

SWIET

S W I E T E L S K Y | 2 - 2 0 2 2

ČASOPIS KONCERNU SWIETELSKY V ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLICE

VELIM-POŘÍČANY MODERNIZACE ÚSEKU

14 | SWIETELSKY Rail CZ
nasadil do akce unikátní
strojní linky

SKLAD PLZEŇSKÉHO PRAZDROJE

23 | Náš odštěpný závod
Pozemní stavby ZÁPAD realizuje
automatizovaný sklad

NOVÝ AUTOBUSOVÝ TERMINÁL

28 | Odštěpný závod Dopravní
stavby STŘED dokončil stavbu
v Kralupech nad Vltavou



14. ročník Sportovních her SWIETELSKY ovládnul tým RAIL + SPECIÁLNÍ STAVBY + MOSTY. Kompletní výsledky a fotoreportáž naleznete na stranách 40–43.



VÁŽENÍ ČTENÁŘI, MILÍ SWIETELÁCI,

společnost SWIETELSKY letos slaví 30 let na trhu v České republice. Období, kterými si společnost prošla, byla různá. Od těžkých, až po velkou expanzi, přišel útlum stavebního trhu i opětovné nastartování. Nahoru, dolů. Sinusoida. Přirozené dění světa. A kde se pohybujeme nyní? To je otázka.

Děti si po prázdninových radovánkách pomalu zvykají na školní režim a my sledujeme, co asi přinese podzim do našich domácností. Kromě všedních starostí, které tedy možná nabерou nevšedních rozměrů, se na podzim budou tradičně po čtyřech letech konat komunální volby, tedy volby zástupců do menších a malých celků územní samosprávy, tedy do zastupitelstev obcí, měst či městských obvodů.

Zatím nechme nadcházející období budoucnosti a pojďte si nyní v klidu vychutnat druhé, a zároveň tedy poslední letošní číslo časopisu Swiet SWIETELSKY. Na následujících stránkách se dozvíme, jak značka SWIETELSKY vstoupila do Čech a jaký byl na začátku záměr.

Navštívíme vybrané stavby skupiny SWIETELSKY v České a Slovenské republice. Na skok se zastavíme u letošního 14. ročníku Sportovních her SWIETELSKY, který se konal v podstatě po třech letech odmlky. Chybět samozřejmě nebude ani oblíbená soutěž či křížovka. Pojďme na to.

Martina Netřebová
redakce



OBSAH SWIET 2 – 2022

- 3 | Úvodník
- 4 | Historie značky SWIETELSKY
- 8 | K aktuálnímu dění ve světě
- **PŘEDSTAVUJEME**
- 10 | Rozhovor – Jan Merunka
- 12 | Rozhovor – Alice Dolanská
- **NAŠE STAVBY**
- 13 | REAL ESTATE – Mladá Boleslav
- 14 | RAIL CZ – Koridor Velim–Poříčany
- 17 | SLOVAKIA DS – Dialničný most Podbanské
- 18 | PS PRAHA – Rekonstrukce domů v Praze
- 21 | PS STŘED – Apartmány Loučná pod Klínovcem
- 22 | DS MORAVA – Rekonstrukce silnice II/422
- 23 | PS ZÁPAD – Sklad Plzeňského Prazdroje
- 24 | DS JIH – Novou silnici posvětil farář
- 25 | PS JIH – OC MyBox v Milevsku

- 26 | RAIL CZ – Nádraží v Adamově
- 28 | DS STŘED – Terminál v Kralupech nad Vltavou
- 29 | JB STAVEBNÍ – Nový areál VaK Vyškov
- 30 | DS VÝCHOD – Obchvat Salačovy Lhoty
- 31 | DS MOSTY – I/34 Stráž nad Nežárkou
- 32 | SLOVAKIA PS – Distribuční centrum v Ivanke pri Dunaji
- 33 | SWIETELSKY AG – Nová trať Wendlingen–Ulm
- **NAŠE SPOLEČNOST**
- 34 | My Swieteláci – kde všude jsme se ukázali
- 36 | Komu čest, tomu čest
- 38 | Ženy ve stavebnictví
- 39 | My Swieteláci pomáháme
- **SWIETELÁCI PO PRÁCI**
- 40 | Sportovní hry SWIETELSKY – fotoreportáž
- 44 | Jan Lakomý
- **BLAHOPŘEJEME**
- **SOUTĚŽ**
- **KŘÍŽOVKA**

SWIET SWIETELSKY, č. 2 – 2022 | Vydáno v Českých Budějovicích 21. 8. 2022 | Periodicita 2x ročně | Vydavatel: SWIETELSKY stavební s.r.o., Pražská tř. 495/58, 370 04 České Budějovice, IČ: 480 35599
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

Zdravý a uvážlivý růst. Zásada, na níž 30 let budujeme firmu v Česku

Když byla v listopadu 1992 do obchodního rejstříku zapsána společnost SWIETELSKY stavební s.r.o., šlo o malé pražské zastoupení rakouského koncernu. Právě tehdy se ale začala psát historie značky SWIETELSKY v České republice.

Tehdy pouze se zaměřením na inženýrské a dopravní stavby. V roce 1998 se sídlo společnosti přesunulo do Českých Budějovic, kde je dodnes.

V roce 1999 přibyla Divize pozemních staveb a o rok později závod Sportovní stavby. Na přelomu tisíciletí si tak firma, držící se koncernové zásady o zdravém a uváženém růstu, upevnila pozici na českém stavebním trhu a postupně ji dál posilovala.

První dálniční projekt přišel v roce 2001, kdy Divize silničního a inženýrského stavitelství zahájila stavbu úseku D3 0306/IIB Stohlasná Lhota – Čekanice.

V roce 2009 do skupiny přibývá společnost SWIETELSKY Rail CZ, která se během pár let prosadila mezi lídry tuzemského železničního stavitelství. Postavení si upevňuje i rozšiřováním vlastní strojní základny a využíváním unikátních technologií mateřského koncernu.

Značka SWIETELSKY získala na českém trhu pověst inovativního, výkonného a spolehlivého partnera. Postupně expandovala do dalších regionů i segmentů stavebního trhu.

Dnes k ní vedle společností SWIETELSKY stavební s.r.o., SWIETELSKY Rail CZ s.r.o., SWIETELSKY Real Estate CZ s.r.o., JB Stavební, s.r.o. patří také čtyři půjčovny bednění, 16 obaloven asfaltových směsí s vlastnickým podílem od 20 do 100 procent, betonárka a další podílové společnosti. V barvách značky SWIETELSKY pracuje v Česku na 1800 zaměstnanců.

Během třiceti let na tuzemském stavebním trhu se v čele SWIETELSKY stavební na pozicích jednatelů vystřídala více než desítka českých a rakouských manažerů. Z nich jsme oslovili pěti, pokrývající celé podnikatelské období.



PAVEL PINTER:
NIKDO NETUŠIL, CO SE
PODAŘÍ VYBUDOVAT

JAK SE ZNAČKA SWIETELSKY DO-
STALA DO ČESKOSLOVENSKA? KDO
KOHO OSLOVIL?

Iniciátorem byl sám koncern Swietelsky. Ale nebyl to žádný obří podnikatelský zájem. Prostě příležitost. Firma tehdy trátila dost ve východním Německu, na území bývalé NDR, kde investovala do nákupu firmy na výstavbu železniční infrastruktury. Její produktivita práce byla mizerná, přidala se konverze východní marky na západní. Stálo to obrovské peníze a vstup do Čech byl proto velmi skromný.

JAK SKROMNÝ?

Bez velkého kapitálu, techniky, lidí. Prostě ve stylu zkusíme to a uvidíme. Nezapomeňte, že byl začátek 90. let. Proto poslali do Čech zástupce, aby zde hledal kontakty. Já tehdy u Staveb silnic a železnic dělal vedoucího obalovny a živičného hospodářství a volal mi kolega z budějovických Pozemních staveb, že Swietelsky hledá lidi. Tak jsem poznal Pepu Brunhofera, legendárního manažera pro Dolní Rakousy. A s ním jsme to v Česku rozjízдили.

JAKÝ BYL PODNIKATELSKÝ ZÁMĚR?

Zajímala ho stavba skládek komunálního odpadu, protože se čekalo, že i legislativa se u nás zpřísní podobně jako v západní Evropě. Pořádali jsme semináře na všech okresních úřadech Jihočeského kraje nebo na předsednictvu vlády. Trvalo to zhruba rok a stále to byla jen příprava. Hlavní impuls k založení střediska nastal, když Václav Klaus s ODS vyhrál volby.

ZŮSTALO JEN U SKLÁDEK KOMUNÁLNÍHO ODPADU?

Začali jsme v Jistebnici, Stráži nad Nežár-

kou, Českých Budějovicích. Ale jak jsme neměli vlastní kapacity a vše jsme řešili subdodavatelsky přes české firmy, nebylo to jednoduché. Bez strojů a lidí jsem měl úkol tvořit zisk. A výše zisku ovlivňovala výši investic do rozvoje firmy v ČR. Ten měl zase rozhodnout, že firma uvolní peníze a bude tady investovat. Museli jsme získat i jiné zakázky. Byl to začarovaný kruh.

KDY SE TO ZLOMILO?

Na mostě přes Vltavu v Rožmberku. Zakázku na jeho opravu jsem získal ve výběrovém řízení a do prázdnin mělo být hotovo. Byl to risk. Já neměl lidi ani stroje. Tak jsem obvolal kolegy penzisty, co jsem znal v SSŽ a nabídl jim na dva měsíce práci. Strhnout vozovku, udělat izolace, prostě stavbařská klasika. Dokonce jsme změnili technologii, s níž projektant souhlasil. Ještě dnes před nimi musím smeknout. Byli to fachmani. A to rozhodlo. Most jsme měli přeplachtovaný a dělalo se, i když lilo jako z konve. A v ten den přijel na kontrolu Pepa Brunhofer. Když viděl, že děláme i v tom nečase, tak se rozhodl poslat první stroje a ze mne udělat prokuristu.

CO ROZHODLO, ŽE SWIETELSKY
STAVEBNÍ JE DNES TAM, KDE JE?

Jednoznačně lidi, lépe řečeno konkrétní osobnosti. Jejich příběh je i příběhem společnosti. Po úmrtí Pepy Brunhofeta se stal jednatelem Walter Spitaler, který přinesl jasnou strategii rozšířit firmu do celé republiky. Pak přišel Jirka Kozel a začal budovat pozemní stavitelství. Pro představu – já v té době dělal ročně práce za 250 milionů korun. A on hned v prvním roce v pozemářině postavil stavby za 300 milionů. Brzy na to nastoupil i Petr Čížek a s ním je zase spojena expanze v silničních a liniových stavbách. Všechno se to potkalo, Spitaler chtěl výsledky a Kozlovi s Čížkem dal prostor. A protože to byli skutečně schopní a znalí manažeri,

výsledky přišly. Byl jsem u toho dvacet let. Prvních deset bylo úžasných – to se stále něco rozvíjelo, budovalo. A v těch druhých už vlak jel. Myslím, že v 90. letech nikdo netušil, co se tady podaří vybudovat.

(Pavel Pinter je ročník 1949 a byl u zrodu společnosti SWIETELSKY stavební, v níž pracoval dvacet let, mimo jiné jako prokurista, jednatel i obchodní ředitel.)



PETR ČÍZEK:
ZAČÍNALI JSME
PRAKTICKY OD NULY.
A TO JE HODNĚ SLOŽITÉ

JAK SE ČLOVĚK STANE UZNÁVANÝM
ODBORNÍKEM SILNIČNÍHO STAVITELSTVÍ?

Nejspíše tím, že s ním prožijete celý profesní život (směje se). Já začal v roce 1975 na stavbách, potom osm let ve státní správě na odboru dopravy ONV Tábor a pak, ještě před převratem, mě zaměstnanci zvolili ředitelem státního podniku Silnice České Budějovice. Ten se nám později podařilo zprivatizovat do Strabag Bohemia. Z malé regionální společnosti jsme vybudovali významnou silniční firmu s obratem 3,5 miliardy korun. To bylo v roce 2001, kdy jsem kvůli, pro mě nepřijatelné změně rakouského řízení, odešel a přijal nabídku koncernu Swietelsky.

Jeho obrat v Česku tehdy činil zhruba 400 milionů Kč. A vydržel jsem zde až do penze v roce 2016. To už byl obrat 5 miliard Kč a my se posunuli mezi největší stavební firmy v zemi. No, a protože jsem „vydržel“ nejdéle ze všech vrstevníků, šéfů velkých stavebních firem, a řadu let jsem přitom působil jako předseda Sdružení pro výstavbu silnic, tak asi proto jsem tím, jak jste to nazvali (směje se).

ZA VAŠÍ ÉRY SWIETELSKY STAVEBNÍ
EXPANDOVAL A ROSTL. CO O TOM
ROZHODLO?

Společnost SWIETELSKY se v České republice po roce 1992 etablovala jako malá regionální firma s obalovnou. Později přemístila výrobu asfaltových směsí do Jindřichova Hradce a začala působit i v pozemním stavitelství. Ale tehdejší firemní strategie s razantním rozvojem nepočítala. To se změnilo na začátku roku 2001, kdy majitelé v čele s panem Kladenským rozhodli o expanzi v Česku. A já přijal nabídku, abych se na tom podílel v oboru silničního stavitelství.

PŘIŠEL JSTE SÁM?

Byl jsem rád, že se mnou přišlo několik výborných spolupracovníků, kteří společně s těmi stávajícími vytvořili tvůrčí pracovní tým. Naše vize a strategie rakouští majitelé schválili a my získali jejich důvěru. Za tím šly i potřebné investice. Velmi nás podporoval tehdejší spolujednatel mateřské rakouské firmy a její generální ředitel pan Kladenský. To byl základní předpoklad.

PROČ SE TO PODAŘILO?

Protože jsme postupně získali velmi kvalifikované lidi, rozšířili podnikání na území celé republiky a vytvořili ve firmě dobrou pracovní atmosféru. Kompetentní lidé dostávali velké pravomoci, spojené i s velkou odpovědností v duchu tehdejší firemní filozofie Podnikatel v podniku! Není to snadné a dodnes jsem pyšný, jak jsme se s tím pořádali. Ještě jednou všem spolupracovníkům děkuji. A v poslední řadě bylo důležité i „fungování“ vrcholového vedení s pány Kozlem, Spitalerem a Šumerajem. I to mělo pro rozvoj velký význam.

ŠLO NĚCO UDĚLAT JINAK, LÉPE?

S odstupem času lze přehodnocovat hodně věcí, podle známého rčení „po bitvě je každý generálem“. Ale žádné fatální chyby jsme neudělali. Dobrá byla strategie v budování obaloven. Oproti tomu se nám nepodařilo vybudovat větší personální kapacity pro řízení velkých infrastrukturních staveb.

I když jednu věc ještě zmíním. V roce 1991 se koncern SWIETELSKY odmítl podílet na privatizaci Silnic České Budějovice, které jsem tehdy řídil. Po velmi otevřených jednáních nám bylo řečeno, že Swietelsky je malá rodinná firma, která je velmi solidní a zodpovědná a netroufá si proto privatizovat tak velkou firmu. Ale následná privatizace Silnic České Budějovice do koncernu Strabag byla velmi úspěšná. O deset let později to vedení SWIETELSKY uznalo jako strategickou chybu a přišlo s přáním vybudovat v Česku velkou firmu jako Strabag. To už ale možnosti, které skýtala privatizace, byly pryč. Začínali jsme prakticky od nuly a to je hodně složité.

JAK SE LIŠÍ STAVEBNĚ „ZLATÁ 90.
LÉTA“ OD DNEŠNÍ DOBY?

Zlatá? To platilo možná pro různé lidi, co sledovali vlastní prospěch a získání peněz z různých finančních a majetkových transakcí. Nám šlo v první řadě o vybudování silné stavební firmy, která bude zárukou dob-

rého zaměstnání pro své spolupracovníky. Pro nás to byla léta učení pohybovat se v tržním prostředí, získávat zakázky a usilovně pracovat. Kvalitní lidé měli možnost začít pracovat s moderní mechanizací, která byla pro nás za socialismu nedostupná. I díky tomu se zvýšila kvalita staveb. To platí i dnes, a proto si myslím, že stavebně se „devadesátky“ a dnešní doba moc neliší.

A ŠANCE PROSADIT SE NA TRHU?

To bylo těžké dříve a je těžké i nyní. Náš úspěch byl založen na kromě již zmíněných kompetentních spolupracovnících, odpovídající mechanizaci a síti obaloven, zejména na myšlence: Náš zákazník, náš pán. S investory jsme se snažili vytvářet korektní pracovní vztahy. Bez investorů bychom nemohli jako firma existovat. A to platí stále.

(Petr Čížek působil jako jednatel společnosti v letech 2001 až 2016, kdy odešel do penze.)



WALTER SPITALER:
PRO ZAHRANIČNÍHO
MANAŽERA JE ZNALOST
ČEŠTINY VÝHODOU

CO VÁM V ROCE 2000 ŘÍKALA ČESKÁ
REPUBLIKA?

Byla to pro mě země, kterou jsem několikrát navštívil a prohlédl si Prahu, Český Krumlov a České Budějovice, prošel se po památkách a ochutnal výborné pivo. A přitom viděl, že dopravní infrastruktura velice zaostává.

BYLO TĚŽKÉ JÍT PRACOVAT DO
ČECH?

Byl to pro mě velký krok do neznáma. Pod značkou Swietelsky jsem pracoval už přes dvacet let, naposledy jako stavbyvedoucí ve Zwettlu. Ale málo platné, zkušenosti ze zahraničí jsem neměl. Když však přišla nabídka generálního ředitele Kladenského, abych se stal jednatelem pro oblast silničního a inženýrského stavitelství v České republice, přijal jsem ji.

JAKOU ROLI V TOM HRÁLA ČEŠTINA?
MÁ ZAHRANIČNÍ MANAŽER ZNÁT JA-
ZYK ZEMĚ, V NÍŽ PŮSOBÍ?

Věděl jsem, že nejedu do Čech na skok. Bylo mi jasné, že se budu muset naučit češtinu co možná nejrychleji a nejlépe. Zpočátku jsem náročnost výuky podcenil, ale zvládl ji. V dalších letech jsem to velmi

ocenil. Pro zahraničního manažera je vždy výhodou, když zná místní řeč. I když samozřejmě existují obory, kde se mluví prakticky jen anglicky, ať jde o informatiku nebo strojírenství. Ale u stavebnictví je znalost místní řeči bezesporu výhodou.

CO JSTE ROZHODOVAL SÁM, CO SE NAOPAK BEZ SOUHLASU MATEŘSKÉ SPOLEČNOSTI NEOBEŠLO?

Koncern Swietelsky má silně decentralizovanou strukturu, a proto i jeho manažeři mají obecně větší pravomoci. Tak tomu bylo i u mne. Základem je koncernový jednací řád, který musí dodržovat všichni jednatelé. V něm jsou uvedeny jednotlivé obchodní případy, které musí být v závislosti na jejich významu schváleny buď členem představenstva, celým představenstvem nebo dozorčí radou. Jedná se například o změny obchodní strategie, akvizice podílů nebo celých společností, roční rozpočet na investice, podávání velkých nabídek. Všechno ostatní je pak už jen na vás a vašich schopnostech.

KDYŽ SE OHLÉDNETE, SPLNILA SE PODNIKATELSKÁ OČEKÁVÁNÍ?

