

Představujeme ředitele závodu MOSAN Ing. Milana Rašku



Pane řediteli, v červenci jste se postavil do čela závodu MOSAN. Můžete se nám prosím krátce představit?

Po ukončení studia na Fakultě stavební VUT Brno jsem krátce pracoval na technickém odboru Jednoty v Boskovicích a dále pak ve

funkci vedoucího odboru výstavby Městského úřadu v Letovicích. Odtud již má životní pracovní dráha vedla v rámci stavebnictví do oboru silničního hospodářství. Téměř patnáct let jsem zastával funkci výrobního a provozní-

ho náměstka Správy a údržby silnic v Blansku a tam jsem pak poslední čtyři roky pracoval ve funkci ředitele.

Silniční hospodářství, stejně tak jako vůbec celá dopravní infrastruktura, se trvale potýká s nedostatkem finančních prostředků a mojí snahou vždy bylo obrátit trend zhoršování stavu silniční sítě. V okrese Blansko, kde jsem působil, je silniční síť tvořena cca 660 km krajských a státních silnic. Spolu s více než osmdesáti mostními objekty je na její obnovu potřeba značné množství finančních prostředků. Běžná údržba povrchů vozovek a silničního příslušenství včetně zimní údržby stála cca 70 mil. Kč ročně. Dále jsme zajišťovali souvislé opravy povrchů vozovek a investiční akce. Vzhledem k tomu, že v posledním desetiletí před rokem 2000 bylo na okrese Blansko do souvislých oprav vozovek a rekonstrukcí mostů ročně investováno jen cca 15 mil. Kč, považovali jsme za úspěch, že za podpory poslanců a dalších vlivných činitelů se tato situace změnila a mohli jsme se částečně pustit jak do souvislých oprav povrchů, tak i do nových investičních akcí. Největší z nich je přeložka silnice II/374, která je budována po etapách a měla by, většinou v nové trase, propojit Blansko a Boskovice, což jsou města s rozšířenou působností. Pro tuto akci, která v celkových nákladech zřejmě přesáhne jednu miliardu korun, jsme za-

[pokračování na straně 2](#)

ŽS Brno, a. s. podporuje mladé talenty

Stejně jako v loňském roce, na prvním ročníku Mezinárodních pěveckých kurzů, byla i v tomto roce ŽS Brno, a. s. podporou mladých umělců, kteří se zúčastnili ročníku druhého. Pro formování mladých umělců hrají mistrovské kurzy mimořádnou roli – uvolňují tvořivou energii, usměrňují ji, umožňují poznávat a rozšiřovat repertoár, získávat kontakty a spájet touhy mladých umělců nejen s nadějí, ale s konkrétním rozvojem jejich mistrovství.

Druhý ročník Mezinárodních pěveckých kurzů proběhl ve dnech 2. až 11. srpna 2005 na zámku Štířín pod záštitou Nadace Antonína Dvořáka a jejího prezidenta Josefa Suka, dr. h. c.

Pěvecké kurzy pro mladé adepty klasické scény se konaly pod vedením profesorky Evy Blahové (která mj. působí na uměleckých univerzitách na Slovensku, jako hostující profesorka ve Finsku, ale je i např. členkou výborů Pražské-

ho jara, Národního divadla v Praze či Nadace Antonína Dvořáka) a profesora Akihiko Mori (jehož odborné umělecké aktivity sahají od rodného Japonska po Evropu). Zájem o kurzy byl obrovský, a tak se výběr mohl soustředit na skutečnou kvalitu – nakonec bylo vybráno 34 mladých pěvců ze sedmi zemí světa!

Součástí kurzů byly také koncerty vybraných mladých umělců, z nichž na závěrečný, který

[pokračování na straně 3](#)

Představujeme ředitele závodu MOSAN Ing. Milana Rašku

pokračování ze strany 1

jišťovali úplně všechno od projektové dokumentace, přes projednání výkupu pozemků až po vlastní realizaci.

Tím se trend toku financí do souvislých oprav vozovek i nových investic a budování dopravní infrastruktury na okrese obrátil. Od roku 2002, kdy bylo prostavěno cca 120 mil. Kč, částka každoročně narůstala, takže v roce 2004 již byla překročena hranice 230 mil. Kč. V loňském roce se nám ve spolupráci se SÚS Jihomoravského kraje a Jihomoravským krajem podařilo zajistit finanční prostředky ze strukturálních fondů Evropské unie pro čtyři projekty. Jeden z nich se v současné době realizuje v okolí Boskovic. Dále budou následovat tři projekty financované z programu PHARE. Částky, se kterými jsme pracovali, jsou samozřejmě nepoměrně nižší v porovnání s výkony, kterých je dosahováno u ŽS Brno, ale pro život v okrese Blansko to je určitě dobrá startovací rovina.

Závod MOSAN byl až do počátku tohoto roku oborově zaměřen na mostní, silniční a inženýrské stavby. Jaká je Vaše vize nového zaměření tohoto závodu?

