



OHL ŽS

ŽPSV

OHL GROUP

• Měsíčník akciové společnosti OHL ŽS

• Listopad 2006

• Ročník XII

Liberec a Jablonec nad Nisou
získá moderní vodohospodářskou
infrastrukturu

strana 3

Setkání s osobností
Václav Bartoněk

strana 4

První etapa výstavby
v Sofii dokončena

strana 6

Zhodnocení roku 2006 očima generálního ředitele OHL ŽS, a.s., Ing. Michala Štefla



Vážené dámy, vážení pánové,
kolegyně a kolegové,

závěr roku vyzývá sám o sobě k zamyšlení a zhodnocení toho, co bylo vykonáno. Je potřeba říci, že jednotlivým sekcím firmy se podařilo splnit všechny zásadní úkoly, které před nás byly postaveny, i když jsme zaregistrovali určité zpomalení růstu, ať už kvalitativních, tak i kvantitativních ukazatelů firmy.

Pokračuje další sžívání OHL ŽS s mateřskou firmou OHL v Madridu, což určitě prospívá oběma stranám. V letošním roce došlo ke změně názvu naší akciové společnosti z ŽS Brno na OHL ŽS, čímž jsme se v zásadě přihlásili k fungování v rámci této nadnárodní společnosti, kde jsme zachovali v rámci názvu tradici dřívějšího „Železničního stavitelství“. Vypuštěním geografického „Brno“ z názvu jsme dali najevo, že firma opouští svůj lokální charakter a získává charakter nejen republikový, ale i středoevropský.

Změnil se podíl jednotlivých druhů stavebních oborů v celkové produkci firmy. Došlo k poměrně prudkému nárůstu pozemního stavitelství i k poměrně významnému nárůstu silničních staveb při zachování zásadního podílu na trhu staveb železničních. Nárůsty objemu pozemního stavitelství, které mají přirozeně nižší rentabilitu než stavby dopravní, nám „zhoršují“ vývoj jednotlivých kvalitativních ukazatelů. Toto zhoršování je dle mého názoru jevem pozitivním, protože dochází ke snižování závislosti na jednom nebo několika málo investorech, kterými byly železniční správy. Důsledkem je snížení rizikovitosti působení naší stavební firmy a zvýšení její stability.

Za další velice významný faktor považuji postupné pronikání organizačního útvaru dopravní stavby do zahraničí. Nejdálčenější destinací našeho působení je Azerbajdžán, dále začínáme rozvíjet aktivity v Černé Hoře, Bosně a Hercegovině. Naši zaměstnanci pracují v Turecku, Bulharsku, Maďarsku, Chorvatsku, Srbsku,

pokračování na straně 2 ➤

Zhodnocení roku 2006 očima generálního ředitele OHL ŽS, a.s., Ing. Michala Štefla

pokračování ze strany 1

rozvojem i Slovensko. Kontakty navazujeme také na Ukrajině a v Rusku, stejně tak vážně se zajímáme o Slovinsko, Rumunsko, Moldávii a Polsko. Tento průnik do zahraničí je jakýmsi unikátem v kontextu českého stavebnictví. Myslím si, že žádná v firma v ČR nedosahuje takového záběru, co se týká počtu zemí, ve kterých se jí daří působit.

Speciální kapitolou je Slovensko, kde naše firma v zásadě působí jako lídr v oboru železničního stavitelství, a to není zanedbatelný moment. Samozřejmě situaci výrazně napomáhá naše dceřiná společnost Železniční stavebnictvo Bratislava, a.s.

Evropská Unie začíná ve výrazně míře financovat velké infrastrukturální projekty jak na železnici, tak i na silniční a dálniční síti právě zemí střední, východní a jihovýchodní Evropy. Naše pozice na těchto trzích je velmi perspektivní.

OHL ŽS se soustředilo nejen na oblasti investiční výstavby, ale i oblasti údržby. Naším vstupem do TSS, a.s. kde tvoříme strategického partnera, jsme napomohli výrazně zvýšit produktivitu a rentabilitu práce této akciové společnosti, která pomáhá především Českým drahám využít jejich lidský a technický potenciál v jiných zemích a projektech. Zaměření se na údržbu je zajímavým momentem, který bude ještě třeba zapracovat do strategie naší firmy.

Nemohu nezpomenout projekty s největšími objemy našeho působení v roce 2006 Přerov – Olomouc, Plzeň – Stříbro, Břeclav – Lanžhot, Univerzitní kampus Brno-Bohunice, Met-

ro Ládví Praha, Trnava – Piešťany (Slovensko), Nikšič – Podgorica (Černá Hora), silnice Baku – hranice Ruska (Ázerbajdžán).

V roce 2006 byla navržena do soutěže o nejlepší stavbu roku, pořádanou OHL v Madridu, stavba závodu 40 „VŠB Ostrava - Aula - Centrum pokročilých informačních technologií“.

