



ČASOPIS SPOLUPRACOVNÍKŮ KONCERNU SWIETELSKÝ V ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLICE

1/20



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

i když nejnovější číslo našeho firemního časopisu skupiny firem SWIETELSKY v České republice a Slovenské republice otvíráte až na počátku nového roku 2020, většina příspěvků, stejně jako tento úvodník, vznikala již na sklonku roku minulého, na prahu adventního a vánočního období. Možná tedy na Vás ještě dýchne skrze tyto řádky atmosféra tohoto snad nejkrásnějšího období v roce, na které se všichni celý rok těšíme.

Je dobře, že ten náš hospodářský rok skončí až o téměř tři měsíce později, takže v tomto čase se otvírá prostor k zamýšlení nad věcmi, které mnohdy přesahují rámec strohých čísel ekonomických údajů.

Jaký tedy byl ten rok, který se teprve před několika málo dny stal nenávratnou minulostí. Pro Divizi pozemního stavitelství znamenal úspěšné dokončení hospodářského roku 2018/2019, kdy sice těsně nebyla překonána pomyslná meta obratu dvou miliard korun, avšak měřeno absolutní hodnotou výsledku, to byl neúspěšnější rok v naší dnes již více než dvacet let dlouhé historii. Podařilo se i solidní zahájení nového hospodářského roku, který opět slibuje obdobné výsledky jako ten minulý.

Úspěšně jsme pokročili i v integraci dnes už ne nejmladšího člena naší rodiny SWIETELSKY, firmy JB stavební, s. r. o., kde už na konci právě probíhajícího hospodářského roku očekáváme velmi solidní hospodářský výsledek. A co víc, spolupráce s našimi brněnskými kolegy nám dělá opravdu radost.

Podařilo se nám upevnit a dále rozvinout naše tradiční závody a oblasti, které už dlouhá léta úspěšně pracují ve svých regionech.

I z tohoto důvodu jsme si mohli dovolit další rozvojový krok ve formě založení firmy SWIETELSKY Real Estate, s. r. o., jejímž úkolem bude rozvoj vlastních

projektů zejména v oblasti bytové výstavby, popřípadě i kancelářských a jiných budov. I když tato naše nejmladší společnost nebude co do počtu zaměstnanců patřit k těm největším, určitě má všechny předpoklady stát se dalším významným pilířem skupiny firem SWIETELSKY v České republice.

V této souvislosti budeme i v nastávajícím roce pokračovat v zahájeném procesu zavádění digitalizace procesů v naší společnosti. I když tato cesta se ukázala možná trochu složitější, než jsme původně očekávali, v nastoupené cestě budeme dále postupovat, abychom vyšli v ústřety vpravdě nové průmyslové revoluci dvacátého prvního století, která dříve či později přijde v celém svém rozsahu.

Když jsme si v minulém roce stěžovali na přehřátý trh stavebního průmyslu, spojený s nedostatkem technických i řemeslných pracovních sil a stavebních materiálů, začali jsme již zaznamenávat první náznaky určitého ochlazení této až nezdravé konjunktury, a to zejména v oblasti výstavby průmyslových staveb, které pak postupně nabývalo na síle v průběhu roku letošního. To opět bude klást jiné nároky na práci našich zaměstnanců, bude to opět oproti minulému roku vyžadovat určitou změnu myšlení. Avšak jako každý rok jsme naprosto přesvědčeni, že „My Swieteláci“ jako vždy ve změněných podmínkách se ctí obstaráme a začneme psát další z úspěšných příběhů firmy SWIETELSKY. Opět to bude příběh o vynikajících technických znalostech a schopnostech, o vytříbené firemní kultuře, o slušném chování k zákazníkům i dodavatelům, o spolehlivosti, o dodržení slovu a dalších vlastnostech, které již dlouhá léta zdobí firmu SWIETELSKY a s ní i Vás všechny.

Vážené kolegyně, vážení kolegové, přátelé koncernu SWIETELSKY, věřím, že jste na sklonku roku 2019 prožili krásné a pozeňnané vánoční a novoroční svátky, a na prahu právě začínajícího nového roku přeji Vám, Vaším rodinám a všem, na kterých Vám záleží, hlavně pevné zdraví, protože to ostatní dříve nebo později společně dokážeme.

Těším se na další spolupráci s Vámi všemi v roce 2020.

Ing. Jiří Kozel

jednatel



Milé kolegyně, milí kolegové, přátelé,

dovolte, abych vás krátce pozdravil na začátku nového roku.

Doufám, že jste prožili klidné a příjemné vánoční svátky a rovněž jste zvládli oslavy konce starého kalendářního roku.

Chýlí se nám ke konci poměrně dobrý hospodářský rok 2019/20. Výkonový plán naší Divize silničního a inženýrského stavitelství splníme a rovněž náš hospodářský výsledek bude pozitivní a přiblížíme se tomu, co jsme plánovali. Je za tím schována spousta práce, hodně úsilí, hodně starostí. Za celé vedení naší divize chci Vám všem, vážení spolupracovníci, poděkovat.

Je pravda, že naše obalovny nedosáhnou v celkovém součtu (v poměru našich podílů) zřejmě úrovně loňské výroby. Mimo jiné nás ovlivnila i v pololetí vydaná Vyhláška č. 130/2019 Sb., o kritériích, jejichž splněním je stará asfaltová směs vedlejším produktem a přestává být odpadem. Následně byly totiž správci komunikací odloženy některé plánované opravy povrchů a muselo se provést vzorkování směsí frézovaných vrstev.

R-materiál je a bude stále více přidáván a používán do nových asfaltových směsí či do podkladních vrstev a konstrukcí. Na tento trend se musíme zaměřit, a to i z důvodu do budoucna avizovaného nedostatku drceného kameniva v kamenolomech. Nová lomařská střediska se u nás už léta neotvírají a této pro stavebnictví důležité komodity může být v budoucnu nedostatek.

Stavebnictví jako obor v tomto roce rostlo. Obor má perspektivu a je jedním ze základních nástrojů růstu ekonomiky. Bohužel příprava a výstavba

liniových staveb trvá v ČR dlouho. Není to proto, že by snad stavební firmy neuměly stavět či neměly kapacity a výrobní prostředky. Je to problém procesu přípravy staveb. Těch vlivů, které způsobí léta a desetiletí zpoždění v době, než se stavba hmatatelně zahájí, „než se kopne do země“, je mnoho. Nejen ekologičtí aktivisté a odpůrci „čehokoliv“, nejen vlastníci pozemků, ale i úřední postupy svou komplikovaností vše blokuji. Velmi často dochází v průběhu přípravy vlivem externích požadavků k tak důležitým změnám, že se stavba od investičního záměru po realizační projekt velmi mění. Vše se vším souvisí a čas hraje podstatnou roli. Územní rozhodnutí se pak vydává opakovaně, stavební řízení je opět velmi složité a do jednotlivých stupňů projektové dokumentace se zasahuje. Když je konečně stavební povolení na světě, investor nemusí mít na ten rok alokovány potřebné finance a se zahájením nepočítá.

Další složitosti a komplikace jsou schovány ve veřejné soutěži, ve výběrovém řízení na zhotovitele. Ale to vše už dobře známe. Složitá česká legislativa. Stát sám sobě připravil vlastně pasti, kterým je možno se vyhnout jen náročnými administrativními a byrokratickými postupy. A některým úřadům vyhovuje využívat právě ty extenzivní postupy.

Nicméně jak premiér, tak ministr dopravy, tak ředitelé ŘSD a SFDI deklarují, že chtějí urychlit výstavbu a dostavbu silniční a dálniční sítě. Vládou prošel zákon č. 416 o urychlení výstavby. Hodně se mluví o národním investičním plánu. To je pro nás nadějně.

Moc bych si přál, abychom mohli spolupracovat se samými osvěcenými partnery. Přál bych si, aby se naši investoři a jejich pracovníci nebáli



Vážení čtenáři, milí Swieteláci,

ještě můžeme říct, že tento rok je na počátku, rozjíždí se, jsme odpočatí po vánočních svátcích a někteří, svou pevnou vůlí, stále udržují v platnosti novoroční předsevzetí. Dovolte mi tedy, abych Vám ještě dnes mohla poděkovat za perfektní spolupráci v uplynulém roce, bez Vás by to nešlo. Děkuji i za Váš čas strávený čtením našeho časopisu či sledováním příspěvků na sociálních sítích, s Vámi má tato práce smysl. Ať Vás i Vaše blízké provází rokem 2020 pevné zdraví, mnoho štěstí a pohody.

Právě držíte ve svých rukou první číslo dvacátých let. Fotoreportáží se vrátíme do prosince roku 2019, kdy se v Českých Budějovicích uskutečnilo setkání technických a ekonomických pracovníků koncernu SWIETELSKY. Zabrousíme do historie závodu SPORTOVNÍ STAVBY a nahlédneme do provozu betonárky TBG SWIETELSKY, s. r. o. Jak vidí stavební trh a jaký názor mají na stavební legislativu? Nejen to se dozvíte v rozhovoru s obchodními řediteli obou divizí, Marií Vebrovou a Alešem Ullmannem. Samozřejmostí je i návštěva právě realizovaných nebo dokončených staveb. Soutěž, křížovka, okénko BOZP... zkrátka, pojďte se začít.

P. S. Příznivci sportu a dobré nálady si do diářů zapíší, že 5. až 7. června se koná 14. ročník Sportovních her SWIETELSKY. Přihlašování má ještě čas, šéfové nominačních celků se Vám včas ozvou. Těšíme se na Vás.

Martina Netřebová

oddělení marketingu

rozhodovat, aby věděli, co je potřeba a aby brali jako naprosto normální, že za naší práci jsou schovány výrobní náklady, že dobře provedenou stavbu musíme chtít a potřebujeme slušně zaplatit.

Je třeba posouvat věci dopředu, spolupracovat s investory, správci, projektanty a ne si házet klacky pod nohy. Samozřejmě, že doba se mění. Hodně skloňujeme pojmy jako je digitalizace a robotizace a podobně. Osobně si myslím, že náš obor, naše výkony budou ještě dlouho do budoucna založeny na práci naší a našich spolupracovníků. Chtěl bych poděkovat Vám všem, kteří pomáháte k dobré atmosféře a dobrým vztahům v našich pracovních kolektivech. Snažíme se hodně spolupracovat s učiteli a se školami, chceme připravovat co nejlepší podmínky pro předávání zkušeností Vás sluzebně starších našim mladším kolegům. Mysleme již teď i na budoucnost.

Vážené kolegyně, vážení kolegové, přeji Vám do nového roku pevné zdraví, pohodu jak v rodinném tak v pracovním životě. Vše nejlepší!!!

Ing. František Fryš

jednatel

OBSAH SWIET SWIETELSKY 1/2020

- 2 SLOVO VEDENÍ SPOLEČNOSTI
- 3 SLOVO VEDENÍ SPOLEČNOSTI / REDAKCE

PŘEDSTAVUJEME

- 4 Závod SPORTOVNÍ STAVBY
- 6 Obchodní ředitelé divizí
- 8 TBG SWIETELSKY

NAŠE STAVBY

- 9 DS VÝCHOD – Rekonstrukce ulic v Pelhřimově
- 10 DS JIH – D3 Bošilec – Ševětín
- 12 PS JIH – Apartmány Lipno východ
- 13 DS JIH – Hurá na Hochficht
- 14 PS ZÁPAD – Mondí Štětí
- 15 SCO – Změna paliva
- 16 RAIL – Domažlická železniční trať
- 17 PS STŘED – Vivus Argentinská
- 18 DS ZÁPAD – Přeložka sběrače
- 19 PS STŘED – Seco Industries
- 20 SLOVAKIA – Rekonstrukce stadiónu v Prešove
- 22 RAIL – Nejvýkonnější kolejová mechanizace
- 24 DS STŘED – Oprava silnice v Úvalech
- 25 DS STŘED – Rekonstrukce vozovky u Uhlířských Janovic
- 26 JB Stavební – Kostel Brno-Lesná
- 27 JB Stavební – Dům Hippokrates
- 28 DS STŘED – Rudná – mobilní protihluková stěna
- 29 DS STŘED – Slánská – protihluková stěna
- 31 PS STŘED – Bytové domy Dolní Chabry
- 32 DS VÝCHOD – Kruhový objezd v Humpolci
- 33 DS VÝCHOD – Průtah obcí Olšany
- 34 PS ZÁPAD – Podnikatelský inkubátor v Ostrově
- 35 RAIL – Závod Strojce a mechanizace
- 36 RAIL – Výměna pražců v metru

NAŠE SPOLEČNOST

- 38 4. ročník „Tour de CykloSWIET“

SOUTĚŽ

KŘÍŽOVKA

BLAHOPŘEJEME

- 43 Pan Swietlik a Pokazil – bezpečná práce na pozemních komunikacích za provozu

FOTOREPORTÁŽ

- 44 Vánoční večerek

IMPRESSUM

SWIET SWIETELSKY, č. 1/2020 – vydáno v Českých Budějovicích dne 24. 1. 2020 – periodicitu 2x ročně – vydavatel: SWIETELSKY stavební, s. r. o., Pražská tř. 495/58, 370 04 České Budějovice, IČ: 480 35 599
odpovědná redaktorka a jazykové korektury: Martina Netřebová, Ing. Eva Valová, Ing. Marie Vebrová, náměty a připomínky k časopisu pošlejte 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

ZÁVOD SPORTOVNÍ STAVBY

SPORTOVNÍ STAVBY ZA BEZMÁLA DVĚ DESÍTKY LET ZVLÁDLY PŘES TISÍC ZAKÁZEK

Počátky závodu SPORTOVNÍ STAVBY spadají ještě před rok 2000, kdy jeho budoucí ředitel Robert Běhal, tehdy vedoucí provozovny Jindřichův Hradec, začal jednat s kolegy z mateřské firmy SWIETELSKY v Rakousku, kteří již dlouho a úspěšně stavěli sportoviště s umělým povrchem. I v Česku se totiž začala objevovat poptávka po modernizaci zanedbaných a zastaralých sportovních areálů ve vlastnictví obcí, sportovních klubů a škol.

Nejdřív jezdili montovat sportovní povrchy kolegové z Rakouska, poté jsme vyslali z Čech tým lidí do Rakouska, který na stavbách přímo spolupracoval a získával cenné zkušenosti s instalací umělých povrchů všech modifikací.

V Česku byly takto společně položeny atletické ovály v Dačicích, Nové Včelnici a v Nymburku, než v roce 2001 vedení firmy rozhodlo založit oblast Sportovní stavby (v pozici dnešního závodu) s ředitelem Robertem Běhalem. Hodně času se věnovalo získávání dalších zkušeností a potřebného strojního vybavení. V roce 2002 byl založen závod Sportovní povrchy (obdobu dnešní oblasti) v čele s vedoucím Zdeňkem Liškou. To již měla oblast vlastní kapacity na některé speciální technologie jako pokládky polyuretanových povrchů a umělých travníků. Přišli noví zaměstnanci, kteří dodnes v podstatě tvoří část závodu. Patří k nim Roman Němec, Marcel Běhal, Ladislav Král nebo Martin Kadlec. V tomto období měla oblast dvanáct dělníků a čtyři techniků.