Vzhledem k tomu, že ŽS Brno ve své nové upravené struktuře tří závodů působí prakticky v kompletní sféře oborů stavebnictví, je tím zaměření závodu MOSAN na silniční, mostní a inženýrské stavby předem dáno. Dle mého názoru je pro závod MOSAN škoda, že v rámci delimitace přišel o divizi podzemních staveb, což MOSAN určitě oslabilo, ale pro firmu je především podstatné, že tato divize nadále existuje, i když pod jiným závodem. My se s tím musíme samozřejmě vyrovnat a jít cestou jak posílení divize mostů, tak především rozvoje divize silnic, abychom byli schopni plnit úkoly postupného zvyšování výkonů závodu. Samozřejmě pokud se objeví vhodné podmínky pro možnost uplatnění závodu v oblasti údržby v rámci silničního hospodářství, jsem připraven své dřívější zkušenosti z této oblasti okamžitě uplatnit a působnost závodu případně rozšířit o tuto sféru, neboť firma se jí doposud nezabývá a do této oblasti bude nutno vždy vynakládat nemalé množství veřejných prostředků.

Konkurence stavebních firem je v oboru silničního a dálničního stavitelství poměrně vysoká. Domníváte se, že máme šanci na prosazení?

Je pravda, že v tomto oboru konkurence trvale roste, neboť i menší firmy se čím dále tím častěji snaží dosáhnout na realizaci staveb v objemech, na které si dříve netroufaly.

Tím se stává zcela běžné, že na nabídkách do jednotlivých soutěží pracuje téměř dvacet firem.

Abychom uspěli v takto složitém konkurenčním prostředí, musíme samozřejmě jít cestou podávání konkurenceschopných nabídek, získávání referencí, kvalitou odváděných prací a s tím úzce souvisejícího zlepšování technického zázemí závodu.

Pomůže nám v tomto ohledu partnerství s OHL?

Partnerství s OHL nám samozřejmě pomáhá v dosažení referencí a záruk na stavbách o velkých objemech a já doufám, že snad to snad není pouze má naivní představa a OHL nám reálně pomůže s vybudováním již výše zmíněného technického zázemí, tak jako to učinily jiné nadnárodní koncerny u našich konkurentů. Bez této podpory by prosazení našeho závodu na trhu bylo velmi problematické.

Otevírají se nám i nějaké možnosti na aktivity v zahraničí?

Tak jak již bylo zmíněno, že do dopravní infrastruktury je u nás zatím vynakládáno daleko méně finančních prostředků, než současná situace vyžaduje, a na trhu je tím pádem velmi těsně, je správné, že firma hledá uplatnění i na zahraničních trzích. Uchycení se v zahraničí, především na východ a jihovýchod od našich hranic, nám především do budoucna může pomoci ve vybudování pevnějších pozic na místním trhu a získání dalších referencí.

V současné době se závod MOSAN snaží uplatnit na Slovensku, v jednání je projekt výstavby dálnice v Ázerbájdžánu, dále v Černé Hoře v bývalé Jugoslávii a určitě je třeba se zajímat i o možnosti uplatnění v Maďarsku a Polsku.

Ke stavbě silnic a dálnic je zapotřebí strojové a technologické vybavení, které zatím nemáme.

Plánujete jeho nákup, anebo půjdete cestou outsourcingu?

Osobně se domnívám, že pouze formou outsourcingu nelze již při dnešních podmínkách v silničním hospodářství do budoucna úspěšně podnikat. Z tohoto důvodu porovnáváme v současné době varianty návratnosti vhodného strojového a technologického vybavení, přičemž po zpracování připravovaných podnikatelských záměrů pro jednotlivá zařízení budou naše návrhy předloženy k projednání v představenstvu akciové společnosti ŽS Brno.

Počátkem tohoto roku prošel závod MOSAN výraznou reorganizací. Přípravujete nějaké další změny v jeho uspořádání?

Těsně před schválením je zpracovaný organigram segmentu Dopravní stavby ŽS Brno, kterým je řešeno sloučení některých obslužných útvarů jak pro závod 20 – Železniční stavitelství, tak pro závod 30 – MOSAN, jehož cílem je sjednocení některých činností, s možností snížení správního režie na závodech.

Za dva měsíce jste již jistě poznal většinu svých nejbližších spolupracovníků. Čeho si u nich vážíte a co byste byl rád, aby se do budoucna změnilo?

Vzhledem k tomu, že jsem naskočil tzv. do rozjetého vlaku a je potřeba bezodkladně řešit spoustu věcí pro to, aby se zastavil pokles výkonů závodu, řešíme nyní novou organizační strukturu včetně personálního obsazení. Souběžně s tím hledáme i nejvhodnější způsob zlepšení postavení závodu na trhu. Zároveň je potřeba být v kontaktu s investory i všemi významnými firmami, které působí v oboru silničního hospodářství, takže poznávám pracovníky ŽS Brno zatím průběžně, tak jak se nachází v okruhu řešených problémů, takže s mnohými jsem se ještě nestačil potkat. Velká většina z těch, které jsem potkal, jsou odborníky a profesionály v oboru. Přesto jsem přesvědčen, že stabilizaci a personální situaci závodu bude potřeba průběžně řešit. Počítám s tím, že v nejbližší době budu chtít postupně poznat další zaměstnance s tím, že se chci podrobně seznámit i s veškerými probíhajícími stavbami.