Co se nám pravděpodobně v plné míře nepodaří, je zabezpečit ukazatele plánu, ale domníváme se, že v základním objemu dojde k minimální výchylce do 10 %, což je pozitivní tendence při stávajícím výrazném posunu železničních staveb do regionů nám méně blízkých.

Chtěl bych při této příležitosti vyzvednout některé osobnosti naší firmy, které v letošním roce odvedly ještě větší kus práce než ostatní. Za svůj přínos pro rozvoj naší firmy budou po právu odměněny na společenském večeru naší společnosti, dne 15. prosince 2006 v Městském divadle Brno, jehož stavbu realizovala naše dceřiná společnost Pozemní stavitelství Brno.

Dochází k další optimalizaci finanční situace, kde finanční prvky jako jsou objemy úvěrů, objemy garancí do soutěží, oproti letem minulým, přestávají v jakémkoli ohledu limitovat náš vstup do jednotlivých soutěží a projektů. Můžeme říci, že i zde byl vykonán velký kus práce.

Sjednané rámce úvěrů, záruk a dalších finančních nástrojů dosáhly 9 mld. Kč. Aktuální čerpání je vyšší než 5 mld. Kč.

V letošním roce byla upevněna naše pozice v první pětce největších stavebních firem v oblasti dopravních staveb, ale především v oblasti pozemního stavitelství. Začínáme být

vnímání na trhu silničních staveb, příkladem může být získání stavby Tunelů Dobrovského v Brně v hodnotě 5 mld Kč. Toto jsou fakta, která jsou velmi povzbudivá.

Jedním z dlouhodobých úkolů je zahájení realizace schválené strategie rozvoje firmy, která si dala za cíl do roku 2010 dosáhnout objemu 500 mil. EUR výnosů s ekonomickými parametry, které k tomu přináleží - rentabilitou provozního zisku kolem 8 %, s podílem správního režie okolo 3 % a z toho vyplývající rentabilitou zisku před zdaněním oscilující kolem 4 %. Kolegové z OHL nás vybídl k předložení návrhu získání dalších akvizic, které by umožnili v regionu střední a východní Evropy realizovat dalších 500 mil EUR obratu cestou sesterských a dceřiných firem tak, aby skupina OHL dosáhla v této části Evropy řádově obrát kolem 1 mld EUR srovnatelný s obratem firem, jakými jsou např. skupina Skanska nebo DDM Group. Jsou to úkoly, ve kterých je potřeba rozvinout další mechanismy řízení plus zkvalitnit způsob řízení a práci s personálními rezervami – těmi jsme my všichni, co tvoříme základ naší firmy, a je jasné, že tyto úkoly budou znamenat také jiné přístupy, více iniciativy a důrazu při strategických a taktických řešeních. Vážené kolegyně a vážení kolegové, chtěl bych Vám popřát hodně klidu a příjemné atmosféry v době vánočních svátků, abyste načerpali co nejvíc psychických a fyzických sil. Děkuji Vám ještě jednou za práci odvedenou v roce 2006.

Ing. Michal Štefl

Co nového na Hlinkách? Pořád se něco děje!

Stavba VMO Hlinky je sledovaná jak obyvateli města Brna, tak i našimi spolupracovníky. Postup prací probíhá v souladu s harmonogramem, který zajímá nejen investory, ale i laickou veřejnost. Všechny samozřejmě zajímá především včasné dokončení stavby a její uvedení do provozu. Mezi tím však existují různé postupové termíny uvádění jednotlivých ucelených částí do provozu.

V pondělí 20. prosince 2006 v časných ranních hodinách došlo právě k jedné takové události. Po dokončení a převzetí do užívání uživatelem, kterým je Dopravní podnik města Brna a Brněnské komunikace, byla uvedena do provozu tramvajová trať v definitivní trase, včetně dvou tramvajových zastá-

vek. Cestující jsou zatím převáženi částečně po provizorních trasách. Uvedení nové tramvajové trasy do provozu tvoří nejen další postupový krok ve výstavbě VMO Hlinky, ale současně vytváří podmínky pro dokončení částí stavby, na jejímž místě byla umístěna provizorní tramvajová trať.

Uvedení tramvaje do provozu tentokrát proběhlo skromně, bez okázalých oslavných projevů a tiskových konferencí, ale přesto je významným počinem pro zlepšení podmínek cestování městskou hromadnou dopravou v Brně.

Ing. Josef Diviš
ředitel výstavby



Liberec a Jablonec nad Nisou získá moderní vodohospodářskou infrastrukturu



Divize Stavitelství Praha realizuje podstatnou část projektu Lužická Nisa. Konkrétně se jedná o projekty „Odpadní voda“ představující rekonstrukci a zkapacitnění liberecké čistírny odpadních vod a „Kanalizační systém“ představující dostavbu kanalizace v aglomeraci Liberec – Jablonec nad Nisou. Projekt je financován Evropskou unií

z Fondu soudržnosti, z prostředků Státního fondu životního prostředí ČR a z vlastních zdrojů Severočeské vodárenské společnosti a.s. Teplice.