O tom není pochyb. Když se podíváte, jakou pozici má dnes SWIETELSKY v českém stavebnictví, tak je to bezesporu úspěch. Především jsou za ním lidé, zaměstnanci, kteří za posledních dvacet let odvedli úžasnou práci. Díky nim jsme zvládli i těžké časy, které každé podnikání provázejí.

(Walter Spitaler prožil v Česku podstatnou část svého pracovního života. Jako jednatel společnost SWIETELSKY stavební řídil v letech 2000 až 2021, kdy odešel do penze.)



JIŘÍ KOZEL: JDEME POUZE DO RIZIK, KTERÁ DOKÁŽEME SAMI ZVLÁDNOUT

PROČ SE DIVIZE POZEMNÍCH STAVEB ZAČALA BUDOVAT AŽ PÁR LET PO VZNIKU DIVIZE SILNIČNÍHO STAVITELSTVÍ? PROČ NEVZNIKLY SOUČASNĚ?

V roce 1992, kdy SWIETELSKY stavební vznikala, se mateřský koncern převážně orientoval na silniční a železniční stavitelství. Proto i první rozvojové kroky v nových zemích směřovaly právě do této oblasti. Mým úkolem při příchodu do společnosti v roce 1999 pak bylo vybudovat v Česku právě kompetence v pozemním stavitelství.

NA JAKÝCH PODNIKATELSKÝCH ZÁSADÁCH STOJÍ?

Vždy jsme se snažili budovat celou firmu i její části s perspektivou, tedy s výhledem na desetiletí dopředu. A přitom jsme se chovali tak zodpovědně, jako bychom zacházeli se svými vlastními prostředky. Proto jdeme pouze do rizik, která dokážeme sami zvládnout.

K tomu se připojuje důsledná a zodpovědná tvorba kalkulací a smluvních dokumentů. Stejně nám záleží na kvalitě prováděných staveb a jednoznačně upřednostňujeme rentabilitu před obratem.

KTERÉ PROJEKTY POKLÁDÁTE ZA ZLOMOVÉ?

Zlomový projekt bych asi těžko hledal, ale i ty méně úspěšné nás nějakým způsobem posunuly dál. Někdy s trochou nadsázky říkáme, že občasný menší průšvih je dobrý k opětovnému zvýšení obezřetnosti. To vás často dokáže ochránit před opravdu fatálními problémy. Ale ani těch malých problémů nesmí být příliš, to je jasné.

UDĚLAL BYSTE NĚCO JINAK?

Z dnešního pohledu a zkušenostmi určitě ano. Ale jak známo, zkušenost je nesdělitelná. Určitě platí, že pokud je dostatek vůle a trpělivosti, dříve či později se úspěch dostaví. Ale ten cíl musíte mít před očima a v hlavě už na začátku.

JAKO ZNALEC RAKOUSKÉ A NĚMECKÉ STAVEBNÍ LEGISLATIVY ČASTO KRITIZUJETE ÚROVEŇ TÉ ČESKÉ. MĚNÍ SE UŽ? CO JE POTŘEBA HLAVNĚ UDĚLAT? Zásadní změny k lepšímu stále nevidím. Jen pro příklad: v Rakousku kolegové

mají ve veřejném sektoru již od června minulého roku klouzavé ceny stavebních materiálů. Existuje tam ucelený systém pro celou problematiku indexování, se kterým jsem tam měl možnost pracovat už před třiceti lety. Tedy, když vláda rozhodne, že se najede na tento systém, všichni účastníci procesu výstavby okamžitě vědí, co mají dělat. U nás si o tom jen povídáme, zatímco firmy mají s eskalací cen stavebních materiálů a energií skutečně zásadní problémy. A jako vždy se nejhůře chová veřejný investor, zatímco s těmi soukromými se už často nechá najít férové řešení.

SWIETELSKY STAVEBNÍ TEĎ PROCHÁZÍ GENERAČNÍ OBMĚNOU. PODLE ČEHO SI NOVÉ MANAŽERY VYBÍRÁTE?

Generační výměna vedení probíhá nejen v Česku, ale i v koncernu. To je prostě život. Snahou je najít lidi z vlastních zdrojů, aby se zachovala kontinuita a firemní kultura. Noví lidé zase mají přinést nové kompetence v oblastech, které potřebujeme doplnit do našeho portfolia. Nechceme, aby noví lidé měnili firemní kulturu a podstatu společnosti SWIETELSKY, ale aby ji přijali za svou a nadále ji úspěšně rozvíjeli.

KAM BY TEDY MĚLI FIRMU DOVÉST, JAK JI PROMĚNIT?

Cílem je přizpůsobit firmu novým vnějším podmínkám a úspěšně ji provést stále se měnícím světem. Když Rakousko v roce 1995 vstupovalo do Evropské unie, řešilo se, zda nejsou tamní stavební firmy pro Rakousko příliš velké a pro evropský prostor příliš malé. Ne všechny se s tím dokázaly vyrovnat. Určitě tedy bude úkolem k našim základním principům decentralizace, samostatnosti a odpovědnosti připojit více spolupráce uvnitř koncernu SWIETELSKY na národní a mezinárodní úrovni. Také bude nutné, abychom dokázali stavební objekt doprovázet po mnohem delší část jeho životního cyklu než dosud. Tedy zapojit se již do fáze projektování a přes výstavbu a provozování jednou třeba skončit demolicí a recyklací. Stavebnictví se mění a my na to musíme umět reagovat.

(Jiří Kozel pracuje ve firmě SWIETELSKY stavební od roku 1996, kdy začal budovat novou Divizi pozemního stavitelství. Od roku 2005 je i jednatelem společnosti.)



RADIM ČÁP: CHCEME STÁT NA VŠECH PILÍŘÍCH DOPRAVNÍHO STAVITELSTVÍ

PATŘÍTE MEZI NOVÉ TVÁŘE, KTERÉ MAJÍ VÝZNAMNĚ OVLIVNIT BUDOUCNOST SPOLEČNOSTI NA ČESKÉM STAVEBNÍM TRHU. UŽ VÍTE JAK NA TO?

Naši společnost jsem znal poměrně dobře již z dřívějších dob. Jsme velmi dobře etablováni ve většině regionů Čech a Moravy, ale do budoucna nám chybí přesah do větších infrastrukturních projektů. To je jeden z mnoha mých úkolů. Mezi ty další patří třeba rozšíření našeho československého portfolia o tunelové, či vodohospodářské stavby.

Úkolů je hodně, ale pořád přitom platí, že i v dnešní turbulentní době je nutné být optimistou, nenechat se odradit dílčími neúspěchy a být stoprocentním pragmatikem. Domnívám se, že tyto okrajové podmínky splňuji.

NA ČEM JSOU STRATEGICKÉ ZMĚNY POSTAVENY?

Vždy na schopných a cílevědomých lidech. Pokud se chceme chopit příležitostí, které nám v současnosti stavební trh nabízí, musíme založit minimálně dva pracovní týmy vyhrazené pouze na velké projekty. Regionální zastoupení však musí zůstat naší doménou. Rozšíření našeho portfolia o velké projekty vnímám jako další využití našich technologických kapacit.

KDY BY MĚLY BÝT TYTO ZÁMĚRY PATRNÉ?

Myslím, že už jsou vidět, i když především pouze interně. Bez důkladné přípravy a zvládnutí nových věcí se prostě neobejdeme. Až potom s nimi můžeme jít na trh.

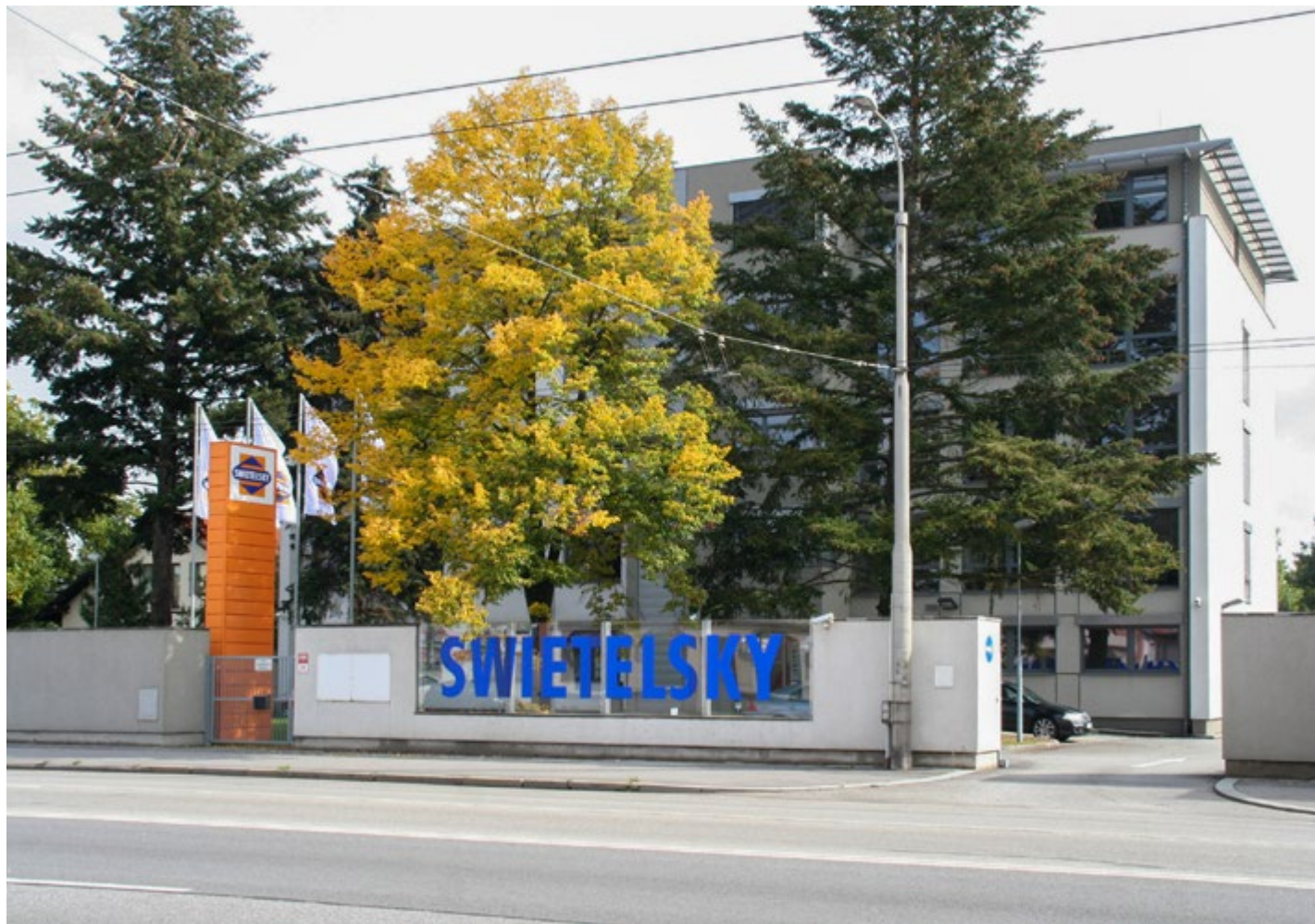
JAKÝ JSTE DOSTAL PROSTOR?

Přesně takový, jaký potřebujeme. Máme k dispozici hodně kompetencí a všechny koncernové reference.

JAK BY TEDY MĚLA SWIETELSKY STAVEBNÍ ZA PÁR LET VYPADAT?

Dejme tomu, že do tří let bychom měli stát pevnýma nohama na všech pilířích dopravního stavitelství. Je to velký úkol, ale i velké výzvy patří k životu. A můžeme jít dál. Obrovský prostor třeba vidím ve využití synergických efektů v rámci koncernu ve střední Evropě. To nás zase může posunout o další kus kupředu. V tom je podnikání úžasné. Vlastně nikdy nekončí.

(Radim Čáp je od ledna 2022 jednatelem společnosti SWIETELSKY stavební a ředitelem její Divize silničního a inženýrského stavitelství. Je představitelem nové manažerské generace, s níž koncern v Česku spojuje svůj další rozvoj.)



Jak ovlivňuje aktuální dění ve světě stavební trh?

Od 24. února Ukrajina čelí invazi ruské armády. Zničené obce, města a ztráta mnoha lidských životů. Naděje na rychlé hospodářské oživení po pandemii koronaviru tedy opět klesla. Rostou ceny energií, pohonných hmot i peněz, protože se zdražily úvěry pro lidi i firmy. Horší je i nabídka surovin a stavebních materiálů. Zeptali jsme se proto manažerů společností skupiny SWIETELSKY v Česku a na Slovensku, jak je tato situace ovlivňuje:



ZDENEK HAVEL
ŘEDITEL ODŠTĚPNÉHO
ZÁVODU DS VÝCHOD,
SWIETELSKY STAVEBNÍ

Ve svém profesním životě jsem se setkal s mnohými útlumy ve stavebnictví, počínaje Klausovými balíčky, konče současnou nelehkou situací. Souběh války na Ukrajině a s tím spojené stoupající ceny energií, stavebních materiálů, pohonných hmot a stále se zvyšující inflace, jsou faktory, se kterými jsme se zatím v souhrnu nesetkali.

V této době není lehké přijímat nějaká zásadní opatření, nevíme, co se stane dnes nebo zítra, a hlavně to nemůžeme ze své pozice ani nijak zásadně ovlivnit. Mám na mysli především případnou odstávku plynu do našich obaloven, špatnou dostupnost dalších komodit, na kterých jsme jako silničáři bytostně závislí, o predikci cen ani nemluvě.

Nezbývá nám nic jiného než se s těmito nepříjemnými faktory vyrovnat. Neexistuje žádný univerzální ani jednoduchý recept, jak to udělat, ale podle mého názoru musíme o to více než dosud, zvažovat rizika, pracovat týmově, společně se svými kolegy na všech úrovních řízení, „více hlav více ví“ a nastalé situace řešit s klidem a rozvahou tzv. selským rozumem. Jsem optimista, a vím, že vše zvládneme, a i z této krize vyjdeme posíleni!



ING. JIŘÍ PODANÝ
ŘEDITEL ODŠTĚPNÉHO
ZÁVODU PS STŘED,
SWIETELSKY STAVEBNÍ

V našem závodě spolupracujeme z drtivé většiny se soukromým sektorem, kde reakce na změny ve vývoji cen materiálů a prací probíhají na partnerské bázi již od počátku,

od přípravy vlastního projektu. V těchto fázích je naším prvořadým cílem informovat o možných rizicích a možnosti případných eliminací těchto rizik. Například změnou projekčního řešení, změnou a náhradou zvoleného materiálu, upřednostnění nákupu materiálu na sklad atp. Sice jsme tyto optimalizace s našimi objednateli řešili i před současnými změnami na trhu s materiály a pracemi, ale nyní je tato součinnost více upřednostňována.

Naším úkolem je tedy dohodnout jasná pravidla, za kterých budeme vlastní cenový vývoj kontrolovat a jakým způsobem i následně řešit. Výsledkem takto nastavené spolupráce totiž musí být spokojenost obou smluvních stran, což je vždy cílem naší spolupráce se všemi našimi klienty.



MARTIN URÍK
TECHNICKÝ RIADITEĽ
DIVÍZIE POZEMNÉ STAVBY
A GENERÁLNY
DODÁVATEĽ STAVIEB,
SWIETELSKY-SLOVAKIA

Stavební trh ako aj iné odvetvia priemyslu je úzko spätý z celosvetovými ekonomickými trhmi a ich neustálymi výkyvmi, ktoré v posledných rokoch mali skôr klesajúcu tendenciu a viaceré pokusy o oživenie celosvetovej ekonomiky neboli vždy úspešné, čo všetci dlhší čas pociťujeme. Povestné kince do rakvy však priniesla celosvetová pandémia COVID a v neposlednom rade momentálne prebiehajúca vojna na Ukrajine. Dôsledky z posledných turbulentných rokov známe však všetci rovnako. Už samotná pandémia nám ukázala recept a donútila nás hľadať nové riešenia mimo zabehnutých zvyklostí. Naše každodenné aktivity sme museli presunúť viacej do digitálneho prostredia, čo určitým spôsobom znížilo naše náklady na

chod a realizáciu stavieb. V sfére digitalizácie preto vidím ďalší potenciál znižovania nákladov do budúcnosti, či už na poli koordinácie ale aj realizácie.

Máme tu však ešte samotné pracovno-materiálové zabezpečenie, ktoré tvorí oveľa vyššiu časť nákladov na stavebnú činnosť, no tieto vďaka stúpajúcim cenám energií a palív dramaticky zdražili. Keďže nepredpokladám, že v najbližších rokoch sa bude situácia s cenami meniť, bude záležať hlavne od investorov, ako veľmi budú ochotní, byť odvážni a vizionárski. My im však budeme musieť ponúknuť niečo viacej, ako naša konkurencia. Preto bude nutné, aby sme ešte viacej využili rozsiahly teritoriálny potenciál nášho koncernu a viacej medzi sebou komunikovali, vymieňali si skúsenosti a spoločne hľadali spôsoby, ako byť atraktívnejší pre investorov a aby investori automaticky vyhľadávali značku Swietelsky v jednotlivých krajinách. Jednoducho musíme ešte viacej naplňať náš slogan: „Stavíme na nápadoch“ – ja dodávam „spoločne“.



BC. JAROMÍR BALÁŽ
ŘEDITEL ZÁVODU PS
MORAVA,
SWIETELSKY STAVEBNÍ

Úbytek poptávky z veřejného sektoru je realitou. Ale protože se cíleně a dlouhodobě orientujeme na soukromé investory, v regionu o práci nouzi nemáme. Samozřejmě se ale musíme vyrovnávat s abnormálním zdražováním materiálů a služeb, stejně jako investoři. Jde většinou o developery, kteří mají svůj finanční limit stanovený ekonomikou projektu. Oproti veřejnému zadavateli je jednání s nimi jednodušší, protože každý si rozhoduje sám. Lze s ním tedy jednat individuálně, přímo a efektivně.

Při těchto jednáních se nám osvědčil per partes způsob sjednávání ceny za dílo. To znamená, že se nezavazujeme k celkové ceně díla, ale uzavíráme dílčí smlouvy s následnými dodatky. Postupně a vždy na aktuální dílčí stavební oddíly (zemní práce, zakládání, hrubá stavba, TZB, dokončovací práce). Výhodou je, že je oceněn a smluvně uzavřen jen ten aktuální oddíl nebo část stavby, která se má v krátkodobém časovém horizontu provádět. Ani my, ani investor tedy nejsme ohroženi možným růstem cen z dlouhodobého hlediska.

Pravda, zvýšila se s tím administrativa na obou stranách, ale za snížení rizik to stojí. I když neznalost konečné ceny za dílo není pro investora úplně optimální. Na druhou stranu, investor má jistotu, že probíhající a hned navazující část stavby realizuje v danou chvíli za nejvýhodnější možnou cenu. Tím také získává čas na případnou optimalizaci nezasmluvněných částí projektu a stavbu nemusí třeba zastavovat nebo oddalovat. Netvrdím, že tento způsob cenotvorby, sjednávání a realizace zakázky je univerzální nebo dokonce ideální a všude uplatnitelný. Ale v tuto chvíli umožňuje kontinuálně stavět a mít jistotu, že nás i investora proti běžně a předem stanovené ceně, něco finančně negativně překvapí. Nakonec žádná krize netrvá věčně. A v to pevně věřím.