Milníkem v rozvoji oblasti se stal rok 2003, kdy se podařilo získat větší zakázky na objektech poničených o rok dříve v létě stoletou povodní. V této době bylo sice konkurence poskromnu, ale o to byla urputnější v bránění trhu. Šlo o rekonstrukci atletických stadionů v Českém Krumlově, SKP České Budějovice a v Lounech. Ty pak posloužily jako důležité reference pro vstup k dalším větším projektům.

Trh sportovních staveb rychle rostl, a proto byl založen druhý „závod Sportovní podlahy“ se specializací na halové povrchy.

Oblast v této podobě rostla a rozvíjela se do roku 2006, kdy došlo k zásadní a nutné reorganizaci. Oblast se změnila na Závod SPORTOVNÍ STAVBY s ředitelem Robertem Běhalem. Zároveň se závod Sportovní podlahy změnil na „Oblast Sportovní podlahy“ a závod Sportovní povrchy na Oblast Sportovní povrchy v čele se Zdeňkem Liškou.

Česká republika se stala postupně malá a závod se podílel i na zakázkách v Polsku a zejména na Slovensku, kde byly investory sportovní svazy, olympijský výbor či města. V zemi pak byla v roce 2008 založena dceřiná společnost Športfinal. Jejím ředitelem se stal v roce 2010 Ing. Cyril Špendla. Na samostatném vedení a realizaci staveb se dnes podílí osm zkušených THP pracovníků.



Robert Běhal



Zdeněk Liška



Ing. Cyril Špendla



V roce 2010 byla zrušena oblast Sportovní podlahy, které se nedařilo naplňovat určené cíle. Její obchodní i výrobní aktivity převzala oblast Sportovní povrchy.

Dnes Závod SPORTOVNÍ STAVBY zaměstnává 21 techniků a 25 dělníků různých profesí. Jeho roční tržby se pohybují kolem 220 milionů korun.

Za necelé dvě desítky let postavil více než tisíc staveb. Patří mezi ně dětská hřiště, víceúčelová sportoviště, atletické stadiony, fotbalová hřiště s umělým i přírodním trávníkem, sportovní haly a dokonce i zimní stadiony. Z této plejády jmenujme vedle už zmíněných atletických stadionů v Českých Budějovicích a v Českém Krumlově další v Plzni – Štruncových sadech. V Havlíčkově Brodě vzniklo fotbalové hřiště s umělým trávníkem, atletickým oválem a fotbalovým hřištěm s přírodním trávníkem, v Turnově zase fotbalové hřiště s umělým trávníkem.

Mezi naše největší úspěchy patří samozřejmě mnoho významných staveb, ale především kvalitní a spokojený pracovní kolektiv, který dnes v České republice patří ke špičce v oboru sportovních staveb.

Slovenský Športfinal má na trhu pevnou pozici



Dceřiná společnost Športfinal působí na slovenském stavebním trhu sportovních staveb přes deset let. Během této doby si vybudovala stabilní pozici.

V letech 2008 a 2009 zastupovala společnost SWIETELSKY stavební, s. r. o. na základě mandátní smlouvy. V roce 2010 došlo ke kapitálovému propojení a Športfinal se stal „dcerou“ společnosti SWIETELSKY stavební, jako oblast závodu SPORTOVNÍ STAVBY pro Slovensko. Česká firma v ní drží 88,70 procentní podíl, zbylých 11,30 procent pak Swietelsky – Slovakia.

Ředitelem je od roku 2010 Ing. Cyril Špendla, který má v týmu osm techniků. Za nimi je řada rekonstrukcí menších sportovišť, na které navázaly stavby většího rozsahu, jako jsou víceúčelová sportoviště, atletické dráhy, fotbalová či dětská hřiště. Vizitkou jsou pak spokojení investoři. Firma nabízí nejaktuálnější technické novinky, spolupracuje s předními výrobci, a proto také umí dodat povrch, který nejlépe vyhovuje konkrétnímu využití sportoviště, od těch školních až po profesionální, podléhající certifikaci FIFA či IAAF.

Robert Běhal

ředitel závodu

Zdeněk Liška

ředitel oblasti

Ing. Cyril Špendla

ředitel oblasti



OBCHODNÍ ŘEDITELÉ DIVIZÍ

MARIE VEBROVÁ A ALEŠ ULLMANN SE SHODUJÍ: STAVEBNÍ LEGISLATIVA JE V ČESKU NEJVĚTŠÍ BRZDOU TRHU

Společnost SWIETELSKY stavební má za sebou dobrý loňský hospodářský rok 2018/19. V něm stavební výkony vzrostly na 6,7 miliardy Kč. Divize dopravních staveb se na nich podílela 4,8 miliardami a Divize pozemního stavitelství 1,9 miliardami Kč. Co o tom rozhodlo? O tom hovoříme s jejich obchodními řediteli Marií Vebrovou a Alešem Ullmannem.

Čekali jste takový výsledek?



MV – Veřejný zadavatel, který je stěžejním zákazníkem pro Divizi dopravních staveb, je závislý na rozpočtu SFDI či dotacích ze státního rozpočtu. A tyto zdroje jsou závislé nejen na výkonnosti ekonomiky, ale i na politické vůli. Obzvlášť v naší divizi jsou znát období před volbami a po volbách. Ale abych neutekla od otázky, vzhledem k výše uvedenému, se to čekat dalo. Takže ano. Spíš jsem ale nečekala, že doba zvýšené preference investování do dopravní infrastruktury, bude relativně krátká.



AU – Na základě mírného růstu trhu stavebních zakázek jsme i v pozemním stavitelství počítali s průměrným zvýšením výkonů. To se i potvrdilo. Naším hlavním kritériem však není co největší obrát, ale realizace dobrých a zajímavých projektů pro seriózní investory za oboustranně důstojných podmínek. Je pro nás důležité, aby po skončení stavby byli všichni spokojeni a spolupráce pokračovala i na dalších projektech.

Umí na takové situaci jako růst trhu, nebo naopak pokles, firma reagovat? Jinak řečeno, má na to dostatečně vnitřní nástroje?

MV – Abychom byli konkurence schopni, stavíme na vlastním personálním i technickém zázemí. Vlastníme finančně náročná technologická zařízení. Příprava výstavby obaloven asfaltových směsí je stejně zdoluhavý a komplikovaný proces, jako příprava liniových staveb. Nejde tedy o vybavení, které lze jednoduše pořídit nebo rychle prodat. Proto bychom potřebovali stabilní poptávku, abychom technologii rovnoměrně vytížili. Proto na výkyvy poptávky můžeme reagovat pouze omezeně.

AU – Stavební trh je nerovnoměrný a pohybuje se po jakési sinusoidě. Není to u všech druhů staveb stejné. Proto se snažíme být aktivní prakticky ve všech segmentech pozemního stavitelství téměř po celé České republice.

O jaké zakázky máte zájem? O jaké zase nemáte?

MV – Naše stavby jsou potřebné pro běžný denní život všech, abychom se i ze zapadlé samoty dostali po slušné cestě k lékaři, do školy, do zaměstnání, aby byli podnikatelé spojeni se svými zákazníky, mohli převážet materiály nebo zboží. Proto se zajímáme o jakoukoliv zakázku. I ten nejmenší investor, který potřebuje cokoliv postavit, je zákazník. A nejlépejším zákazníkem je ten, který přichází v momentě, kdy naše kapacity nemáme vytížené a je solventní.

AU – Máme zájem o všechny zákazníky, kteří chtějí stavět za vyrovnaných podmínek smluvních a cenových, v reálném termínu a v odpovídající kvalitě. Hlavním kritériem není tedy velikost zakázky, protože i menší projekt v řádu jednotlivých milionů korun může splňovat tato kritéria.

Která z těch nedávných či aktuálních zakázek vás nejvíc potěšila a proč?

MV – Právě kvůli tomu, že naše zakázky jsou naprosto běžné, všude prakticky stejně, neprojektují je ani známí architekti, jsem velmi ráda, že stavby naší divize jsou vidět v různých soutěžích. Z těch posledních šlo například o Rozárium v Olomouci, které získalo cenu Ministerstva pro místní rozvoj v prestižní soutěži Česká dopravní stavba a technologie roku 2018. Není to ale typická dopravní stavba. Z nich mě těší všechny, které jsme ukončili v předstihu a zkrátili tak omezení, která veřejnosti způsobují.

AU – Nás potěšily všechny zakázky, které dopadly úspěšně, kde byl spokojený zákazník a i nám přinesly radost. A to nejen ve formě kladného hospodářského výsledku. Takových byla většina a zmínit jen některé z nich by bylo nespravedlivé. Navíc se o nich pravidelně hovoří v našem firemním časopisu. Jednu věc bych ale chtěl vyzdvihnout, a to fakt, že naše závody dokážou výborně zvládnout i bytové projekty, které patří svou celkovou náročností a pestrout strukturou budoucích uživatelů k těm velmi složitým.

Jaký je vůbec SWIETELSKY pro investory značkou?

MV – Snažíme se, aby SWIETELSKY byla synonymem poctivého řemesla. Tedy dobrých a spolehlivých pracovníků, kteří odvedou kvalitní práci ve všech detailech. Je-li spokojený zákazník, můžeme být spokojeni i my. Například v soutěži analytické společnosti CEEC Research hodnotí veřejní zadavatelé vybrané firmy podle kvality, dodržení lhůty a dohodnuté ceny. A my se pravidelně umísťujeme na předních místech, třikrát jsme byli „na bedně“, byť celkové vítězství nám stále uniká. Takže máme co zlepšovat, chceme-li porazit velikány českého stavebního trhu, ale pozici máme dobrou. Do soutěže se totiž nelze přihlásit, sám vyhlášovatel nominuje automaticky 25 největších dodavatelů stavebních prací pro veřejný sektor v daném roce podle počtu provedených veřejných zakázek. V porotě jsou představitelé bezmála 400 veřejných investorů.

AU – Věřím, že je značkou poctivého a seriózního partnera, který dokáže splnit dané slovo. A to i v případě, kdy není napsáno na papíře. Proto se k nám naši partneři vrací. To se týká nejen investorů, ale třeba i našich subdodavatelů.

A mimochodem, jak pro vás vypadá ideální investor?

MV – Ideální investor je spokojený investor. Ideální investor nejprve ví, co chce, následně je schopný a ochotný ke zdárnému zrodu jeho stavby přispět svým dílem a taky ví, že za své dílo musí zaplatit.

AU – Ideální investor chce přiměřenou kvalitu v přiměřeném čase za přiměřenou cenu. Všechny tyto hlavní kategorie by měly být v rovnováze.

Hraje důvěryhodnost při vyjednávání či soutěžích významnou roli?

MV – Veřejný investor je jiný než soukromý. S veřejným investorem se zpravidla nevyjednává, jeho bonita je daná zdrojem jeho finančních prostředků. Veřejný investor je povinen zadávat své zakázky podle Zákona o zadávání veřejných zakázek a námi nabídnutá cena, případně další hodnotící kritéria jsou buď vítězná, nebo ne.

AU – Soukromý zákazník, který chce rozumně investovat, jednoznačně vyžaduje důvěryhodnost. V opačném případě by se choval nezodpovědně sám k sobě. Proto si vybírá firmy, které zahrnuje do výběrového řízení ať sběrem informací nebo formou předkvalifikace. Potěšující je, že ve většině případů je společnost SWIETELSKY v těchto kvalifikačních úspěšná. Veřejný zadavatel to má složitější, protože je při výběru striktně držen legislativou. Ale i ta umožňuje realizovat kvalifikační kolo před vlastní soutěží na dodávku. To ale moc veřejných zadavatelů nevyužívá. Zřejmě to považují za nedůležité nebo se bojí nařčení z diskriminace.

Ted' jsme v hospodářském roce 2019/20. Jak se i v porovnání s tím předchozím vyvíjí, jak se v něm práce shání?

MV – Každá dobrá práce se shání špatně. Navíc v současnosti je vše ovlivněno nedostatkem kvalitních pracovních sil. Divizi dopravního stavitelství navíc stavební sezónu negativně ovlivnila účinnost vyhlášky č. 130/2019 Sb. O kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem. S ní měli investoři počítat již v době přípravy staveb.

AU – Předpokládáme dosažení obdobného objemu výkonů jako v roce uplynulém. O výši hospodářského výsledku by bylo předčasné mluvit. Jednu jistotu ale máme, bude kladný. Na druhou stranu se na trhu začíná projevovat úbytek práce v některých segmentech, jako jsou průmyslové stavby. Máme však průměrnou zásobu práce a to je dobrý předpoklad pro rok letošní a z části i ty následující.

Mění se tedy situace na trhu?

MV – Určitě. Největší jistotou do budoucna pro nás je, že pokud se nebude investovat do nových projektů, budou se alespoň stavby opravovat.

AU – Situace na trhu se mění neustále. Aktuálně začíná ubývat staveb výrobních závodů a obchodních center. Stále stabilní je objem trhu staveb bytových. U občanských a komerčních objektů se objevuje více přestaveb a rekonstrukcí. Jsem proto rád, že jsme se odhodlali i ke spuštění vlastního developmentu, jako další kategorie do naší mozaiky činností.

Hodně se mluví o stavební legislativě, jejíž zjednodušení by mělo zrychlit přípravu staveb a odvětví pomoci. Setkáváte se už s nějakými pozitivními signály?

MV – Snahy o zjednodušení stavební legislativy už dlouhou dobu narážejí na intenzivní odpor. Soukromé vlastnictví, ekologická problematika, formalizace procesu, řekla bych i česká specialita protivit se čemukoliv, zatratit cokoliv a rozumět čemukoliv, vykládat si stejná slova naprosto odlišně, obava kompetentních nějak rozhodnout, to vše jsou velké překážky pro racio, které celý proces zjednodušení stavební legislativy potřebuje.

AU – Stavební legislativa je v Česku větší brzdou trhu než nedostatek investičních prostředků. O jejím zjednodušení se stále jen hovoří, ale realita je opačná. Příprava projektů v našich podmínkách je proto mnohem delší než ve většině evropských zemí. Mnohdy trvá příprava projektu více než 10 let. Jsem přesvědčen, že legislativci dobře vědí, kde je „zakopan pes“.

Také se mluví o vzniku Nejvyššího stavebního úřadu, možná i ministerstva stavebnictví. Mělo by to význam?

MV – Samotná myšlenka možná není špatná. Pokud by Nejvyšší stavební úřad dokázal standardizovat úroveň všech jeho zaměstnanců a jejich

požadavky na obsahovou náplň předkládaných dokumentů, bylo by to jistě ku prospěchu věci. Aby se nestávalo, že úředníci mají různé výklady a tudíž různé požadavky. Odůvodnění, že centralizovaný úřad by zamezil klientelismu, však nevěřím. Ministerstvo stavebnictví by možná pomohlo, ale muselo by převzít veškerou agendu stavebnictví, která je nyní v kompetenci jiných ministerstev. A osobně si myslím, že k tomu česká společnost ještě nedozrála.