Cílem realizace projektu Lužická Nisa je uvést vodohospodářskou infrastrukturu do souladu s evropskou legislativou a novou legislativou ČR – v souvislosti se Skupinou

opatření č. 2 – Kanalizační systém a Skupinou opatření č. 3 – Odpadní voda především dosáhnout splnění kvalitativních ukazatelů definovaných legislativou ve Směrnici o čištění městských odpadních vod (Směrnice Rady 91/271/EHS).

Skupina opatření č. 2 – Odpadní voda

Obsahem skupiny opatření je rekonstrukce městské čistírny odpadních vod v Liberci – Starých Pavlovicích, která slouží dvanáct let Liberci a přilehlému okolí k čištění komunálních odpadních vod. ČOV se současnou kapacitou 122 tisíc EO (ekvivalentních obyvatel). Do provozu byla uvedena teprve v roce 1994, nedosahuje však parametrů požadovaných Směrnicí o čištění městských odpadních vod (Směrnice Rady 91/271/EHS). S postupným napojováním dalších producentů znečištění na kanalizační systém a po odstraňování starých septiků zejména v centrech Liberce a Jablonce, vzroste ve výhledu znečištění přiváděné na čistírnu odpadních vod až na cca 190 tisíc EO. Rekonstrukce se dotýká mechanické části čistírny, konkrétně lapáků šterku i písku a česlovny, ale i mechanicko-biologického úseku. Postupně bude instalován řídicí systém, který zajistí optimální provoz čistírny. Rekonstrukce probíhá za provozu, po etapách a v jejím rámci jsou plánovány maximálně 1/2 denní odstávky. Termín realizace je dle smlouvy o dílo od 30. 5. 2006 do 30. 9. 2008 a cena je 7 382 845 Eur (vč. DPH).

Skupina opatření č. 3 – Kanalizační systém

Obsahem skupiny opatření je dostavba kanalizace v aglomeraci Liberec – Jablonec nad Nisou. Zahnuje šest dílčích akcí v městě Liberec, dvě dílčí akce v městě Jablonec nad Nisou, dostavbu kanalizačního systému ve Stráži nad Nisou a výstavbu dešťových zdrží. Celkem se jedná o rekonstrukci a dostavbu kanalizace v celkové délce cca 11,8 km a výstavbu dešťových zdrží o celkovém objemu 3 655 m³. Práce jsou prováděny ve složitých geologických podmínkách. Termín realizace je dle smlouvy o dílo od 30. 5. 2006 do 30. 9. 2008 a cena 13 332 657 Eur (vč. DPH).

Ing. Bc. Hana Babušková
specialista pro systémy řízení - provoz

Údaje ze smlouvy o dílo:

Název stavby:	Rekonstrukce úpravní vod a čistírny odpadních vod a rekonstrukce a dokončení kanalizace v povodí Lužické Nisy - Opatření č. 2 – Rekonstrukce čistírny odpadních vod (ČOV) Liberec
Investor:	Severočeská vodárenská společnost a.s. Projekt je spolufinancován Evropskou komisí a Státním fondem životního prostředí ČR
Inženýr stavby:	VOD-KA a.s.
Provozovatel:	Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.
Projektant:	Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.
Generální dodavatel:	Sdružení OHL ŽS - SYNER
Vedoucí projektu:	Ing. Antonín Rous

Setkání s osobností

Václav Bartoněk, výkonný ředitel pro dopravní stavby a člen představenstva společnosti



Václav Bartoněk

Pane řediteli, Vaše působení u této společnosti je typickou ukázkou vzestupu manažera, který jak se říká, „začal od píky“. Můžete nám jej blíže popsat?

U naší společnosti pracuji nepřetržitě od 1. 8. 1972, takže se za ta léta už pokládám za součást jejího inventáře. Pracovat jsem tu začal jako mistr u stavebního vlaku č. 37 a toto období, které trvalo až do roku 1979 bych charakterizoval jako poznání specifického prostředí ČSD a oboru žel. svršek. V té době

jsem se spolupodílel na realizaci staveb typu Posázavský pacifik, Severočeský uhelný koridor a mnohých dalších.

Po nabytí potřebných schopností a zkušeností jsem se v letech 1979 – 1989 stal stavbyvedoucím. Toto období pokládám za jakýsi středobod mého profesního života, kdy jsem v průběhu deseti let realizoval stavby typu Rekonstrukce traťového ramene Brno – Břeclav, Břeclav – Znojmo, brněnský průtah a další.

Následovalo období řízení střediska traťových strojů.

Vznikem akciové společnosti v roce 1992 a v souvislosti s postupnými vývojovými změnami v její organizační struktuře jsem zastával funkci výrobního náměstka divize Svršky Brno, později funkci ředitele divize Traťových staveb Brno. Po vytvoření oborových závodů v roce 2000 jsem byl jmenován do funkce ředitele závodu Železniční stavitelství a po vzniku útvaru Dopravní stavby jsem se stal výkonným ředitelem tohoto uskupení.