Negativním poznáním za dobu mého krátkého působení u firmy pro mě je mnohdy nedostatečná snaha o spolupráci jak mezi závody, tak mezi jednotlivými úseky vedení společnosti. Nevím, jestli je možné tuto situaci změnit, protože bez snahy všech zainteresovaných to bude velmi těžké. Jsem přesvědčen, že zlepšení vzájemné vnitřní informovanosti a komunikace by vedlo i k lepším celkovým výsledkům firmy.

S ohledem na skutečnost, že jsem založením optimista, věřím, že se nám společnými silami podaří zase nějaké kroky kupředu.

Existují různé styly manažerského řízení. Někdo je charizmatický vůdce, někdo je autokratický, jiný dává svým podřízeným určitou volnost. Jak byste se charakterizoval Vy?

Vždy jsem byl vyznavačem kolektivní spolupráce a v zásadních věcech se snažím vyslechnout názory nejbližších spolupra-

covníků. Stejně tak zásadně upřednostňuji přímé jednání jak v oblasti řešení pracovních, tak i osobních problémů. Rád jsem také vždy dával prostor pro uplatnění myšlenkového potenciálu zaměstnanců, který umožňoval cestu firmy vpřed. Jsem spíše příznivcem určité volnosti u podřízených, která má své zásady a samozřejmě očekávám, že ve chvíli, kdy je to zvláště potřeba, budou veškeré síly těchto zaměstnanců automaticky obětovány ve prospěch firmy. Tento způsob přístupu k podřízeným zaměstnancům mně dal doposud vždy za pravdu.

Současným trendem životního stylu českých manažerů je hraní golfu? Patříte i Vy k jeho příznivcům?

Příznám se, že ke hraní golfu jsem byl již několikrát lákán, ale zatím jsem se k učení ovládnutí golfových holí neodhodlal. V současné době, kdy se snažím načerpat maximum informací v rámci nového pracovního působiště, mně v podstatě žádný volný čas nezbyvá, takže se momentálně nevěnuji ani svým stávajícím koníčkům. Vždy bylo mým přáním umět ovládat dopravní prostředky ve

všech prostředích, tzn. jak na zemi, tak i na vodě a ve vzduchu, takže mimo dalších různých oprávnění jsem držitelem řidičského průkazu všech skupin mimo autobusu, vnitrostátního i mezinárodního průkazu na řízení lodí do 20 metrů délky se 100 kW motorem a pilotního průkazu na ultralehká letadla. Létání je mým největším koníčkem, ale jak jsem již řekl, ačkoliv jsme tři spoluvlastníci dvoumístného letadla, které hangárujeme na letišti v Letovicích, pilotování jsem si letos neužil.

Prozradím na Vás, že jste rodákem z Křetína, což je obec nedaleko Letovic. Táhne Vás to každý den domů, nebo zůstáváte v Brně?

Zatím dojíždím denně domů, i když v týdnu to bývá většinou pouze na noc. Pokud se týká od Vás deklarovaného rodáka z Křetína, musím Vás mírně opravit, protože ačkoliv bydlím v rodinném domku v Lazinově, což je obec vedle Křetína u přehrady Křetínka, již 27 let, jsem původem rodák z Valašska, jen přes kopec od hlavního města „Valašského království“ Vizovic. Tento můj původ ostatně dodnes reprezentuji i tím, že

jsem i se svým letadlem členem „Royal Walach Air Force“, což je královská valašská letka Bolka Polívky.

Jste spíše domácí typ, anebo rád cestujete?

Ačkoliv rodinný dům a jeho okolí vyžaduje na údržbu hodně času, rád cestuji, přičemž v poslední době je cestování i součástí možnosti shledání se svými dcerami, které v současné době po loňském ukončení vysoké školy pracují v zahraničí. Ačkoliv coby dvojčata studovaly všechno stejně, další život je již rozdělil, takže při rodinných návštěvách cestuji do Belgie nebo do Anglie.

Jakému typu dovolené dáváte přednost? Je to spíše relaxační pobyt, anebo preferujete aktivní trávení volného času?

Dovolenou rád trávím u moře, neboť i s manželkou holdujeme plavání, přičemž vždy zároveň realizujeme výlety, případně túry do okolí.

Děkují za rozhovor a přeji Vám mnoho úspěchů při řízení závodu MOSAN

Mgr. Jan Rupp

ŽS Brno, a. s. podporuje mladé talenty

pokračování ze strany 1

se konal 10. srpna v prostorách zámku Štířín, si mladé talenty přišel poslechnout kromě pana Josefa Suka i generální ředitel a předseda představenstva naší společnosti – pan Michal Štefl. Úspěšní absolventi kurzů zazpí-

vali árie např. od Antonína Dvořáka (Milostné písně op. 82), Giuseppe Verdiho (z opery Maškarní bál) či Georgese Bizeta (z opery Carmen).

Je potěšitelné, že mladí umělci z celého světa přicházejí právě do České republiky, aby zde

v příjemném prostředí našli profesionální podporu pro rozvoj svých talentů. Většina z účastníků již dnes zpívá na světových pódiiích a rádi se k nám vracejí.

Útvar Public Relations



Ing. Michal Štefl v příjemné společnosti profesorky Evy Blahové a Josefa Suka, dr. h. c.