AU – Myslím si, že samotné instituce nic nezmění. Všelijakých úřadů, komisí a rad máme na to, jak jsme malá země, přebytek. Zřizování dalších povede nejspíše jen k růstu administrativy a mandatorních výdajů státního rozpočtu. Asi by stačilo, kdyby pracovníci stávajících úřadů konali to, co se od nich očekává, a věci posouvali kupředu, místo aby je brzdili. U některých institucí mám pocit, že dokonale zaměstnávají samy sebe. A okolní svět, pokud si dovoluje je o něco požádat, je v podstatě obtěžuje.

Jaká byla vůbec vaše cesta do firmy SWIETELSKY stavební?

MV – Nijak složitá. Po dokončení školy jsem nastoupila do národního podniku Silnice České Budějovice, které později privatizoval rakouský koncern Strabag. Tam jsem pracovala 17 let. Rok 2002 byl pak pro mne výzvou, jestli jsem příliš zkonstatněla ve svých pracovních stereotypch nebo zda jsem schopna něčeho tvůrčího. Tak jsem přišla do firmy SWIETELSKY stavební. A utíká to, už jsem v ní dalších 17 let.

AU – Po státnicích v roce 1984 jsem nastoupil do tehdy národního podniku Vodní stavby Praha, závod Sezimovo Ústí, který byl záhy změněn na národní podnik VJET – Výstavba jaderné elektrárny Temelín. Na přípravě této stavby jsem v různých pozicích pracoval až do roku 1992. Poté jsem u stejného zaměstnavatele, který ale postupně změnil obchodní jméno od Vodních staveb Temelín až po Hochtief, pracoval na funkci vedoucího marketingu a následně obchodního ředitele až do roku 2006. To jsem přešel na stejnou pozici do otrokovického PSG. A odtud před třemi lety ke třetímu, a doufám, že i poslednímu zaměstnavateli firmě SWIETELSKY. Takže patřím v naší firmě spíše k nováčkům.

Čím vším jste si ve stavebnictví prošli?

MV – Nejdřív jsem pracovala v oddělení zakázky, kde se uzavíraly tzv. dodavatelstvo – odběratelské vztahy, plánovala výroba, uzavíraly smlouvy. Pak jsem kalkulovala a připravovala stavby a z technické problematiky jsem byla nucená věnovat se i legislativě veřejných zakázek. Nějaký čas jsem se v rámci velkých projektů také víc přiblížila stavbám. Byla to doba, kdy SWIETELSKY stavební získával první velké zakázky, mimo jiné i první dálniční stavby na D3 u Tábora. Tehdy se ještě všichni – investor, projektant, dozor, dodavatel, správní orgány, snažili pro zdárný průběh a dokončení stavby udělat maximum. Moc bych všem přála, aby takové, v dobrém slova smyslu pracovní nasazení všech zúčastněných, bylo ve všech projektech, které realizujeme.

AU – Začínal jsem na stavbě jako mistr a zástupce stavbyvedoucího. Poté přišlo několik let v již zmiňované přípravě výstavby JE Temelín. Právě její stavbu považuji za nejzajímavější projekt, na němž jsem se podílel. Na ní jsem se vyučil, ta mě takřikajíc odkojila. Ale zajímavé byly i projekty, které jsem měl obchodně na starosti, ať to byla Výstavba terminálu Letiště Praha nebo Jižní část obchvatu Prahy, kde jsem jako čistokrevný pozemák trochu fušoval do dopravního řemesla.

PhDr. Zdeněk Zuntých

redakce

TBG SWIETELSKY, s. r. o.

PODÍLOVÁ BETONÁRKA

Jednou z aktivit oblasti Železobeton, která je součástí závodu Pozemní stavby JIH je i podílová betonárka TBG SWIETELSKY, s. r. o. Hlavní aktivitou společnosti je výroba betonu a dalších stavebních hmot. Spoluvlastnický podíl: Českomoravský beton, a. s. 51% a společnost SWIETELSKY stavební, s. r. o. 49%. Jednateli společnosti TBG SWIETELSKY, s. r. o. jsou Bc. Josef Roubík a za naši společnost Vladislav Homolka, vedoucím provozu Bc. Michal Kačur.

Betonárna se nachází na okraji Českých Budějovic v ulici Branišovská (areál společnosti SWIETELSKY stavební, s. r. o.). V Českých Budějovicích a okolí se jedná o betonárnu s největším objemem produkce betonu.

Betonárna disponuje také technologií pro výrobu značkových výrobků skupiny Českomoravský beton, jakými jsou lité samonivelační směsi Anhymet, cementové pěny Poriment a čerstvé zdící malty Malmix.

Betonárna je věžového typu Stetter H2-TZ s míchacím jádrem BHS o objemu 2 m³ a kapacitou výroby 90 m³/hod. Automatický, počítačem řízený systém CSE, včetně automatického dávkování přísad do betonu zaručuje přesné dávkování a tím i výslednou špičkovou kvalitu betonu. Pro zimní provoz je vybavena kotelnou s ohřevem teplé vody a ohřevem kameniva, která je plně zakryta a zateplena. Řešení betonárny umožňuje plynulé dodávky betonu i při nízkých teplotách. S ohledem na ekologii je betonárna vybavena recyklačním zařízením pro likvidaci zbytků čerstvého betonu.

Další službou betonárky je i čerpání a doprava betonu. Tyto služby nacházejí rozsáhlé uplatnění při realizaci různých druhů staveb – od rodinného domu až po velké dálniční stavby. Jejich široké použití vychází z rozdílnosti stavebního díla. Čerpadla a autodomíchače jsou nezbytné při výstavbě mostů, tunelů, nebytových a bytových staveb a vodohospodářských staveb. K dopravě se používají autodomíchače na podvozcích Tatra, Mercedes a MAN o objemu bubnů od 3 m³ do 9 m³. Díky modernímu softwaru, který napomáhá řídit dispečink autodomíchačů, se dosahuje snižování kilometrových nájezdů v dopravě transportního betonu, a tím se redukuje spotřeba pohonných hmot, emise z přepravy a pochopitelně také náklady vynaložené na transport.

Betonárna má zavedený a udržovaný certifikovaný systém řízení jakosti dle normy ČSN EN 9001. Pro všechny výrobky



Produkce betonu za rok	
2015	23 113 m³
2016	31 686 m³
2017	36 061 m³
2018	36 926 m³

vlastní certifikáty a prohlášení o shodě v souladu s ustanoveními zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky. Sortiment betonárky je velmi široký od výroby betonů, potěrů a vodostavebních betonů, dále betony odolné proti agresivnímu prostředí, lehčené až po speciální betony, maltové směsi samonivelační lité podlahové potěry a čerstvé cementové zdící malty.

V současné době je betonárka TBG SWIETELSKY, s. r. o. například generálním dodavatelem betonu na výstavbě obchvatu Českých Budějovic.

Věříme, že i další roky, přes avizovanou stagnaci ve stavebnictví, budou pro naši společnou betonárku úspěšné a bude se nám dařit plnit smělé plány do budoucna.

Vladislav Homolka

ředitel oblasti



Kompletní rekonstrukce dvou ulic v Pelhřimově

Pohled na ulici Bezručova a Na Výsluní v Pelhřimově. Místní obyvatelé využívají novou silnici a chodníky včetně osvětlení.

Investorem akce bylo město Pelhřimov. Na dobře provedenou práci dohlíželi naši zkušení stavbyvedoucí Petr Kříž a Radovan Ďuríček.

Martina Netřbová

redakce

Od dubna do listopadu 2019 jsme zde prováděli rekonstrukci kanalizace a vodovodu a nově došlo i k položení rozvodů optické sítě.

D3 0309/I Bošilec–Ševětín

V pondělí 24. června 2019 okolo čtvrté hodiny odpolední byl slavnostně spuštěn provoz na osmikilometrovém úseku dálnice D3 Bošilec–Ševětín, který jsme postavili společně s českými a slovenskými kolegy ze společnosti Metrostav a Doprastav. Swieteláci upekli z pomyslného koláče o celkové hodnotě 1,3 mld. korun 45% podíl.

Dálnice je částečně vedena v trase bývalé tratě Českých drah, která musela být přeložena, dále pak v úseku stávající silnice I/3 a poslední část na „zelené louce“ v trase nové. Přestože stavba ve svém průběhu přinesla spoustu problémů a starostí, termín zprovoznění byl úspěšně splněn a na dálnici tak mohl být puštěn provoz z přetížené silnice I/3, která byla v minulosti místem mnoha dopravních nehod. Díky protihlukovým opatřením došlo i ke snížení hlukové zátěže pro okolní obce. Po zprovoznění navazujícího úseku Borek–Ševětín, který by měl být zcela zprovozněn před koncem roku 2019, bude dálniční trasa

Č. Budějovice – Tábor kompletní a cesta do Prahy zase o pár minut kratší. Nezbyvá než být optimistou a věřit, že i propojení dálniční sítě dále ku Praze a na druhou stranu s Rakouskem se dočkáme v nejbližších letech (desítek).

Po více jak 4 roky trvajícím stavebním procesu v „dálničním režimu“ přibylo sice každému z nás pár vrásek na čele, nicméně nabyté zkušenosti jsou jistě pro nás všechny do budoucna k nezaplacení. Až se ještě do „stavařiny“ vrátí rozumné ceny, odpovědnost a chuť a odvaha táhnout za jeden provaz nejlépe jedním směrem, začne to všechny zúčastněné zase třeba i bavit...

Jménem všech zúčastněných Vám přeji šťastnou cestu!

Miloslav Jindra

ředitel oblasti



Název stavby:	D3 Bošilec – Ševětín
Investor:	Ředitelství silnic a dálnic ČR
Zhotovitel:	Metrostav, a. s.; SWIETELSKÝ stavební, s. r. o.; Doprastav, a. s.
Termín výstavby:	8/2015 – 2/2020



Apartmány na Lipně

Náš odštěpný závod Pozemní stavby JIH, oblast Železobeton, nyní dokončuje výstavbu projektu apartmány „LIPNO VÝCHOD“ pro investora INFRAINVEST, a. s. České Budějovice v obci Lipno nad Vltavou.

Tento projekt se nachází uprostřed přírody na břehu lipenského jezera a blíží se úplnému dokončení realizace. Apartmány jsou situované na okraji obce, v terénu, který se mírně svažuje k jezeru a který obklopuje bohatá zeleň. Areál se skládá ze zajímavě architektonicky řešených domů s výhledem na jezero. V první etapě vznikly 3 domy o 40 apartmánech s velkorysou dispozicí 3+kk a 4+kk s terasou, vlastní saunou a parkováním v krytých garážích. Pozemky nejsou oploceny, jedná se o volně přístupný lesopark s bydlením uprostřed lesního porostu.

Bytové domy jsou v této fázi výstavby realizovány celkem tři, s označením S3, S4 a S5. Objekty S3 a S4 jsou konstrukčně shodné, liší se pouze počty modulů. Objekt S5 se projekčně dodatečně upravoval, navýšil se o jedno podlaží a v horních dvou podlažích se naprojektovaly čtyři mezonetové apartmány.

Všechny objekty mají kromě velikosti stejné konstrukční řešení a provedení stavby. Vzhledem k charakteru stavby a inženýrsko-geologickým poměrům místa stavby bylo realizováno založení všech objektů plošné, na železobetonových základových pasech a patkách. Konstrukce 1. PP byla provedena jako vodonepropustná železobetonová konstrukce (bílá vana) pro lehce vlhké prostředí. Viditelné plochy a části jsou provedeny jako pohledový beton. Svislé nosné konstrukce nadzemních podlaží jsou zděné z cihel Porotherm tloušťky 300 mm. Zdi mezi byty jsou provedeny z cihelných bloků AKU Porotherm. Stropní konstrukce nad 1. podzemním podlažím (garáže) je železobetonová monolitická tloušťky 250 mm. Stropní konstrukce 1. a 2. nadzemního podlaží jsou železobetonové poloprefabrikované (filigránové desky a nadbetonávka). Balkónové desky jsou provedeny jako železobetonové prefabrikované. Nosná pultová konstrukce střechy je provedena z dřevěných lepených vazníků, na které byly pokládány sendvičové panely BACHL, opatřené střešní PVC fólií. Finální úpravu fasády tvoří tenkovrstvá probarvená omítka a v posledních podlažích je proveden dřevěný obklad (Evropský modřín na podkladním roštu). Podbití střeš je též v dřevěném obkladu z Evropského modřínu. Železobetonové prefa konstrukce, doplněné mimo objekt nejsou klasickými opěrnými stěnami, jedná se spíše o vyrovnávací konstrukce schodišť a ramp terénu kolem objektu.

Velký důraz byl kladen na řešení detailů stavby, které minimalizují možnost výskytu poruch staveb a zaručují dlouhou životnost objektu v místech namáhaných povětrnostními vlivy a degradujícími vlivy



(vzlínání spodní zemní vlhkosti, tepelné mosty u výplní otvorů, detaily ukončení hydroizolace, řešení konstrukce balkonů se zábradlím a dělicími příčkami, apod.)

Celkově nové objekty svojí formou a použitím klasických přírodních materiálů korespondují s daným prostředím a rozvolněným konceptem zapojují okolní přírodní exteriér do vnitřního obytného prostředí. Zároveň bylo snahou autora projektu, aby nové bytové objekty splňovaly současné funkční a estetické požadavky na nadstandardní bydlení uprostřed krásné šumavské přírody.

Jsem přesvědčen, že i z důvodu našeho přístupu k realizované zakázce byly naplněny všechny myšlenky projektanta a investora.

Realizační tým:
vedoucí projektu Miroslav Jirkal, vedoucí stavby Radek Lovčík a mistr Roman Homolka

Vladislav Homolka
ředitel oblasti



Hurá na Hochficht!

Rekonstrukce komunikace Nová Pec – Bližší Lhota

Nejen jezevci a srnky, ale také zástupy lyžařů směřujících na rakouský skiareál Hochficht se mohou těšit, že letos pojedou zase kus po novém. Koncem listopadu tohoto roku byla totiž dokončena I. etapa rekonstrukce silnice III/1634 propojující Lipensko s rakouskými sousedy. Ta letošní o celkové délce pěti kilometrů stavebně navázala na již minulý rok zprovozněný tříkilometrový úsek Zadní Zvonková – státní hranice.

Největší překážkou v průběhu stavby nebyla kupodivu skutečnost, že trasa prochází CHKO Šumava, ale zjištění, že z důvodu nedůsledného geologického průzkumu v přípravné fázi projektu byla navržena nevhodná a v tomto případě neproveditelná technologie úpravy podloží stávající vozovky zemními frézami. Balvany a kameny v podloží komunikace na Šumavě? Kdo by to byl řekl! Potřeba celoplošné sanace materiálu v aktivní zóně komunikace výměnou za nakupovaný materiál podstatným způsobem navýšila náklady na realizaci. Obhájit takovou zásadní změnu oproti smlouvě s investorem (Jihočeský kraj) nebylo nic jednoduchého a celá záležitost zabrala drahocenný čas a nervy.