TOMÁŠ VALÍK
ŘEDITEL ZÁVODU
MĚSTSKÉ DRÁHY,
SWIETELSKY RAIL CZ

Jediný recept, který vidím, je snažit se férově jednat s investorem a držet si dobré vztahy obecně. Dobré je, že se zdá, že většina investorů chápe situaci a docela aktivně se situaci snaží nějak společně řešit. Je to pozitivní změna oproti minulosti, kdy náš obor byl docela často rozdělený. Stavebnictví, jako celek, je jeden z nejlepších způsobů, jak uvolňovat veřejné peníze do ekonomiky, protože má velký multiplikační efekt vůči nákladům z veřejných rozpočtů. Doufám, že vláda si to uvědomí a zařídí se podle toho.



BC. JAN HRODEK
POVĚŘEN ŘÍZENÍM
ZÁVODU ČECHY,
SWIETELSKY RAIL CZ

Osobně si myslím, že na tuhle situaci musí reagovat každý, i když nemůžu říct, že bych nějak měnil svá rozhodnutí, nebo přístup k jednotlivým zakázkám. Naopak náš

přístup musí zůstat stále stejný. Před podáním nabídky je potřeba mít smluvně zajištěný klíčový materiál, kapacity vlastních lidí i případné další subdodávky. Jedině tak je možné stavět se ziskem.

Možná větší problém v oboru železničního stavitelství je nevyrovnanost v množství vypisovaných zakázek a částečně „vyhladovění trhu“. To způsobuje přesný opak toho, co by člověk v současné situaci očekával. To znamená, že nabídkové ceny od konkurence jsou dnes v mnoha případech ještě nižší, než byly před zahájením invaze na Ukrajině. Není výjimkou, že se některé stavby v hodnotě desítek milionů vysoutěží i pod 50% investorské ceny. Reagovat na tuto situaci musíme, ale naše rozhodnutí musí být stále stejná. Nepůjdeme pod nákladovou cenu. Asi neexistuje recept, který by tento problém snadno vyřešil.

Jediné, co by snad mohlo pomoci, je větší množství zakázek. To je ovšem v rukou investora, kterým je v našem případě stát. Bohužel my, jako zhotovitel nemáme prakticky žádnou možnost toto ovlivnit. Co skutečně můžeme a musíme dělat, je hledat možnosti zlevnění výstavby. Například změnou technologie nebo zkrácením doby výstavby. Vždy to ovšem musí být s rozumem a minimem rizik.



ING. PETR LAUŠMAN
ŘEDITEL PRO STRATEGII,
DIVIZE SILNIČNÍHO
A INŽENÝRSKÉHO
STAVITELSTVÍ,
SWIETELSKY STAVEBNÍ

Asi nemá cenu na položenou otázku sdělovat skutečnost, kterou vám sdělili patrně všichni, a to, že cenotvorba se stává v současné době občas ruletou, že se zakázky u investorů posouvají a že je situace ve stavebnictví víceméně kritická. Ale ptáte se na recept.

Domnívám se, že zde je nutné stavby rozdělit na několik různých typů. Jsou to stavby soukromých investorů a veřejných zadavatelů. Dále je potřeba rozlišit stavby na běžící – rozestavěné, nebo již zasmluvněné před 24. únorem 2022 a stavby, které se vypisují nyní a budou vypisovat dále v budoucnosti.

U soukromých investorů je podstatné, jak je příslušný partner (investor) soudný a rozumný a je ochoten jednat o změnách cen,

případně termínech, s ohledem na změny cen stavebních materiálů nebo jejich nedostatku a o cenách ostatních vstupů. Domnívám se, že většina těchto investorů rozumná je a že tudíž nedochází k zastavování staveb, ani ke kolapsu u dodavatelů. Takže zde se většinou recept najde.

Jiná situace je však u veřejných zadavatelů. Zhotovitelé těchto zadavatelů jsou ještě v obtížnější situaci než výrobci stavebních materiálů, vzhledem k tomu, že jejich stavební práce jsou většinou vázány na kontrakty uzavřené podle zákona o zadávání veřejných zakázek a přenesení zvýšených nákladů na veřejné investory je smluvně obtížné.

U těchto veřejných staveb, které se vypisují nebo budou vypisovat, recept určitě existuje, neboť již kdysi fungoval. Tímto receptem je uplatňování valorizace s rozumně nastaveným inflačním koeficientem na všechny stavby, kde nelze zaručit ceny stavebních materiálů během jejich výstavby. Zatím se to u nás, ale jen částečně, povedlo nastavit u staveb v resortu dopravy. Ale skutečně ne zcela a u ostatních veřejných zadavatelů ani zdaleka ne.

U běžících veřejných staveb je recept obtížnější. V rámci resortu dopravy v ČR probíhá již několik měsíců jednání o kompenzačních opatřeních, která by, v rámci určité „Metodiky“, umožnila kompenzovat vybrané komodity i u těchto staveb. Nezbývá nám než doufat, že stejně, jako ve všech okolních státech (SRN, Rakousko, Polsko i Slovensko), kde již k této kompenzaci dochází, najdeme na podzim nějaký ten recept i u nás a bude možné jej aplikovat i na ostatní veřejné zadavatele.

Jan Merunka



Martina Netřebová
redakce

Vedoucím závodu Dopravní stavby STŘED se stal od 1. 3. 2022 Ing. Jan Merunka, 41letý manažer, absolvent fakulty stavební ČVUT v Praze.

Závod na trhu působí od roku 2010 a zahrnuje oblasti Praha, Kolín, Liberec a od 1. června letošního roku také oblast Příbram.

JAKÝCH TĚCH PRVNÍCH PÁR MĚSÍCŮ V ČELE ZÁVODU BYLO? PŘIPRAVOVAL SES NA TUTO POZICI?

Popravdě musím říct, že prvních pár měsíců v pozici ředitele odštěpného závodu mně dodalo novou energii a impulz do práce. V oboru se pohybuji již téměř 17 let a za tu dobu jsem prošel celou řadou pozic od výrobní přípravy, stavbyvedoucího po obchodního náměstka. Možná i díky tomu mě oslovila tato nabídka stát se ředitelem odštěpného závodu Dopravní stavby STŘED. Je pro mě stále důležitější, aby to, co dělám mi dávalo smysl a mohl jsem sebe a celý tým kolem posouvat dále. Přebírat fungující závod, který má již tak dlouhou tradici, je vždy do jisté míry obtížné a je potřeba naslouchat lidem kolem sebe. Nicméně po těch několika málo měsících si připadám, jako bych zde pracoval již mnoho let.

NA CO PŘI ŘÍZENÍ SÁZÍŠ?

Osobně při řízení sázím hlavně na týmovou hru a komunikaci. Zastávám názor, že především stavebnictví je obor, kde je týmová hra jedním z nejdůležitějších faktorů. Samozřejmě se nevyhneme nekonečným sporům mezi předvýrobní přípravou a stavbou, ale to k tomu tak nějak patří. Do jisté míry tyto spory posouvají obě strany dál. Vždy jsem zastával názor, že primárně musíme umět spolupracovat „doma“ a veškerou energii využívat na konkurenční boj, který je obzvláště v dnešní době velmi tvrdý.

OBLAST PŘÍBRAM JE NOVÁ. PROČ PADLA VOLBA NA NÍ? KDE BYS JI RÁD ZA PĚT LET VIDĚL?

Co se týká oblasti Příbram, tak k té jsem došel, když jsem se seznamoval s působením odštěpného závodu DS STŘED. Hned v počátcích mého jmenování jsem se potřeboval seznámit, kde a jakým způsobem, nejen realizačně, ale i obchodně působíme. Na základě těchto informací, jsem se zaměřil na oblast jihu středních Čech. Připravil jsem si jednoduchou obchodní analýzu potenciálu tamního trhu a porovnal jsem si tento potenciál s naší obchodní činností. Ovšem to určitě nestačí k rozhodnutí o založení nové oblasti. Po zpracování základní SWOT analýzy a analýzy obchodních příležitostí jsem seznámil oba jednatele společnosti s vizí a prodiskutoval s nimi možnost vzniku nové oblasti.

Vzhledem k faktu, že se jedná o oblast, kde se velmi nabízí „přeshraniční“ spolupráce s našimi odštěpnými závody ZÁPAD a JIH, tak jsem kontaktoval oba ředitele závodů a začali jsme společně hledat možné průsečíky spolupráce. Velice pozitivně mě překvapilo, jak se k tomuto tématu postavili a již teď mohu říct, že jsme našli model spolupráce výhodný pro všechny strany. Příbram tedy padla jako ideální základna pro danou oblast. Do pěti let chci mít plnohodnotné oblastní zastoupení, a to jak po personální stránce, tak po výrobní. Rád bych v této oblasti také vybudoval servisní a skladové zázemí nejen pro závod STŘED, ale i pro ostatní závody společnosti SWIETELSKY stavební, ale to už je trochu jiné téma.

KAM BY MĚL TEDY CELÝ ZÁVOD SMĚŘOVAT, JAKÁ HO ČEKÁ BUDOUCNOST?



Odštěpný závod DS STŘED má obrovský potenciál. Primárně jsem se zaměřil na rozvoj oblasti Praha, kde bych se chtěl s kolegy zaměřit na technicky náročnější zakázky. Například se jedná o zakázky, týkající se rekonstrukcí a oprav dálnic a silnic I. tříd, kde je velmi důležitý čas a koordinace výstavby. Další bod je rozšíření portfolia zakázek, například o rekonstrukce kanalizací, opěrných zdí

a případně dalších zakázek. Mnohdy ve spolupráci s ostatními našimi závody, jako jsou SPECIÁLNÍ STAVBY a MOSTY, kde vidím velkou příležitost. Důraz kladu na rozvoj personálu, respektive postupné doplňování technických a technologických profesí. Neméně důležitým krokem je i postupný rozvoj strojního vybavení v závislosti na portfoliu zakázek. Obecně se chci zaměřit na další klíčové investory, kteří mají zajímavé portfolio zakázek. Neprozradím žádné tajemství, když budu jmenovat jednoho z těchto investorů, a to Letiště Praha.

Co se týká oblasti Liberec, zde bych se chtěl zaměřit na stabilizaci a rozvoj v přidružených segmentech. Vzhledem k faktu, že tato oblast má obtížnou pozici z důvodu absence vlastní obalovny. Oblast Kolín bych popsal jako jeden ze základních kamenů našeho závodu, který má za sebou silné a stabilní zázemí. Nicméně i zde je potenciál rozvoje převážně v oblasti krajských komunikací. O oblasti Příbram jsem již hovořil. Celkově bych chtěl závod posunout jak ekonomicky, personálně tak i technologicky.

JAK SE STAVÍŠ K PROBLÉMŮM A CO PRO TEBE ZNAMENAJÍ?

Ideální je se problémům vyhýbat, ale to bohužel v našem odvětví moc nelze. Takže obecně se snažím predikovat možná slabá místa a pracovat s nimi. I to byl jeden z důvodů, proč jsem jako jeden z prvních kroků navázal spolupráci s dnes již naším novým kolegou, studentem práv panem Vojtou Hradečným, který posílil řady právního oddělení naší společnosti a pomáhá oblastem závodu DS STŘED v identifikaci možných rizik.

Osobně při řízení sázím hlavně na týmovou hru a komunikaci. Zastávám názor, že především stavebnictví je obor, kde je týmová hra jedním z nejdůležitějších faktorů.

NA JAKÉ STĚŽEJNÍ ČI ZAJÍMAVÉ ZAKÁZCE TEĎ PRACUJETE NEBO VÁS ČEKÁ?

Aktuálně se věnuji několika klíčovým zakázkám pro ŘSD, které jsou ve fázi přípravy nabídky. Jedná se o několik dálničních projektů, na kterých spolupracuji se závodem VELKÉ PROJEKTY, ale i na závodě STŘED připravujeme jednu z těchto zakázek. Klíčová je technická příprava již v době přípravy nabídky. Efektivní technické řešení a optimalizace harmonogramu je cesta, jak být úspěšný.

VĚDĚL JSI, ČÍM CHCEŠ BÝT UŽ V DĚTSTVÍ NEBO PŘÍŠEL IMPULZ POZDĚJI?

Bohužel nemohu říct, že jsem od mala chtěl být stavař. Je pravda, že jeden z mých nejoblíbenějších večerníků byl Pat a Mat, ale to nebyl zlomový okamžik, kdy jsem si vybíral obor. Definitivně jsem se rozhodl studovat stavařinu až po maturitě, kdy jsem si vybíral obor studia na vysoké škole. Z vybíraných oborů mě nejvíce oslovila právě stavební fakulta, kde jsem již měl i několik kamarádů.

NA KTERÝ PROJEKT Z KARIÉRY MÁŠ NEJLEPŠÍ VZPOMÍNKY A NA KTERÝ NEJHORŠÍ? PROČ?

Nejlepší vzpomínky mám na výstavbu Pražského okruhu. Jednalo se o strategickou zakázku, která byla součástí souhrnné výstavby jihovýchodní části Pražského okruhu. Tento projekt mne posunul profesně o velký kus vpřed. Na opačné straně hodnotícího žebříčku mám zkušenost z nedávného období ještě v působení v pozici obchodního náměstka, kdy jsme se snažili obhájit podané nabídky. Jednalo se o extrémně náročné období, jak fyzicky, tak psychicky.

JAK PO PRÁCI RELAXUJEŠ?

Já se považuji za velmi činnorodého člověka již od dětství. Bohužel mnoho času nezbyvá, a proto se hlavně o víkendech snažím co nejvíce věnovat rodině a dětem. Ty mi dodávají mnoho energie. Do toho mám stále co opravovat, či dodělat na domě nebo na chalupě. Nicméně jedním z mých největších koníčků je sportovní střelba, které jsem se začal věnovat relativně nedávno, ale je to pro mě právě ten „ventil“, který jsem dlouho hledal.

MÁŠ NA ZÁVĚR NĚCO, NAČ JSEM SE NEZEPTALA A JE DŮLEŽITÉ?

Závěrem bych ještě rád zmínil svou rodinu, ve které mám velkou oporu a která mi umožňuje naplno se věnovat dosažení svých cílů. Tímto bych především své manželce chtěl poděkovat za podporu a energii, kterou mi dodává.

Ing. Jan Merunka
Absolvoval Fakultu stavební ČVUT v Praze.
Ve společnosti SWIETELSKY stavební pracuje od roku 2022.

Za sebou má tyto stěžejní stavby
2005 – příjezdová estakáda k Terminálu Sever 2 na Letišti Praha
2006 – lávka pro pěší přes ulici K Barrandovu
2008/2010 – obchvat Prahy v úseku Jesenice–Vestec
2011 – tangenta v Mladé Boleslavi

Práce v obchodním úseku
2012 – vedoucí marketingu a obchodu
2016 – vedoucí útvaru obaloven
2020 – obchodní náměstek
2022 – vedoucí odštěpného závodu

Alice Dolanská



Martina Netřebová
redakce

ZAŽILA JSI S NÁMI JEDNY SPORTOVNÍ HRY. JAKÝ DOJEM NA TEBE SWIETELÁCI UDĚLALI? JAK SE TI S NÁMI LÍBILO?

Sportovní hry jsou tradiční akce, která si zaslouží uznání. Využila jsem příležitost účastnit se her i z důvodu setkání s kolegy, se kterými bych jindy neměla možnost se potkat. Počasí nám přálo a věřím, že se akce líbila všem účastníkům. Musím také přiznat, že některé sportovní výkony kolegyně i kolegů byly obdivuhodné.

JAKÝ VŮBEC MÁŠ NÁZOR NA TYTO A PODOBNÉ TEAMBUILDINGOVÉ AKCE?

Sport lidí propojuje a dává jim prostor strávit společný čas i mimo práci. Poznat své kolegyně, kolegyně z jiné stránky jim může napomoci i zpět v pracovním životě, proto si myslím, že obdobné akce mají smysl a měly by být součástí nabídky firemních aktivit pro zaměstnance.

JAKÝ MÁŠ NÁZOR NA UTVÁŘENÍ FIREMNÍ KULTURY?

Firemní kultura se vždy utváří seshora. Proto je důležité mít takové vedení, které je nositelem té „správné“ firemní kultury a hodnot, a to nejen ve smyslu jejich pouhé proklamace, ale také přirozeného dodržování nastavených pravidel. Jedině pak jsou přijatelná i pro další zaměstnance. Jak jsem měla možnost společnost zatím poznat, máme dobrý směr.

MÁME ZA SEBOU DVA ROKY S COVIDEM, TEĎ VÁLKA NA UKRAJINĚ, JEJÍŽ DOPADY POCIŤUJE CELÁ EVROPA. JAK TYTO OKOLNOSTI MĚNÍ PERSONALISTIKU?

Neskutečná dynamika posledních let nás učí rychleji se přizpůsobovat, přijímat mnohdy nepředvídatelné změny, pracovat s novými podmínkami a nečekat, že se věci ještě někdy vrátí do původního pořádku. To je velká výzva a ti, kteří se zvládnou rychleji adaptovat, budou lépe připraveni zvládat další změny, které přijdou. To se týká našeho pracovního i soukromého života.

SWIETELSKY stavební má od března novou personální ředitelku. Tou se stala Mgr. et Mgr. ALICE DOLANSKÁ, která do společnosti přišla z výrobní firmy Danzer. V manažerském týmu se zaměřuje mimo jiné na revizi systému benefitů nebo nastavení spolupráce se školami.

KTEROU Z TĚCH ZMĚN BYS VYPÍCHLA?

Pokud se podívám na změny, které mě potkaly profesně, pak v době covidové to byl obrovský nárůst byrokracie spojené s informováním a testováním zaměstnanců, neustálým sledováním měnících se podmínek, vykazováním dat vůči různým orgánům státní správy. Současně narostla práce z domova, omezila se účast lidí na poradách, školeních, kurzech, a naopak se výrazně posílila online komunikace. Nabídka online školení je mnohonásobně větší než před pandemií, účast na poradách formou vzdáleného připojení se nyní více akceptuje. A například video pohovory se staly standardní součástí při výběru nových pracovníků.

JAKOU VÁHU DÁVAT PŘI PŘIJÍMÁNÍ ZAMĚSTNANCŮ VIDEO POHOVORU?

Neumím si představit přijmout zaměstnance bez osobního setkání, proto беру video pohovor pouze jako jednu ze součástí procesu výběru zaměstnanců.

NA CO SE VE SPOLEČNOSTI SWIETELSKY STAVEBNÍ NYNÍ V PERSONÁLNÍ PRÁCI NEJVÍCE ZAMĚŘUJES?

Musím přiznat, že prvních pár týdnů jsem strávila nasáváním informací, firemní atmosféry a cestami za kolegy do regionů. Podle mě nemá totiž smysl nastavovat nějaké obecné procesy a pravidla bez ohledu na charakter společnosti a její firemní kulturu. Chtěla bych stavět na tom dobrém, co SWIETELSKY stavební nabízí, a rozvíjet to směrem, který ještě zdůrazní silné stránky společnosti a posílí její roli nejen na pracovním trhu. Pokud mám být konkrétní, soustředila jsem se na oblast náboru. Situace na trhu práce není jednoduchá a je důležité naučit se využívat vhodné nástroje a zdroje pro hledání nových kolegů.

JAK TEDY ZAMĚSTNANCE ZÍSKAT A SOUČASNĚ UDRŽET?

Každá společnost si tuto otázku klade a s větší či menší úspěšností si vytvoří vlastní



strategii. Za mě stále platí chovat se nejen k novým zaměstnancům s respektem, důvěrou a otevřeností.

JAKÁ JE ALICE DOLANSKÁ MIMO PRACOVNÍ DOBU?