Zodpovědně přistupovat k informacím

V dnešní době představují informace významnou část majetku každé firmy, i když váha důležitosti nemusí být všude stejná. V ŽS Brno, a.s. nemůže být pochyb o tom, že informace jsou pro nás opravdu velkým jménem, a proto je velmi důležité nakládat s nimi obezřetně. Vedení společnosti v roce 2002 rozhodlo zavést a dát certifikovat systém pro management bezpečnosti informací (MBI). Součástí tohoto systému je stanovit pravidla pro práci s informacemi a pro zajištění jejich dostupnosti a bezpečnosti, seznámit s těmito pravidly všechny zaměstnance, jichž se týkají, a zvyšovat povědomí nás všech o důležitosti dodržování těchto pravidel. Závaznost pravidel je stanovena ve dvou rozsazích - v užším rozsahu pro všechny TH zaměstnance společnosti jakožto prosté uživatele informačního systému, a v širším rozsahu pro organizační jednotky, jejichž zaměstnanci se podílejí i na tvorbě systému MBI a na zajištění jeho funkcí. Patří sem především odbor Informační

technologie, dále pak odbor Řízení lidských zdrojů a útvar Systémy řízení. Jejich zaměstnanci pro vás připravili školicí materiál z oblasti MBI včetně několika testovacích otázek. Jako forma školení byl zvolen e-learning, což je moderní forma elektronického vzdělávání, ke kterému je umožněn přístup prostřednictvím PC techniky. Jde o uživatelsky velmi jednoduchý a pohodlný přístup k informacím, kdy sedíte u svého počítače a čas i intenzitu vzdělávání si volíte sami, podle Vašich časových možností a chuti. Jedná se o aplikaci, která pracuje v prostředí Lotus Notes. Pro usnadnění přístupu uvádím i cestu, která je následující: Soubor/Databáze/Otevřít. V zobrazeném okně změníte server na DominoNT/ZS Brno a v Databázi naleznete složku elearning. Po jejím otevření vyberete ikonu s názvem Kniha_LNG a ze zobrazené nabídky zvolíte „Kurz MBI pro TH zaměstnance“. Ten obsahuje několik krátkých kapitol. Po jejich prostudování byste měli získat všechny

potřebné informace k vyplnění tzv. autotestu, který naleznete v poslední kapitole. Zde si sami vyzkoušíte svoji schopnost odpovědět na připravené otázky k tomuto tématu. Systém Vás zároveň upozorní i okamžiku, kdy odpovíte nesprávně, a sdělí Vám správné znění odpovědi.

Chtěli bychom i touto cestou připomenout všem TH zaměstnancům ŽS Brno, a.s., jak je důležité, aby věnovali trochu svého času prostudování školicího materiálu a vyplnění testu, protože při prověřování systému MBI jak v rámci interních auditů, tak i auditů prováděných externí certifikačními organizacemi se zjišťuje, že naše povědomí o důležitosti bezpečnosti informací bohužel dosud není na odpovídající úrovni.

Přejeme Vám co nejlepší výsledky Vašeho testu znalostí v MBI.

*Ing. Miroslav Pjajčík
útvár Systémy řízení*

činí 910 mil. Kč, z toho dotace EU a státního rozpočtu představuje částku 375 mil. Kč.

Z celkového počtu šesti projektů byly výběrovými komisemi doporučeny pro spolufinancování z fondů EU a státního rozpočtu celkem čtyři projekty v objemu 647 mil. Kč, z toho dotace činí 259 mil. Kč.

Význam pro společnost ŽS Brno, a.s. spočívá zejména v příležitosti následné realizace projektů (u projektů, kde je podíl veřejných zdrojů nižší než 50 % není třeba postupovat dle zákona č. 40/2004 Sb. o veřejných zakázkách) a také marketingovém a obchodním průniku do nových lokalit.

Konkrétně již můžeme hovořit o zakázce „Regionální vzdělávací centrum Uherské Hradiště – vysokoškolský areál“ v objemu 143,296 mil. Kč, která byla připravena pro spolufinancování ze zdrojů EU útvarem financování projektů, a tuto zakázku vysoutěžil závod 40, divize Brno. Jedná se o rekonstrukci objektů bývalých kasáren v centru Uherského Hradiště za účelem vybudování vysokoškolského areálu. V rámci konverze kasáren byl připraven i druhý projekt „Centrum celoživotního vzdělávání“ a je předpoklad, že budou připravovány další etapy rozvíjející vzdělávací park.

Dalším projektem je „Specifické školení zaměstnanců ŽS Brno, a.s. - školení administrátorů staveb“. Projekt v celkové hodnotě 2,477 mil. Kč předpokládá dotaci ve výši 1,425 mil. Kč. Předmětem projektu je školení zaměstnanců společnosti ŽS Brno, a.s., které je nezbytné provést v souvislosti s nově

vzniklou profesí administrátorů na stavbách. Školení se dotkne jak administrátorů, tak i vedoucích staveb a ostatních souvisejících profesí. Předpokladem je proškolení cca 150 zaměstnanců v horizontu 3 měsíců. Dotace by měla být použita zejména na refundaci mezd pracovníků účastnících se školení, náklady na školitele externí i interní, školicí programy a pomůcky.