Po delším vyjednávání se nakonec podařilo „požár uhasit“. Co ale naopak začalo silně hořet, byl termín dokončení stavby společně s otázkou, kde zajistit v krátkém čase potřebný objem šterkovin a dostat ho na tak odlehlé staveniště. Jen pro představu, roční výkon nejbližšího lomu v Bližné je 70–80 tis. tun, my jsme v období srpen–říjen odtud odebrali 99 tis. tun! Zapotit se a zatnout zuby tak musel každý počínaje stavbyvedoucím, strojníky, řidiči a hrdiny z řad dělníků na stavbě i v lomu konče. Pouze díky nim a díky dobrým vztahům se spolehlivými partnery, kde ještě platí slovo a podaná ruka, jsme se propracovali ke zdárnému konci a silnici zprovoznil.

Za to všem děkujeme a přejeme parádní lyžovačku na Hochfichtu!!!

Miloslav Jindra
ředitel oblasti

Název stavby:	Zadní Zvonková – Schöneben
Investor:	Jihočeský kraj
Zhotovitel:	SWIETELSKÝ stavební, s. r. o., odštěpný závod Dopravní stavby JIH, oblast Český Krumlov
Termín realizace:	8/2015 – 2/2020



Základ trafostanice T8 – Mondí Štětí

V areálu Mondí Štětí jsme realizovali hned několik zajímavých zakázek. Byla však jedna, která se vymykala mým dosavadním zkušenostem. Přišla nám poptávka na monolitický základ trafa T8, což není nic neobvyklého, ale na výkresu byla zmínka o staveništním prefabrikátu – řekl jsem si, asi to překopírovali z jiného projektu a nevěnoval jsem tomu velkou pozornost. Až na místě při prohlídce staveniště mě zástupce investora ujistil, že se jedná opravdu o prefabrikát... „Víte, kolik to bude vážit?“, namítl jsem... „Ano – 245 tun“. Zalpal jsem po dechu a od té doby se těším na den, kdy se dá základ do pohybu.

Všechno to znělo jako naprostý nesmysl a vyhazování peněz, ale Mondí k tomu vedlo několik celkem logických důvodů. Podnik dokončoval novou elektrárnu a v místě, kde měla stát nová trafostanice, běžela stará – fakturační. Ta zajišťovala prodej vyrobené elektřiny do sítě ČEZu. Každý den provozu této trafostanice zajišťoval Mondí poměrně velké finanční příjmy, a tak bylo nutné demolici staré a vybudování nové trafostanice zkrátit na minimum. Pro nás to znamenalo do začátku září zabetonovat kompletní základ trafostanice. Pak následovala technologická přestávka pro tvrdnutí betonu a po několika odkladech byl stanovený den D – 10. 10. 2018 v 10.10 hod. V předstihu byly vybudovány okolo staré trafostanice piloty tryskovou injektáží, v nedaleké Přefě připravili prefabrikovanou konstrukci stěn a střechy nové trafostanice a také byl přivezený a smontovaný jeřáb, který měl následně základ

přesunout na místo. Tento jeřáb byl sestavený v konfiguraci pro břemeno o hmotnosti 256 tun, ale v maximální konfiguraci dokáže zvedat břemena těžká až 750 tun!

Nakonec až 8. 10. 2018 došlo k zahájení demontáže starého trafa, následně proběhla jeho demolice, výkopy a provedení podkladního betonu. Za každou z drobných akcí byla odpovědná konkrétní firma, která musela mít připravené i náhradní řešení pro případ výpadku některého stroje nebo člověka. Některé práce probíhaly i v noci, především demolice.

Nastal den D a opravdu v 10.10 se podařilo základ nadzvednout a následně přesunout na připravený podkladní beton. Byly i drobné komplikace, ale vše se podařilo vyřešit. Další práce pak probíhaly podle plánu a 15. 11. 2018 byla nová trafostanice připojena do sítě.

Celou akci hodnotím jako pozoruhodnou a úspěšnou. Byla realizována mou oblastí pod vedením Michala Košťála a Hynka Balona, přípravu zajišťovala Jaroslava Kučerová.

Ing. Petr Píža

ředitel oblasti

SČO Libodřice

Na Středočeské obalovně v Libodřicích došlo ke změně paliva, bylo zavedeno spalování hnědouhelného prachu tzv. multiprachu.

Již na konci roku 2015 jednatelé společnosti rozhodli o přípravách na podkladech pro schválení vhodnosti investice. Záměr investice spočívá ve výstavbě skladu (sila) na hnědouhelný prach a výměnu hořáku na zavedení možnosti spoluspalování pevného paliva multiprachu se stávajícím LTO. Důvodem je snížení nákladů na výrobu obalovaných živichných směsí, kde jejich podstatnou část tvoří energie. Předpokládané snížení nákladů vytápění je až o 60 %. Realizaci záměru není vyloučen provoz v současném režimu, kdy k sušení a ohřívání kameniva je používán výhradně LTO.

V roce 2017 majitelé schválili realizaci. Dodavatelem celé technologie je firma ASKOM a hodnota investice je bezmála 9 mil. Kč. Po ne zcela jednoduchém dokladování vydal 29. srpna 2018 stavební úřad stavební povolení.

Na konci roku 2018 začala výstavba základové desky pro silo. Od začátku února 2019 následovala realizace a celá technologie skladování vč. nového hořáku byla 15. dubna 2019 uvedena do zkušebního provozu. První týdny provozu nové technologie přinesly spoustu otázek a nových zkušeností jak při skladování multiprachu, tak i v nastavení hořáku.

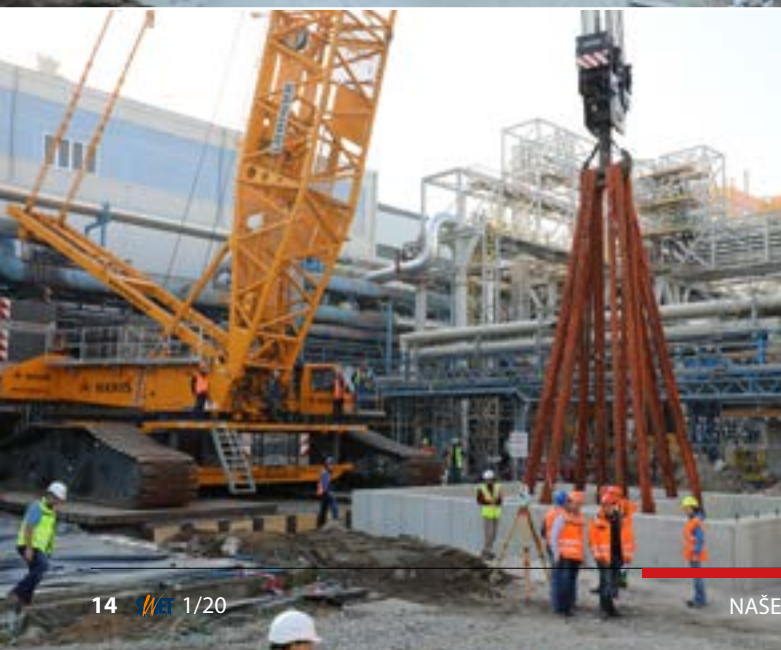
K dnešnímu dni jsme stále ve fázi zkušebního provozu, při kterém dochází již pouze k doladování dávkování multiprachu a spalování na hořáku. Průběžné výsledky a hodnoty již ukazují úsporu v nákladech a věříme, že celá investice bude podle očekávání hodnocena jako účelná a úspěšná.

David Jangl

ředitel SČO Libodřice

Víte, že?

Multiprach je výsledným produktem vysušeného a následně velmi jemně mletého hnědého uhlí. Cílem tohoto procesu je odstranění balastního podílu vody v palivu a výroba vysoce výhřevného paliva pro další použití.



David Jangl

Domažlická železniční trať

Rekonstrukce domažlické železniční trati v uzlu Plzeň, která ji rozšířila o druhou kolej i novou dvoukolejnou zastávku Skvrňany, po dvou letech končí. 5. prosince kolem 17 hodiny po výluce druhé koleje, při níž se odstranily provizorní stavy, na ní začal běžný provoz. Tím se podstatně zrychlil průjezd vlaků městem od Prahy do Bavorska. To byl i jeden z cílů investice, kterou sdružení firem SWIETELSKY Rail CZ a SWIETELSKY stavební zahájilo v prosinci 2017.

Jedním z posledních milníků se v listopadu 2019 stalo zprovoznění 1500 metrů koleje od Jižního předměstí k nové odbočce Nová Hospoda.

„Do Vánoc byla zprovozněna druhá kolej chebské trati. V lednu bude podbita první kolej a dokončeno trakční vedení a chebská trať bude definitivně dokončena,“ připomíná David Sichrovský, ředitel stavby ze společnosti SWIETELSKY Rail CZ, že součástí nákladného projektu je i sousední trať na Cheb.

Celkem se v této třetí etapě postavilo a opravilo 5 mostů a 2 mosty se demontovaly, přeložila zastávka Skvrňany s novým bezbariérovým podchodem a v Domažlické ulici část silnice I/26 mimo obytnou zónu. Položilo se přes 10 kilometrů nových kolejí, na 40 kilometrů elektrických kabelů a 7300 metrů trubního vedení. A také se postavilo 1181 metrů protihlukových stěn. Celkem se odvezlo na 200 tisíc m³ materiálů z výkopů. Nové jsou i návěstní krakorce, trakční vedení na chebské trati a sdělovací a zabezpečovací zařízení.

V dubnu 2020 třetí část modernizace nejdůležitější železniční křižovatky v regionu, jejímž investorem je Správa železniční dopravní cesty a město Plzeň, skončí úplně. Zjara se ještě dokončí nová příjezdová komunikace do areálu Adelardis a upraví všechny přilehlé plochy, včetně bývalé ulice Domažlická a přilehlých chodníků u zastávky Skvrňany.

PhDr. Zdeněk Zuntých
redakce



Stavba Vivus Argentinská finišuje

Jak jsme Vás informovali v předešlých číslech našeho časopisu, realizuje závod Pozemní stavby STŘED ve sdružení se společností Metrostav, a. s., divize 3, výstavbu Obytného komplexu Argentinská. Jedná se o výstavbu cca 280 bytových jednotek, které jsou rozděleny do 5 samostatných bloků.

Stavba byla zahájena v březnu 2018 a do současné doby se daří plnit veškeré termíny dle plánu. Předpokládaný termín předání dokončeného díla je plánován na začátek léta 2020.

Od poloviny listopadu 2019 probíhaly dokončovací práce na fasádách objektů, zahájili jsme hrubé terénní úpravy a přípravu na provedení vnějších chodníků.

V interiérech objektů probíhají dlaždičské a obkladačské práce, zejména v sociálních zařízeních jednotlivých bytových jednotek, a započala příprava na instalaci vnitřních dveří a dřevěných finálních vrstev podlah. Z vnějších stran, zejména do ulice Argentinská, je již demontováno fasádní lešení, a tedy je již nyní vidět hlavní část objektu ve finální podobě. Určitě můžeme konstatovat, že celý projekt je zdařilým architektonickým dílem a plně zapadá do okolní zástavby.

Závěrem mi dovolu poděkovat touto cestou celé oblasti Střední Čechy a zejména pak řediteli oblasti panu Miroslavu Klimentovi a vedoucímu projektu panu Františkovi Nikodemovi za příkladné vedení celého projektu, a to i ve vztahu k systému vedení stavby a celého controllingu ve sdružení. Další dík jistě patří všem kolegům ze správy závodu, kdy bezproblémově zvládají naši úlohu vedoucího účastníka sdružení.

Ing. Jiří Podaný
ředitel odštěpného závodu



Přeložka Zátíšského sběrače vede deset metrů pod zemí

Přeložka Zátíšského sběrače, jedné z klíčových staveb modernizovaného plzeňského železničního uzlu, byla hotova na konci května a napojená na kanalizační síť města Plzně.

Měří 889 metrů, má 22 šachet a ražena byla deset metrů pod povrchem. Stokou z kameninového potrubí o průměru jednoho metru odtékají splaškové a dešťové vody z povodí Borských polí a plzeňské městské části Zátíší.

„Přeložku si vynutila stavba silnice I/26 v Domažlické ulici, v jejíž nové trase sběrač ležel. Stejný problém by nastal i při stavbě nového kolektoru, kterým se přivádí voda z vodojemu v Radčicích do areálu Škody. To je nyní vyřešeno,“ říká Pavel Brůžek, prokurista společnosti SWIETELSKY stavební a vedoucí jejího oddělného závodu Dopravní stavby Západ, který projekt realizoval.

„Šlo o technicky velmi náročnou stavbu, při níž jsme použili špičkovou technologii mikrotuneláže s využitím razicího štítu,“ dodal. Zatímco jeho větší obdoba, razicí velké ejpovické železniční tunely se jmenovala Viktorka, tento menší Bartoloměj po světcích, kterému je zasvěcen kostel na hlavním plzeňském náměstí.

PhDr. Zdeněk Zuntých
redakce



Seco Industries v listopadu otevřelo novou obrobnu

Novou obrobnu o rozloze 3700 m² dokončila v Jičíně společnost Seco Industries, největší tuzemský výrobce zahradních traktorů a významný producent odlitků z šedé a tvárné litiny. Moderní objekt za téměř 90 milionů korun, který firmě umožní zvýšit produkci obrábění odlitků o 50 procent, postavila za necelý rok společnost SWIETELSKY stavební.

„Výstavbě pomohla dobrá spolupráce všech úrovní v řízení projektu, od investora a jeho dozoru, přes projektanty až po hlavního dodavatele. To prospělo daleko vyšší efektivitě prací a optimalizaci vynakládaných financí,“ říká Jiří Podaný, vedoucí závodu Pozemní stavby STŘED, SWIETELSKY stavební.

Podle Tomáše Linharta, ředitele společnosti Seco Industries, jde o další z řady rozvojových investic a modernizací výrobního závodu. „Nová hala zároveň významně zlepší pracovní prostředí pro více než stovku zaměstnanců, kteří na obrobnu pracují,“ uvedl.

PhDr. Zdeněk Zuntých
redakce



Rekonštrukcia zimného štadióna v Prešove

Rekonštrukcia zimného štadióna v Prešove, je realizovaná našou spoločnosťou na základe rozhodnutia investora stavby Mesta Prešov. Skladá sa zo stavebných objektov SO 01 Etapa I., stavebné úpravy štadióna a SO 03 rekonštrukcia strechy.