Mým největším koníčkem je pěší turistika, cestování a kultura. Největší radost mám, když mohu strávit víkend v přírodě, chozením po horách. Když cestuji do zahraničí, ráda navštěvuji památky, muzea, kulturní akce a ochutnávám místní speciality.

Mladá Boleslav



Ing. arch. Pavel Vecán
jednatel

V polovině června začala v Mladé Boleslavi demolice budovy bývalé věznice, aby uvolnila prostor pro budoucí výstavbu nového rezidenčního komplexu s 220 byty.

Nový bytový projekt vzniká ve společnosti Centrum TGM s.r.o. pod vedením SWIETELSKY Real Estate, obě jsou dceřinými společnostmi SWIETELSKY AG.

Budoucí projekt se nachází u nejvýznamnější komunikace, Jičínské ulice, která propojuje D10 s historickým centrem města. Právě jeho blízkost, rozvinutá městská infrastruktura, stejně jako blízkost městské zeleně, krytého bazénu a sportovního areálu dělá z tohoto místa zcela unikátní lokalitu, která nemá v Mladé Boleslavi konkurenci.

Nový projekt vzniká ve spolupráci s významnou architektonickou a projekční kanceláří CASUA (součástí mezinárodní skupiny OBERMAYER) a projektuje se ve standardu REVIT/BIM.

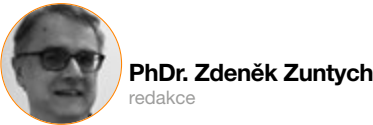
Bývalá věznice byla součástí justičního areálu z roku 1928, byla dílem architekta Františka Jandy v architektonickém stylu Moderna.

Zatímco budova soudu slouží po průběžných renovacích dodnes jako Okresní soud Mladá Boleslav, budova věznice zůstala bez výraznějších investic a od roku 1955 přestala sloužit svému účelu. Do roku 1995 byl objekt využíván jako archiv a od té doby do současnosti sloužil filmařům.

Areál by měl být hotov a uveden do provozu v průběhu roku 2025, jak nám sdělil jednatel SWIETELSKY Real Estate, Pavel Vecán.



ušetřil 200 výlukových dní



Rozsáhlá modernizace začala v červnu 2020 a potrvá stavebně do konce roku 2022. Některé dokončovací práce přejdou ještě do roku 2023, kde skončí do konce února. Zakázku za 3,83 miliardy korun bez DPH získala společnost SWIETELSKY Rail CZ ve sdružení s firmou Subterra.

Již loni zde vznikly nové dvoukolejné odbočky Tatce a Cerhenice měřící celkem 8,6 kilometrů. Modernizaci prošly obě stejnojmenné zastávky, stejně jako celý úsek Velim – odbočka Cerhenice. Opravilo se také 8,6 kilometru železničního svršku a spodku, na trase je nové trakční vedení a nové zabezpečovací zařízení v úseku Velim–Pečky a Pečky–Poříčany.

Práce probíhaly na sanaci zbylé části tratě v úsecích: Cerhenice–Pečky, Pečky–Tatce a Tatce–Poříčany a v květnu došlo ke kompletní modernizaci 1. traťové koleje celého úseku Velim–Poříčany

Při letošním srpnové výluce traťových kolejí došlo k rozsáhlé opravě celého mezistaničního úseku Velim–Kolín, měřícího téměř sedm kilometrů. Za zhruba 111 milionů korun došlo ke komplexní výměně železničního svršku. Práce na každé z kolejí přitom mohly trvat jen 12 dní, a proto byly nasazeny nejmodernější a nejvýkonnější stavební stroje. Obnovou prošly rovněž tři železniční přejezdy a částečně i výhybky ve stanici Kolín. Bez špičkové techniky, kterou koncern SWIETELSKY disponuje, by na tak krátké realizační časy nebylo možné myslet. Právě unikátní stavební stroje s efektivním řízením stavby, organizací práce a velkým úsilím řady lidí, přispěly k tomu, že SWIETELSKY Rail CZ investorovi ušetřil celkem 200 výlukových dní, a tedy pomohl udržet průchodnost tratě pro osobní i nákladní přepravu.

Jeden z nejmodernějších strojů v Evropě RUS 1000 S například sám zvládá snese-

Společnost SWIETELSKY Rail CZ jako lídr sdružení realizuje stavební práce mezi Prahou a Kolínem na 16,3 kilometrech vytíženého dvoukolejného železničního koridorového úseku Velim–Poříčany.



ní starého svršku, vyčištění kolejového lože, pokládku nových pražců a kolejnic, dospání štěrku, a nakonec i první podbití. Za hodinu tak zvládne práce v úseku 180 až 200 metrů.

Chceme čtenáři přiblížit jednotlivé fáze stavebních prací, jak na sebe navazují a popsat vybrané nasazené unikátní strojní technologie koncernu SWIETELSKY. V průběhu letošního března až srpna se na stavbě využívají zejména nové strojní technologie vyvinuté a dodané mateřským rakouským koncernem, konkrétně jde o strojní linky SUZ-350, PM 1000-URM a SMD 80.

JEDNOTLIVÉ FÁZE STAVEBNÍCH PRACÍ U NASAZENÝCH STROJŮ

Vytržení starých kolejnic a pražců – odtěžení starého štěrkového lože v místě zhotovení štěrkových pilířů – zpětná pokládka starého štěrkového lože – pokládka nových kolejnic – pokládka nových pražců včetně zaklápění nových kolejnic – sanace železničního spodku, recyklace a proplach starého štěrkového lože – doplnění nového štěrku do štěrkového lože – podbití kolejnic včetně stabilizace štěr-

kového lože – profilování štěrkového lože – svařování kolejnic včetně zřízení bezстыkové koleje – broušení kolejnic kolejovou bruskou.

POPIS JEDNOTLIVÝCH STROJŮ

STROJNÍ LINKA PM 1000-URM

PM 1000 URM nastavuje nová měřítka pro sanaci železničního spodku technologií bez snášení kolejového roštu. Největší výhodou stroje je významně optimalizované opětovné použití stávajícího materiálu. Tři řetězy dokáží odtěžit štěrkové lože, podkladní vrstvy a podloží. Materiál odtěžený řetězy 1 a 2 je recyklován způsobem odpovídajícím zvolenému pracovnímu postupu. Kromě klasické sanace podloží s recyklací a bez recyklace štěrku, samotného čištění štěrkového lože a sanace podloží dle systému AHM lze navíc položit i mezivrstvu. Díky pokládce až 5 vrstev pomocí PM 1000 URM a vysokému podílu recyklovaného materiálu lze dosáhnout zkrácení logistických prostojů, maximální úspory nového materiálu a denního výkonu až 1 000 m.

Základní údaje

Oblast nasazení	Sanace pražcového podloží a recyklace štěrku
Výrobce	Plasser & Theurer Ges.m.b.H.
Typ	PM 1000 URM
Rok výroby	2009



VÝHODY STROJE VE SROVNÁNÍ S KONVENČNÍMI STAVEBNÍMI POSTUPY

- Až 100% znovuvyužití stávajícího materiálu štěrkového lože
- Vytvoření nových podkladních vrstev ze stávajícího materiálu
- Nižší náklady na likvidaci
- Až o 50 % méně logistických přestávek než u konvenčních strojů na sanaci železničního spodku
- Vyšší disponibilita kolejí díky kratším výlukám
- Sanační výkon až 1 000 m denně
- Tři těžící řetězy
- Možnost současného zabudování dvou geosyntetik
- Vložení nosné a ochranné vrstvy v jednom pracovním postupu
- Recyklace štěrku vysokotlakým mytím
- Krátké doby přípravy
- Stejně zatížení náprav v pracovní i přepravní poloze, nevznikají proto další omezení na mostech

STROJNÍ LINKA PRO REKONSTRUKCI KOLEJOVÉHO ROŠTU SMD 80

Základní údaje

Oblast nasazení	<ul style="list-style-type: none">■ Obnova kolej. roštu■ Zřizování kolejí■ Odstraňování kolejí■ Výměna pražců
Výrobce	Plasser & Theurer Ges.m.b.H.
Typ	SMD 80
Rok výroby	2002



Technické údaje

Celková hmotnost	888,7 t
Délka včetně nárazníků	270 m
Šířka	3,24 m
Výška	4,66 m
Počet náprav (poháněných)	52 (16) ks
Celkový výkon motorů	5 x 708 kW
Max. rychlost vlastním pohonem	19 km/h
Max. rychlost jízdy tažením	100 km/h

Pracovní výkon

Sanace podloží s recyklací štěrku	700 m/24 h
Recyklace štěrku, sanace podloží se zabudováním mezivrstvy	1.000 m/24 h
Sanace podloží Systém AHM	700 m/24 h
Sanace podloží s celkovou obnovou kolejového lože	500 m/24 h
Čištění kolejového lože	100 m/h

Technické údaje

Délka včetně nárazníků	59,22 m (včetně PKTMMV)
Vlastní hmotnost	232,6 t
Šířka	3,17 m
Výška	4,60 m
Počet náprav	15 ks
Celkový výkon motorů	533 kW
Max. rychlost jízdy vlastním pohonem	19 km/h
Max. rychlost jízdy tažením	100 km/h
Min. poloměr pro práci stroje	300 m
Min. průjezdný poloměr	120 m
Max. převýšení	150 mm
Max. směr. vychýlení koleje	± 150 mm
Traťová třída	C2
Druhy pražců	Dřevěné, betonové a ocelové pražce

Pracovní výkon

Rekonstrukce kolejového roštu	200 m/h
Pokládka kolejí	250 m/h
Pokládka kolejí včetně posuvu kolejnic	175 m/h
Snášení kolejí	250 m/h
Výměna pražců	200 m/h



**STROJNÍ LINKA
PRO SNÁŠENÍ A POKLÁDKU
KOLEJOVÉHO ROŠTU SUZ-350**

SUZ-350 byl první stroj na světě, který dokázal provádět kontinuální rekonstrukci kolejového roštu. Obnovovací vlak se skládá obecně z části provádějící pokládku (SWL = pokládací zařízení a ATWN = jednotka pro nové pražce) a z části provádějící snášení (SWA = sběr pražců a ATWA = jednotka pro staré pražce). Část provádějící pokládku se používá při zřizování kolejí a část provádějící snášení se používá při odstraňování kolejí.

Základní údaje

Oblast nasazení	Snášení/pokládka kolejí
Výrobce	Plasser & Theurer Ges.m.b.H.
Typ	SUZ 350
Rok výroby	1975

Pracovní výkon

Pokládka kolejí	200 m/h
Pokládka kolejí včetně posuvu kolejnic	175 m/h
Snášení kolejí	200 m/h



Technické údaje

Délka včetně nárazníků	109,14 m
Vlastní hmotnost	274,05 t
Max. Šířka	3,03 m
Max. Výška	4,32 m
Počet náprav	16 ks
Celkový výkon motorů	635 kW
Max. rychlost jízdy vlastním pohonem	5 km/h
Max. rychlost jízdy tažením	60 km/h
Min. poloměr pro práci stroje	300 m
Min. průjezdný poloměr	150 m
Max. převýšení	70 mm
Trafová třída	D2
Druhy pražců	Dřevěné, betonové a ocelové pražce



SWIETELSKY Rail CZ nabízí všechny dostupné technologie mateřského koncernu i ostatním partnerům na českém trhu. Zapůjčení je potřeba řešit v dostatečném předstihu (např. strojní linku PM 1000 URM je potřeba zarezervovat mnohdy 1–2 roky dopředu).



strojní linka SUZ-350

Náročná zákazka na diaľničnom moste Podbanské



Ing. Ján Šedivý, CSC
riaditeľ pre stratégiu a rozvoj

Náročnosť stavby spočívala v tom, že počas rekonštrukčných prác ľavého mosta (podľa zmluvy č. 1) sa dodatočnou diagnostikou zistilo, že betón nosnej konštrukcie je v nevyhovujúcom stave a mostný objekt sa musí zbúrať. Preto bol pripravený a podpísaný dodatok č. 1 na kompletné zbúranie a odstránenie mostného objektu, a to vrátane spodnej stavby – pilierov, základov, úložných prahov, opôr a prechodových oblastí. Práce sa realizovali v zmysle zmluvných platných podmienok FIDIC „červená kniha“. Následne, po zbúraní jestvujúceho mostného objektu a odprataní stavebnej sute, sa začala (podľa zmluvy č. 2) realizovať výstavba nového stavebného objektu diaľničného mosta v zmysle zmluvných platných podmienok FIDIC „žltá kniha“.

Búracím prácam predchádzala inžinierska činnosť, ktorá spočívala v zabezpečení obchádzkových trás s dopravným určením počas búrania, vrátane vypracovania projektovej dokumentácie dopravného značenia a vybavenia následného stavebného povolenia na odstránenie stavby. Pred začatím prác bolo zorganizované stretnutie so starostami obcí dotknutých uzávierkou a obchádzkovými trasami, spolu s policajnými a záchrannými zložkami SR, kde bol vysvetlený plán a termín uzávierky a búracích prác.

O náročnosti organizácie práce svedčí to, že práce na stavbe začali 24. 3. 2021 osadením dopravného značenia. V piatok 26. 3. 2021 o 7:00 hod. bola uzavretá cesta II/537 prechádzajúca pod mostom a začali sa prípravné práce samotného búrania – navozenie krycieho vankúša na cestu, dovoz búracích strojov a ich rozmiestnenie. Búrať sa začalo v piatok 26. 3. 2021 o 18:00 hod. Počas búrania

Pre Národnú diaľničnú spoločnosť realizovala Divízia dopravných a inžinierskych stavieb – Oblasť Sever v období 03/2021 – 08/2022 organizačne a logisticky veľmi náročnú zákazku: „D1 Diaľničný most ev. č. D1-229 Podbanské, ľavý most“ v celkovom objeme 2,755 mil. EUR.

bol odstavený aj pravý diaľničný most. Posledný kus nosnej konštrukcie s posledným pilierom bol zbúraný v nedeľu 28. 3. 2021 o 14:30 hod. a o 15:00 bola diaľnica spojzdrnená (pravý most).

Termín na vypratanie a spojzdrnenie cesty II/537 bol stanovený na pondelok 29. 3. 2021 o 5:00 hod., kvôli umožneniu jazdy prvých ranných spojov s ľuďmi do práce. Termín sa podarilo stihnúť a cesta bola spojzdrnená o 4:00 hod. Ďalšie práce na delení a odvážaní stavebnej sute pokračovali mimo už spomínanej cestnej komunikácie a boli ukončené do 28. 5. 2021. Celkovo bolo na skládku odvezených 5275 ton stavebnej sute.

Stavebné práce na výstavbe nového mostného objektu boli zorganizované tak, aby bolo možné začať ešte pred úplným odvezením stavebnej sute, a to prácami na základoch nového mostného objektu. Most bol navrhnutý ako 5 polôv s celkovou dĺžkou 150,05 m. Zo statického hľadiska pôsobí nosná konštrukcia ako spojitý staticky neurčitý nosník a tvorí jeden dilatčný celok.

Spodná stavba je tvorená krajnými oporami a 4 medziľahlými podperami. Krajné opory sú navrhnuté ako úložný prah so záverným múrikom zo železobetónu a sú založené na vŕtaných veľkopriemerových pilótach Ø 900 mm. Medziľahlé podpery sú navrhnuté ako votknuté do základovej pätky založené na plošných základoch s krátkymi pilótami.

Nosná konštrukcia sleduje smerové a výškové vedenie trasy jestvujúcej diaľnice. Bola navrhnutá ako monolitická, dodatočne predpätá dvojtrámová konštrukcia celkovej dĺžky 139,4 m. Výška nosnej



konštrukcie je 2,10 m a šírka je konštantná 14,75 m. Nosná konštrukcia bola realizovaná technológiou betonáže na pevnej skruži po jednotlivých poliach.

V súčasnosti prebiehajú na stavbe posledné stavebné práce a terénne úpravy a napriek všetkým obmedzeniam vyplývajúcim z pandémie covid a ďalším problémom s nedostatkom výrobkov a vstupných materiálov vzniknutým z dôvodu vojnového konfliktu na Ukrajine je vyvíjané maximálne úsilie všetkých zainteresovaných, aby bolo možné dodržať termín kolaudácie, naplánovanej na 5. augusta 2022.

Historická Praha je kouzelná.

Stavbařům však rekonstrukci bytových domů neusnadňuje, na všechno je málo místa



PhDr. Zdeněk Zuntých
redakce

Rekonstruovat bytové domy v historické části Prahy vyžaduje fortel, dobrou přípravu a organizaci práce a také trpělivost. Na všechno je málo místa, jak potvrzují lidé ze závodu Pozemní stavby Praha společnosti SWIETELSKY stavební.

V poslední době jejich rukama prošel bytový dům Seifertova 555/47 na Žižkově nebo Růžová 15 na Novém Městě Pražském. Oba stojí v Pražské památkové rezervaci na exponovaných místech s minimální plochou pro zařízení staveniště, vylučující použití věžového jeřábu. Oba objekty prošly kompletní přestavbou „od sklepa po půdu“, oba byly doplněny nástavbou. V obou dvou objektech po celou dobu výstavby probíhal provoz dalšího subjektu (nájemce), který již tak složitou organizaci výstavby ještě více komplikoval.

„Nelze říct, že to je práce jako každá jiná. Třeba jen uliční fasáda objektu v Seifertově

ulici byla rekonstruována zkušenými řemeslníky, kteří použili původní staré pracovní postupy. Je to sice dražší a časově náročnější, ale výsledek pak opravdu stojí za to.“ poznamenává Ondřej Krejčí, ředitel závodu Pozemní stavby Praha SWIETELSKY stavební.

A všímá si dalších specifik, jako jsou komplikované přesuny stavebního materiálu, zejména při budování nosných konstrukcí nástavby a nové střechy nebo nemožnost využít stálý zábor plochy (pozemku) na skladování materiálu. „Místní část Prahy nám umožnila pouze dočasné zábory pro mobilní jeřáb nebo betonovou pumpu. A k tomu

dočasné zábory nedovolili úředníci Prahy 3 loni v květnu a červnu vůbec, protože se v sousedství opravovala tramvajová trať.“ dodává Ondřej Krejčí.

Oba objekty se realizovaly v průběhu covidové pandemie, kdy byl problém s pracovní silou a začínal být problém i s některými materiály. To se následně velmi projevilo na projektu Seifertova, kdy jsme byli nuceni dovézt materiál ze zahraničí a některé nedostupné prvky jsme dokonce museli nahrazovat jinými konstrukcemi. Poslední třešničkou na pomyslném dortu komplikací bylo zahájení konfliktu na Ukrajině, který ovlivnil hlavně dokončování projektu Seifertova.



SEIFERTOVA 555/47

Objekt v Seifertově ulici je součástí lokality s převládající vyšší zástavbou činžovních bytových domů. Pro ně jsou typické uzavřené bloky s vnitřním dvorem. Podél jižní strany domu vede vytižená páteřní komunikace.

Okolní zástavba vznikala převážně koncem 19. století a do této epochy bezesporu zapadá i stavba tohoto objektu, datovaná zřejmě do let 1894 – 1895.

Na původně čtyř podlažní dům s půdou, bylo začátkem 20. století přistavěno jedno podlaží s mezonetem. Využit byl k bydlení, ale i pro kanceláře a zubní ordinaci, která zůstala v provozu i po celou dobu rekonstrukce. Pouze v polovině stavebních prací se přestěhovala do nově upraveného dvorního objektu, který předtím prošel také kompletními stavebními úpravami.