Zajímavý mezník pro mě znamenal červenec 2002, kdy jsem si spočítal, že jsem za svůj profesní život v různých funkcích postavil 1 100 km dráhy a že už vlastně rekonstruuji sám po sobě.

V roce 2005 jste stál u zrodu segmentu Dopravní stavby, ke kterému došlo jakýmsi symbolickým svatebním obřadem mezi závodem Železniční stavitelství a MOSANEM. Jak se tomuto páru daří dnes?

Vznik segmentu Dopravních staveb jsme z podnikatelského hlediska začali chápat jako nevyhnutelnost. Tento útvar jsme v lehké uvolněném duchu pojali coby manželský svazek, nicméně jeho existence je krok velice vážný. Cílem bylo na bázi jakési určité neformálnosti sjednotit myšlení a vytvořit jeden funkční celek v oblasti železničních a silničních staveb.

To byl záměr a výsledek?

Obecně se takovýmito projektům dává určitá doba hájení a v dalších vývojových fázích se analyzují jednotlivé procesy. Takže bych řekl, že po stránce procesní, nebo chcete-li po stránce akční je ještě co zlepšovat. Zbývá nám ještě celá řada procesů, které musíme vyprecizovat. Plnění podnikatelského plánu roku 2006 přineslo specifické problémy související s neplánovanými situacemi na aktivních zakázkách obou závodů. Po stránce dosažení efektů se závod MOSAN podařilo zkonsolidovat, takže ekonomické ukazatele podnikatelského plánu roku 2006 jsou splněny. Když bych se ale vrátil k té manželské bázi a k onomu neformálnímu pojetí, tak bych řekl, že tento manželský svazek funguje na bázi toho, že každý z nich žije svým vlastním životem, který je ještě potřeba přenést do polohy života společného.

Řešíte i jejich manželské hádky?

Za dobu jejich koexistence lze říct, že zatím nějaké skryté napětí či doutnající konflikty nehrozí. K lokálním střetům mezi reprezentanty jednotlivých organizačních jednotek samozřejmě ojediněle dochází. Problémy se řeší především mezi stranami vzniklého sporu, přičemž v pozici arbitra vystupují spíše výjimečně, kdy zastávám spíše roli zkušeného kouče, který ve správnou chvíli zasáhne a změní taktiku hry.

Závod MOSAN se stále častěji objevuje i v oblasti silničních staveb. Co zatím brání jeho širšímu průniku do této oblasti?

To je poměrně složitá otázka. V segmentu silničních staveb se Česká republika ocitá v jakési mlýnici asi čtyřiceti firem. Ačkoliv díky bonitě firmy OHL ŽS a dalším podpůrným prvkům máme pootevřeny dveře na tento trh, kde už i konkurence uznala náš desetiprocentní podíl, faktické naplnění přes jednotlivé tendry však má určitě niance. Každý významný tendr na dálnici nebo silnici první třídy se odehrává na bázi bojů, kdo urve vítězství. Proto je naší strategií soustředit síly na Slovensko, kde očekáváme dynamické otevření trhu.

V loňském roce jste inicioval vstup naší společnosti do pardubické společnosti TSS, a.s., kde jsme se stali strategickým partnerem. Co bylo důvodem k tomuto kroku?

Vznik TSS, neboli celým názvem Traťové strojní společnosti je datován k 1. 1. 2005. My jsme v letech 2003 a 2004 měli jakýsi neformální mandát spolupodílet se na systému transformace této organizační složky ČD, a.s., do nově vznikající akciové společnosti, který byl v krátkém časovém horizontu završen naším vstupem v roli strategického partnera. Spojení OHL ŽS a TSS znamená ve strategické rovině získání důležité konkurenční výhody a v dlouhodobém horizontu nástroj k získání dodavatelské údržby na českých drahách.

Tento krok vytváří jakési exkluzivní postavení tohoto subjektu v segmentu železničních technologií. Vzniklým propojením se v podstatě vytvořila technologická kapacita s technikou a železničními stroji, která na území ČR tvoří zhruba 75 % veškerého objemu výrobních prostředků v této oblasti. Pro OHL ŽS to taky znamenalo profilaci v této oborové činnosti, která v dřívějším stavu znamenala jedno samostatné středisko v rámci divize Železnice, zatímco teď je to svébytný, hodnotný subjekt.

Na kterých železničních projektech v rámci České republiky Váš útvar nyní pracuje?

Před dokončením jsou stavby Břeclav – státní hranice a dále první a druhá část modernizace traťového úseku Přerov – Olomouc. Na třetím koridoru se v roli leadera Sdružení „Západní expres“ podílíme na stavbě optimalizace trati Plzeň – Stříbro. Ve fázi přípravy na realizaci je stavba Doubí u Tábora – Tábor v rámci čtvrtého železničního koridoru.

Závodu Železniční stavitelství už začíná být tato republika malá. Ve kterých dalších zemích probíhají Vaše stavby?