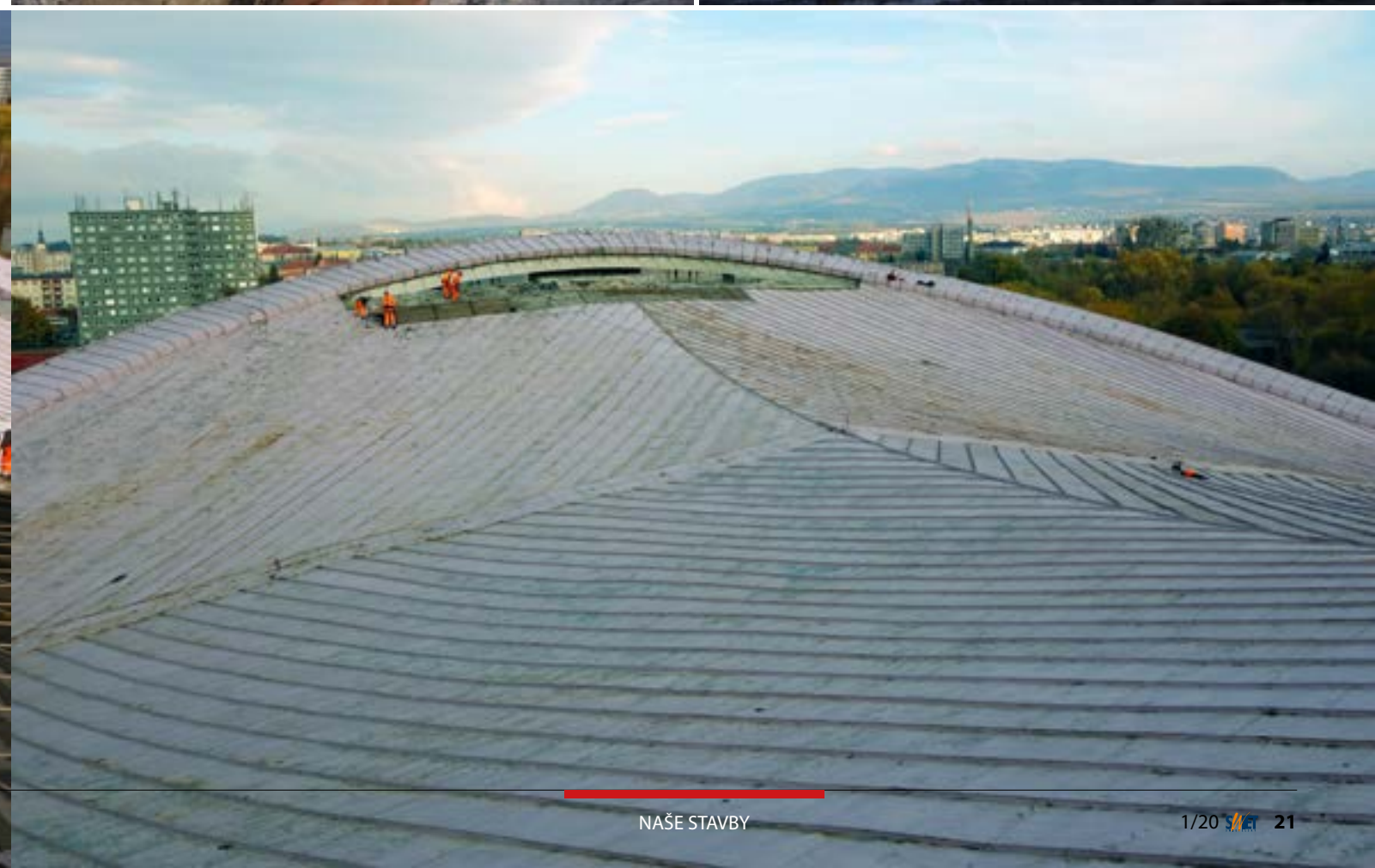
Z technického a projekčného hľadiska je jednoznačne najzaujímavejšou časťou práve rekonštrukcia lanového systému strechy. Už samotné odbúranie pôvodnej strešnej konštrukcie, ktorej nosná lanová sieť bola hlavne v častiach nad ľadovou plochou značne zdegradovaná od pôsobenia korózie bolo náročnou úlohou. V rámci demontáže bolo znesených viac ako 1300 ton pôvodnej konštrukcie. Vzhľadom na havarijný stav konštrukcie nebolo možné použiť akúkoľvek mechanizáciu, dopravníkové pásy alebo žeriavovú techniku. Projektant vyslovil vážne obavy, že pri náhodnom prítlačení niektorých z nosných lán by mohlo dôjsť k ich pretrhnutiu čo by pravdepodobne pokračovalo pádom celej konštrukcie. Za tento výkon patrí pracovníkom oblasti východ obrovská vďaka a obdiv.

Po demontáži pôvodnej konštrukcie bolo potrebné zabezpečiť kompletný geodetický scan pôvodného nosného ŽB venca z ktorého sa vychádzalo pri určovaní konečných dĺžok jednotlivých lán. Laná typu open spiral strands dodávala spoločnosť Redaelli Taliansko. Každé lano bolo vytvorené presne na mieru pričom projektant sa snažil zohľadniť pôvodný tvar nosného ŽB venca tak, aby po napnutí celej siete strešnej konštrukcie bol vytvorený tvar hyperbolického paraboloidu o rozmere

v pozdĺžnom smere 92 m a priečnom smere 78 m. Nosné láná $\Phi 24$ mm sú v priečnom smere o celkovej dĺžke cca 4800 m a napínacie $\Phi 12$ mm v pozdĺžnom smere o celkovej dĺžke cca 4500 m. Každé križenie lanového systému bude osadené lanovou spojkou o počte cca 4400 ks medzi ktorými budú osadené oceľové väznice na ktoré bude uchytený trapézový plech. Projekt požaduje zabezpečiť dilatáciu 12 mm / 1 m' v oboch smeroch roviny strechy. Po napnutí napínacích lán sa predpokladá „priehyb“ nosných lán cca 0,7 m, pričom ďalších 0,7 m sa predpokladá v prípade mimoriadneho zaťaženia od snehu. Strešná konštrukcia bude po dokončení osadená tenzometrickou meracou sieťou na 9 ks nosných lán a 7 ks napínacích lán. Tenzometre sú osadené na tiahloch a vytvorené z „plného mostíku“ čo výrazne redukuje možné odchýlky od ohybu kotevných/napínacích tyčí. Táto sieť bude doplnená 17 ks akcelerometrami a 2 ks teplomerov (vonkajšia a vnútorná teplota) a 1 ks anemometr. Realizácia strešného pláštá bude po napnutí siete pokračovať súvrstvím z parozábrany, tepelnej izolácie hr. 200 mm a hydroizolácie na báze TPO fólie. Harmonogram výstavby je nastavený na ukončenie 30. 8. 2020. Veríme a máme všetko nastavené aby sme mohli túto pre európsky priestor unikátnu rekonštrukciu slávnostne odovzdali 30. 8. 2020. Držte nám palce

Zuzana Fabianová

vedúca obchodného oddelenia



Na úpravu trati Hostivař–Votice přijela do Čech nejvýkonnější kolejová mechanizace v Evropě

Na ojedinělý projekt úpravy geometrické polohy koleje, která začala 21. srpna na rekordně dlouhém úseku 58 kilometrů trati z Prahy - Hostivaře do Votic, nasadila společnost SWIETELSKY Rail CZ nejvýkonnější kolejovou mechanizaci v Evropě.

Důvod je zřejmý – na zakázku za 69,4 milionů korun měla pouze 26 dní, do 15. září. Šlo o šest nejmodernějších strojů, tři podbíječky a tři šterkové pluh, od mateřského koncernu SWIETELSKY Baugesellschaft. V této sestavě byly v Česku vůbec poprvé.

„Pracovali jsme hlavně při nočních výlukách, abychom co nejméně omezili provoz na této velmi vytížené trati. A protože šlo o mimořádně dlouhý úsek, vsadili jsme na špičkovou technologii, která umí výlukové časy zkrátit o 30 až 40 procent proti běžně dostupným strojním linkám na českém trhu,“ říká Pavel Pechač, jednatel SWIETELSKY Rail CZ. Pro zrychlení prací, firma využila obě výhybkové podbíječky současně. „Ani to u nás není obvyklé. Společně v akci byly od 25. do 30. srpna ve stanicích Uhřetěves, Říčany, Stránčice a Čerčany,“ dodává.

Zakázku, v níž byl vůbec poprvé do jednoho projektu zahrnut tak rozsáhlý úsek, vypsal a financuje Oblastní ředitelství SŽDC Praha.

SWIETELSKY Rail CZ využila dvě výhybkové podbíječky s označením 09 - 32/4S Dynamic spolu se dvěma šterkovými pluhy

BDS 2000. A také strojní linku, která obsahuje traťovou podbíječku Stopfexpress 09 - 4x Dynamic s dalším pluhem BDS 2000-4. „Jde o unikátní a nejvýkonnější strojní linku pro směrovou a výškovou úpravu koleje včetně dynamické stabilizace,“ upřesňuje Pavel Pechač.

Pro představu – Stopfexpress 09 – 4X Dynamic je první kontinuální čtyřpražcová podbíječka na světě s integrovaným dynamickým stabilizátorem. Má výkon až 2000 metrů za hodinu. V případě potřeby lze nastavit čtyř, dvou nebo jedno pražcové podbíjení. Při práci ji doplní stejně výkonný stroj BDS 2000-4 (ballast distribution system) na úpravu šterkového lože. V Česku se objevuje jen zřídka, neboť ji její vlastník SWIETELSKY Baugesellschaft využívá na kolejových stavbách po celé Evropě.

SWIETELSKY Rail CZ upravila na dvojkolejně trati celkem 116 kilometrů kolejí a staniční kolej číslo 0, 1 a 2. Úsek je součástí 4. tranzitního koridoru Děčín – Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště. Práce byly naplánovány výhradně do 22 nočních směn, zahrnovaly 99 výhybek a použito při nich bylo 13 tisíc m³ nového šterku.

PhDr. Zdeněk Zuntých

redakce

O NASAZENÉ TECHNICI:

Stopfexpress 09 - 4X Dynamic

Kontinuální čtyřpražcová traťová podbíječka
Integrovaný dynamický stabilizátor
Výkon až 2000 metrů trati za hodinu

09 - 32/4S Dynamic

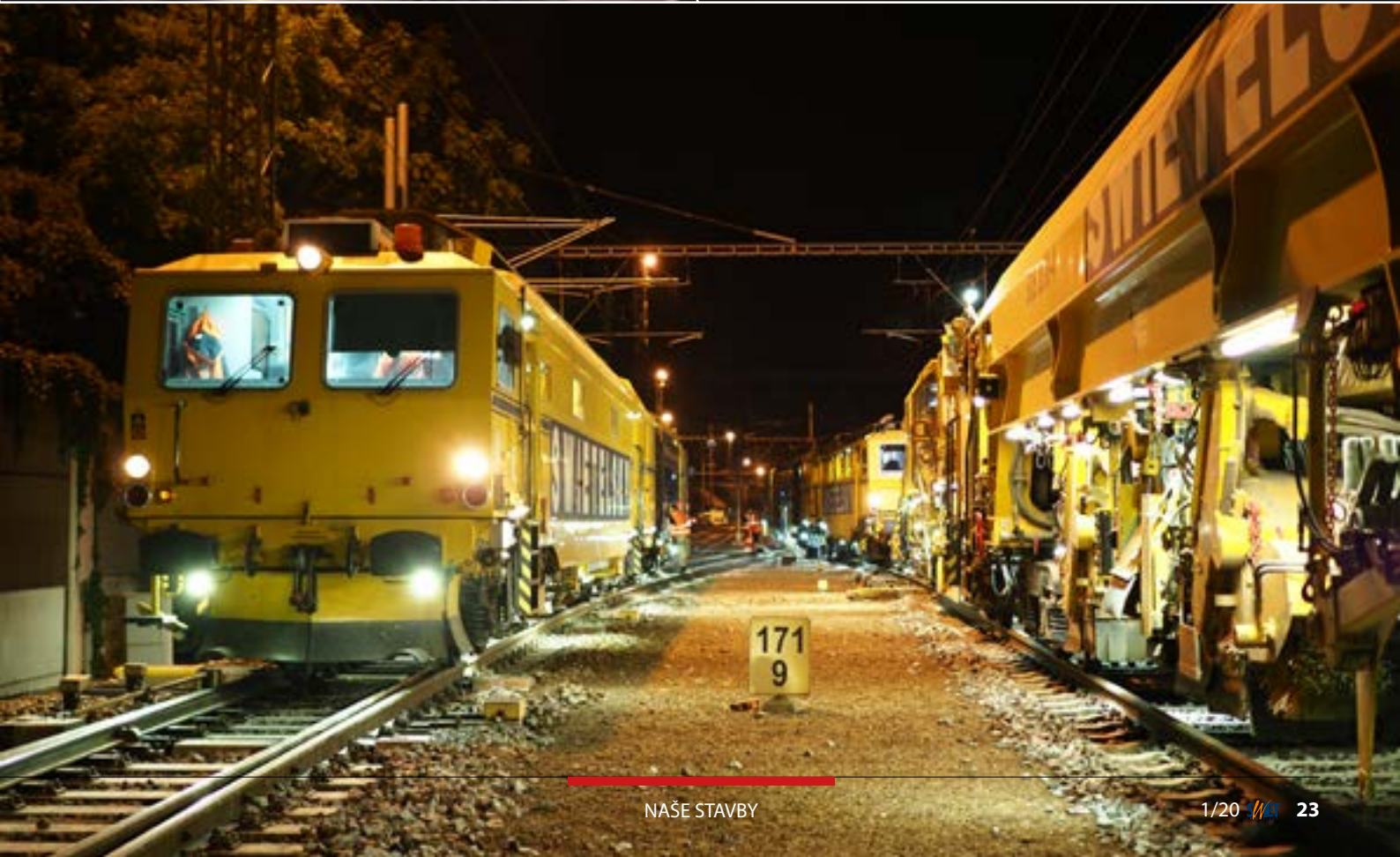
Kontinuální výhybková podbíječka s podbíjecím dvoupražcovým agregátem a integrovaným kolejovým stabilizátorem
Výkon 6 až 8 výhybek + 1500 metrů koleje za osmihodinovou směnu

BDS 2000

Stroj pro úpravu šterkového lože se zásobníkem

BDS 2000-4

Stroje pro úpravu šterkového lože se zásobníkem



Silnice opravená za týden, důkaz mají v Úvalech

Oprava komunikace akce „Úvaly II/101 – průtah“ se prováděla za kompletní uzavírky úseku. Rekonstrukce začínala v křižovatce I/12 a jednalo se o opravu dlouhou 732 m.

Po odfrézování a očištění komunikace se položila podkladní vyrovnávací vrstva z asfaltového betonu. Po té následovala výšková úprava poklopů, vodovodních hrnků a uličních vpustí. Na provedený spojovací postřik se položila obrusná vrstva z ACO 11, kterou nám dodávala SČO Libodřice.

S prací našich zaměstnanců byli spokojeni především obyvatelé, kteří provedenou práci chválili nejen přímo stavbyvedoucímu, ale obdrželi jsme pochvalu i v článku na stránce www.ctidoma.cz: „Silnice opravená za týden, důkaz mají v Úvalech.“ Jak dále tvrdí autor článku: „V Úvalech u Prahy existuje docela čerstvý důkaz, že dělat na stavbě od rána do večera možné je a dokončit silnici během týdne není problém.“

Eliška Jonášová
technik oddělení přípravy a kalkulací

Název stavby:	Úvaly II/101 – průtah
Investor:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
Zhotovitel:	SWIETELSKÝ stavební, s. r. o., odštěpný závod Dopravní stavby STŘED, oblast Kolín
Termín realizace:	týden v červenci 2019



Mezi Uhlířské Janovice a Staňkovice se vrátil silniční provoz

Mezi Uhlířské Janovice a Staňkovice se nedávno, po dvaadvaceti týdnech, kdy probíhala oprava této komunikace, vrátil silniční provoz. Probíhala zde oprava s názvem: „II/335 Uhlířské Janovice – Staňkovice, rekonstrukce vozovky“ jejímž investorem byl Středočeský kraj.