Hlavní součástí projektu byla demolice dvoupodlažního podkroví (5NP+6NP) a nástavba celoplošného podlaží (5NP) a dvoutpatrového podkroví (6NP+7NP). Současně se kompletně měnila střešní konstrukce a krytina.

Historická uliční fasáda byla opravena a doplněna v horních podlažích, aby navazovala vzhledem na spodní patra. Na dvorní fasádě byla ubourána přisazená výtahová šachta. Tím fasáda získala původní vzhled.

Nový výtah pak prochází přímo objektem na místě někdejšího světlíku a částí původních bytových jednotek.

V uličním objektu vzniklo 22 nových nájemních bytů, včetně sklepních kójí v 1PP. Původní průjezd byl zachován v 1NP s vnitřním bočním vstupem do obytné části. Ve východní části 1NP vznikl pronajimatelný prostor s vlastním vstupem z ulice Seifertova.

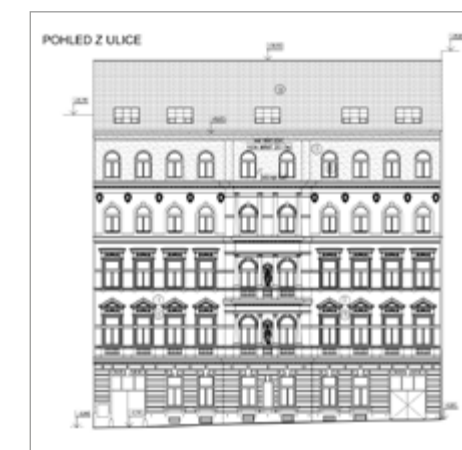
Tvar dvorního objektu se v zásadě neměnil a obě podlaží nyní slouží jako zubní ordinace a laboratoř.

Uliční objekt má nově 8 podlaží. Jeho součástí jsou sklepní kóje pro nájemníky, kotelná pro vytápění a dodávky teplé vody nebo kolárna. Ve 2. až 5. podlaží je celkem 19 bytů, nad nimi pak v 6. a 7. podlaží vznikly tři dvoupodlažní byty se vstupem na střešní terasy.

Rekonstrukcí prošla veškerá technická zařízení budovy, jako je topení, voda, plyn, elektro silnoproud i slaboproud, byly opraveny stěny, podlahy, obklady a dlažby. U bytových jednotek orientovaných na ulici Seifertova bylo nutno dle požadavku Hygieny dodatečně použít systém nuceného rekuperačního větrání. Oba objekty byly zatepleny. Ten hlavní – uliční pouze z dvorní strany. Z čelní strany byla ponechána a kompletně

opravena původní zdobná fasáda a k zateplení došlo pouze u přistavěných pater. U zdobné fasády byly až při rekonstrukci objektu odhaleny prvky, které předchází neodborná oprava schovala. Povedlo se nám obnovit původní bosáž v přízemí. Uvnitř objektu došlo k repasi původního litinového zábradlí a k opravě původních pískovcových a žulových schodišťových stupňů. Mezi objekty byl kompletně opraven dvůr, umožňující parkování až tří osobních vozů.

„Žádná z těchto skutečností by nebyla možná bez enormního nasazení a velmi odborného vedení stavby naším kolegou Michaelem Jarochem s jeho týmem“ dodává Jakub Malý, oblastní ředitel závodu Pozemní stavby Praha SWIETELSKY stavební.



RŮŽOVÁ 15

Přestavba bytového domu na Novém Městě Pražském sice zachovala jeho obestavěnou plochu 560 m², ale přístavba v podkroví (sedmého nadzemního podlaží) zvýšila jeho obestavěný prostor o 220 m³ na 13 185 m³. Zahraniční investor, společnost Inter-Pinguin, tak získala v nadzemních podlažích 20 bytů. V přízemí vznikly dva nebytové prostory. V podzemí zase sklady, technické místnosti, kotelna a sklepní kóje. Urbanistický ráz domu a ulice se tedy zásadně nezměnil.

Největším úskalím tak zůstávalo samotné staveniště v jednosměrné Růžové ulici, jejíž průjezd musel zůstat zachován. Na jakoukoliv manipulaci s materiálem pak zbyl minimální prostor. Manipulační záběr měl pouze 30 m², a to včetně sociálního zařízení pro pracovníky a umístění kontejnerů na třídění odpadu.

Uskladnit, uložit materiál tak prakticky nešlo. A to se ze staveniště odvezlo více než 1500 tun sutě v pouhém jednom malém kontejneru. Další by se už nikam nevešel.

Doprava nového stavebního materiálu tak připomíná logistickou operaci, protože se týkala všech dodavatelů. Každý měl k dis-

pozici přesně určenou dobu, kterou musel dodržet. „Na Růžovce nebylo možné, aby se v jeden moment skládalo a přesouvalo víc materiálu. Všechno se navíc vozilo jediným vstupem do objektu a ten musel být z podstaty stále průjezdný. Chce to opravdu hodně disciplíny,“ říká Jakub Malý, oblastní ředitel závodu Pozemní stavby Praha SWIETELSKY stavební.

Specifický byl transport těžkého materiálu, jako byly až devítimetrové trámy na zastřešení, či profily na zpevnění stropu. K tomu sloužil mobilní jeřáb, rozložený ve vnitrobloku budovy. I tam ale byl minimální manipulační prostor. „Většinou proto šlo o celodenní záležitost, protože aby zůstala ulice průjezdná, nebylo možné do ní postavit autojeřáb,“ doplnil.

Při všech těchto činnostech musel být do objektu ponechán průchod pro 24 hodinový provoz bezpečnostních schránek v suterénu, který nesměl být zastaven ani na jednu hodinu v průběhu celé rekonstrukce. V objektu vzniklo 20 nových nájemních bytů, včetně sklepních kójí v 1PP. Původní průjezd byl zachován v 1NP s vnitřním bočním vstupem do obytné části a do nebytových prostor. V 1NP vznikly dva pronajímatelné prostory s vlastními vstupy. Součástí

rekonstrukce byla i úprava stávajícího výtahu s navýšením o jedno patro. Výtah je situován do schodišťového prostoru, v kterém bylo kompletně zrekonstruováno teracové schodiště a osazen střešní světlík, přivádějící denní světlo do tohoto prostoru a zajišťující požární bezpečnost.

Uliční objekt má nově 8 podlaží. Jeho součástí jsou sklepní kóje pro nájemníky, kotelna pro vytápění a dodávky teplé vody nebo kolárna. Ve 2. až 5. podlaží je celkem 16 bytů, nad nimi pak v 6. a 7. podlaží vznikly dva luxusní dvoupodlažní byty s výhledem na Jindřišskou věž a dva menší byty.

Rekonstrukcí prošla všechna technická zařízení budovy, jako topení, voda, plyn, elektro silnoproud i slaboproud, opravili jsme stěny, podlahy, obklady a dlažby. Vyměněna byla okna, objekt byl zateplen pouze lokálně, ostatní části fasády byly opraveny v původním členění. Dominantním prvkem rekonstruované fasády jsou nová špaletová okna a hlavně dvojce velká vjezdová vrata s nadsvětlíkem se skleněnou vitráží, která se kompletně repasovala. I zde došlo k úpravě dvora, který umožňuje stání dvou malých osobních vozidel.

Výstavba apartmánů Loučná pod Klínovcem



Jaroslav Podaný
vedoucí projektu

V roce 2019 jsme, jako odštěpný závod Pozemní stavby STŘED, oblast Praha, získali zakázku od investora, pro kterého jsme již v minulosti realizovali dva projekty. Jednalo se o výstavbu apartmánů v samotném srdci Krušných hor v Loučné pod Klínovcem.

Vzhledem ke klimatickým podmínkám to nebyla jednoduchá zakázka, a to samé je možno říci i o projektu samotném. Nejprve bylo nutné odstranit základy dřívějšího neúspěšného stavebního záměru. Následně jsme prováděli poměrně komplikované založení objektů i samotné hrubé stavby.

Záhy jsme zjistili, že z důvodu počasí bude komplikované provádět stavební práce po celý rok, neboť vhodný klimatický prostor je v Krušných horách pouze od května do listopadu. Ale i s tím jsme se zdárně popasovali.

Čtyři budovy jsou řadové apartmány a dvě budovy jsou třípodlažní apartmánové jednotky. Celkem tak vyrostlo čtyřicet čtyři jednotek. Objekty mají dřevěné fasády z profilů Thermowood a plastová okna z profilů TROCAL. Interiéry jsou řešeny vzhledem k použitým materiálům poměrně velkoryse – sádrové omítky, kvalitní keramické obklady a dlažby, dřevěné trojvrstvé podlahy a v neposlední řadě vytápění včetně elektrokotlů od firmy Viessmann.

Projekt zahrnoval i výstavbu silnice, parkovacích ploch a terénních úprav.

Za realizaci tohoto náročného úkolu bych chtěl poděkovat všem spolupracovníkům, kteří se na něm podíleli a vyzdvihnout bych chtěl především mravenčí práci přípravy, jmenovitě paní Ing. Markéty Brůžkové.



Rekonstrukce silnice II/422 Svatobořice – Mistrín – Hovorany



PhDr. Zdeněk Zuntých
redakce

Její součástí byla také demolice a následná výstavba nového mostu a výstavba nové kruhové křižovatky. Práce za 118,8 milionů korun bez DPH od června 2020 do září 2021, včetně zimní technologické přestávky, provedla společnost SWIETELSKY stavební ve sdružení s firmou M-Silnice. Výsledky byly oznámeny v dubnu při slavnostním předání cen v reprezentativních prostorách Fakulty stavební VUT Brno.

I když šlo o regionální stavbu, řadu měsíců se současně pracovalo na pěti úsecích v extravilánu i intravilánu. Pro řízení a koordinaci prací nic jednoduchého.

„Během čtyř měsíců jsme demontovali původní a postavili nový most přes místní vodoteč, opravili kilometr komunikace v Hovoranech, kompletně postavili okružní křižovatku a dva kilometry silnice v extravilánu Svatobořice – Mistrín – Šardice,“ připomíná intenzitu práce Ing. Petr Šíkula, stavbyvedoucí odštěpného závodu Dopravní stavby MORAVA z oblasti Hodonín společnosti SWIETELSKY stavební.



Nejlepší stavbou Jihomoravského kraje roku 2021 v kategorii dopravních a inženýrských staveb se stala rekonstrukce 8,1 kilometrů silnice II/422 Svatobořice – Mistrín – Hovorany po křižovatku se silnicí II/380.

Na této důležité regionální komunikaci z Kyjova ke spojnici II/380 k Brnu a Velkým Bílovicím se tak významně zlepšila úroveň a bezpečnost dopravy. Na vozovkách byl opraven dopravně technický až havarijný stav. Odstraněny byly všechny problémy, týkající se jak snížené únosnosti, proměnlivé a nedostatečné tloušťky hutněných asfaltových vrstev konstrukce vozovky, tak všechny trhliny a poruchy povrchu vozovky. Rekonstrukce komunikace přitom neměla nic vůči okolním objektům.

Práce probíhaly na extravilánových úsecích Svatobořice – Mistrín a Šardice, dále Šardice – Hovorany a intravilánových úsecích v průtahu obcemi Šardice a Hovorany.

Nový most v Hovoranech, který zajišťuje provoz z Kyjova do Čejče, měří 9,30 metru a jde o rámovou železobetonovou konstrukci metr a půl nad vodotečí, kterou překonává.

Kruhová křižovatka na západním okraji Hovorany a východním okraji Čejče vznikla



přestavbou průsečné křižovatky silnic II/380 a II/422 a místní komunikace. Má průměr 35 metrů a je součástí SO 101 a SO 102.

Projekt řešil také nové chodníky v obcích, parkovací stání nebo kompletně nové odvodnění v obcích, sjezdy k rodinným domům a napojení do vedlejších ulic. Obecně došlo ke korekci stávajícího šířkového uspořádání. V extravilánu je jízdní profil 6 + 0,5 metru a v intravilánu 6,5 + 0,5 metru.

Investorem projektu byla Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, projektantem Dopravně inženýrská kancelář Ing. Miloš Burianec.

„S obcemi a investorem to byla profesionální spolupráce. Problémy a technické komplikace se řešily velmi operativně, bez zbytečných průtahů a s velkým nasazením. To každý stavař ocení. Proto bych tímto chtěl všem zúčastněným stranám vzdát velké díky a věřím, že budeme pokračovat i na budoucích stavbách,“ říká Petr Šíkula.

Sklad Plzeňského Prazdroje je těsně před dokončením



Jaroslav Bouda
vedoucí projektu

Stavba Automatizovaného skladu je další v řadě zajímavých zakázek, kterou odštěpný závod Pozemní stavby ZÁPAD realizuje pro společnost Plzeňský Prazdroj.



Stavba Automatizovaného skladu je další v řadě zajímavých zakázek, kterou odštěpný závod Pozemní stavby ZÁPAD realizuje pro společnost Plzeňský Prazdroj. Pro největší český pivovar jde o strategickou investici do plně automatizovaného provozu skladování a expedice pivovarnického sortimentu.

V areálu pivovaru v Plzni stavíme první etapu skladovací haly o rozloze ca 4 000 m² a přilehlé expediční centrum s užitnou plochou téměř 5 000 m². Objekt vyrostl v prostoru venkovní skladovací plochy a přilehlé nevyužité výrobní haly. Ta již dosloužila a musela novému záměru ustoupit. Práce začaly v červenci 2021 a k dokončení dojde na podzim 2022.

Regály skladu mají výšku 30 metrů. Ukládání a expedice výrobků budou zajišťovat automatické zakladače a dopravníky. Z důvodu využití této specifické technologie kladl projekt vysoké nároky na kvalitu provedení stavby, zejména rozměrovou přesnost a únosnost základových konstrukcí i přilehlých komunikací a manipulačních ploch, jejichž vybudování je též součástí našeho díla. V úvodu realizace základových konstrukcí byla pro nás zásadním přínosem spoluprá-



ce s kolegy z odštěpného závodu Speciální stavby Ostrava, kteří provedli více než 500 kusů velkoprofilových pilot. Přestože provádění vrtů pro piloty značně komplikovala přítomnost velkého množství podzemních překážek v místě demolice původní haly, podařilo se založení objektu dokončit včas. To

bylo prvním předpokladem splnění termínu stavební připravenosti pro montáž technologie, který byl pro investora zcela zásadním milníkem v harmonogramu celého projektu.

Při realizaci vnějších zpevněných ploch, která následovala bezprostředně po dokončení stavebních objektů, byla spolupráce s odštěpným závodem Dopravní stavby ZÁPAD sázkou na jistotu. Navázali jsme na tradici předchozí spolupráce v regionu a kolegové z Ejpovic na této zakázce v létě dokončili více než 10 000 m² asfaltových komunikací. Přestože zákazník dodatečnými požadavky na opravu stávajících komunikací značně navýšil rozsah oproti původnímu zadání, podařilo se najít potřebné kapacity a vyhovět jeho požadavkům.

Jsmo velice rádi, že Plzeňský Prazdroj svěřil realizaci Automatizovaného skladu našemu závodu, a věřím, že po kompletním dokončení bude stavba bez komplikací uvedena do provozu.



V Číměři zmizela nebezpečná zatačka. Novou silnici posvětil místní farář



Martina Netřebová
redakce

Nebezpečný úsek silnice II/128 s nepřehlednou zatačkou v jihočeské Číměři už patří od počátku července minulosti.

To zde byla otevřena nová téměř kilometrová přeložka, jejíž součástí byly i další dopravní úpravy v obci. A také 119metrová přeložka navazující komunikace II/149. Mezi účastníky slavnostního aktu byl kupříkladu hejtmán jihočeského kraje Martin Kuba, Ivan Šot, ředitelem závodu JIH, SWIETELSKY stavební či místní farář, který požehnal bezpečnému provozu na nové komunikaci.

Stavbu od loňského června během dvanácti měsíců prováděla společnost SWIETELSKY stavební, odštěpný závod Dopravní stavby JIH, oblast Jindřichův Hradec a oblast VHS Č. Budějovice. Jejím investorem byl Jihočeský kraj. Součástí projektu byly i další silniční úpravy v Číměři.

„Podmínkou investora bylo jen částečné omezení provozu, tedy že nedojde k úplné uzavírací úseku. Doprava na provizorní komunikaci sice ztěžovala přesun vytěženého materiálu z jedné části stavby na druhou, ale vše se bezpečně zvládlo,“ zmínil Martin Kolář, ředitel oblasti Jindřichův Hradec.

Právě 200 metrů dlouhá provizorní komunikace byla klíčová. Současně se musela provést další opatření pro napojení blízkého motorestu nebo sjezdů na dotčené přilehlé pozemky. To vše pak umožnilo část stávající trasy II/128 uzavřít, rozebrat a v těsné blízkosti vybudovat nový úsek. Po jeho dokončení byla původní trasa rozebrána a na nevyužitých částech provedena technická rekultivace.



Celkově bylo do násypu uloženo na 14200 m³ zeminy, nově položeno asi 9700 m² konstrukčních vrstev s asfaltovým povrchem.

Součástí vybudování nové komunikace před Číměří byla také stavba 296metrové kanalizace pro dešťovou vodu, zaústěná do Koštěnického potoka. Došlo také k úpravě

trasy nadzemního vedení vysokého napětí, podzemní přípojky kabelu nízkého napětí, přeložení sdělovacích kabelů a doplnění veřejného osvětlení. Na silnici II/128 byly rozšířeny jízdní pruhy a v obci vznikly také bezpečnostní prvky v podobě zklidňujících ostrůvků.



Obchodní centrum MyBox v Milevsku



PhDr. Zdeněk Zuntých
redakce

Obyvatelé Milevska a okolí mají od dubna k dispozici nové obchodní centrum MyBox. Na ploše 1,4 hektaru ho pro česko-nizozemskou společnost Fidurock, která je investorem, stavěl náš odštěpný závod Pozemní stavby JIH.

Podle jeho ředitele Pavla Rouhy bylo nutné se na svažitém pozemku vyrovnat i s náročnými geologickými podmínkami, neboť část ho stojí na skále. To ovlivnilo způsob provádění inženýrských sítí a založení objektu.

„Následně byl již průběh stavby plynulý, přestože jsme se v době covidové pandemie nevyhnuli opožděným dodávkám některých materiálů i absenci nemocných pracovníků. I tak jsme ale stavbu předali v dohodnutém termínu,“ dodal Pavel Rouha.

Koncept obchodů MyBox je založen na atraktivním mixu obchodů potravin, elektro, domácích potřeb a drogistického či textilního zboží v blízkosti silného potravinářského řetězce Albert. Ten sem přesune svou prodejnu z jiné části města. Zastoupeny jsou také obchody Dm drogerie, KIK, Planeo elektro, Banquet, Akvazoo a Traficon. K dispozici bude provozovna rychlého občerstvení.

Součástí stavby v Blanické ulici, na jejíž základní kámen se klepalo 28. července 2021, byla také okružní křižovatka, par-



koviště pro 99 osobních aut, kompletní infrastruktura i přechod pro chodce směrem k sídlišti.

„Vybudování okružní křižovatky bylo spolu s novým chodníkem k obchodnímu centru z nedalekého sídliště významnou součástí projektu a podmínkou k jeho povolení,“ dodal ředitel.

Město následně od investora bezúplatně převezme část vybudované infrastruktury jako kanalizaci, okružní křižovatku či osvětlení a darem získá rovněž část pozemků. To mu v budoucnu umožní vybudovat novou komunikaci, neboť samotný městský pozemek není dostatečně velký.