Další projekt, který byl Národní výběrovou komisí vybrán pro spolufinancování z fondů EU a státního rozpočtu (útvár financování projektů se spolupodílel na jeho přípravě), je z oblasti kongresového cestovního ruchu. Celkové náklady projektu jsou ve výši 399 mil. Kč a dotace z fondů EU a státního rozpočtu činí 70 mil. Kč. Projekt je ve fázi přípravy pro podpis Podmínek o účasti

fondů EU a státního rozpočtu. Rovněž zde předpokládáme realizaci projektu jako stavební zakázky.

I když podmínky pro čerpání finančních prostředků z fondů EU nejsou pro velké firmy nejpříznivější, snaží se ŽS Brno, a.s. využít všech možností, které jsou dostupné. V současné době je v přípravě projekt „Školící středisko pro zaměstnance ŽS Brno, a.s.“, který v rámci Operačního programu Průmysl a podnikání dovoluje čerpat dotace ve výši až 48 % z celkových uznatelných nákladů projektu na vybudování školícího zařízení včetně vybavení a pomůcek pro školení vlastních zaměstnanců podniku.

Další aktivity jsou směřovány na pomoc investorům při získávání finančních prostředků pro investiční projekty jak v aktuálním pro-

Slavnostní zahájení provozu golfového hřiště El Camaleón V turistickém komplexu Mayakoba byl odpálen první míček

Turistický komplex, který OHL buduje na Mayské riviéře v Mexiku, vykročil koncem června na cestu, která potrvá ještě šest let, než bude tento luxusní areál dokončen. První krok učinil prezident společnosti, pan Juan-Miguel Villar Mir, který pozval na 22. června legendárního golfistu Gega Normana, aby spolu s ním a dalšími španělskými i mexickými kolegy a členy představenstva OHL slavnostně zahájili provoz golfového hřiště El Camaleón.

Hřiště navrhl sám Greg Norman a vytvořil jedinečné prostředí, které se nikde jinde na světě neopakuje. 18 jamek je rozmístěno ve třech

odlišných scénériích: tropickém pralesi, hustém háji kořenovníků a několika úsecích pláže. Od počátku prací do slavnostního zahájení uběhlo osm let. V roce 1997 začalo OHL budovat v Mayakoba významný turistický komplex, který je zároveň vynikající ukázkou citlivého přístupu k životnímu prostředí a který mexické úřady dávají ostatním za příklad toho, jak by se měla do budoucna stavět další turistická střediska na karibském pobřeží. Však také OHL investovalo 6 miliard dolarů do studií proveditelnosti a vlivu stavby na životní prostředí. Přípravné práce zabraly šest let, než projekt dostal zelenou.

Spolupráce s fakultou stavební získává další rozměr

Spolupráce ŽS Brno, a. s. s brněnským Vysokým učeníem technickým, fakultou stavební existuje v mnoha oblastech již několik let a nadále se úspěšně rozvíjí. Naše společnost si plně uvědomuje, že právě absolventi této fakulty napomáhají vytvářet část našeho zaměstnaneckého potenciálu, se kterým se snažíme pracovat a o jehož rozvoj usilujeme. Ve snaze o co možná nejvyšší připravenost absolventů této fakulty na podmínky, které si vyžaduje profesní realita u naší společnosti, jsme již před časem přistoupili k modifikaci studijního profilu těchto studentů zavedením výuky španělštiny. Tento projekt, do kterého se v prvním roce zapojily téměř dvě desítky studentů, pokračuje úspěšně i v tomto školním roce.

Loňská skupina studentů nastoupila už do druhého ročníku studia španělštiny a začíná se zaměřovat na odbornou terminologii. Studenti letošního čtvrtého ročníku projeví o toto studium značný zájem, na který jsme zareagovali otevřením nového ročníku studia. Tímto projektem tedy máme zajištěn každoroční příliv absolventů s patřičným jazykovým vybavením.

Naše spolupráce s fakultou na poli přípravy absolventů však tímto krokem nekončí, ale právě naopak získává v letošním roce další rozměr. Z iniciativy děkana této fakulty, prof. RNDr. Ing. Petra Štěpánka, CSc., jsme byli společně s představiteli dalších čtyř předních stavebních společností v ČR přizváni

gramovacím období roku 2004–2006, tak i v nadcházejícím programovacím období pro léta 2007–2013. Ministerstvo pro místní rozvoj v rámci Strategie regionálního rozvoje České republiky určilo pro období 2007 až 2013 priority zaměřené zejména na oblast inovací, podpory podnikání a znalostní ekonomiky, infrastruktury, životního prostředí, vzdělávání, trhu práce a rozvoje lidského kapitálu. V současné době probíhá příprava Národního rozvojového plánu pro nadcházející programové období tak, aby od roku 2007 mohly být čerpány další finanční prostředky určené pro podporu regionálního rozvoje České republiky.

*Iveta Musilová
útvár Financování projektů*

Celý komplex Mayakoba bude stát na pozemcích o rozloze 6,5 milionů m², které jsou vlastnictvím OHL. Celková investice dosáhne jedné miliardy 375 mil. dolarů a v první fázi se počítá s vybudováním šesti luxusních hotelů. Během slavnostního otevření golfového hřiště přislíbil prezident Skupiny OHL vytvoření 1 500 nových pracovních míst přímo v areálu a dalších 3 000 pracovních příležitostí, které vzniknou nepřímo v souvislosti s jeho provozem. Roční příjmy, které budou plynout přímo Mexiku, se odhadují na 250 mil. dolarů.