Trh v České republice se postupně začíná očitat na hraně obchodních možností. Vzhledem k tomu, že jsme pro zahraniční klienty odborně zdravý a kondičně připravený partner, existuje předpoklad vystupovat odvážně na železničním trhu jihovýchodní Evropy, čehož využíváme. Zároveň tím splňujeme podmínku akcionáře, který od nás požaduje nejen dynamiku růstu, ale i internacionalizaci. V tomto roce stavíme na Slovensku na trati Bánská Bystrica – Zvolen. Probíhá první a druhá etapa modernizace tratě Trnava – Nové Město nad Váhom. V Maďarsku stavíme pro Dopravní podnik města Budapeště Depo Hungaria, a v Ceglédu probíhá přestavba železniční stanice. V Černé Hoře stavíme žel. trať v úseku Podgorica – Nikšić. V Bulharsku přežíváme na menších zakázkách vnitřního trhu a připravujeme se na tendr Plovdiv – Svilengrad.

Stavba v zahraničí má jistě řadu odlišností. Jaké jsou hlavní rozdíly oproti tuzemským stavbám?

Zahraniční stavby jsou v podstatě postaveny na bázi technicko – hospodářského inženýringu. Na jednotlivé projekty tedy vyjíždí do zahraničí úzké skupiny organizačně a odborně schopných projektových manažerů, doplněné případně o obsluhu našich technologicky specializovaných drážních stavebních strojů z TSS, a.s. Zde ve spojení s místními subdodavatelskými firmami realizují daný projekt. Určitě tu platí známé přísloví jiný kraj jiný mrav, což v praxi znamená, že tím rozhodujícím faktorem pro úspěch na daném trhu je citlivé vnímání kultury daného státu a jejího etnika a mentálních aspektů podnikání v daném státě. Určitě tu ale jako podmínka úspěchu bezesbýtku platí nutnost funkčního mixu našich lidí s místními. Moje zásadní zjištění se dá formulovat do hesla: Pozor na roli osvícenosti!

Což znamená?

To znamená, že směrem ke klientovi je třeba přistupovat systémem dobře miněných doporučení, aby veškeré podněty a postřehy, které mu nabídneme, přijal a začal s nimi pracovat jako se svým vlastním nápadem. Tímto způsobem se dá dosáhnout takového technicko – organizačního prostředí zakázky, na jaké jsme zvyklí od nás z České republiky. Konkrétní případ je z Bulharska, kde jsme na první naší velké zakázce touto metodou postupovali. Postupně jsme zde napomohli vytvořit a integrovat do jejich legislativy předpis na železniční spodek, který tu do té doby neznali a který od té doby úspěšně používají.

Nezačínají Vám chybět odborníci, kteří jsou ochotni dlouhodobě pracovat v zahraničí na těchto stavbách?

Proporce zakázek tuzemsko – zahraničí se v současné době pohybuje přibližně v poměru 75 % tuzemsko, 25 % zahraničí, takže personální podtlak na řízení českých projektů ještě našťásti nenastal. Nemůžeme si prostě dovolit špičku odborníků, přes jednostranné stimulačně motivační prvky, vyexpedovat do zahraničí, aby nás na českém trhu zdejší konkurence převálcovala. Zatím se nám poměr lidí, kteří odjíždějí na zahraniční stavby, daří vyvažovat s množstvím projektových manažerů v tuzemsku bez toho, že by funkčnost podniku byla narušena. V brzké době budeme stát před otázkou většího personálního obsazení pro řízení projektů na Slovensku. Díky příznivému vývoji otevření trhu existuje možnost obsazení vyššího podílu na tomto trhu než doposud, což s sebou zákonitě přináší potřebu správných manažerů na řízení těchto projektů, protože klíč k přímé realizaci je nastaven na 60 % slovenské a 40 % zahraniční kapacity, takže zase je na bázi technicko – ekonomického inženýringu, kdy vlastní kapacity řešíme vývozem vlastní technologie TSS a přímou zhotovitelskou kapacitou našich dceřiných společností, kterými je zejména Železničné stavebníctvo Bratislava, Slovenské tunely, ŽPSV Čaňa apod.

Mluví se i o velkých železničních projektech v rámci Skupiny OHL. Jaká role by nám tu připadla?

Já si osobně myslím, že železniční projekty v rámci Skupiny OHL zůstávají zatím spíše vizí. V nedávné době zaznamenala Skupina OHL úspěch v rámci revitalizace alžírských železnic. Zároveň mi už byl i sdělen jakýsi

hrubý rámec podnikání v Alžírsku. Domnívám se ale, že tento projekt bude mít vyšší souvislost se ŽPSV, nežli s OHL ŽS. Předpokládám však, že naše zkušenosti z oblasti realizace železničních staveb nezůstanou v rámci některého z velkých projektů Skupiny nevyužity a my jsme ochotni se na něm podílet. Zopakoval bych zde zásadu pana generálního ředitele, že kde se nestřílí a kde není malárie, tam jsme ochotni jít.