Nádraží v Adamově

Konstrukce lávky pro pěší váží 150 tun



PhDr. Zdeněk Zuntých
redakce

Novou dominantou modernizované železniční stanice v Adamově se stane lávka pro pěší, která cestujícím umožní bezpečný přechod nad tratí k městu.



Z nástupišť na ni povedou schodiště a výtahy. Celá konstrukce váží 150 tun a společnost SWIETELSKY Rail CZ ji na betonové podpěry usazovala 20. června. Montáž lávky v dílnách začala již v lednu a přímo na staveništi pak v květnu.

„Stavba se musela založit do přilehlého svahu a vysoko nad úrovní terénu vytvoří místní dominantu. Pro nás to byla hezká stavežská výzva,“ řekl Jan Parchanski, projektový manažer SWIETELSKY Rail CZ.

Jednotlivé části nejsou zrovna malé. Těleso lávky váží 46 tun, přístupová rampa 54 tun a schodiště od 18 do 30 tun. Při usazení byla padesátimetrová lávka provizorně podepřena. „Po aktivaci ložisek jsme ji usadili do definitivní polohy. Pak přijdou na řadu pochozí povrchy, betonáž a podle návrhu architekta povrchová úprava. Vše doplní osvětlení, kamerový systém, informační panely a ochranné mřížky,“ uvedl Parchanski. Jeřáb s nosností 120 tun a další technika byla na staveništi



již od neděle, aby jejich přesun co nejméně ovlivnil silniční dopravu.

Lidé novou lávku, která je součástí rekonstrukce adamovského nádraží, budou moci využívat od poloviny srpna jako přechod nad tratí. Od 12. prosince, kdy se na trať vrátí vlaky, bude sloužit už jako přístup na dvě nová nástupiště.

„Stavební práce i přes mírné komplikace probíhají podle plánu. Podařilo se nám již

z větší části dokončit umělé stavby a začali jsme s pracemi na nástupištích a železničním spodku,“ říká k dosavadnímu průběhu Jan Parchanski.

Společnost SWIETELSKY Rail CZ rozsáhlou rekonstrukci železniční stanice Adamov za 834 milionů korun zahájila loni v říjnu. Vedle vybudování lávky a dvou ostrovních nástupišť zahrnuje obnovu kolejiště, vybudování a rozšíření opěrné a protihlukové stěny, modernizaci vnitř-

ních prostor výpravní budovy a stavbu parkoviště pro 30 aut.

Stavba je součástí souboru staveb Správy železnic, zahrnujících ještě rekonstrukci traťových kolejí v úsecích Maloměřice st. 6 – Adamov a Adamov – Blansko. Tím se už od nového prosincového grafikonu v místě zlepší železniční doprava a zvýší komfort při cestování.



Kralupy nad Vltavou mají nový autobusový terminál



Martina Netřebová
redakce

V květnu byl cestujícím v Kralupech nad Vltavou otevřen nový autobusový terminál, stejně tomu bylo i s parkovacím domem, který fungoval již od února ve zkušebním provozu.

Investorem stavby Autobusový terminál Kralupy nad Vltavou bylo město Kralupy nad Vltavou, projekt byl spolufinancovaný z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP).

Stavba se nacházela v lokalitě u nádraží a podle místního obyvatelstva bylo místo dlouhodobě neudržované a nevzhledné. O to více nyní lahodí oku například klidová zóna s lavičkami a řadami nových stromků, stejně jako zrekonstruovaná část samotné Nádražní ulice.

„Nesmíme zapomínat, že i tento podstatný úsek je součástí výstavby autobusového terminálu. Mám velkou radost z toho, kterak tato ulice prokoukla. Totéž se týká i rohu Žižkovy ulice, jež na tu Nádražní navazuje,“ uvedl starosta Marek Czechmann v průběhu prohlídky nového areálu.

Společnost SWIETELSKY stavební, odštěpný závod Dopravní stavby STŘED, oblast Praha prováděla výstavbu ve sdružení. Naším dílem bylo zhotovení autobu-



sového terminálu včetně příjezdové komunikace. Terminál je vybaven například elektronickou tabulí příjezdů a odjezdů, kde lze najít informace nejen o autobusových spoích, ale i těch železničních. Elektronický je i informační kiosk, kde si návštěvník Kralup může prohlédnout nejzajímavější místa ve městě a rychle se zorientovat.

Výstavbu parkovacího domu, který je s autobusovým terminálem spojen nově vybudovaných chodníkem, prováděl partner ve sdružení.

Stavba město vyšla na 82 milionů korun včetně DPH, dotace z IROP dosáhla bezmála 46 milionů korun.



Nový provozní a správní areál společnosti Vodárny a kanalizace Vyškov a.s.



Bc. Jaromír Baláž
JB Stavební

Společnost JB Stavební po více jak 24 měsících výstavby letos v květnu dokončila a řádně předala do užívání zcela nový areál vodárenské společnosti VaK Vyškov.

Vlastní novostavbě předcházela kompletní demolice všech původních budov a objektů. Na vzniklém a uvolněném pozemku v samém centru města Vyškov byla následně realizována novostavba třech objektů. Dominantou areálu je správní a obchodní centrum společnosti, na které navazují skladové objekty a garáže pro strojový a vozový park klienta.

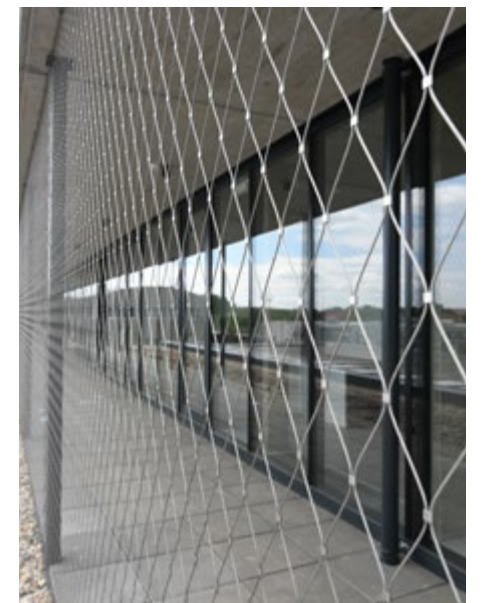
Součástí naší generální dodávky bylo i provedení 100 procent nových inženýrských sítí a zpevněných ploch včetně nového parkoviště pro zákazníky.

Specialitou tohoto projektu je, že všechny budovy a objekty jsou provedeny převážně z pohledového železobetonu, který je doplněn rozsáhlými skleněnými plochami.

V celém kontextu pak areál a vlastní stavby působí velmi svěže a moderně.

Realizací, která vyšla na více než 120 milionů Kč, získal investor důstojné, moderní a hlavně provozně funkční prostory v celkovém rozsahu přesahující více jak 2000 m² užitných administrativních, obchodních a skladových ploch.

Po dohodě s klientem budeme usilovat o získání nejvyššího ocenění v následujícím ročníku soutěže Stavba roku Jihomoravského kraje 2022.



Obchvat Salačovy Lhoty



Martina Netřebová
redakce

16 měsíců trvající stavba obchvatu Salačovy Lhoty na Pelhřimovsku byla investorem přihlášena do soutěže Stavba roku kraje Vysočina.

Pro investora, kterým byl právě Kraj Vysočina, stavbu realizovala SWIETELSKÝ stavební, odštěpný závod Dopravní stavby VÝCHOD, oblast Vysočina. Řidiči nový 2,5kilometrový úsek užívají již od června 2021.

Stavbě západního obchvatu obce předcházelo více než deset let majetkoprávních příprav, samotné stavební práce už byly bezproblémovou částí realizace celé akce. Nový obchvat výrazně ulevil občanům Salačovy Lhoty od tranzitní nákladní dopravy, snížil hlukovou i emisní zátěž a zvýšil bezpečnost pohybu na místních komunikacích.

První přípravné práce na obchvatu včetně kácení dřevin jsme zahájili v zimě 2020, od jarních měsíců pak naplno odstartovaly vlastní práce na novém úseku, zahrnující silniční těleso, přeložky inženýrských sítí a propustky. V pracovní sezóně 2021 tak zbývalo dokončit obrusné vrstvy, napojit silnice III. třídy a instalovat svodidla, protihlukové stěny a vše nutné ke spuštění provozu. Dobře nastavený harmonogram nám umožnil zprovoznit hlavní trasu zhruba o měsíc dříve.

Náklady na výstavbu obchvatu Salačovy Lhoty přesáhly 90 milionů korun, z toho



obchvat Salačovy Lhoty

maximálně 76 milionů korun pokryla dotace z Integrovaného regionálního operačního programu.

OBCHVAT LUKAVCE

Na silnici II/128 realizuje v současné době Kraj Vysočina také obchvat městysu Lukavec na Pelhřimovsku. Ten vyjde na 258 milionů korun a z centra městysu odvede především kamionovou dopravu. Investor, Kraj Vysočina, získal na projekt dotaci z Integrovaného regionálního operačního programu. Stavbu realizují také naši kolegové

oblasti Vysočina, ve spolupráci se závodem MOSTY a SPECIÁLNÍ STAVBY, který zajišťuje sanace skalního zářezu.

Stavba řeší přeložku silnice II/128 v severojižním směru východně od obce. Nová silnice bude dlouhá přes dva a půl kilometru. Trasa respektuje současnou zástavbu obce i položení rybníků Loutovec, Pavlovec a Pazderák. Součástí stavby jsou tři úroňové křižovatky napojující místní a další obslužné komunikace a tři mosty.

Stavba je součástí modernizace silnice II/128, která vede od Pacova přes Salačovu Lhotu a Lukavec až k hranicím se Středočeským krajem. Silnice je nejvýznamnější regionální tepnou, která prochází celým územím regionu a je významným napojením na dálnici D1.

V letošním červenci byla zprovozněna část obchvatu mezi silnicí III/1281 od směru Košetice na Pacov (II/128). Zprovoznění této části obchvatu dva měsíce před termínem dokončení celé stavby. Po celém úseku nové silnice se jezdí od úterý 30. srpna.



obchvat Lukavce

I/34 Stráž nad Nežárkou



Michal Blahovič
výrobně technický ředitel

Práce na stavbě „Silnice I/34 Stráž nad Nežárkou – Lásenice“, obchvatu Dolní Lhoty, pokračují i přes velmi deštivé počasí v jarních měsících podle plánu.

Koncem dubna byl převeden provoz na dokončené provizorní objíždky SO 108 na začátku a konci úseku. Následně bylo možné odtěžit konstrukce stávající silnice I/34 a dotěžit zářezy.

V měsíci květnu se dokončovala výstavba objektů SO 104.1 Místní komunikace a SO 103 Silnice III/1537, které tvoří novou křižovatku obchvatu se silnicí III/1537. 1. července 2022 byly tyto objekty zprovozněny a byl na ně převeden provoz. Nyní probíhají práce na křižovatce obchvatu se silnicí II/153, kterou tvoří SO 104.2 Místní komunikace SO 102 Silnice II/153. Zprovoznění této křižovatky je naplánováno na 11. srpna 2022.

Současně probíhají práce na hlavní trase, kde se v části trasy dokončují odkopávky na parapláň, v části se dokončují násypy a v části se již nasypávají aktivní zóny.

Práce pokračují také na jediném mostě – SO 201 – Most u rybníka Pikolom.

Začátkem června proběhla jedna ze základních etap výstavby mostu – betonáž nosné konstrukce o délce 98 metrů. Této fázi předcházely měsíce příprav, při kterých bylo na naší podpůrné skruži (ŽBM + PIŽMO) tesařsky zřízeno bednění spodního lince konstrukce, do kterého bylo uloženo téměř 140 tun betonářské a přes 27 tun předpínací výztuže. Do takto připravené formy mostu mohlo být v rámci kontinuální betonáže uloženo téměř 1200 m³ čerstvého betonu. Práce byly zahájeny v časných ranních hodinách v sobotu 4. června a byly ukončeny po 22 hodinách práce až v neděli 5. června ve 2:00 ráno. Na hladkém průběhu celé akce se svým dílem podepsala také dobrá spolupráce s betonárnou Českomoravský beton, konkrétně byly zapojeny dva provozy – Jindřichův Hradec

a Třeboň. Termín a čas byl zvolen s ohledem na minimalizaci dopravních komplikací při dopravě betonu, který byl z téměř 130 mixů dopravován do bednění pomocí tří čerpadel. Jelikož je investorem stavby Ředitelství silnic a dálnic, byla celá akce pod velmi přísným dohledem zejména na kvalitu díla.

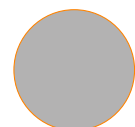
Nyní, na konci července 2022, je již dokončeno předpětí mostu i závěrné zídky obou krajních opěr. Jsou osazené mostní dilatační závěry a ve směru na Lásenici je již dokončen násyp přechodové oblasti pod přechodovou deskou. Probíhají zemní práce na předpolí směr Stráž nad Nežárkou a na mostních římsách.

Časový průběh náročného stavebního objektu jde podle harmonogramu a plní požadavky celé stavby na návaznost k ostatním stavebním objektům.



Rakúska pošta v Ivanke pri Dunaji:

prístavba k distribučnému centru



Lucia Glosiková
Riaditeľ divízie

Investor takto získal dodatočnú kapacitu na triedenie poštových zásielok.

Zákazku sa vedeniu divízie podarilo získať v polovici decembra roku 2021. Začiatok prác na stavenisku začal aktívne až v marci 2022. Bolo to presne obdobie, na prelome konca poslednej vlny pandémie a rozbiehajúceho sa vojnového konfliktu na Ukrajine. Trh už začal reagovať na ďalší prudký rast cien stavebných materiálov, pohonných hmôt, energií a začali sa prejavovať aj prvé dopady rastúcej miery inflácie. Rovnako začal byť aj problém s dostupnosťou niektorých materiálov a výrobných kapacít.

Toto bola od začiatku výzva aj pre celý stavebný tím – zvládnuť objednávanie výkonov a zabezpečiť dodávku materiálov tak, aby bolo možné dodržať zmluvne dohodnutú cenu a čas realizácie. Prvé mesiace boli preto veľmi náročné, bolo po-

Začiatkom mesiaca august 2022 zamestnanci divízie pozemného staviteľstva Swietelsky–Slovakia ukončili práce na tretej etape výstavby poštového distribučného centra v Ivanke pri Dunaji.



trebné vo veľmi krátkom čase dostať pod zmluvy všetky kritické subdodávky. Toto sa úspešne podarilo zvládnuť. Vedeniu stavby sa dokonca podarilo výrazne skrátiť aj pôvodne plánovanú celkovú dobu výstavby o 4 mesiace.

Pre Divíziu pozemných stavieb Swietelsky–Slovakia ide už o šiestu úspešnú realizáciu distribučnej haly pre obchodnú skupinu rakúskej pošty na Slovensku.



Přidaná hodnota pro region, zemi a celou Evropu:

Nová trať Wendlingen–Ulm



Martina Netřebová
zprávy z koncernu

Rozsáhlý projekt nové trati Wendlingen–Ulm je před dokončením – první vlaky ICE mají již v prosinci 2022 jezdit po trati rychlostí až 250 km/h.

Stop-and-go doprava je na denním pořádku. Každý, kdo cestuje po A8 z Ulmu do Stuttgartu, potřebuje pevné nervy. Potěšující je, že již brzy obě města propojí trať a cestování se tím výrazně zkrátí. Společnost SWIETELSKY Bahnbau je ve sdružení spolu partnerem Rhomberg Bahntechnik zodpovědná za realizaci stavby trati mezi městy Wendlingen a Ulm a může se pochlubit pozoruhodnými čísly: 120 kilometrů dlouhá jízdní dráha, z toho 60 km v tunelu, 2 velké mosty, 24 výhybek, 12 tunelů, celkový objem zakázky činí 250 mil. Eur.

Takto velké projekty, které přináší přidanou hodnotu, jsou ve smyslu realizace vždy náročné, žádná procházka nýbrž maraton.

Jednou z největších technických předností trasy je pravděpodobně pevná jízdní dráha. Zde je šterk železničních pražců nahrazen betonem.

Při rychlostech nad 200 km/h jsou zde ve srovnání se šterkovým svrškem kromě lepší stability geometrie trati také výrazně nižší náklady na údržbu.

Očekává se, že životnost pevné jízdní dráhy bude minimálně 60 let, což znamená vyšší spolehlivost a hospodárnost trasy.

„Nová trať je pro nás neobvyklá nejen rozsahem projektu. Služby, zejména výstavba pevné dráhy, poskytly společnosti SWIETELSKY obrovské know-how pro budoucí projekty tohoto typu,“ říká Martin Kukacka, vedoucí projektového řízení mezinárodní železniční stavby. „V minulosti společnost realizovala zakázky převážně na základě rámcových smluv“, pokračuje Kukacka: „Úspěšná realizace nové trati Wendlingen-Ulm nyní nabízí vynikající vstup do projektového byznysu, který se v Německu stále více rozvíjí.“

„Nikdo nemůže udělat takovou stavbu sám. K tomu jsou vždy potřeba kompetentní a nadšení zaměstnanci – a zde můžeme počítat s takovým silným týmem,“ pochvaluje si Olaf Drescher, generální ředitel DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH. Každý pracovní den je na stavbě někdy až 70 technických zaměstnanců a více než 200 dělníků, kteří se střídají v nepřetržitém sedmi- až desetidenním pracovním cyklu, aby zrealizovali výstavbu trati mezi Wendlingenem a Ulmem. Někteří jsou na místě už pět let. Jejich „domovem“ jsou kanceláře na stavbě v Hohenstadtu – kontejnerový komplex s neobvyklými proporcemi. Kromě četných kanceláří a zasedacích místností se zde nachází také dispečink, stavební dozor Deutsche Bahn a byty.

VÝZNAM PRO EVROPU:

Železniční projekt Stuttgart-Ulm je největším stavebním konceptem veřejné železniční dopravy v Bádensku-Württembersku od 19. století. V roce 2017 společnost SWIETELSKY společně s Rhomberg Bahn-technik (Bregenz) zajistila zakázku na stavbu trati a stavebnětechnické vybavení pro novou trať z Wendlingenu do Ulmu. Od



té doby jsou obě společnosti ve sdružení odpovědné za plánování, realizaci a zprovoznění přibližně 60kilometrového úseku „železničního projektu Stuttgart-Ulm“ společnosti Deutsche Bahn. To je opět považováno za dílek skládačky „Magistrály pro Evropu“, která má umožnit přímé spojení mezi Paříží a Bratislavou nebo Budapeští za pouhých 10,5 hodiny jízdy (místo současných 13,5 hodiny). Stavba vysokorychlostní trati je rovněž nezbytným předpokladem rychlé ekonomické, politické a kulturní integrace východní a západní Evropy. Cílem projektu je propojit přibližně 35 milionů občanů EU v pěti evropských unijních zemích podél osy dlouhé přibližně 1500 km.



My Swieteláci

– kde všude jsme se ukázali



Martina Netřebová
redakce

Ať už studentské veletrhy pracovních příležitostí nebo zážitkové dny pro celé rodiny, značka SWIETELSKY je viditelná na dálku.

S úsměvem, vybaveni spoustou informací a dobrou náladou jsme připraveni v jakémkoli koutu České republiky. Jsme připraveni ukázat, že náš stavební obor baví, že má mnoho zajímavého co odhalit, že se nebojíme práce a že jsme pohodový tým.

