiedermann Roman Winter David Zavadil Tomáš Zrubek Tamara Zusková René Želiaskov Miroslav Žížka
---	--	---	--

Pracovní jubilea našich zaměstnanců (červenec–prosinec 2021)

Vážené kolegyně, vážení kolegové, přijměte poděkování za dosavadní spolupráci v koncernu SWIETELSKY.

Přejeme Vám další úspěšná léta, pevné zdraví a životní pohodu.

Jiří Bednář Petr Berger Přemysl Berka, Mgr. Petra Blechová Josef Bortlík, Ing. František Brand Václav Brož Kateřina Burianová, Mgr. Alois Cvek Petr Dědek, Bc. Jan Dvořák, Ing. Pavel Fišar Pavel Fitl Radek Gregar Jakub Hřiva, Ing. Jiří Hubáček	Tomáš Jůn Petra Kalkusová Josef Kmenta Michal Koubek Jan Kratochvíl, Bc. Miroslav Krejčík Pavel Kůrka Libor Labaj Petr Laušman, Ing. Rostislav Lidák Martin Mácha Eduard Malinka Peter Mlynek, Ing. Pavčina Mörťlová Jaroslav Mutl Peter Nagy, Ing.	Vilém Němec Miroslav Papež Alena Pechová Petr Píža, Ing. Miroslava Prušvicová Pavla Reischlová Pavel Rouha, Ing. Jaroslav Sedlák Pavel Smrček Tibor Snitka Petr Straka Jiří Studnička Marcel Šesták Soňa Šťastná Vendula Tegi, Ing. Eva Tesařová, Ing.	Radim Tománek Zdeněk Truhlář Jiří Vetr Roman Vlach Pavčina Vodičková Martin Voldán Ilona Volfová Pavla Vymětalíková Michael Wiedermann Marek Zahnaš Petra Zemanová
---	--	---	--

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

Soutěž o 1000 Kč

V soutěži z minulého čísla časopisu jste hádali název zahraniční technické stavby. Správnou odpovědí byl Chmarošský viadukt nebo Chramošský viadukt. K výhře gratulujeme paní Ivetě Opánské.

Pojďme se podívat na další hádanku. Na první pohled je na fotografii patrný kubismus. Budova byla počátkem dvacátého století postavena podle projektu Josefa Gočára. Jednotný architektonický styl byl však narušen v roce 1926, kdy vznikla přístavba druhého mansardového patra. Budova dodnes slouží svému původnímu účelu. Město, na jehož jméno se ptáme, leží asi 10 km západně od města perníku a koní. Poznali jste?

Odpovědi zasílejte do 31. května 2022 na m.netrebova@swietelsky.cz, nebo na adresu SWIETELSKY stavební s.r.o., Martina Netřebová, Sokolovská 192/79, 186 00 Praha. Ze správných odpovědí vylosujeme jednoho výherce, který získá 1 000 Kč.



Křížovka o 1000 Kč

Tajenku křížovky zašlete do 31. května 2022 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. Autorem citátu je v pořadí 16. prezident USA a první prezident z řad Republikánské strany, Abraham Lincoln. Dopln: „Většina...“ Výhercem z časopisu č. 2/2021 se stal pan Vladimír Dvořák, kterému tímto gratulujeme a zasíláme cenu! Motto znělo: „Stavíme na nápadech.“