Celková délka úpravy silnice je 1,57 km. Začátek stavby je situován v křižovatce se silnicí do Nové Vsi (III/33514) a konec úseku je dán křižovatkou se silnicí II/125. Hlavními body této zakázky bylo následující: kácení stromů, zesílení konstrukce vozovky, sanace krajů vozovky, obnova odvodnění, kompletní rekonstrukce propustků, výměna svodidel, ale především nové asfaltové souvrství (v intravilánu lemováno nově osazeným obrubníkem).

Pro nás byla novou zkušeností ručně vyvazovaná gabionová matrace se sklonem 54°, která má za úkol přitížit svah a ochránit ho proti erozi. Konstrukce je v patě násypu zapřena do betonového pásu. Projektant požadoval plnit tuto matraci strojně, ta se však nakonec plnila výhradně ručně z důvodu lepšího rozložení kameniva a díky tomu vznikl navíc pohledově hezký objekt, který se zajisté bude líbit každému, kdo si jej všimne.

Název stavby:	II/335 Uhlířské Janovice – Staňkovice, rekonstrukce vozovky
Investor:	Středočeský kraj
Zhotovitel:	SWIETELSKÝ stavební, s. r. o., odštěpný závod Dopravní stavby STŘED, oblast Kolín
Termín realizace:	03/2019 – 08/2019

Důraz při stavbě byl kladen nejen na dopravní obslužnost občanů dotčených pozemků, ale i na společnost Kooperativa v.d., u které musela být po celou dobu zachována zásobovací obslužnost.

Eliška Jonášová
technik oddělení přípravy a kalkulací



KOSTEL BRNO–LESNÁ

(PŘÍSTAVBA DUCHOVNÍHO CENTRA)

Po více jak dvou letech od zahájení prací na novostavbě moderního kostela se výstavba blíží ke svému konci. K dokončení výstavby mělo původně dle smlouvy dojít v březnu roku 2019.

Vzhledem ke skutečnosti, že projekční práce a konečný vzhled objektu byly definitivně hlavním architektem dokončeny až v červenci roku 2019, je vlastní předání stavební části naplánováno na konec února 2020. Následně bude probíhat instalace interiéru a vnitřního vybavení kostela. V průběhu měsíce května 2020 dojde ke slavnostnímu vysvěcení objektu a zahájení provozování celého duchovního centra Brno – Lesná.

Stavba za více jak 100 mil. Kč se již před vlastním dokončením stala významnou dominantou nejstaršího panelového sídliště Brno – Lesná.

Bc. Jaromír Baláž

jednatel společnosti JB Stavební, s. r. o.

ředitel závodu PS Morava

JB Stavební
ČLEN SKUPINY SWIETELSKY

Název stavby:	Přístavba Duchovního centra BRNO–LESNÁ, Kostel a Věž
Investor:	Římskokatolická farnost Brno–Lesná
Zhotovitel:	JB Stavební, s. r. o.
Termín realizace:	08/2017 – 05/2020



DŮM HIPPOKRATES

V červnu roku 2019 se podařilo naší společnosti a závodu Morava zahájit dlouho očekávanou stavbu bytového domu Hippokrates v Brně.

Novostavba bytového domu je umístěna do výjimečné lokality v Masarykově čtvrti, Brno. Jedná se o dva samostatné 5podlažní objekty spojené podzemními garážemi. Realizací vznikne 46 luxusních bytových jednotek různých rozměrových kategorií s nádherným výhledem na brněnské výstaviště.

Vlastní termín ukončení stavby je plánovaný na konec roku 2020. Před vlastním zahájením stavby bylo nutno odtěžit v těžko přístupném svahu skalnatou zeminu v celkovém objemu 7000 tun.

Název stavby:	Novostavba domu Hippokrates v Brně
Investor:	HLINKY ESTATE, s. r. o.
Zhotovitel:	JB Stavební, s. r. o.
Termín realizace:	06/2019 – 12/2020

Lokalita Masarykovy čtvrti v Brně je velmi ceněna pro svoji architekturu a jsem přesvědčen, že naší úspěšnou realizací zde zanecháme hodnotnou stavební stopu naší společnosti.

Bc. Jaromír Baláž

jednatel společnosti JB Stavební, s. r. o.

ředitel závodu PS Morava

JB Stavební
ČLEN SKUPINY SWIETELSKY





Investoři mají zájem o mobilní protihlukové stěny. A co VY?

Co je mobilní protihluková stěna? Je to alternativa k pevným stěnám založeným na pilotách, ale hlavní výhodou této stěny je, že nepotřebuje stavební povolení. Stačí, když na komunikaci bude šířkové uspořádání takové, že se tam dá stěna postavit.

Dalším důležitým aspektem je vyjádření policie ČR. A to se i stalo u investora ŘSD ČR, který potřeboval vyřešit starou hlukovou zátěž u D5 a neustálé stěžování lidí z okolních domů. V té době již několik let řešil pevnou stěnu, kdy se nemohl dopracovat územnímu rozhodnutí... Proto zvolil alternativu mobilní PHS (stavba „D5 protihluková stěna Na Vypichu, Rudná“).

Mobilní PHS se skládá z kotevního bloku, který slouží především k zajištění stability PHS pro kotvení ocelových sloupků, pro osazení akustických panelů a zároveň jako svodidlo. Ano, jak se jistě ptáte, milí čtenáři, tato stěna má i bariérové zkoušky, proto je ji možno použít i jako zádržný systém u pozemních komunikací.

Kotevní blok mobilní protihlukové stěny je proveden z jednotlivých přemístitelných železobetonových prefabrikátů, ocelové sloupky se používají většinou HEB 180 s osovou vzdáleností 4 m a v krajích 2,5 m. Pro tuto stěnu byly použity oboustranné pohltivé panely od dálnice

D5, pohltivost A4, a od silnice na Vypichu pohltivost A3. Výška stěny v tomto případě byla 4,7 m. V tomto případě je stavba založena na silničních prefabrikovaných panelech.

Další nespornou výhodou je rychlost výstavby. Instalace stěny se provádí ve dvou krocích. V první fázi se instalují kotevní bloky a sloupky a po cca 14 dnech po technologické pauze se instalují panely. Pro tuto stavbu to bylo 2,5 dne.

Pro tuto stěnu je vymyšleno několik variant založení. Může se instalovat do odstavného pruhu na asfaltový povrch nebo na silniční prefabrikovaný panel. Pokud je komunikace v náspu, může se založit dočasná záporová stěna, aby se rozšířilo těleso komunikace. Pak už je to klasika konstrukční vrstvy ukončené silničním prefabrikovaným panelem.

Prostě a jednoduše, pokud má investor problém se starou hlukovou zátěží a neumí ji vyřešit pevnou stěnou, může použít dočasnou alternativu v podobě mobilní PHS, která se může následně přemístit do jiné lokality se změnou výšky. No a co je u nás dočasné, je většinou trvalé.

Ing. Richard Franc

ředitel oblasti



Městská část ŘEPY shodila žluté monstrum

Stavbu, kterou Vám dnes představím, je, jak je již u oblasti Praha zvykem v posledních letech, protihluková stěna s rekonstrukcí komunikace z přilehlých stávajících chodníků. Stavba se jmenuje Slánská – PHS, Praha 17, č. akce 999 062.

Investorem této akce je Technická správa komunikací hlavního města Prahy.

V první fázi došlo k rozřezání tohoto stávajícího monstra v rámci zakázky malého rozsahu. Pro výstavbu nové stěny a rekonstrukci přilehlých komunikací a chodníků se naše firma spojila s firmou Metrostav a vzniklo sdružení s názvem „MTS + SWIE – Slánská PHS“. Zakázka byla odsoutěžena v listopadu 2018 a investor nám předal staveniště v polovině března 2019. Stavba byla rozdělena na 2 etapy.

V první etapě se prováděly práce v levém jízdním pásu, kde se provádělo založení stěny na pilotách, odfrézování stávajících komunikací, odtěžení chodníků a pokládka inženýrských sítí. Po dohodě s investorem, resp. jeho rozhodnutí, byly pro tuto stěnu použity panely MMCITE. První etapu naše sdružení firem předalo k používání v srpnu letošního roku.

A mohla začít etapa 2, která měla obdobný charakter prací. Tuto etapu jsme předali investorovi v prosinci 2019 k jeho naprosté spokojenosti. I přesto, že stavba byla v intravilánu s vysokou frekvencí silniční dopravy a okolní bytovou zástavbou, tak stížnosti nebyly a z dokončené komunikace a protihlukové stěny se mohou těšit obyvatelé Městské části ŘEPY.

Touto cestou bych chtěl poděkovat za příkladné vedení stavby panu Jiřímu Martinů, Ing. Ondřeji Janouškovi a za přípravu Ing. Evě Hejčové.

Ing. Richard Franc

ředitel oblasti



DALŠÍ ETAPY V CHABRECH ZAHÁJENY

Společnost STAR GROUP (Nové Chabry) na základě svých zkušeností z předešlé výstavby, zadala realizaci dalších etap v projektu Bytové domy Dolní Chabry naší společnosti SWIETELSKY stavební, závodu Pozemní stavby STŘED.

Tentokrát se jedná o etapy F a G, realizaci nové dopravní infrastruktury (tzv. Západní připojení) a vybudování nové křižovatky u ulice Ústecká.

V těchto etapách bude vystavěno 220 bytových jednotek a stavba má být ukončena do dvou let od zahájení. Dne 6. listopadu byl u příležitosti zahájení stavby položen Základní kámen za účasti zástupců developera, starostky městské části, zástupců naší společnosti a dalších hostů.

Výstavbou těchto dvou etap dosáhne počet bytů v celém komplexu Nové Chabry k číslu 620, což je de facto takové malé městečko. A od počátku výstavby v roce 2013 jsme u toho my, tedy stále stejný projekční tým oblasti Střední Čechy, tým pana Františka Nikodema. Dá se říci, že od roku 2013 se stal z tohoto týmu specialista na výstavbu velkých rezidenčních celků a těší nás, že nové zkušenosti, nabývané při výstavbě, se projevují na naší stále větší kvalitě a profesionalitě ve všech prováděných činnostech.

Přeji tímto celému týmu a kolegům ze správy oblasti i závodu hlavně klidné stavění, shovívavé okolí a minimum neočekávaných vlivů.

Nicméně jsem přesvědčen, že i kdyby se objevily nějaké komplikace nebo překážky, odvedou naši kolegové opět kvalitní a vysoce profesionální práci.

Ing. Jiří Podaný

ředitel odštěpného závodu





Zasloužená reference

Dne 15. 11. 2019 proběhlo slavnostní otevření nově zrekonstruované křižovatky silnic II/129, II/247 a místní ulice Zahradní v intravilánu města Humpolce. Tato společná investice kraje a města nahradila původně nebezpečnou a dopravně komplikovanou křižovátku kruhovým objezdem řešící čtyři dopravní větve.

Kraj Vysočina na stavbu dopravní části ze svého rozpočtu uvolnil 16 miliónů korun, zásadnější investice šla za městem, které za 58 miliónů korun provedlo položení nové dešťové a splaškové kanalizace, rekonstrukci vodovodu a dále rekonstrukci chodníků a veřejného osvětlení. Zakázku realizoval odštěpný závod Dopravní stavby VÝCHOD, oblast Vysočina.

Na nové křižovatce jsme pracovali od května do listopadu 2019. Na prostorově velkoryse navrženou křižovátku navazují nově opravené silniční větve, které prošly v minimální délce 140 metrů generální opravou včetně pokládky nových konstrukcí vrstev a osazením kamenných obrubníků. Na dílčí úseky před přechody, byl nanesen speci-

ální hrubý nátěr tzv. Rocbinda, jehož úkolem je zlepšení protismykové vlastnosti při brždění. Stavba dále zahrnuje nové dešťové i splaškové kanalizační stoky. Rekonstrukce se dotkla také vodovodního přívaděče do města, včetně přílehlých vodovodních větví a vodovodních přípojek k jednotlivým nemovitostem.

„Mám z té práce radost! Koordinace s investorem a jeho zástupci byla výborná. Co se dohodlo, platilo, včetně termínů. Stavba ale nebyla jednoduchá. Dotýkala se přílehlých firem, supermarketu i obyvatel, kteří i během ní chtějí normálně fungovat. Důležitým článkem výstavby jsou také naši schopní, pečliví a pracovití zaměstnanci z řad dělnických profesí, kterým bych chtěl tímto poděkovat za skvěle odvedenou práci!“ říká Jan Kocman, pod jehož vedením se stavba realizovala. Je třeba si uvědomit, že stavby tohoto typu a rozsahu nejsou v našem portfoliu zcela běžné, proto jsme velice rádi, že jsme si mohli na seznam referencí připsat tento „meisterstück“.

Ing. Ondřej Maška

technik oddělení přípravy a kalkulací

Průtah obcí Olšany u Telče byl dokončen před termínem

V období 05 – 07/2019 realizovala oblast Vysočina rekonstrukci průtahu obcí Olšany u Telče. Stavba proběhla za plné uzavírky předmětného úseku. Objízdná trasa pro vozidla nad 3,5 t byla vedena přes Třešť a Stonařov, objízdná trasa pro osobní automobily vedla přes obce Stará a Nová Říše.

Stávající povrch vozovky byl odfrézován v průměrné tloušťce 5 cm do nových příčných sklonů. Po pochůzce a prohlídce odfrézovaného povrchu za účasti investora byla následně upřesněna místa sanací. V krajích vozovky byla provedena kompletní výměna konstrukce vč. aktivní zóny o celkové tloušťce 92 cm. Následně proběhla celoplošná pokládka ložné a obrusné vrstvy, byly zhotoveny krajnice a obnoveno dopravní značení. Komunikace je v obci nově osazena do silničních obrub vč. nových autobusových zastávek, šířka vozovky byla sjednocena na 6 m. Nové sjezdy k nemovitostem byly provedeny ze zámkové dlažby.

Po dobu výstavby zhotovitel zajišťoval obslužnost obce Olšany autobusem s kapacitou 28 osob, který jezdil 4x denně na trase Olšany – okolní obce – Telč a zpět.

Stavbu se podařilo dokončit a uvést do provozu ještě před stanoveným termínem. Děkuji kolegovi Radku Lízalovi a týmu pod vedením Luboše Mandáta.

Ing. František Fryš

vedoucí stavby

Název stavby:	I/23 Olšany – průtah
Investor:	Ředitelství silnic a dálnic ČR
Zhotovitel:	SWIETELSKÝ stavební, s. r. o., odštěpný závod Dopravní stavby VÝCHOD, oblast Vysočina
Termín realizace:	05/2019 – 07/2019



Podnikatelský inkubátor v Ostrově

Sedmnáctitisícový Ostrov se stal druhým městem na Karlovarsku, v němž vznikl podnikatelský inkubátor společnosti EHC Czech. Jeho jádrem je hala pro výrobu a skladování s užitnou plochou 3076 m² a administrativním zázemím, kterou i s příjezdovou komunikací vybudovala za více než 50 milionů korun společnost SWIETELSKY stavební.

„Ide o další významný krok, jak zvýšit nízkou podnikatelskou inovační aktivitu v kraji,“ říká Petr Haak, jednatel EHC Czech, která již tři roky provozuje Podnikatelský inkubátor Kanov v Karlových Varech. V Ostrově vznikla jeho pobočka. Investor zde přitom řešil několik nečekaných překážek, které ale ve spolupráci s dodavatelem zvládl.