BRNO

5. dubna jsme vyrazili na Vysoké učení technické v Brně na FAST JOB DAYS 2022. Se studenty jsme strávili celý den. Jejich cílem bylo zorientovat se, co jaká firma nabízí a co nabízí za benefity, či jak na ně působí. Naším cílem bylo získat do našich řad nové budoucí kolegyně a kolegy. Milým překvapením byl kupříkladu student, který pravil, že byl loni byl na praxi v Českých Budějovicích u pana Rouhy. Práce i kolektiv byl natolik skvělý, že přivedl další dva kamarády. To jsou chvíle, kdy víte, že za sebou máte skvělé lidi a jste na správném místě. Později jsme se dozvěděli, že jsme kontakty z veletrhu obsadili všechna místa, která jsme pro studenty měli na Moravě připravená.



Fast Job Days, Fakulta stavební VUT v Brně



Fast Job Days, Fakulta stavební VUT v Brně

PRAHA

Další podobnou a stejně úspěšnou akcí byl i Veletrh iKariéra ČVUT v Praze 2022, který se konal 3. května. Opět se nám

celodenním povídáním se studenty povedlo některé z nich přivést do našich řad.



Veletrh iKariéra ČVUT v Praze 2022

KOLÍN

Na 4. května jsme se přesunuli do Kolína, kde jsme kolegům pomohli se Dnem otevřených dveří půjčovny bednění SWIETELSKY. Pozváni byli partneři ze ši-



Půjčovna bednění v Kolíně

rokého okolí, aby si mohli prohlédnout všechny prvky bednicích systémů, které nabízíme.

LIBEREC

Na Den dětí jsme rozložili stánek SWIETELSKY v Liberci na Road Festu, který je pořádán Sdružením pro výstavbu silnic. Zájem o obor je čím dál tím menší, do stavebnictví přichází méně a méně studentů. Snahou této rodinné akce je představit a přiblížit stavební obor širší veřejnosti. I ostatní velké stavební společnosti se k této akci připojují. Pomalými kroky, mravenčí prací a společnými silami představujeme stavební obor návštěvníkům napříč věkovým spektrem od dětí až po ty nejstarší.



Road Fest v Liberci

KOPŘIVNICE

O víkendu 4. a 5. června se konaly Kopřivnické dny techniky, na nichž jsme opět nechyběli. Polygon Tatry Kopřivnice ožil technikou, stroji a doprovodným programem pro malé i velké. K vidění zde byly naše stroje. Návštěvník měl tak možnost zjistit, jak vypadá finišer a co přesně dělá nebo se podívat na grejdr, válec či kropicíku. O tuto akci je každoročně obrovský zájem, letos dny techniky přilákaly přes 22 tis. návštěvníků.



Kopřivnické dny techniky



Kopřivnické dny techniky

ČESKÉ BUDĚJOVICE

O poznání menší návštěvností se těší stálice Jihočeského kraje, jednodenní akce pro malé i velké, Dobrodružství s technikou. Letos se dobrodružství konalo 22. června a návštěvnost byla zase o kousek větší než

v předešlých letech. Do pavilonu T1 na výstavišti v Českých Budějovicích přišlo přes 6 tis. návštěvníků. Ve venkovní expozici jsme měli umístěný malý bagr a možnost vyzkoušet si práci s ním přilákala mnoho návštěvníků. Velkým lákadlem byl i poklad,



Dobrodružství s technikou v Českých Budějovicích

který byl schovaný v pískovišti. Malí dobyvatelé pracovali o sto šest. A mnoho z nich si svůj poklad odneslo.

Připravit tyto akce by bez Vás, Vaší spolupráce, nebylo možné. Děkujeme všem, kteří se na akcích podíleli.

Komu čest, tomu čest



Martina Netřebová
redakce

Na jubilejním 20. ročníku soutěže Stavba Jihomoravského kraje 2021 SWIETELSKY stavební získala čtyři ocenění.

Odborná porota ocenila 1. místem v kategorii Dopravní a inženýrské stavby projekt „II/422 Svatobořice – Místřín – křiž. II/380“



a 2. místem stavbu v kategorii Vodohospodářské a ekologické stavby s názvem „Intenzifikace ČOV Vranov nad Dyjí“.



Uspěla zde i JB Stavební, člen skupiny SWIETELSKY. Odnese si dvě čestná uznání za stavby mimo území JMK. Obě oceněné stavby jsou ve Zlínském kraji. První stavbou je „Výrobní areál AGEMA EUROPE s. r. o. Holešov“.



Druhé čestné uznání patří stavbě „Rekonstrukce a modernizace auly Academia centra – UTB Zlín“.

K této stavbě se váže další ocenění, Grand Prix architekta Pavla Nováka. Neuděluje se každý rok, ale pouze mimořádným stavebním počinům. Je udělována v rámci soutěže Stavba roku Zlínského kraje, vyhlašovatelé jsou krajská společnost Svazu podnikatelů ve stavebnictví ČR a České komory autorizovaných inženýrů a techniků ve výstavbě.



rizovaných inženýrů a techniků ve výstavbě a koná se pod záštitou hejtmana Zlínského kraje. V celé historii soutěže byla udělena sedmkrát, tu osmou letos získala právě „Rekonstrukce a modernizace auly Academia centra – UTB Zlín“.

Společnost SWIETELSKY stavební získala také třetí místo v soutěži TOP Stavební firma za rok 2021, jejíž výsledky byly vyhlášeny 24. června 2022 na konferenci Setkání lídrů českého stavebnictví. Vrátit se opět mezi první tři společnosti je důkazem naší dobře odvedené práce. A to už si můžeme říct, že My Swieteláci jsme tým skvělých lidí. Víte, že do soutěže jsou každoročně nominovány všechny stavební společnosti realizující veřejné zakázky? Pro zachování objektivitu do užšího výběru poté

postupuje 25 společností, které v roce 2021 realizovaly nejvíce veřejných zakázek, co se do jejich počtu týče. Porota se skládá z více než 300 zástupců veřejných investorů, kteří následně posuzují své stavební dodavatele z hlediska kvality stavby, rychlosti realizace a také ceny realizace. Hodnocení probíhá formou známkování (nejlepší je jednička, nejhorší pětka). My jsme obdrželi 1,78; druhí 1,74 a první 1,67. To není velký rozdíl, co říkáte? Na první místo nám schází málo.

Další stavební soutěže mají termín vyhlášení vítězů teprve před sebou. Třeba v příštím čísle bude uvedená stavba z Vaší oblasti.

Na závěr velké poděkování, které patří právě Vám, Vaší skvělé práci, přístupu i nasazení.



Ženy ve stavebnictví



Martina Netřebová
redakce

Ve stavebnictví pracuje v důležitých rolích málo žen. Získat do oboru více žen je příležitost. To bylo motto, které si organizátoři konference Ženy ve stavebnictví vzali za své.

Inspirovat k diskuzi, jak současnou situaci změnit v kontextu širší vize zvýšení konkurenceschopnosti stavebnictví. Konference se svým programem dotýká role žen v odvětví a jejich postavení ve vedoucích pozicích. Úkol nemalý.

Na konferenci se představila celá řada výjimečných a inspirativních žen, jejich příběhy, projekty i střípky soukromí. Bylo jasně patrné, že stavební obor není čistě mužskou záležitostí. Na některých pozicích musí ženy sice nejprve prokázat svůj um, než jsou uznány, ale všechny si stály pevně za svým a šly svou cestou. Mají svou práci rády, hledají v ní hlubší smysl, váží si svých týmů, jsou energické i klidné, sebevědomé i pokorné.

Ženy v mužském oboru je velké téma. I pro SWIETELSKY stavební, která se zajímá a aktivně zapojuje. Společnost se stala jedním z partnerů konference. Se svým příběhem se před publikem představila i Zdeňka Bílková (první zleva na fotografii dole), stavbyvedoucí odštěpného



závodu Dopravní stavby JIH, oblast Český Krumlov. Představila svou profesní kariéru, úhel pohledu ze strany maminky i jak se vlastně omylem dostala na „stavárnu“ a stavební obor si zamilovala.

Konference byla jednodenní, celý den patřil převážně ženským kapacitám ve stavebnictví a bylo jasně patrné, že žena má své pevné místo v „mužských“ oborech.



My Swieteláci pomáháme



Martina Netřebová
redakce

Upřímné poděkování Vám všem, kteří jste pomohli. Děkuje Vám Swieteláci. Jste úžasní. Vážíme si Vás i sounáležitosti, kterou projevujete lidem v nouzi.

V březnu 2022 jsme zřídili zaměstnaneckou sbírku s transparentním účtem a připojili se tak k podpoře Ukrajiny. Sběrka trvala do 31. 3. 2022 a i s příspěvkem od společnosti SWIETELSKY stavební s.r.o. se povedlo získat více než devět set tisíc korun českých.

Zaměstnanci na transparentní účet přispěli finanční částkou v celkové výši 454.195,11 Kč. Za každou 1 Kč od zaměstnance přispěla společnost SWIETELSKY stavební s.r.o. také 1 Kč a aby byla částka zaokrouhlená, společnost odeslala na transparentní účet částku 455.804,89 Kč.

Celková vybraná částka určená k pomoci je tak ve výši 910.000 Kč. Na základě doložených podkladů a skutečností bylo rozhodnuto o pomoci celkem 49 příjemcům z řad našich dlouholetých spolupracovníků. Každý příjemce obdržel finanční dar ve výši 15.000 Kč. Takto došlo k přerozdělení celkem 735.000 Kč.

Zbývající částka ve výši 175.000 Kč byla předána nevládní neziskové organizaci „Člověk v tísni, o. p. s.“ na sbírku SOS Ukrajina.

Vraťme se ještě o více jak rok zpět. Dne 24. 6. 2021 postihla jižní Moravu ničivá živelná pohroma v podobě tornáda, které napáchalo obrovské materiální škody a došlo k tragickým ztrátám na životech. Živelná katastrofa se tenkrát citelně dotkla i našich dlouholetých kolegů. Tenkrát jsme se my Swieteláci opět semkli, abychom našim kolegům v obtížné životní situaci co nejvíce pomohli. Mnozí přiložili ruku k dílu, jiní přispěli do finanční sbírky.

JAK SE ŽIJE MANŽELŮM PROKOPOVÝM DNES? CO VŠE STIHLI OPRAVIT DOMA A JAK PROKOUKL JEJICH MĚSTYS PO ROČNÍCH PRACÍCH?

Dnes už se nám žije lépe. Tenkrát se nám převrátil život naruby a v něčem je bohužel převrácený dodnes, především se dlouhodobé přetěžování odráží na zdraví. Chtěli jsme vše co nejrychleji dát do pořádku,



a i díky Vaší pomoci se nám to v celku dařilo, střechu jsme měli mezi prvními, už 3 týdny po tornádu. Bylo nutné znovu vybudovat celé obytné podkroví, vyměnit okna, dveře, podlahy. Hodně jsme se snažili udělat sami a s pomocí kamarádů, ale něco muselo počkat na řemeslníky. Jenže se čekalo dlouho, protože ty jsme potřebovali nejen my, ale i všichni v okolí. Postup prací byl podobný u nás i všech sousedů, kromě těch, kdo museli stavět od základů. Ti bohužel stále nebydlí ve svém. Bylo to opravdu náročné období, plné stresu, práce a mnohdy nepřijemného vyřizování, ale na Vánoce jsme byli už zase všichni doma, to byl nejhezčí dárek. Ještě máme spoustu práce před sebou, naštěstí většinou venku, tak už to tolik ne-

bolí. Čeká nás dodělaní vedlejších staveb, balkonu, fasády z ulice a oplocení. Já se nejvíc těším na zahrádku, která stále připomíná spíš stavebninu. Na jaře snad už zase bude „bylinková“. Strach a tíseň při každé bouři nebo větru nás pořád neopouští, ale čas je prý nejlepší lékař. Pomáhají i změny v okolí. Postupně se opravují všechny budovy a už se objevují i první nové stromy. Městys plánuje i novou výstavbu včetně zeleně, a to i na místech, která byla před tornádem nevyužívaná a neudržovaná. Tak vyhlídky máme snad pěkné. Moc Vám všem děkujeme za pomoc a přejeme, ať se Vám vyhýbají všechny katastrofy.

Po dvou ročnících, a tedy třech letech odmlky – za velké účasti



Martina Netřebová
redakce

Letos se konal 14. ročník Sportovních her SWIETELSKY a stál opravdu za to. Covid Sportovní hry poslal na tři roky „k ledu“. Ve Zvůli jsme se naposledy sešli v červnu 2019.

V kalendáři jsme se tedy posunuli o tři roky, ale pořadové číslo sportovních her čekalo v řadě tak, jak se patří, až nastane ten správný čas. Po třech letech sportovního půstu jsme se konečně sešli, My Swieteláci z České i Slovenské republiky, opět na Zvůli, tentokrát v termínu 17. – 18. června.

Ti, kdo tam byli, mi jistě dají za pravdu, že šlo o dva dny ve znamení skvělých sportovních výkonů, nulového skóre v tabulce vážných úrazů, nádherného počasí, dobré nálady, senzačního cateringu i večerních programů. K účasti se přihlásilo 319 soutěžících, ale konečná účast proběhla v počtu 236 soutěžících. Obsadili jsme skoro všechny ubytovací kapacity chat na Zvůli, ubytování na Návsí i Za vodou.

Od čtvrtého poledne se areál začal měnit k nepoznání. Za všedních dní nenaleznete ve Zvůli místo pro střelbu, pingpongovou místnost ani rozkreslená hřiště na volejbal či nohejbal. Areál je nutné připravit tak, aby vše šlapalo jako po másle.

Nejprve přibýly na rybník bójky pro vodní disciplíny. V okrajové části areálu bylo zbudováno „ležení“ a osazeny terče pro střelbu ze vzduchovky. Z prázdné místnosti se začala vytvářet pingpongová hala pro lýtý turnaj. Bylo nutné vyznačit trasu pro novou disciplínu MTB, páskou „mlíko“ označit všechna místa, která by mohla svádět k jízdě jiným směrem, než byl cíl. Pověsit sítě, rozměřit přesně všechna hřiště (pro staváře žádný problém) před lajnováním a vyrazit pokládat „vodorovné značení“. Snad nám to nezмокne a neodteče? I zapršelo. Příprav je mnoho a v neposlední řadě je i nezbytné obléct areál do Swietelsky kabátu. Ve čtvrtek večer bylo vše připraveno na pří-



VÝSLEDKY 14. SPORTOVNÍCH HER ZVŮLE 2022	
přihlášených účastníků	319
přítomných účastníků	236

celkové pořadí		bodů
1.	Rail + Speciální stavby + Mosty	210,60
2.	Morava + Slovensko	188,48
3.	Pozemní stavby + JBS + Real Estate	167,75
4.	Centrála + Sport + Východ	108,57
5.	Střed + Západ +VP	106,22
6.	Jih	41,86

jezd 236 Swieteláků, kteří byli rozděleni do 6 nominačních celků a ty se ve dvou dnech utkaly v jedenácti disciplínách.

Letošní hry byly rozšířeny o závod MTB. Trať se jela na tři kola, každé mělo 4,3 km. Celkem tedy závodníci v terénu a na plný výkon ujeli bezmála 13 kilometrů a pro místní znalce trať vedla třeba i přes Čertův chleba. Několik závodníků poslala trať zpět opačným směrem, než se projíždí cíl, ať už to bylo z důvodu prasklého řetězu či přecenění sil v parném počasí. Někteří se trati zhostili jako naprostí profesionálové,

včetně perfektně provedeného parakoutou přes řídítka, jiní o poznání opatrněji v zatáčkách, všichni ale s úžasným odhodláním. Závod MTB měl velký ohlas a je jasné, že se příští rok pojede opět.

PTÁTE SE KDY?

Ve dnech 2. – 3. června 2023 se uskuteční 15. ročník Sportovních her SWIETELSKY.

VÝSLEDKY JEDNOTLIVÝCH DISCIPLIN

STOLNÍ TENIS - dvouhra ženy	
1. Rail + Speciální stavby + Mosty	Kvízová Jana
2. Rail + Speciální stavby + Mosty	Giovagnoni Lenka
3. Střed + Západ +VP	Opánská Iveta
4. Morava + Slovensko	Lovišková Jana
STOLNÍ TENIS - dvouhra muži	
1. Pozemní stavby + JBS + Real Estate	Picka Filip
2. Pozemní stavby + JBS + Real Estate	Stulík Petr
3. Centrála + Sport + Východ	Fryš František st.
4. Rail + Speciální stavby + Mosty	Sirovátka Michal
STOLNÍ TENIS - čtyřhra ženy	
1. Rail + Speciální stavby + Mosty	Kvízová Jana, Giovagnoni Lenka
2. Střed + Západ +VP	Opánská Iveta, Švajcrová Vlastimila
3. Morava + Slovensko	Lovišková Jana, Podolová Hana
4. Rail + Speciální stavby + Mosty	Kapustová Kamila, Macková Zita
STOLNÍ TENIS - čtyřhra muži	
1. Pozemní stavby + JBS + Real Estate	Stulík Petr, Chára Jiří
2. Rail + Speciální stavby + Mosty	Perknovský Viliam, Vostrý Lukáš
3. Centrála + Sport + Východ	Jún Milan, Kumžák Michal
4. Jih	Vytrhlík Zdeněk, Wiedermann Michal
STOLNÍ TENIS - čtyřhra MIX	
1. Centrála + Sport + Východ	Holbová Jarmila, Fryš František ml.
2. Střed + Západ +VP	Opánská Iveta, Štěrba Milan
3. Rail + Speciální stavby + Mosty	Giovagnoni Lenka, Brandner Bernhard
4. Centrála + Sport + Východ Morava + Slovensko	Lovišková Jana, Šumeraj Michal
MARIÁŠ	
1. Centrála + Sport + Východ	Vančata Vladimír
2. Střed + Západ +VP	Strejčovský Jiří
3. Pozemní stavby + JBS + Real Estate	Vodička Karel
4. Pozemní stavby + JBS + Real Estate	Hradecký Martin
5. Centrála + Sport + Východ	Čížek Petr
PETANQUE - ženy	
1. Morava + Slovensko	Dobešová Lenka
2. Střed + Západ +VP	Korcová Jindra
3. Morava + Slovensko	Bezděková Jana
4. Rail + Speciální stavby + Mosty	Janoušková Viera
5. Pozemní stavby + JBS + Real Estate	Beránková Kamila
PETANQUE - muži	
1. Pozemní stavby + JBS + Real Estate	Klivanda Michal
2. Rail + Speciální stavby + Mosty	Nový Jiří
3. Morava + Slovensko	Pekárek Jakub
4. Rail + Speciální stavby + Mosty	Nový Robert
5. Morava + Slovensko	Mičkal Dalibor
STŘELBA ZE VZDUCHOVKY - ženy	
1. Rail + Speciální stavby + Mosty	Giovagnoni Lenka
2. Pozemní stavby + JBS + Real Estate	Kuncová Lucie
3. Střed + Západ +VP	Hejčíková Eva
4. Pozemní stavby + JBS + Real Estate	Svitáková Ludmila
5. Centrála + Sport + Východ	Šafratová Šárka
STŘELBA ZE VZDUCHOVKY - muži	
1. Rail + Speciální stavby + Mosty	Pišl Jaromír
2. Pozemní stavby + JBS + Real Estate	Hakl Lukáš
3. Morava + Slovensko	Kutáč Jiří
4. Jih	Vytrhlík Zdeněk
5. Pozemní stavby + JBS + Real Estate	Klivanda Michal
MTB - ženy	
1. Morava + Slovensko	Podolová Hana
2. Centrála + Sport + Východ	Sebők Annamária
MTB - muži	
1. Morava + Slovensko	Lakomý Jan
2. Centrála + Sport + Východ	Beránek Ladislav
3. Morava + Slovensko	Kubiček David

