



OHL ŽS

ŽPSV

OHL GROUP

• Měsíčník akciové společnosti OHL ŽS

• Prosinec 2006

• Ročník XII

Mosty na dálnici D47

strana 2

Očekávané výsledky hospodaření
za rok 2006 a plán roku 2007

strana 3

Odpovědná práce přináší „ovoce“

strana 6

Projev generálního ředitele OHL Central Europe, a.s., Ing. Manuela Viciany



Bliží se konec roku a já znovu dostávám příležitost vyjádřit několika slovy své poděkování všem zaměstnancům společnosti za jejich práci a každodenní nasazení. Jen díky nim dokáže společnost soustavně upevňovat své postavení a je schopna dostát svým závazkům. Letošní rok byl namáhavý a složitý. Začal drsnou zimou, která se neobvykle protáhla. Ani jedno našemu oboru neprospívá. První dvě čtvrtletí letošního roku byla mnohem složitější, než se čekalo.

Zároveň to byl i volební rok, což s sebou obvykle nese i vládní změnu ve znamení doby. Nově zvolený parlament se ocitl v patové situaci a jejím důsledkem je vleklá krize, která možná povede i k opožděnému schválení státního rozpočtu, jenž má zásadní význam pro náš sektor. Může to ohrozit i životně důležitý příliv prostředků z Bruselu a zkomplikovat situaci firem, jako je naše. Musím však říci, že díky předchozímu úsilí našich manažerů má společnost dostatečnou zásobu práce na to, aby přečkala politickou krizi.

Máme tedy za sebou z mnoha důvodů těžký rok, i tak ale můžeme být spokojeni se svou prací i s firmou, na jejímž růstu se všichni společně podílíme. Do budoucnosti se díváme s optimismem založeným na naší práci a na jasné představě společnosti, kterou chceme vybudovat. Její rozmach jsme nastartovali už v roce 2005 a přes veškeré obtíže jsme v něm pokračovali i letos a budeme pokračovat i v příštích letech, abychom se stali významným hráčem ve střední Evropě. Už teď jsme konsolidovanou mezinárodní společností, jejíž možnosti a pole působnosti se stále rozšiřují. Jenomže aby se tyto lákavé vyhlídky do budoucnosti uskutečnily, je zapotřebí práce nás všech a také silná podniková struktura uzpůsobená domácím i mezinárodním potřebám. Pracujme všichni společně na tomto úkolu, ať

pokračování na straně 2 ➤

Projev generálního ředitele OHL Central Europe, a.s., Ing. Manuela Viciany

pokračování ze strany 1

vytvoříme nezbytný potenciál, pevné základy a optimální podmínky našeho dalšího růstu. Postarejme se, aby ten „mechanismus“, jehož součástkami jsme my všichni, běžel hladce a bez závad, abychom nemuseli zpomalit tempo, kterým chceme jít dopředu a které se od velké mezinárodní firmy očekává.

To, o čem jsem doposud mluvil, nás pevně začleňuje do stavební skupiny OHL, protože ve svých výsledcích postupně dosahujeme parametrů, které skupina vykazuje na celém světě. Stále nám ještě zbývá dořešit určité záležitosti týkající se interní organizace a struktury společnosti, aby vzrostla naše konkurenceschopnost. Jsme však na dobré cestě a s příslušnou mírou obezřetnosti brzy dosáhneme nejlepších výsledků ze všech firem ve skupině.

Když se zadíváme do budoucnosti, kromě optimismu jistě cítíme i elán do další práce a nadšení z plodů, které přináší ta spousta společného úsilí. Nemáme důvod pochybovat o tom, že se z firmy, kterou jsme společně vytvořili, brzy stane jedna z nejlepších v Evropě. Klidně se můžeme chlubit svou prací a tím, kde pracujeme, protože je vidět, že s překážkami, a že jich není málo, se umíme vypořádat se ctí.

Rád bych ještě připomněl, že letos opustili Českou republiku naši kolegové Miren Sotomayor a Julio Alberto Alía. Oba nyní pracují na novém atraktivním projektu v USA, kde zúročí mnohé z toho, co se zde naučili, takže něco z OHL ŽS se tam přeneslo s nimi. Jejich úkolů ve skupině OHL se ujali naši spolupracovníci Alena Nevrtalová a Štěpán Štarha

a svou plnohodnotnou práci zase o něco zkvalitnili a posunuli vpřed propojení našich společností.