Společnost OHL ŽS a její závod Železniční stavitelství se stal v minulosti první stavební firmou v České republice, která úspěšně zavedla model EFQM. Využíváte tohoto modelu řízení a zlepšování doted'?

Když jsme se v roce 2000 rozhodli tento model řízení implantovat do našeho stávajícího, spojovali jsme jej s určitou představou o martyrii dotazníků spojeném s vyplňováním tabulek a obsáhlých zpráv. Postupně jsme ale zjistili, že všech devět kritérií, které model obsahuje, přináší celkem zajímavé prvky užitečnosti. Vše je řešitelné poměrně jednoduchým režimem, jehož dopad bych označil jako systémovou autocenzuru. Jistým způsobem to vyjadřuje očekávání

představy a nálady zaměstnanců na všech stupních. Model EFQM není systém získání pohledu na současný stav formou nějakých triviálních dotazníků, ale má širokou vypočítatelskou schopnost. Tento systém každého donutí jasně formulovat silné a slabé stránky a tím pádem se z něj dají stanovovat cíle, úkoly a příležitosti pro zlepšování.

Váš život je úzce spojený s železnicemi, jezdíte také někdy vlakem?

Vlakem jezdím rád, i když v něm trávím zlomek času oproti dřívějšímu. Kromě jízdy slavnostními vlaky, které patří ke koloritu při zprovoznování rekonstruovaných či modernizovaných úseků se snažím nevynechávat žádnou příležitost k jízdě historickými vlaky, při příležitosti výročí tratí starších sta let apod. Kromě toho jsem dospěl k osobnímu rozhodnutí, že v případě jednání v Praze, když jich není vícero a nejsou spojeny s okružními jízdami po městě, tak v 7.04 jede z Brna Pendolino a v 9.23 vystupuji v Praze Holešovicích, přeseďmám na metro a mimořádné situace na dálnici a při vjezdu do Prahy mě nezajímají!

Děkuji Vám za rozhovor
Jan Rupp

První etapa výstavby v Sofii dokončena Oprava tramvajových kolejí a jízdních pruhů na ulici Šipčenski prohod od třídy Sitnjakovo po ulici Ivan Dimitrov – Kuklata (otáčející se kolo Geo Milev)

Procedura na uložení veřejné objednávky pro tuto stavbu byla vyhlášena Obcí hlavního města Sofie dne 5. července 2006 v souladu s požadavky a podmínkami Zákona o veřejných objednávkách Republiky Bulharsko. Termín na předložení nabídek byl stanovený na 21. srpna 2006, a této procedury se zúčastnilo celkem šest uchazečů – samostatné společnosti a sdružení společností. Nařízením starosty Obce hlavního města Sofie ze dne 15. 9. 2006 bylo provedení veřejné objednávky uloženo OHL ŽS, a.s., – pobočka, která vyhrála tuto soutěž a dostala nejvyšší komplexní ocenění ze všech účastníků. Stavba je financovaná z prostředků rozpočtu Obce hlavního města Sofie a investorskou kontrolou provádí obecní společnost SOFINVEST s.r.o. Celková hodnota smlouvy na provedení stavby je 5 568 756,31 BGN bez DPH, včetně nepředvídatelných nákladů.

V souladu s tendrovou dokumentací je tato stavba rozdělena do tří úseků, které musí být provedeny v rámci dvou stavebních fází za účelem vyhnouti se zbytečného zatížení provozem

ve městě. Fáze 1 zahrnuje opravy v úseku od třídy Sitnjakovo do ulice Alexandr Žendov o celkové délce úseku cca 800 m. Fáze 2 obnáší opravy v úseku od ulice Alexandr Žendov k otáčejícímu se kolu Geo Milev, o celkové délce cca 1200 m. Termín na provedení celé stavby je 75 kalendářních dnů, z čehož 35 dnů na realizaci fáze 1 a 40 dnů na provedení fáze 2. Do fáze 1 zapadá i provedení dodatečných mini-staveb Demontáž staré tramvajové koleje na ulici Ivan Asen II s obnovením dlažby a Organizace a oprava tramvajové koleje v tramvajové vozovně Krasna Poljana.

Fáze 1 byla provedena v rámci domluveného termínu za 35 dnů a hodnota provedených prací byla **2 297 958,81 BGN bez DPH** včetně provedených prací na dodatečných ministavbách.

Fáze 2 je naplánovaná tak, aby byla provedena v období duben - květen roku 2007.

Během realizace stavby byly provedeny následující základní druhy prací: demontáž staré tramvajové koleje a podkladních desek, stejně jako i zpracování zemní pláně, provedení

► O NÁS V TISKU

Stavíme pro lidi a jsme na to pyšní

14. 11. 2006, *Hospodářské noviny*, str. 6, *Regiony /Komerční příloha*

OHL ŽS, a.s., (původně ŽS Brno, a. s.) je dynamická, multiprofesní firma s více než padesátiletou tradicí, která patří k největším a nejvýznamnějším stavebním společnostem v České republice.