4. Rail + Speciální stavby + Mosty	Matisko Július
5. Střed + Západ +VP	Hradílek Jakub
ORIENTAČNÍ BĚH - ženy	
1. Morava + Slovensko	Fremder Kateřina
2. Pozemní stavby + JBS + Real Estate	Beránková Kamila
3. Morava + Slovensko	Podolová Hana
4. Centrála + Sport + Východ	Šafratová Šárka
5. Morava + Slovensko	Bezděková Jana
ORIENTAČNÍ BĚH - muži	
1. Střed + Západ +VP	Dürr Daniel
2. Morava + Slovensko	Šmíd Radim
3. Pozemní stavby + JBS + Real Estate	Pivoňka Radslav
4. Morava + Slovensko	Fiala Vojtěch
5. Rail + Speciální stavby + Mosty	Matisko Július
ŠLAPADLA - muži	
1. Rail + Speciální stavby + Mosty	Hrodek Jan, Pišl Jaromír
2. Jih	Wiedermann Michael, Havránek Daniel
3. Centrála + Sport + Východ	Hnilička Michal, Kouba Tomáš
4. Morava + Slovensko	Mičkal Dalibor, Holčák Tomáš
5. Centrála + Sport + Východ	Žižka Miroslav, Šimek František
ŠLAPADLA - smíšené dvojice	
1. Rail + Speciální stavby + Mosty	Kvízová Jana, Hrodek Jan
2. Rail + Speciální stavby + Mosty	Ondřejčková Alice, Houška Radek
3. Střed + Západ +VP	Jonášová Eliška, Hradílek Jakub
4. Střed + Západ +VP	Novotná Renata, Vaněček Michal
5. Morava + Slovensko	Fremder Kateřina, Vyhlídal Petr
PADLEBOARD - ženy	
1. Rail + Speciální stavby + Mosty	Giovagnoni Lenka
2. Střed + Západ +VP	Jonášová Eliška
3. Morava + Slovensko	Fremder Kateřina
4. Morava + Slovensko	Dobešová Lenka
5. Pozemní stavby + JBS + Real Estate	Spálenská Petra
PADLEBOARD - muži	
1. Rail + Speciální stavby + Mosty	Brandner Bernhard
2. Morava + Slovensko	Šmíd Radim
3. Rail + Speciální stavby + Mosty	Hrodek Jan
4. Střed + Západ +VP	Dürr Daniel
5. Rail + Speciální stavby + Mosty	Špecián Marek
ZÁVODY LODÍ	
1. Morava + Slovensko	Juřica Tomáš, Mičkal Dalibor, Částečka Radek, Holčák Tomáš, Matuš Ondřej
2. Pozemní stavby + JBS + Real Estate	Pivoňka Radslav, Truhlář Jakub, Vršitý Tomáš, Vanin Vladimír, Stulík Petr
3. Jih	Havránek Daniel, Pfauser Jiří, Wiedermann Michael, Závodský Jakub, Vojta Michal
4. Střed + Západ +VP	Svoboda David, Bartoň Karel, Tóth Robert, Klíma Václav, Slavík Jiří
5. Rail + Speciální stavby + Mosty	Hrodek Jan, Pišl Jaromír, Dlouhý Michal, Branda Nikola, Knotek Patrik
VOLEJBAL	
1. Pozemní stavby + JBS + Real Estate	Kramář Jiří, Vododička Karel, Švejda Pavel, Jírková Dana, Picka Filip, Hradecký Martin, Klivanda Michal
2. Rail + Speciální stavby + Mosty	Hána Aleš, Brandner Bernhard, Perknovský Viliam, Kapustová Kamila, Nový Jiří, Štrobl Luboš
3. Střed + Západ +VP	Jan Šnobl, Jakub Hradílek, Jaroslav Pospíšil, Richard Franc, Daniel Durr, Jiří Slavík, Kateřina Rosenberg
4. Centrála + Sport + Východ	Holbová Jarmila, Sebők Annamária, Fryš František st., Bouška Robert, Hnilička Michal, Kouba Tomáš, Šumeraj Michal
5. Jih	Šetka Martin, Závodský Jakub, Švejda Vlastimil, Koranda Radek, Vácha Dušan
NOHEJBAL	
1. Centrála + Sport + Východ	Žižka Miroslav, Šimek František, Kumžák Michal
2. Střed + Západ +VP	Pospíšil Jaroslav, Štěrba Milan, Hradílek Jakub
3. Centrála + Sport + Východ	Krpálek Jan, Žižka Jaroslav, Hnát Karel
4. Centrála + Sport + Východ	Fryš František ml., Kouba Tomáš, Nápravník Pavel
5. Morava + Slovensko	Capla Matuš, Holčák Tomáš, Kubiček David



Jan Lakomý

Vítěz nové disciplíny 14. Sportovních her SWIETELSKY, závodu MTB



Bc. Ladislav Beránek
referent oddělení marketingu

HONZO, PODLE VAŠEHO SKVĚLÉHO VÝKONU NA SPORTOVNÍCH HRÁCH SWIETELSKY BYCH ŘEKL, ŽE SE ÚČASTNÍTE PRAVIDELNĚ NĚJAKÝCH CYKLISTICKÝCH ZÁVODŮ, NEBO JE CYKLISTIKA JEN DOPLŇKOVÝ SPORT?

Cyklistických závodů se účastním spíš nepravidelně, ale většinou tak tři až čtyři za rok odjedu. Většinou to jsou závody, které znám, nebo mi je někdo, koho já znám, doporučí.

**JAKÉ JSOU VAŠE ZAČÁTKY S CYKLIS-
TIKOU, KDY JSTE ZAČAL JEZDIT NA
KOLE A KDO VÁS K NÍ PŘIVEDL?**

Více jsem se kolu začal věnovat až na vysoké škole, kdy jsme s kamarádem Dome-
sem začali jezdit po lesích v okolí Olomou-
ce. A protože jsme oba na střední školu
chodili na stavební průmyslovku do Lipníku
nad Bečvou, kde se v okolí hradu Helfš-
týn jezdí jeden z klasických MTB závodů,
volba prvního závodu byla jasná. Následu-
jící léta jsme pak většinou trávili ježděním
na kole a hledáním amatérských závodů
v blízkém okolí.

**STŘÍDÁTE SILNIČNÍ CYKLISTIKU
A HORSKÁ KOLA? POKUD ANO,
KTERÉ PREFERUJETE VÍCE A PROČ?**

Mám silniční i horské kolo a každé má své
kouzlo. Na horském kole mě baví jízda
v terénu a v přírodě. Silniční kolo zase díky
vyšší cestovní rychlosti výrazně rozšíří rá-
dius, kam se můžete zajet podívat. Nevý-
hodou je však neustále narůstající provoz
na některých silnicích.

**JEZDÍTE NA KOLE ZA KAŽDÉHO
POČASÍ A CELOROČNĚ?**

Venku jezdím od jara do podzimu,
přes zimní období doma na trenažéru.
Když venku prší, nebo je velká zima,
nevyjízím.

Ing. Jan Lakomý pracuje šest let jako stavbyvedoucí na
oblasti Brno, odštěpný závod Dopravní stavby MORAVA,
SWIETELSKY stavební. Jeho výkon v disciplíně MTB na
Sportovních hrách SWIETELSKY nás přiměl k otázkám.



**KOLIK KILOMETRŮ A HODIN ROČNĚ
PŘÍBLIŽNĚ STRÁVÍTE V SEDLE SVÉHO
KOLA?**

Za rok najezdím něco mezi 3500–4000 km
to může být zhruba 200 hodin v sedle.

**JEZDÍTE NA KOLE TEDY NĚKDY
I DO PRÁCE?**

Ve skutečnosti je velká část mých ročních
kilometrů tvořena cestou do práce a z prá-
ce, ale takových je nás na oblasti v Brně
víc. Třeba s kolegy Radkem a Vítkem jezdí-
me i na společné „švihy“ po práci a někdy
i o víkendu. Například týden před Sportov-
ními hrami jsme se pokusili na silničce zdo-
lat trasu Brno–Praděd–Brno, což se nám
nakonec po dvanácti a půl hodinách jízdy
zdárně podařilo.

**MÁTE NĚJAKÝ OBLÍBENÝ CYKLISTIC-
KÝ ZÁVOD V ČESKÉ REPUBLICCE NEBO
I V ZAHRANIČÍ?**

AUTHOR ŠELA MARATHON, který jezdím
pravidelně od roku 2012. Pak ještě samo-
zřejmě Tour de France, ale té se účastním
jen jako televizní divák.

**JAKÝ JE Váš NEJSILNĚJŠÍ
ZÁŽITEK Z KOLA?**

Asi z roku 2013, kdy jsem si ve sjezdu
necelý kilometr před cílem závodu Okolo
Olomouce v pádu přes rodla vykloubil klí-
ční kost. Následovala operace, týdenní hos-
pitalizace a potom parný červenec s rukou
zasádrovanou k hrudníku.

**ZÁŽITEK SE DO PAMĚTI ZARYL, ALE
NEODRADIL. TO JE SPRÁVNÉ. MÁTE
ČAS TŘEBA I NA JINÉ KONÍČKY?**

Vzhledem k rodinným a pracovním po-
vinnostem už na další koníčky moc času
nezbývá, ale v zimním období ještě cho-
dím místo kola jednou až dvakrát týdně
hrávat hokej.

**JAK TO MÁTE S RODINOU,
JEZDÍ S VÁMI?**

Manželka občas, ale máme jeden a půl
roční dceru, kterou vozím v cyklo vozíku
za kolem. Při jízdě do kopce je to docela
znát, ale když pak vozík odpojím mám po-
cit, že kolo jede samo ☺

Blahopřejeme

Významná životní výročí našich zaměstnanců (leden–červen 2022)

Vážené kolegyně, vážení kolegové, přijměte dodatečně srdečné blahopřání.

Miroslav Bednář Vladimír Běhal Vratislav Bok Jaroslav Bolf Jitka Bošková Igor Bučko, Ing. Petr Buchta Zdeněk Čečil, Ing. Emil Čula Jan Dlask Lenka Dobešová, Ing. Róbert Doboš, Ing. Jaromír Doubek Marie Dráhová Pavel Dubinský Pavel Ferencz Peter Gabrhel Lucia Glosíková Aleš Hána Roman Hoch Jana Honzátková	Zuzana Horáková Jozef Horváth Miloň Hrabák Martin Hradecký, Ing. František Hrdina Ivana Chebenová, Ing. Ivan Ingeduld, Ing. Pavel Jakeš Martin Javorský Dušan Jurtík Eva Kapinusová Oldřich Kaprál Kamila Kapustová Ludvík Karlík Petr Kastner Stanislav Kašper Pavel Klika Ján Kolenčík Lubomír Konečný Štěpán Koršňák Zdeněk Kortus	Věra Kostohryzová Lenka Kotenová Jaroslav Kroc Štefan Kubaš Jozef Kučera Andrea Lacka, Ing. František Leksa Radek Lovčík Miloslav Malčík Juraj Marko, Ing. Pavol Matuščák Vlastimil Moravčík Zbyněk Mynář, Ing. Roman Němec Přemysl Oulík Miroslav Padrta Miroslav Pavluš Jiří Pecháček Břetislav Polák, Ing. Pavol Polakovič Ivan Procházka	Jozef Sabol Luděk Sahulka Andrej Samko Josef Semrád Jiří Skořepa Jiří Stránský Jozef Suľa Ján Šedivý, Ing. František Šimek Ján Štefanov Pavel Štrejbar Markéta Štroblová, Ing. Ján Šugár, Ing. František Truhlář Radomil Uher Aleš Ullmann, Ing. Lubomír Váňa Antonín Večeřa Renata Vlachová Peter Zelený Jaromír Žila
---	---	--	--

Pracovní jubilea našich zaměstnanců (leden–červen 2022)

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

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

Yedenekach Alemu, Ing. Jiří Audy Petr Balo Jan Bednář Robert Běhal Josef Beneš Radek Bernat Michal Bez Luboš Blahník Zdeněk Bobek Jan Borek, Ing. Jitka Bošková František Bouda František Budil František Buráň Rostislav Burian Roman Burian Roman Coufal Rudolf Červený Karel Daněk Pavel Dibala Lenka Dobešová, Ing. Jaromír Doubek Josef Dudek Jiří Fleischmann Zdeněk Fremr, Ing. Jan Gábor Vilém Gráf	Tomáš Hájek, Ing. Jiří Hájek Michal Hána Zdeněk Havel Václav Hemmer Pavel Hes Michal Hnilička, DiS. Roman Homolka Jaroslav Janura Jiří Jindráček Petr Jiruše Pavel Kaiser Petr Kastner Marek Kašák Alena Kašparová Pavel Kavale Ladislav Kindelmann, Bc. Václav Klíma Zdeněk Kortus Lenka Kotenová Tomáš Kouba Jiří Kramář Jaroslav Kroc František Kubka Radka Laňková Václav Linhart Jiří Lojkásek, Ing. Tomáš Louda	Iveta Mádlíková Pavol Marcinčín Jiří Marek Vlastimil Marek Marek Marek Oldřich Mastný Jan Morávek Věra Nagyová Břetislav Nechvátal, Ing. Roman Němec Alice Ondřejíčková, Ing. Pavel Oravec Petr Pavka Jiří Pelikán Miloš Pešek Josef Peška Vlastimil Peštál, Ing. Vlastimil Petr Pavel Petřů Petr Pfudl Radslav Pivoňka, Ing. Radek Plechata, Ing. Miloš Priadka Robert Prokípečák, Ing. Jiří Propper Josef Průcha Petr Pšeid Radovan Rajčák	Martin Roháč František Schaffer Vít Sobotka Jana Soukalová Marek Surý Josef Svoboda Alexandra Svobodová, Bc. Zdeněk Svora Jiří Šachinger Leoš Šedý Juraj Šiška, Ing. Milan Školníkovič Jaroslava Šlajsová Michal Šumeraj, Ing. Vladimír Tinavský Jan Vaněk Martin Vaněk Marie Vebrová, Ing. Kamil Veverka Karel Vlk Martin Volf Marek Volf, DiS. Petr Vyhřídál, Ing. Mirko Zeman, Ing. Lenka Zscherpová, Ing.
--	--	---	---

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

Soutěž o 1000 Kč

V soutěži z minulého čísla časopisu jste hádali kubistickou stavbu. Správnou odpovědí byl lázeňský dům v Lázních Bohdaneč. K výhře gratulujeme panu Michalu Kubátovi.

Pojďme na další hádanku. Tentokrát zavítáme na čedičový vrchol. Soliterní masiv, který je více než dvouvrcholový. V jeho blízkosti se nachází pozůstatky lomu z druhé poloviny 19. století, v němž byl těžen stavební kámen. Místo je využíváno k leteckému sportu, kdy pilot ovládá padákový kluzák, klouzající postupně dolů. Na jihozápadním vrchu se rozkládá národní přírodní rezervace s názvem... Poznali jste?

Odpovědi zasílejte do 8. listopadu 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.

46 SWIET | SOUTĚŽ

K výhře gratulujeme panu Michalu Kubátovi.









Ze správných odpovědí vylosujeme jednoho výherce, který získá 1 000 Kč.

Tajenku křížovky zašlete do 8. listopadu 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 rodák z pražského Smíchova, český filmový a divadelní herec, dramatik a filmový scénárista, spisovatel a... Druhou světovou válku strávil v emigraci. Do tajenky č. 1. bude třeba doplnit slovo „...člověka...“

Výhercem z časopisu č. 1/2022 se stala paní **Vendula Mošnerová**, které tímto gratulujeme a zasíláme výhru!

Cítat byl od Abrahama Lincolna a zněl: „Většina lidí je tak šťastná, jak si usmyslí.“

	PYTĚCKÉ NÁSTRAHY	FAČKA	Tajenka 1	DEŠTKE CITOSLOVCE		LÁTKA VYMEŠOVANÁ ŽLÁZAMI	ŘIMSKY 60	DIVADELNÍ DÍLO	HLTAVOST	SLOVENSKÝ SOUHLAS	NÁŠ FILOLOG		NACHMUŘIT	KOŽÁČKÝ NAČELNÍK
NĚM. SÍDLO					NÁŠ DIRIGENT							TU MÁŠ		
												NOSITEL NAKAZY		
DŘEVINY BEZ KMENŮ					VYSTAVOVAT PUSOBENÍ SVĚTLA									
					DRUH OBALU									
NEPÁLSKÁ HORA				ZK. KREVNIHO TLAKU			SMYSLNOST							
				ONEHDY										
	MLŮŽSKÉ JMENO (26.11.)						EGYPT. BŮH SLUNCE				PLATIDLO ARMENIE			
	VZOREC OXIDU CINÁTEHO						ZN. NIKLU							
BUDOUCÍ MANŽEL											Tajenka 2	ZN. BAR		
												ZAKLADATEL PRAŽSKÉHO ŽELEŽÁŘSTVÍ		
NEZMARŽIT										SLOVEN. ŘEKA				
										OBČANSKÝ PRUKAZ (ZKR.)				
PRUŽNÉ ŽELEZO					MPZ VELKÉ BRITÁNIE	MPZ RUMUNSKA	KORÁLOVÝ OSTROV							UKAZOVACÍ ZÁJMENO
	ANGL. NÁKLADNÍ AUTO	ČERNOCCH (HANLIVÉ)						GUSTO						
		UKAZOVACÍ ZÁJMENO					NEDOJEDEK	NEJČASTĚJŠÍ HODNOTA V STATICKÉM SOUBORU						
TELEFONNÍ ZKRATKA				NÁHLÝ ROZMACH					POPĚVEK	ROVNĚŽ				
				RUSKÝ KOSMONAUT (VOSTOK 2)						INICIÁLY PĚVKYNĚ TAUBEROVÉ				
NEDOPLATEK					SPISOVA- TELKA	SVISLÁ						ČÁSTI OBLIČEJE	ODRAZ	INDICKÁ VAHOVÁ JEDNOTKA
ANGL. AŽ DO						CHRA BROST								
UCTIVATI						SPZ ŠUMPERK				KUS LEDU	PÍSMENO I			
											LETIŠTĚ			
PSOVITÁ SELMA						DRUH ČEKANKY								
						NERVAT								
	ČÁST NEW YORKU	OBYVATEL SIBIRĚ						CIZÍ ŽENSKÉ JMENO				MODEL FORDU		
		MĚSÍC V ROCE						IZOLOVANÝ VODIČ				DUBEN		
INICIÁLY DISNEYE				ZN. RHENIA			BODLÁK						ANGL. HRABĚ	FILO
				FIBICHOVA SKLADBA			AMER. NOVINÁŘ, ZAKLADATEL TIMSU (HENRY)							
CITOSLOVCE BOLESTI			POTŘEBY KANOISTŮ						POPRVÉ					
ZN. RUBIDIA			ODPAD Z OBILÍ							ZNAČKA ŽÁROVEK				
			PÍSMENO RECKE ABECEDY											
VYPRAZD- NOVÁNÍ STŘEVNÍHO OBSAHU									DRÖBNÉ RTY					
ODSTRAÑO- VATEL									DOMÁČKY ATILA					



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