Teď se ale blíží vánoční svátky, dárky, blahopřání, sváteční večeře - včetně toho kapra, kterého někteří z nás docenili až tady v České republice, a především radost z rodinných setkání nebo posezení s přáteli, které jsme dlouho neviděli. Čeká nás dojetí z konce jednoho a začátku dalšího roku, do kterého vkládáme své osobní touhy s přáním, aby bylo o něco lépe. A ono bude, proč by nemělo?

Přeji vám vše nejlepší do nového roku a pohodové prožití svátečních dnů v kruhu nejbližších.

VESELÉ VÁNOCE A ŠTASTNÝ NOVÝ ROK

Ing. Manuel Viciany

Mosty na dálnici D47

Po železničním mostu SO 208 přes budoucí dálnici D47, který byl uveden do provozu v červenci letošního roku, a mostním objektem SO 210 – most přes cyklostezku, uvedeném do předčasného užívání v srpnu, byl před několika málo dny uveden do provozu další z řady mostních objektů na D47, realizovaných naší společností. Jedná se o most SO 207 na přeložce silnice mezi obcemi Antošovice a Šilheřovice.

Most SO 210 je součástí úseku 47091/1 a převádí rampy 9. a 10. rondelu MÚK Vrbsce přes komunikaci určenou především pro pěší a cyklistický provoz. Jedná se o rámový most, který je založen plošně na dvou základových pásech. Na samotnou konstrukci rámu navazují čtyři šikmá křídla. Most je přímo pojízdný. Délka mostu je 5 m.

Železniční most SO 208 je součástí posledního z realizovaných úseků, a to stavby 47091/2.

Most převádí přes dálnici D47 dvě samostatné koleje traťového úseku 305 Pudlov – Chalupki (Polsko). Spodní stavbu tvoří dvě krajní a tři vnitřní podpěry. Krajní podpěry jsou monolitické ze železobetonu C25/30 – XF2, společně pro obě koleje. Tloušťka dřívku opěr je 2,10 m. Obě opěry jsou navrženy se zavěšenými rovnoběžnými křídly na vnějších okrajích mostu. Tloušťky křídel jsou 0,70 m. Současně s římsami na nosné konstrukci jsou betonovány římsy na křídlech, které mají stejný tvar jako římsy na nosné konstrukci. Vnitřní podpěry



Silniční objekt SO 207 - velmi vysoké denní teploty si v letních měsících vyžádaly noční betonáž nosné konstrukce

jsou navrženy osmiúhelníkového tvaru z betonu C30/37 – XF4. Každá vnitřní podpěra se skládá ze dvou stojek, jejichž vnější rozměr je 1,80 × 1,60 m. V hlavě jsou stojky na délku 1,50 m rozšířeny do osmiúhelníkového tvaru 3,50 × 1,60 m. Na každé stojce je osazena dvojice hrncových ložisek.

Nosná konstrukce je navržena z železobetonu C30/37 – XF1 a je tvořena zabetonovanými ocelovými nosníky. Nosná konstrukce je navržena jako samostatná pod každou kolej se spárou šířky 70 mm v místě osy kolejí. Nosné konstrukce jsou v příčném směru zrcadlově symetrické k této ose. Spodní povrch nosné konstrukce je vodorovný. Horní povrch je v příčném směru vspádován ve sklonu 3 % směrem k ose kolejí. V podélném směru jsou nosné konstrukce vodorovné. Půdorysně je most kolmý s odskokem polovin NK 3,138 m od sebe. Tento odskok je způsoben šikmostí křížení tratě ČD s dálnicí. Jako izolace nosné konstrukce byla navržena a provedena stříkaná polyuretanová izolace CONIPUR M 800.