OHL už podepsalo příslušné smlouvy se svými partnery, pěti nejvýznamnějšími provozovateli luxusních hotelových řetězců: Fairmont (Kanada), Rosewood a Kor Hotel Group (USA), Banyan Tree (Singapur) a La Casa que Canta (Mexiko). V jejich nabídce bude cca 1 500 pokojů a apartmánů. V příštím roce by měl být uveden do provozu hotel Fairmont Mayakoba.

Převzato z MOSAICO

ŽS Brno, a.s. se aktivně zapojilo do čerpání dotací z fondů EU Přípraveny projektové žádosti v objemu 910 mil. Kč, projekty doporučené pro financování z fondů EU v hodnotě 646 mil. Kč

V současné době jsou ve stavebnictví kladeny na dodavatele stále vyšší požadavky ze strany investorů, a to především v oblasti financování zakázek (projektů).

Pokud chce stavební firma uspět v silně konkurenčním prostředí, musí být schopna nabídnout kromě vlastní dodavatelské činnosti v oblasti stavební výroby zejména možnosti a nové způsoby financování projektů. V současné době je aktuální především využívání zdrojů z fondů Evropské unie (Strukturální fondy, Kohezní fond), které jsou určeny pro investory z okruhu jak podnikatelských subjektů, municipalit, tak i neziskových organizací, států a státních organizací.

Z důvodu poměrně složité struktury vyhledávání možných zdrojů, přípravy projektu a čerpání finančních prostředků ze Strukturálních fondů a Kohezního fondu je pro potenciální příjemce v mnoha případech velmi komplikované projekt vhodně vytipovat a kvalitně připravit.

Vzhledem k tomu, že se ŽS Brno, a.s. chce i nadále udržet mezi prvními pěti společnostmi na stavebním trhu, musí nutně reagovat na jeho potřeby, tedy potřeby klientů i v oblasti

pomoci při hledání možností financování projektů touto cestou. Proto se útvar financování projektů, mimo jiné, zaměřil na vyhledávání zdrojů grantového a dotačního spolufinancování projektů jak pro vlastní potřebu, tak i pro potřebu investorů.

Útvár financování projektů se zaměřuje zejména na zabezpečení problematiky alternativních způsobů financování vybraných projektů akciové společnosti, které spočívá ve:

- vyhledávání vhodných zdrojů grantového, dotačního a privátního financování,
- zajištění přípravy projektů,
- zpracování kompletních žádostí pro granty (žádost, studie proveditelnosti, analýza nákladů a přínosů dle metodiky Evropské komise, logický rámec projektu a zabezpečení přípravy povinných i nepovinných příloh žádosti),
- zpracování analýz a rozborů vyžadovaných investory a zadavateli projektů.

Od počátku roku 2004 připravil útvar financování projektů čtyři projektové žádosti a na přípravě dalších dvou se spolupodílel. Celkový objem nákladů všech připravených projektů

v rozsahu tří semestrů, navazující na akreditovaný čtyřletý bakalářský program Stavební inženýrství. Během studia by měl být kromě odbornosti kladen důraz i na načerpání znalostí ze souvisejících oborů, jimiž jsou provádění staveb, ekonomické nástroje řízení stavební výroby, právo v oblasti podnikání ve stavebnictví, manažerské dovednosti, projektové řízení a řízení jakosti.

Spolu s jazykovou vybaveností by absolventi tohoto oboru přicházeli do praxe velice dobře připraveni vzděláváním tzv. ušitým na míru

podle našich potřeb. Součástí studia by byla i jednosemestrální praxe, během níž by se studenti prakticky seznámili nejen s prostředím firmy, do které se chystají nastoupit, ale dávala by nám zároveň i možnost rozpoznat potenciál studentů ještě dříve, nežli k nám nastoupí do zaměstnaneckého poměru.

V současné době se náš odbor snaží o dojednání takového obsahu studia, který by co nejvíce vyhovoval potřebám našich oborových závodů a zároveň se co nejvíce dostal do souladu s požadavky dalších stavebních

společností a fakulty, s nimiž tento obor připravujeme.

Jsme přesvědčeni o tom, že vydáme-li se cestou přípravy absolventů, kteří budou multioborovými specialisty už před nástupem do zaměstnání, získáme určitý kvalitativní předstih v práci s lidskými zdroji, a zvýšíme tak konkurenceschopnost naší společnosti v dnešním podnikatelském prostředí.

Mgr. Jan Rupp
Odbor ŘLZ

Pevná jízdní dráha – systém RHEDA 2000 poprvé v České republice

Na základě jednání se zástupci Českých drah, a. s. bylo v rámci zpracovávání projektové dokumentace „Optimalizace traťového úseku Krasíkov – Česká Třebová; Změny trasy“ projednáno zřízení zkušebního úseku kolejové jízdní dráhy, uložené na pevné jízdní desce.

Z jednání byla vytipována konstrukce DB (Spolkových drah Německa), označovaná typem RHEDA 2000. Vlastní pevná jízdní dráha byla na základě jednání s německou stranou umístěna do úseku km 9,560 ÷ 10,000, tj. 440,0 m v koleji č. 1 a 2. Na PJD oboustranně navazují přechodové oblasti dl. po 30,0 m (km 9 530 ÷ 9 560; 10 000 ÷ 10 030), ve kterých je klasické kolejové lože zpevněno dvousložkovou pryskyřicí ÷ emulzí „Kryorit“ a vyztuženo přidavnými přesazovacími kolejnicovými pásy.