OHL ŽS, a.s., je součástí mezinárodní španělské stavební a investiční společnosti, Skupiny OHL. V současnosti má OHL ŽS, a.s., tři oborové závody zaměřené na pozemní a dopravní stavitelství, které realizují projekty jak v České republice, tak v řadě zahraničních zemí.

»Nekoncentrujeme se jen na určitý segment stavební výroby. Mezi naše zakázky patří jak velké dopravní a pozemní stavby, jako jsou například modernizace železničních koridorů, významné tramvajové tratě a silniční tahy nebo výstavba a rekonstrukce vysokoškolských areálů, tak i menší zakázky, třeba čistička a vodovod pro malou obec nebo nemocniční pavilon. Důležitá není velikost zakázky, ale spokojenost těch, kteří se s výsledkem naší práce budou denně setkávat,« doplnil ing. Michal Štefl.

Aktivní společnost OHL ŽS staví po celé České republice. Některé zajímavé zakázky, které významně změnily či změny tvář regionů, v nichž vyrostly, ilustrují fotografie na této stránce a na titulu.

Projekt „Intenzifikace a rekonstrukce ČOV a kanalizační sítě Jihlava“



Slavnostní přestřižení pásky

Dne 30. 11. 2006 byl dokončen projekt FS (ISPA) No. 2001/CZ/16/P/PE/005 Intenzifikace a rekonstrukce ČOV Jihlava a kanalizační sítě Jihlava. Slavnostního uvedení do provozu se vedle zástupců města a investora zúčastnili také zástupci ostatních zainteresovaných institucí.

Celkové náklady na realizaci projektu činí 14 973 326 € včetně nákladů na Inženýra stavby. Uznatelné náklady pro výpočet podpory dosáhly výše 14 181 223 €. Na tyto náklady poskytuje Evropská unie z Fondu soudržnosti podporu ve výši 65 %, Státní fond životního prostředí ČR podporu 3,6 % formou

Údaje o stavbě:	
Investor:	Svaz vodovodu a kanalizací Jihlavsko
Spolufinancující instituce:	Evropská Unie Statutární město Jihlava Ministerstvo životního prostředí ČR Státní fond životního prostředí ČR
Manažer projektu:	VODÁRENSKÁ AKCIOVÁ SPOLEČNOST a.s. Divize Jihlava
Projektant:	HYDROPROJEKT CZ a.s. Praha
Zhotovitel:	Sdružení „Sdružení firem ČOV Jihlava“ - Metrostav a.s. vedoucí člen sdružení - OHL ŽS, a.s. - Stavby silnic a železnic a.s. - VCES a.s. - IMOS Brno a.s.
Inženýr:	Konsorcium SWECO International AB Sweden a HYDROCOOP Bratislava
Realizační orgán:	státní fond životního prostředí ČR
Termín zahájení:	září 2004
Termín ukončení:	říjen 2006
Finanční objem stavby:	14 973 326 €

dotace a 3,6 % formou nízko úročené půjčky a Ministerstvo životního prostředí ČR přispívá dotací ze státního rozpočtu ve výši 10,7 % . Investorem je Svaz vodovodů a kanalizací Jihlavsko, který s přispěním Statutárního města Jihlava hraje zbyvajících 17,1 % uznatelných nákladů a všechny neuznatelné náklady na přípravu a realizaci projektu.

Projekt, jehož realizace významnou měrou přispěje ke zlepšení životního prostředí ve městě Jihlavě a na dolním toku řek Jihlava, Dyje a Morava, se skládá ze tří částí:

1. Intenzifikace a rekonstrukce čistírny odpadních vod Jihlava
2. Připojení kanalizace v obcích Antonínův Důl a Pávoň na centrální stokový systém
3. Modernizace a rozšíření kanalizace v Jihlavě

Koncepce rekonstrukce a intenzifikace zahrnovala návrh úprav stávajících objektů a provozních souborů a návrh vybudování zcela nových objektů a provozních souborů jednotlivých technologických stupňů. Úpravy mechanického stupně čištění se týkaly doplnění účinného lapáku šterku před česlemi a gravitačního zahušťování primárního kalu, zajištění rovnoměrného rozdělení odpadní vody na lapáky písku a úpravy stávajících objektů ve vztahu ke konečnému dimenzování celé ČOV. Návrh biologického stupně čištění zahrnoval především zvýšení biologického odstraňování dusíku a fosforu, dávkování anorganických srážedel na odstraňování celkového fosforu, dosazovací nádrže s rozšířenou flokulační zónou, regulaci odtoku aktivovaného kalu z dosazovacích nádrží, instalaci jemnobublinného aeračního systému s centrálním zdrojem vzduchu s možností regulace a umožnění převodu pěny z nádrží. V oblasti kalové hospodářství se navrhované úpravy týkaly zahuštění přebytečného kalu na min. sušinu 4,5 %, míchání zahuštěného přebytečného kalu se zahuštěným primárním kalem a čerpání do rekonstruovaných vyhnivacích komor, zahuštění vyhnivacího kalu v uskladňovací nádrži a jeho odvodnění na odstředivce a hygienizaci kalu termickou degradací.