	ŘÍMSKÁ 6	ANGL. NEBO	Tajenka 1	KÓD JAZYKA ITALŠTINY	DO TOHO MISTA (BASN.)	INIC. HERCE CUPAKA	LEPIDLO		ZN. ANTIMONU	ŘIDITI	MEZINÁR. ORGANISACE PRÁCE	Tajenka 2	JEMNÁ PRUSIVA	JUDŮV SYN
ZÁSTUPCE VOLÍČŮ								VERTIKÁLNÍ						
DRÁŽDĚNÍ								FRANCOUZSKÝ BERAN						
	KORBELÁŘOVO JMÉNO	ANGL. HRÁZ				INICIALY PICASSA		SUCHÉ MÍSTO						KOSMETICKÝ PŘÍPRAVEK
		MALÉ MNOŽSTVÍ				ANGLICKÉ OZNAČENÍ NØREM		PØÚHLLEDNÝ NERØST						
VLASTNÍ PRIMÁTUM				10. DEN MAYSKÉHO MÉSICE		NØM VYCHOD					STANICE TECHNICKÉ KONTROLY			
				ZN. STØRIBRA		OKOVAT								
JAPON. JEZERO NA ØSTROVØ HOKKAIDO					KURÝØI						RUSKÁ VESMÍRNÁ STANICE			
					ÅKOLI						ODŠKODNØNÍ			
POSLEDNÍ PÍSMENO RØCKE ABECEDY						LEPIDLO (ZAST.)				TKLIVØ				
						ZKR. MILIMETRU								
ZÅRMUTEK (BÅS.)					KOUØ					ØAJ				
					CUCAT									
KOTLINKA V OBLASTI VØÈENØHØ SNØHU						ØESKÝ SECESNÍ MALÍØ				ZNAØKA HEKTOLITRU			DOMINUJÍCÍ ŽENA	LYŽÅRSKÁ VØTROVKA
						DIAGNOSTICKØ ZNAMENØVØ VØ SLOVENSKØ ABECEDØ				ØZDOBÅ STISKACÍ SPØNA				
ØÅST KOŠILE						TAHLE			ÚPADEK					
						SLANNÝ NERØST			ANGL. JINÝ, DRUHÝ					
	MORAVSKÁ RØKA	STØH LISTIN						ØÅSTI HLAV					ØSOBNÍ ZÅJMENO	
		BYLINA PODOBNÅ HERMANKU						PRS						
SUØ					HØREBEC				NÅROD				ZKRATKA MATEMATICKØ ØLYMPIÅDY	
JMØNO ZPØVÅØKY SUMAC					DOMÅCKY ALENA				ANGL. LÅZNØ				ZN. IRIDIA	
					ØÅST ATOMU				NÅRODNÍ SHROMÅŽDØNÍ				ØÅST ØST	
JARO						TENTO DEN							ZKRATKA NUKLEOVØ KYSELINY	
						AMØR. TELEFONNÍ SPOLEØNØST							UMINØNÝ ZÅPOR	
STØH						LATIN. UMØNÍ				NØMEØKY ØKRAJ KLOBØUKU	RUSKY TEDY			
						LET. SPOL. AUSTRALIE					FRANCOUZSKÝ DENATUROVANY LØH			
	KRYSTALICKØ BRIDLICE	ØISTÅ HMOTNØST BEZ ØBALU						DØSNY						RUSKÅ RØKA
		ØBTIŽNÝ HMVZ						ANGLICKY JEDNA						ANGL. ŽIVOTNØ DULEŽITÝ
POSKAKOVAT								MLÅDØ ØRLA					RØMSKY 505	
								POLYNØSKÝ ØSTROV					ØSOBNÍ ZÅJMENO	
ØØKÝ HEREC													ØSOBNÍ ZÅJMENO	
						JEZERO V AUSTRALI							MRÅVNÍ ØISTOTY	
						ØSTRÅVSKØ KARVINSKØ DØLY								
JMØNO HERCE SHARIFA						ØØHØØET								
						PLATIDLO VIETNAMU								
TENKÅ PRUŽNÅ HØLKA										ZÅPLAVA				
ANGL. ZKR. RØKU					DØUØHÅ ØHVICE					JEŽIŠOVO ZVOLANÍ Z KRÍŽØ			INIC. LUKÅVSKØHØ	



1992

Založení společnosti SWIETELSKY stavební s.r.o., zaměřené na inženýrské a dopravní projekty

1999

Založení Divize pozemního stavitelství

2001

Expanze – zdravý a uvážený rozvoj, začátek realizace první dálniční stavby

2003

Obrat SWIETELSKY stavební s.r.o. překročil hranici 1 mld. Kč

2006

Dosažení počtu 1000 zaměstnanců

2007

Obrat Divize pozemního stavitelství překročil hranici 1 mld. Kč

2009

Založení společnosti SWIETELSKY Rail CZ s.r.o.

2015

Expanze SWIETELSKY Rail CZ s.r.o. na trhu železničního stavitelství

2018

Vstup JB Stavební, s.r.o. do skupiny SWIETELSKY

2019

Založení společnosti SWIETELSKY Real Estate CZ s.r.o.

2022

Značka SWIETELSKY působí 30 let v České republice