Na výstavbě zkušebního úseku se podílely ŽPSV, a. s. jako vlastník licence na systém RHEDA 2000 v České a Slovenské republice a výrobce dvoublokových železobetonových pražců ŽS Brno a. s. jako generální dodavatel stavby, firma Pfeleiderer za německou stranu a společnost KOLEJCONSULT & servis, spol. s r. o. jako zpracovatel projektové dokumentace realizovaného zkušebního úseku.

V uvedeném zkušebním úseku je položeno 211 ks dvoublokových pražců B 355.3 U60M vyrobených v závodě ŽPSV Doloplazy, zbývající dvoublokové a přechodové pražce byly dodány firmou Pfeleiderer ze závodu Coswig. V pražcích je použito bezpodkladnicové pružné upevnění systém VOSSLOH 300 s pružnou sponou Skl 15.

Stavba byla realizována v první polovině letošního roku a kolej č. 1 byla předána do provozu dne 1. 8. 2005.

Výhody pevné jízdní dráhy :

- Bezúdržbová konstrukce s předpokládanou životností 80 roků
- Pro upevnění kolejnic jsou použity standardní prvky pružného upevnění
- Eliminace vibrací, podstatně nižší hlučnost v jiných frekvenčních pásmech, což lze využít v městských aglomeracích
- Úspora stavební výšky konstrukce oproti klasické konstrukci železničního svršku o 10-15 cm
- Odpadá čištění, stačí opláchnout proudem vody – hygienické z hlediska města

Nevýhody pevné jízdní dráhy :

- Náklady na vybudování pevné jízdní dráhy jsou až 2× vyšší než u klasické konstrukce železničního svršku
- Značná náročnost na vyměření nivelety koleje, po zabetonování pražců je značně omezená možnost eliminace případné chyby ve směru a výšce koleje

Na následujících obrázcích je stručně zachycen postup výstavby zkušebního úseku.

Libor Culík, Jindřich Matiaske
Technická kancelář Brno
ŽPSV Uherský Ostroh a.s.



ČD DDC Modernizace úseku tratě Studénka – Ostrava Rekonstrukce výpravní budovy a přednádraží žst. Ostrava–Svinov, 2. etapa



Divize Stavitelství Ostrava závodu 40 Pozemní stavitelství zahájila v červenci 2004 rozsáhlou rekonstrukci výpravní budovy železniční stanice Ostrava–Svinov pod vedením vedoucího projektu Ing. Jaromíra Satkeho.

Tato stavba úzce navazuje na rekonstrukci přednádražního prostoru budovaného v rámci železničního koridoru Studénka – Ostrava.

Historická výpravní budova je evidována jako kulturní památka, jejíž vznik je datován v roce 1845. V 70. letech 19. století byla symetricky rozšířena a v roce 1895 byla k budově připojena nová patrová budova. Takto byl vytvořen nový architektonický a urbanistický celek v neobarokním slohu, který byl součástí tzv. Ferdinandovy dráhy Vídeň – Krakov. V letech 1979-1982 došlo při necitlivé rekonstrukci k znehodnocení cenných historických prvků objektu, jako např. bohatě zdobené vnější i vnitřní štukové výzdoby, historických oken a dveří a prostoru prvního nástupiště. Tyto prvky byly nahrazeny běžnými typovými výrobky své doby. Další ránu výpravní budově zasadily v roce 1997 rozsáhlé povodně, které zaplavily suterén a první nadzemní podlaží budovy do výše přibližně jednoho metru. Tím byly značně poškozeny suterénní prostory a celková statika objektu. Důsledkem bylo naklonění objektu o 120 mm od svislé osy.

Záměrem celkové rekonstrukce je statická stabilizace objektu a navrácení původního vzhledu historické výpravní budovy z roku 1845, resp. 1895.

Vzhledem k nutnosti zajištění dostatečné pře-

pravní kapacity a zároveň komfortu cestujících (předpokládaná frekvence až 1600 osob/hod) je v rámci komplexního řešení navržena výstavba nového objektu odbavovací haly. Tato je řešena jako ocelobetonová konstrukce s mimořádně štíhlými sloupy a s transparentním strukturálním opláštěním, bezrámovým zasklením na terče. Před vlastní budovou odbavovací haly budou vybudovány bazény s vodotrysky. S takto navrženou vodní plochou je uvažováno jako se součástí ovlivňující klima (tepelnou pohodu) uvnitř haly.

Rekonstrukci vlastní historické výpravní budovy je nutno provádět za plného chodu provozu železniční stanice. V prvé řadě bylo nutno provést statickou stabilizaci objektu tryskovou injektáží a sanační práce, jejichž průběh musel být nepřetržitě monitorován velmi přesnou nivelací. Vzhledem k velmi složitým geotechnickým a hydrogeologickým podmínkám (hladina spodní vody dosahovala úrovně stávajícího terénu) muselo být z důvodů nestability celého objektu prováděno podřezávání, nové

základové a zátěžové desky a tlaková izolace v úsecích po šesti metrech, a to i přes jeden metr široké kamenné základy. Až po dosažení pevnosti jednotlivých šesti metrových celků bylo možno přistoupit k práci na dalším úseku. Tato technologicky a časově velmi náročná sanační opatření byla úspěšně dokončena v dubnu letošního roku.