Kapacita intenzifikované ČOV byla vyprojektovaná na 99.917 EO. Intenzifikace a rekonstrukce čistírny měla zabezpečit, aby po zapracování provozu čistírny odpadních vod bylo garantováno dodržování ukazatelů znečištění a jejich přípustných hodnot ve vypouštěných odpadních vodách nejen dle platné české legislativy, ale i direktív Evropské unie. Intenzi-



Letecký pohled na ČOV Jihlava

fikace a rekonstrukce ČOV byla zahrnuta do žádosti o podporu z Evropské unie.

Vlastní realizace projektu byla zahájena v září 2004 s termínem dokončení říjen 2006. Projekt se skládá ze tří částí. První část obnáší intenzifikaci a rekonstrukci čistírny odpadních vod Jihlava a týká se stávajícího zařízení a zahrnuje zlepšení fáze předčištění, primárního stupně čištění a biologického čištění. Především zajišťuje možnost provést odstranění nutrientů během fáze biologického čištění. Nově navržené provedení dovolí zlepšení odstraňování znečištění organického původu a rozpuštěných částic.

Druhá část projektu souvisí s připojením dvou vzdálených oblastí Antonínův Důl a Pávov, náležejících k Jihlavě, na jihlavskou čistírnu od-

padních vod. Před realizací projektu měly tyto oblasti pouze neúplnou sběrnou kanalizační síť pro dešťovou vodu. V rámci projektu se bude nový oddílný kanalizační systém. Dešťová voda bude vypouštěna místně po vyčištění a obnově stávající dešťové kanalizace. Tato část projektu zajistí napojení 1 650 obyvatel na jihlavskou čistírnu odpadních vod.

Třetí částí projektu je rekonstrukce a rozšíření kanalizace v Jihlavě. Rekonstrukce kanalizačních sběračů B, BA, AA a kanalizace v ulici Znojemská řeší především obnovu jihlavské kanalizační sítě v nejkritičtějších úsecích. Dále tato část projektu zajišťuje rozšíření kanalizace do dalších oblastí, a to v lokalitách Sasov, Hosov, Pístov a Helenín. Odpadní vody od 680 domácností z těchto

lokalit budou odváděny do čistírny odpadních vod v Jihlavě k vyčištění.

V rámci tohoto projektu bylo kromě rekonstrukce a intenzifikace jihlavské čistírny odpadních vod vybudováno a uvedeno do provozu 23 661 m nových kanalizačních řadů (gravitační + tlaková), devět čerpacích stanic na kanalizační síti, jedna dešťová zdrž včetně čerpací stanice a jeden vírový separátor. Na nově vybudovanou kanalizaci bude napojeno 535 nových kanalizačních přípojek.

Projekt se zaměřil zejména na splnění krátkodobých a střednědobých priorit „Národního programu pro přípravu České republiky na členství v Evropské unii“, především na část týkající se oblasti životního prostředí. Navrhovaná opatření jsou i mezi hlavními prioritami při realizaci regionálních strategií rozvoje města Jihlavy - Strategický plán ekonomického rozvoje a plán územního rozvoje. Důležitým cílem projektu bylo přispět v jihlavském regionu k dodržení Nařízení 91/271/EHS a Nařízení 86/278/EEC. Projekt také splňuje všechny požadavky legislativy České republiky, včetně Nařízení vlády č. 61/2003 Sb. Kromě přínosů, které vyplývají z realizace tohoto projektu pro životní prostředí, jmenovitě významné snížení znečištění řek Jihlavy, Dyje a Moravy, by měl projekt také přinést významné hospodářské přínosy v širším jihlavském regionu.

Divize Technologie v rámci tohoto projektu zajišťovala kompletní elektrotechnologii čistírny včetně kabelových rozvodů budovaných pro napojení jednotlivých technologických a stavebních objektů, systém automatického řízení, elektronického zabezpečení a napájení vn čistírny. Stavební objekty obnášely montáže a dodávky spojené s realizací elektroinstalací v objektech stávajících i nově budovaných.

V rámci provozního souboru SRTP (systém řízení technologických procesů) jsme zajišťovali kompletní dodávku řídicích systémů včetně zprovoznění a zaregulování všech technologických procesů na ČOV a čerpacích stanicích. Součástí bylo také vybudování dispečerského pracoviště na ČOV Jihlava se sběrem informací z přidružených čerpacích stanic pomocí radiové sítě a přenosem a dobudováním dispečinku VAS.

Stavbu za divizi Technologie zajišťovalo středisko elektro 2022 pod vedením pana Stanislava Šůstka a středisko 2025 – řídicí systémy – pod vedením Mgr. Martina Kovaříka.

*Mgr. Martin Kovařík
vedoucí střediska Řídicí systémy
divize Technologie, závod ŽS*