„V začátcích stavby třeba zdoluhavé povolenání způsobilo, že pozemek nebyl ještě napojen k energetické síti. Proto jsme si pomohli elektrocentrálou. V závěru zase nastaly známé komplikace s obslužnou

komunikací, když radnice odstoupila od příslibu investorovi, který mu dříve dala. Nakonec ji zaplatil sám a my ji vybudovali,“ říká Jan Kutač, vedoucí závodu Pozemní stavby Západ, oblast Sokolov, firmy SWIETELSKY stavební.

„Věřím, že se zde postupně rozvinou nové talenty a zrodí nové inovační firmy, stejně jako se nám to daří v Kanově. I v Ostrově nabízíme nadstandardní podmínky – chráněné prostředí, umožňující snadnější start, důležitý pro rozvoj a ekonomickou stabilitu. To je náš další přínos regionu,“ uzavřel Petr Haak.

PhDr. Zdeněk Zuntých

redakce

Strojní závod je nejrychleji rostoucí částí SWIETELSKY Rail CZ

„Cítíme velký tlak na rychlost oprav a zkrácení výluk,“ říká ředitel Lukáš Vostrý

Po moderních strojích a technologiích, zrychlujících železniční stavby, je poptávka. Díky tomu je také Závod stroje a mechanizace nejrychleji rostoucí částí společnosti SWIETELSKY Rail CZ. Během necelých tří let závod své tržby posunul z nuly na zhruba 50 milionů korun a počet zaměstnanců na 17. Jejich jádro tvoří strojníci a svářeči. Sama firma, působící na trhu teprve čtvrtým rokem, letošní hospodářský rok ukončila s tržbami 1,7 miliardy korun a poprvé zdolala miliardovou hranici.

„Efektivita a kvalita prací je dnes naprosto klíčová. Cítíme velký tlak na rychlost oprav a zkrácení výluk. A moderní technologie jsou řešením. Nejvíce mě ale těší, že se na nás partneři obracejí především jako na spolehlivého a výkonného zhotovitele,“ říká Lukáš Vostrý, ředitel strojního závodu. Ten špičkové stroje zajišťuje i pro externí zákazníky. Významně přitom spolupracuje s rakouským mateřským koncernem SWIETELSKY, jehož železniční divize je evropským lídrem trhu.

Strojní závod tak může nasadit jak obnovovací vlaky pro rekonstrukci železničního svršku, tak strojní linky pro sanaci železničního spodku. A také všechny další obvyklé technologie jako jsou kolejové jeřáby, čištění/těžení šterkového lože, směrová a výšková úprava kolejí, jejich svařování nebo broušení.

Jeho stroje bylo v květnu možné třeba vidět na stavbách SWIETELSKY Rail CZ ve Šlapanicích a Hrubé Vodě, kde se uplatnila bruska Speno RR16 a podbíječka Unimat. Tu si pronajaly i další firmy pro stavby v Úžicích a v Kostelci u Jihlavy. Kolejový jeřáb Gottwald byl nasazen v Plzni, Teplicích, Hostivěři a Kostelci, čistička RM 85 na trati Bělá pod Radbuzou – Bor u Tachova. V červnu se zase podbíječka 4X Dynamic objevila na trati Úvaly – Český Brod a jeden z unikátních velkých strojů SMD 80 spolu s čističkou RM 85 na trati Pilníkov – Trutnov.

PhDr. Zdeněk Zuntých

redakce



Výměna pražců v metru

Máklí jsme si, říká Tomáš Valík, šéf závodu SWIETELSKY Rail CZ

Osm dní nepřetržité práce v pražském metru trvala výměna 506 dřevěných pražců za betonové, mezi stanicemi Pražského povstání a Pankrác. Trvala od 29. června do 7. července (4.30 hodin).

„Máklí jsme si,“ říká **Tomáš Valík**, ředitel závodu Stavby Zápád společnosti SWIETELSKY Rail CZ. Ta ve sdružení s firmou Edikt pro Pražský dopravní podnik zajišťuje výměnu pražců na třech úsecích metra. Vedle nyní dokončeného jich už o Velikonocích měnila 326 mezi stanicemi Budějovická a Pankrác a dalších zhruba na jedné z kolejí úseku Vyšehrad – Pražského povstání.

Původně měla výluka trvat 9 dní, ale kvůli koncertu Eda Sheerana ji dopravní podnik o den zkrátil. Jak jste to dokázali?

Během první směny jsme spojili práce na demontáži zabezpečovacího systému s demontáží starých pražců. Trochu jsme si skákali po hlavách, ale zvládli jsme to. Už druhou směnu jsme byli na původním harmonogramu, který dával větší klid na práci. I tak jsme si ale máklí. Je to tvrdá manuální práce.

Technika nepomůže?

Samozřejmě nějaké ruční přípravky máme, ale výměna pražců v metru nejde mechanizovat třeba jako na železnici. Pro představu: každý z těch původních dřevěných pražců má trochu jiný tvar, a proto se otvor pro vložení nového betonového pražce musí ručně opracovat, aby dobře zapadl. A k tomu hluk a prach. V tunelu ale zase neprší a během tropických veder v něm bylo příjemných 20 stupňů. (s úsměvem)

Jak práce probíhaly?

Pracovalo se nepřetržitě ve dvou směnách. Hlavní práce probíhaly vždy v noci, protože materiál je možné navážet i vyvážet pouze tunely metra v době, kdy je zastavený provoz v sousedních úsecích, tedy mezi 1 a 3.30 hodinou.

Nastaly složité chvíle?

Naštěstí ne. Ale třeba během jiné výluky v minulosti, kdy nám pomáhal kolejový bagr, došlo k jeho poruše. To je potom adrenalin! Čas letí a přitom výluka v metru musí vždy skončit na čas. To je nejvyšší svátost.

Je rozdíl měnit pražce ve stísněném tunelu metra a na běžné železnici?

Poměrně velký, protože celý kolejový rošt, tedy kolejnice s pražci, byl v metru zabetonován. To nikde na železnici neuvidíte, tam leží pražce ve šterku. Na běžné železnici můžete pražec třeba vytáhnout z boku, to tady nejde. Aby se vyndal, musí se demontovat obě kolejnice i s tou třetí, napájecí, rozříznout ho na tři části a vylomit. Je to řádově obtížnější než na běžné železnici. Jedním slovem – dřina.

Proč se pražce vlastně mění?

Dřevěné pražce jsou původní ze 70. let, kdy se metro stavělo. Za tu dobu jich část seschla a tím se oddělila od podkladního betonu. Menší část zase kvůli vlhkosti, prosakující do tunelu, začala trouchnivět. V obou případech už bylo obtížné na těchto pražcích udržet rozchod a do budoucna garantovat udržení geometrické polohy koleje. My měnili pouze pražce. Kolejnice zůstaly, ty se mění průběžně podle opotřebení a k jejich výměně není ani nutná úplná výluka provozu.

Lišila se tato etapa od té první o Velikonocích?

Nijak zásadně. Jen těch pražců bylo o něco méně, přesně 326.

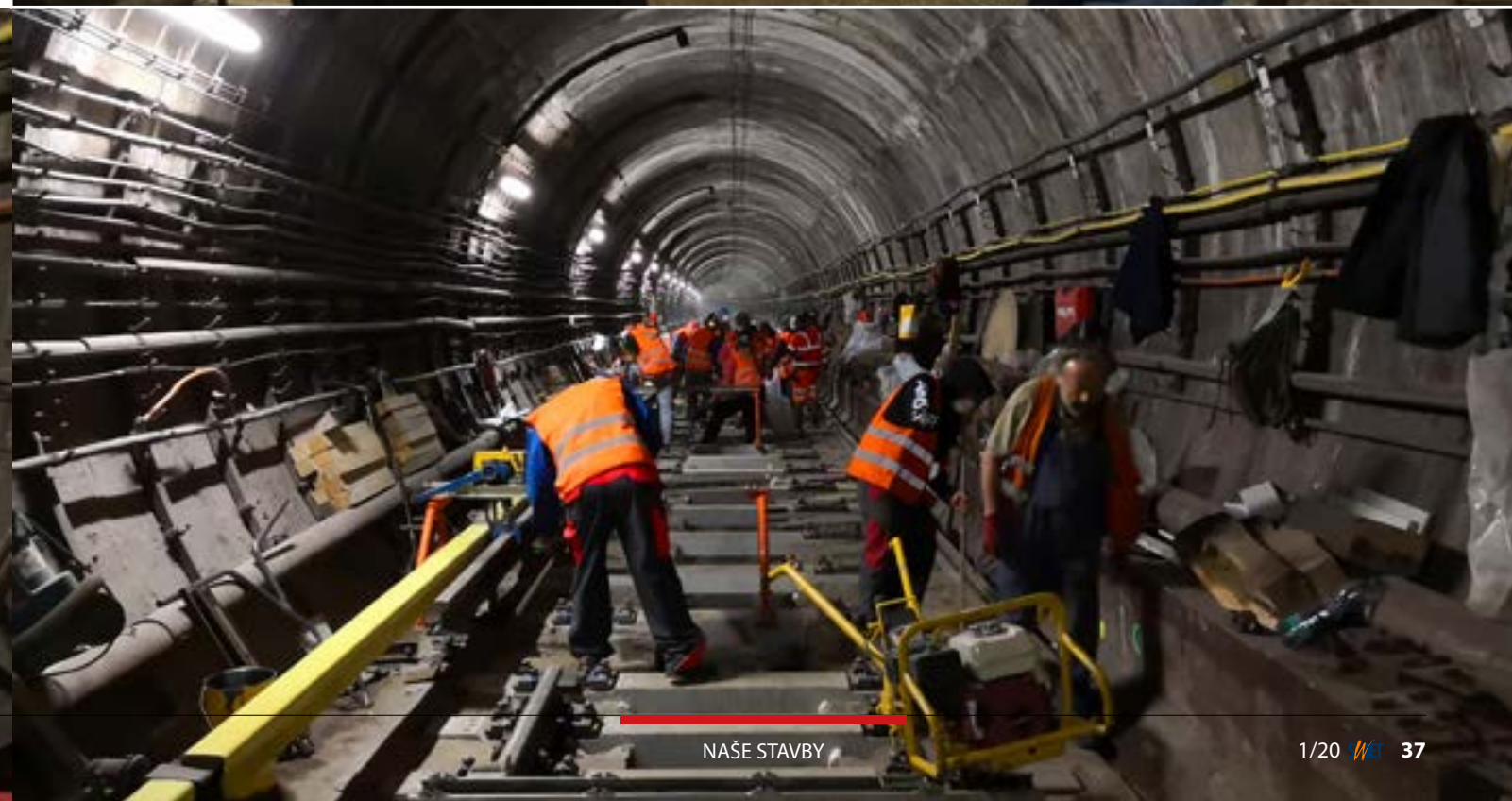
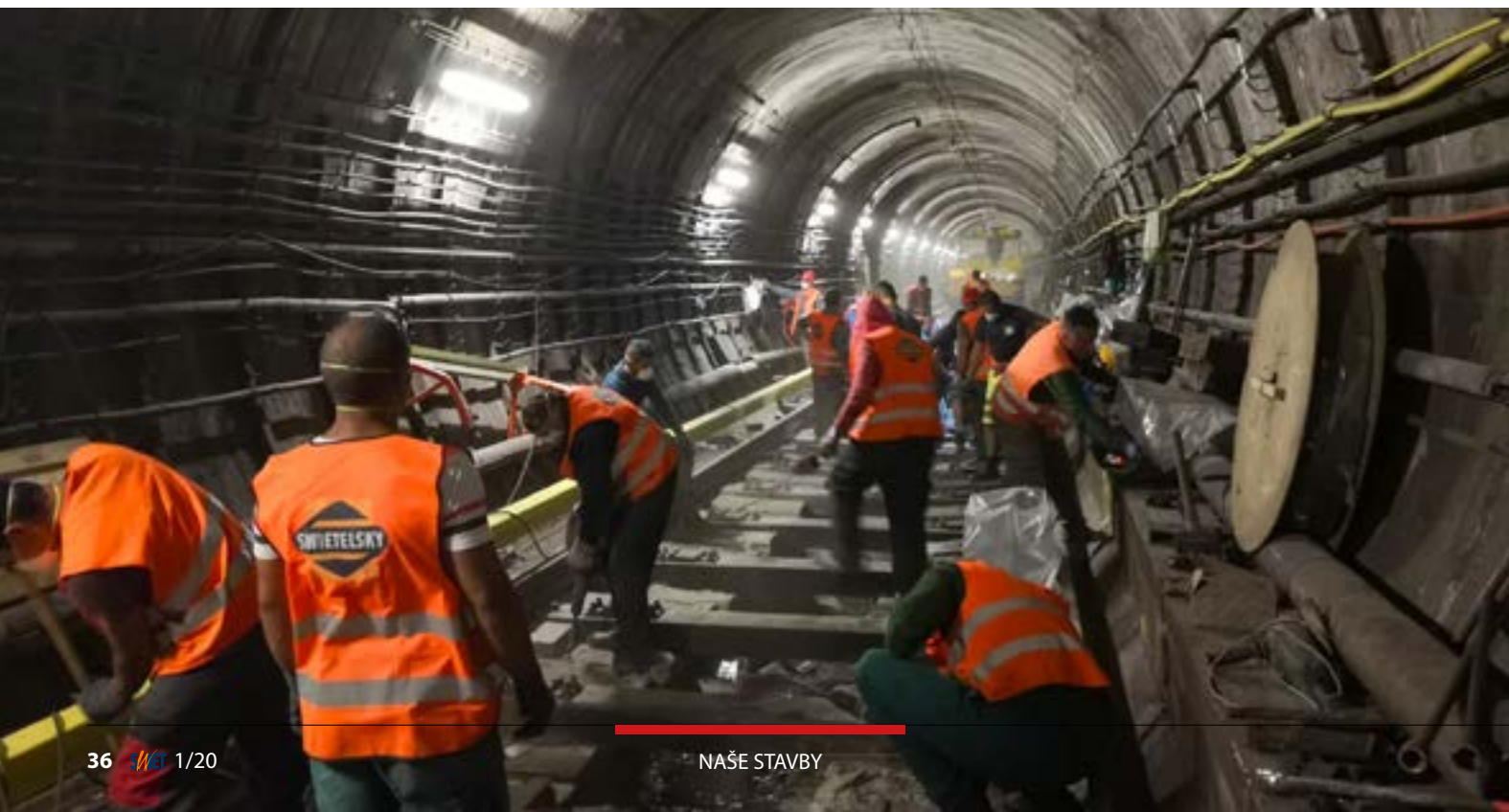
PhDr. Zdeněk Zuntých

redakce

&

Tomáš Valík

ředitel závodu



4. ročník „Tour de cykloSWIET“

Vážení čtenáři, ráda bych vám opět po roce podala prostřednictvím tohoto firemního časopisu informaci o pokračování již tradiční „Tour de cykloSWIET“, kterou zastřešuje OZ DS STŘED, a pořadatelem každého konkrétního ročníku je vždy jedna z oblastí tohoto závodu. V předchozích ročnících nás na území svých oblastí přivítaly a trasu cyklovýletu naplánovaly oblasti Kolín a Liberec, takže tentokrát byla pověřena naplánováním trasy oblast Praha.