Dále je prováděna obnova všech vnitřních i venkovních prostor. Fasádě bude navrácen původní historický vzhled včetně všech plastických a ozdobných prvků. Při provádění prací byly objeveny stropy s rozsáhlou původní štukovou výzdobou, nicméně vzhledem k jejich masivnímu narušení bylo nutno přistoupit k jejich snesení a nahrazení věrnou replikou. Vzhledem k nutnosti zajištění provozu železniční stanice bylo nutno přistoupit k etapizaci jednotlivých stavebních prací, a to k rozdělení celého objektu na dvě části.

Od zahájení výstavby je provoz stanice zajišťován z provizorních prostor v severní části výpravní budovy. Jižní část včetně přístavby odbavovací haly je realizována v současné době a tyto práce budou dokončeny v listopadu 2005. K tomuto termínu dojde k přesunu pracovníků železniční stanice i cestující veřejnosti do nově zbudovaných prostor a následně bude zrekonstruována severní část s termínem dokončení v červnu 2006.

Ing. Richard Dokulil
specialista technické přípravy
divize Stavitelství Ostrava



Údaje o stavbě:

Investor:	České dráhy, a.s. Správa železniční a dopravní cesty s. o. Magistrát města Ostravy Státní fond dopravní infrastruktury
Projektant:	Moravia Consulting Olomouc, a. s.
Termín zahájení výstavby:	červenec 2004
Termín ukončení výstavby:	červen 2006
Předpokládané finanční plnění:	250 mil. Kč

Odborná konference „Nová elektrická zařízení železniční infrastruktury 2004–2005“



Slavnostní zahájení - Ing. Jiří Macho

Jak se stalo již každoročním zvykem, také letos zorganizovala Společnost dopravy – VTK Elektro Olomouc při SDC ČD Olomouc koncem června odbornou konferenci o moderních trendech v oboru elektro, se kterými je možno se setkat při modernizaci železniční trati. Tento ročník konference se konal v termínu od 28. do 29. června v malebném prostředí historického města Kroměříž pod záštitou generálního ředitele ČD, a. s. a generálního ředitele SŽDC, s. o. Generálními partnery této akce byly firmy podílející se na modernizaci železničních koridorů, a to především akciová společnost ŽS Brno, divize Technologie závodu Železniční stavitelství, Signalbau, a. s. Přerov, Elektrizace železnic Praha, a. s. a AŽD Praha, s. r. o.

Úvodní slovo patřilo Ing. Jiřímu Machovi – provoznímu náměstkovi SDC Hradec Králové, který byl zároveň jedním z hlavních iniciátorů a organizátorů této akce. Po slavnostním zahájení následovala dopolední odborná část konference, která překypovala zajímavými příspěvky mapujícími soudobé trendy v oblas-

ti elektrické trakce, od problémů spojených se zajišťováním interoperability dopravy, přes možnosti monitoringu a regulace spotřeby elektrické energie až po možnosti měření a ovlivňování elektromagnetické kompatibility. Mezi přednášejícími jsme měli možnost vidět takové kapacity, jakou je např. nestor elektrické trakce Doc. Ing. Karel Hlava, CSc.

Odpolední odborný blok přednášek sestával především z příspěvků technických pracovníků zúčastněných firem. Příspěvek na téma „Nové možnosti řešení trakčních napájecích stanic 27 kV AC“ přednesl za akciovou společnost ŽS Brno Ing. Petr Till – zaměstnanec technického rozvoje závodu Železniční stavitelství, divize Technologie.

Večerní část konference byla organizována formou společenského večera v reprezentativních prostorách kroměřížského zámku. Zpočátku měli účastníci konference možnost ocenit skvělou akustiku tamního sálu při poslechu slavnostního koncertu vážné hudby, následně si pak vyměnit své profesionální zkušenosti v průběhu slavnostního rautu.



Odborný příspěvek ŽS Brno - Ing. Petr Till

Druhý den byly na programu konference exkurze na zajímavé stavby realizované v rámci modernizace železničního koridoru. První zastávka byla věnována prohlídce nedávno dokončené trakční měnirny Grygov, jejíž rekonstrukci realizovala divize Technologie závodu Železniční stavitelství. Odborný výklad týkající se nově instalovaných technologií zde účastníkům konference podali pracovníci divize Technologie Mgr. Martin Kovařík a Ing. Petr Till. Kvalita provedeného díla byla vysoce ceněna všemi účastníky exkurze, kteří po prohlídce MR Grygov pokračovali do železničního uzlu Přerov, kde exkurze pokračovala prohlídkou elektrodispečinku, distribučních rozvodů 22 kV a rozvodny NZZ 6 kV.

Vzhledem k vysoké odborné úrovni konference a aktivní účasti závodu Železniční stavitelství, divize Technologie je možno tuto akci celkově hodnotit jako nanejvýš přínosnou.

Ing. Petr Till

Z20, divize Technologie



Rozváděč 22 kV AC - MR Grygov



Rozváděč 3 kV DC - MR Grygov