Dnem, kdy se na ni početný peloton zaměstnanců OZ DS STŘED a jeho hostů vydal, bylo 5. září 2019.

Všichni zúčastnění se sešli v jedné z okrajových částí Prahy, v Nebušicích, a to proto, abychom dostáli v předchozích ročnících nastavené zvyklosti, že část trasy vede po komunikacích nebo cyklostezkách vybudovaných pořadající oblastí. V Nebušicích jsme se v rámci naplánované trasy projeli po komunikacích, které byly součástí hned několika staveb oblasti Praha. Z těch významnějších bych chtěla zmínit tyto dvě – „Stavba č. 0204 TV Nebušice, etapa 0004 Komunikace II – Nad Želivkou (za 18,6 mil. Kč) a „Stavba č. 0204 TV Nebušice, etapa 0004 Komunikace II – Nad Želivkou“ (za 17 mil. Kč).

O velmi precizní naplánování (a to i s několikerým kontrolním projetím a následným laděním trasy) se tentokrát postarala Iveta Opánska, která pak pro nás připravila detailní rozpis etapy, a se svým

šéfem, ředitelem oblasti Richardem Francem, celou trasu den předem vyznačili přímo v terénu. I přesto se ale našli tací, kteří tak trochu zakufrovali. To však nebylo vinou značení, nýbrž naší nepozorností. Nicméně na oběd do restaurace Únětického pivovaru, kde následně část účastníků absolvovalo i jeho prohlídku, dorazili spolehlivě všichni.

A jaký byl letošní ročník? Musím se přiznat, že přírodní prostředí, kudy trasa vedla, mne velmi příjemně překvapilo a nebyla jsem sama, troufnu si říci, že většina z nás (mimopražských) netušila, jaké krásné přírodní scenérie skrývá Divoká Šárka, jak krásné jsou v místech pod Trójou břehy Vltavy, po nichž vedou cyklostezky.

Zajímavým zpestřením jistě bylo i nalodění se na přívozy „Klecánky“ a „Podhoří-Podbaba“ a přímo po vodě překonat tok Vltavy. Na závěr jsme vystoupali (většina v sedle kola, ale někdo i pěšmo) k Božím mukám nad obcí Lysolaje, kde jsme byli za své úsilí odměněni krásným, panoramatickým výhledem na Prahu.

Závěrem bych chtěla poděkovat Ivetě Opánské za dokonale naplánování trasy a Lucce Láskové za zorganizování opět velmi zdařilého, již 4. ročníku „Tour de cykloSWIET“.

Vlastimila Švajcrová

vedoucí obchodního oddělení



Soutěž o 1 000 Kč

V soutěži z minulého čísla časopisu jste hádali název malebné zříceniny hradu, která se nachází na Slovensku a správná odpověď zněla, Čachtický hrad. Štěstí se při losování usmálo na paní Janu Bažantovou, které tímto gratulujeme k výhře!

Nyní se pojďme podívat na další hádanku.

Námi hledané podzemní prostory mají velmi rozmanitou krápníkovou výzdobu od nejjemnějších brček až po několik metrů dlouhé stalaktity, stalagmity a mohutné sintrové kupy. Místní krápníková výzdoba patří mezi celkově nejbohatší v České republice. V hojné míře se zde vyskytují excentrické krápníky rostoucí proti zákonům gravitace. Podzemní systém jeskyní vytváří komplikovaný komplex chodeb, dóků

a propastí, na jejichž vývoji se podílel potok Špraněk. Toto místo patří k zatím největšímu známému zimovišti vrápence malého na území České republiky.

Víte?

Odpovědi zasílejte do 30. dubna 2020 na e-mailovou adresu: m.netrebova@swietelsky.cz, nebo na adresu SWIETELSKY stavební, s. r. o., Martina Netrebová, Sokolovská 192/79, 186 00 Praha–Karlín. Nezapomeňte uvést svoji poštovní adresu!

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



Autor fotografie: Michal Werkmann

KŘÍŽOVKA O 1 000 Kč

Tajenku křížovky zašlete do 30. dubna 2020 e–mailem na m.netrebova@swietelsky.cz, nebo na adresu SWIETELSKY stavební, s. r. o., Martina Netrebová, Sokolovská 192/79, 186 00 Praha–Karlín. Vylosovaný výherce od nás obdrží 1 000 Kč. Nezapomeňte uvést svoji poštovní adresu!

	MLADÍK	LETIŠTĚ	ZN. NITU	KONFLIKT	ŠKMO		VLASTNÍ KRTŮM	SLOVEN. JAK	Tajenka 1.		ČOKOLÁDOVÝ TUK	BOJOVÝ POKŘIK		AMANT	HALA
ITALSKÝ SOCHAŘ						KLUB ANGAŽOVANÝCH NESTRANÍKŮ				PŘEDLOŽKA			ŘÍMSKÝCH 1500		
PROPAGAČNÍ TISKOVINA						SPZ RYCHLOVA NAD KNEŽNOU ODSTŘELOVÁČ				ANGL. NEBO			ŘÍMSKÝ 4 PÁLENÝ CUKR		
SLOVEN. POJNÍ MÍRA			DRŽENÍ TĚLA							ČESKÁ HORA ATOL V SOUOSTROVÍ RALIK					
PŘEDLOŽKA			JISTÍ CVIČENCI				ČERNÁ BARVA KRALOVSKÁ ČELENKA					LATINSKÝ VZDUCH			
INIC. PILAROVÉ			DOMÁCKÝ LECNA			PŘÍBĚH						GENETICKÁ INFORMACE LIDOVSKÁ VÝZNA ZMĚNA STAVU KDY SOUSTAVA DOSPÍVA DO STEJNÉHO STAVU JAKO NA ZAČÁTKU			
NUŽE			AROMATICKÁ LÁTKA	ZNAČKA MILUOULE BÁJE		OBEC U KOMÁRNA STAROBYLY DECHOVÝ HUDEBNÍ NÁSTROJ				FR. MĚSTO					
PODNIK V HRADCI KRALOVÉ					NESMĚLE						ZKR. AMER. ORGANISACE PRO MLÁDEŽ CITOSLOVCE HIHNÁNÍ				
ČESTNÝ (ZAST.)					ČERVENÍ KÓD TANZANIE					SPZ HRADCE KRALOVÉ OZVĚNA				ŽENSKÉ JMÉNO	JEDOVATÁ BYLINA
	STŘEDNÍ DÉLKA TEXTILNÍHO VLAKNA	ČESKÝ PRAVNÍK 19. STOL. INDIANSKÝ ČLUN				FRANCOUZSKÝ BURCOVAT									
ZPOŽDĚNÍ						SOUVISLÁ RADA	ČÁST VARHAN				MÍSTNÍ ŽELEZNICE	STRACHOVAT	ZDE ZN. NIKLU		
TAHLE			GERMÁN VZÍTÍ DO RUKY			ŘECKÝ BÁSNÍK 6. STOL. PŘ. N. L.	ANGL. PLUKOVNÍK SYPKÁ ZEMINA								
AKKÁDSKÝ BŮH NEBES				HNĚDOBILE PRUHOVANÉ POLODRAHO-KAMY	CHŇAP BODNUTÍ						OBILOVINA LIHOVINY				
Tajenka 3.										SLOVEN. JAKÁ, KTERÁ			ZKR. ATLETICKÉHO KLUBU DVORNÍ MALÍŘ AL. MAKEDONSKÉHO		
BÁSEŇ P. BEZRŮDE ZE SLEZSKÝCH PÍSNÍ										SOPEČNÉ MAGMA				BIČ BOŽÍ	VYMŘELÝ DIVOKÝ KUŇ
	HODNĚ	POLNÍ KRÁDEŽ KÝVAT (ZAST.)				PŘEDLOŽKA TROPICKÉ OVOCE				ŤUKAT					
ŘÍMSKY 2009					MRKNUTÍ					SOUBORY OSMI HRACŮ DEN URČENÝ K PRŮJÍMÁNÍ NÁVŠTĚV					
SVORNÍKY S PŮLKULATOU HLAVOU					EINSTEINOVY INICIALY ŘÍMSKY 3			JARMA			SPZ. LITOMĚŘIC SLOV. PÁDOVÁ OTÁZKA				
JAPON. SOUSTROVÍ				THĚBSKÁ BOHYNĚ INIC. HEREČKY BAAROVÉ			OZNAČENÍ ZACHODKŮ (LID.) INIC. SPISOVATELKY KRÁŠNOHORSKÉ		Filmový záběr Tajenka 2.						
ZN. PLOŠNÉ JEDNOTKY			FRANCOUZSKÝ DRATEV								BUNĚČNÁ TKÁŇ				
OTEC (KNIŽNĚ)			BIOGRAF			KUSY LEDU					ODBYT STROJŮ A NÁRADI				

Nápověda: AERAM, AMCA, JHA, LIGNEUL

Autorem citátu je jeden z nejvýznamnějších vědců všech dob. Doplně větu: Na světě...(tajenka 1, 2 a 3)...je daň z příjmu.

Výhercem z časopisu č. 2/2019 se stal pan Filip Picka, kterému tímto blahopřejeme a zasláme cenu! Citát zněl: „Jediný limit jsi ty sám“

60 10 15 50 20

Blahopřejeme...

VÝZNAMNÁ ŽIVOTNÍ VÝROČÍ NAŠICH ZAMĚSTNANCŮ (červenec až prosinec 2019)

Vážené kolegyně, vážení kolegové přijměte dodatečně srdečné blahopřání.

Adámek Jaroslav	Klečko Václav	Nikodem František	Štěrbá Milan, Ing.
Bazsik Ladislav	Kozel Jiří, Ing.	Novotný Zdeněk	Tesař Marcel
Bednář Josef	Král Ladislav	Opavský Stanislav	Troup Milan
Burian Petr	Kraus Josef	Pavlík Jiří	Trousil František
Čermák Josef	Krejčí Ondřej, Ing.	Pavluš Rostislav	Truhlář František
Čížek Vlastimil	Kříž Zdeněk	Pech Miroslav	Turín Stanislav
Dub Richard	Kubis Tomáš	Pivoňková Jana, Bc.	Vácha Dušan
Furmánek Hynek	Lelek Jaroslav	Pospíšil Jaroslav	Vašíčková Petra
Gabrišková Marcela	Liška Jiří	Putzová Jana	Vlachová Renata
Hamerník František	Lovecký Miroslav	Řehoušek Lukáš	Vlk Petr
Hartmann Martin	Mareš Miloslav	Sadloň Štefan	Voříšek Zdeněk
Hlaváček Milan	Matějů Zdeněk	Semotam Jindřich	
Holý Pavel	Melmerová Alena	Schmidt Vladimír	
Hruško Zdeněk	Michal Jan	Slezák Jozef	
Chalupský Pavel	Mikeš František	Strupf František	
Chudý Petr	Mrázek Miroslav	Sýkora Petr	
Jakoubek Marek, Bc.	Mühlrad Josef	Ševčík Jan	
Jiřík Miroslav	Nagy Ladislav	Šimová Dagmar	

PRACOVNÍ JUBILEA NAŠICH ZAMĚSTNANCŮ (červenec až prosinec 2019)

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

Vysoký Vladimír	Jůn Milan	Sýkora Jan	Doluvodský Dalimír
Havel Zdeněk	Kašpárek Lubomír, Bc.	Kníchal Antonín	Nagy Peter, Ing.
Buráň František	Kusák Roman	Vácha Petr	Bavolár Viliam, Ing.
Gráf Vilém	Hajduková Lenka	Pilný Petr	Černák Milan
Vytrhlík Zdeněk	Jedovnický Milan	Pišl Vladimír	
Landová Petra	Talian Jan	Podkonický Petr, Ing.	
Vynahlovský Roman	Kocina František	Hinner Eliaš	
Vymětalíková Pavla	Bouda František	Valent Boris	
Dvořák Vladimír	Molo Jaroslav	Melega Ján	
Svobodová Michaela, Ing.	Hána Bohumil	Benda Peter	
Furmánek Hynek	Vodička Lubomír	Macková Zita	

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

Bezpečnost práce při stavbách a opravách pozemních komunikací – za provozu

Jedny z hlavních rizik při provádění stavebních prací na pozemních komunikacích za provozu jsou:

- Střet projíždějícího vozidla s pracovníkem či zařízením stavby
- Odvedení pozornosti od řízení motorového vozidla

Základním opatřením ke snížení těchto rizik je – důkladné a zřetelné označení stavby ve spojení s trvalým používáním osobních ochranných pracovních prostředků, tedy **ochranného pracovního oděvu se zvýšenou viditelností**. Tuto povinnost ukládá – NV 495/2001 Sb., příl. č. 3. odst. č. 8. Dále pak je tato povinnost rozpracována normou - EN ISO 20471 Oděvy s vysokou viditelností.

Norma EN ISO 20471 rozděluje výstražné oděvy do tří tříd podle minimální plochy použitých materiálů. Norma stanovuje také rozmístění a počet reflexních prvků. Vyšší bezpečnostní třídy (II a III) například vyžadují, aby pruhy ohraničovaly postavu – **samotná vesta proto nestačí**. Oblečení by mělo mít i vertikální reflexní prvky. Tyto pruhy zajišťují, že bude pracovník dobře vidět, i když se skloní pro nářadí.

Výběr odpovídající třídy souvisí s tím, kde zaměstnanci pracují.

Třída 1 – Vhodná pro pracovníky, kteří se **nepohybují** na pozemních komunikacích nebo kolejištích a kteří se setkávají s provozem do rychlosti 30 km/h.

Třída 2 – Je určena pracovníkům, kteří se pohybují na silnicích a kolejištích **bez provozu** nebo v jejich blízkosti. Rychlost okolních vozidel nesmí překročit 60 km/h.

Třída 3 – Nejvyšší stupeň ochrany, který využijí pracovníci pracující na silnicích první třídy a dálnicích, dále pak na kolejištích nebo v jejich blízkosti, kde je alespoň částečný provoz.

U provádění stavebních prací na pozemních komunikacích za provozu platí dvojnásob – vidět a být viděn.



Autor: Zuzana Fajkusová



10 LET U KONCERNU



10 LET U KONCERNU

Vánoční setkání technických a ekonomických pracovníků koncernu SWIETELSKY se uskutečnilo ve středu 11. prosince 2019. Tradičně nás přivítal vánočně vyzdobený Pavilon T1 na Výstavišti v Českých Budějovicích. Odměnili jsme významná pracovní výročí našich zaměstnanců u koncernu, pochutnali jsme si na rautech, mnozí si zatančili nebo zapózovali před objektivem fotografa ve fotokoutku.

Setkání se zúčastnilo přibližně 550 členů rodiny SWIETELSKY a touto cestou Vám děkujeme za perfektní atmosféru, kterou jste vytvořili. Pojďme si připomenout, jaký ten náš večer byl...

Martina Netřebová
redakce



15 LET U KONCERNU



15 LET U KONCERNU



15 LET U KONCERNU



20 LET U KONCERNU