Mostní objekt SO 207 převádí silnici III/01136, v šířkovém uspořádání kategorie S7,5/50,

přes dálnici D47. Obě opěry mostu jsou masivní, železobetonové, tížné, hlubinně založené na vrtných železobetonových pilotách vetknutých v hlavách do dřívků opěr. Vnitřní podpěry mostu jsou tvořeny železobetonovými sloupy. Vnitřní podpěry jsou hlubinně založeny na skupinách vrtných železobetonových pilot. Piloty v každé skupině jsou v hlavách vetknuty do masivního železobetonového základu. Nosnou konstrukci mostu tvoří čtyřpólová monolitická jednostránová konstrukce o rozpětích 13,40 + 17,87 + 17,87 + 13,40 m z dodatečně předpjatého betonu. Konstrukce je řešena jako spojitý nosník o čtyřech polích. Na koncích mostu byly navrženy a provedeny koncové příčníky. Nosná konstrukce je uložena na opěrách na čtyřech kusech hrncových ložisek a na podpěrách je spojena se spodní stavbou vrubovými klouby, tvořenými ocelovými trny o průměru 32 mm. Izolace mostu je provedena pečetící vrstvou Mastertop P 605 a natavovanými izolačními pásy Parafor Ponts.

Ing. Petr Kubica
technik technolog



Železniční mostní objekt SO 208 - stav po provedení hlavní prohlídce, zaléžovací zkouška a spuštění zkušebního provozu v srpnu 2006

Očekávané výsledky hospodaření za rok 2006 a plán roku 2007

Úvod

Tak už je tady zase doba, kdy jsem požádán o napsání článku o plnění plánu současného roku a o plánu roku příštího. Být teď polovina září, skoro bych ten článek musel odmítnout. Propady za letní měsíce skoro bezdenně, plnění ročního plánu v nedohlednu, optimista jevil jasné znaky nedostatečně informovaného nebo spíše zcela neinformovaného...

Znovu však zasáhl podzim a se začátkem září nastal tradiční finiš rázu skoro až „pětiletý za čtyři roky“. Za září přibýlo 60 miliónů hrubého zisku, za říjen 70 a za listopad taky a přestože nebude roční plán zisku splněn, červencová a srpnová skepse je určitě pryč.

V roce 2006 vedle velkých výpadků výkonů v létě navíc firma a především její výroba poprvé bojovala s fenoménem, zvaným mezinárodní standardy IFRS. Dopad standardů na rozvahu a výsledovku firmy kromě dvou (IAS 11 – Stavební kontrakty a IAS 17 – Leasing) je marginální, ale především pochopení logiky a praktických dopadů IAS 11 není ještě ve všech frontách dostatečné. Ale klid, doučíme...

AKTUALITA

MY A VODA

Ve dnech 21. – 22. 11. 2006 se společnost OHL ŽS prezentovala odborné veřejnosti na konferenci s mezinárodní účastí „Vodní toky 2006“ konané v Hradci Králové. Hlavními organizátory byly Vodohospodářský rozvoj a výstavba, a.s., Povodí Labe, s.p. a Česká vědeckotechnická vodohospodářská společnost ve spolupráci s Povodím Vltavy, Moravy, Ohře, Odry a Zemědělskou vodohospodářskou správou, pod záštitou ministra zemědělství, hejtmána Královéhradeckého kraje a primátora města Hradec Králové. Téma konference znělo: „Technická opatření na vodních tocích, opatření proti škodlivým účinkům vod – povodňová prevence, ledové jevy, vodní eroze, suchá období“. Tuto významnou vzdělávací akci v oboru vodních staveb a vodního hospodářství slavnostně zahájil primátor města Hradec Králové Ing. Otakar Divišek, hejtmán Královéhradeckého kraje Ing. Pavel Bradík, náměstek ministra zemědělství ČR RNDr. Pavel Punčochář, CSc. a předseda Svazu měst a obcí ČR Ing. Oldřich Vlasák. Konference se těší již čtvrtým rokem hojně účasti odborníků v tomto oboru.

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

Plnění plánu 2006

Úvodem musím připomenout, že výše uvedené výsledky nezahrnují vklad do pardubické Traťové strojní společnosti, a.s., v duchu několika standardů IFRS, který může prezentovaná čísla změnit.

Za rok 2006 se podaří splnit plán výnosů, jejichž masa je vůbec nejvyšší v 54 let dlouhé historii firmy. Proti dřívějším letům se však nenaplnily naše odhady v oblasti rentability provozního zisku. Znali jsme přesně hodnoty rentability zajištěné produkce, ale odhad rentability nezajištěné produkce byl příliš optimistický.

V roce 2006 firma zažila hluboké strukturální změny, hlavně organizační změnu struktury prací (nárůst sdružení), změnu struktury prací oborovou (snížení podílu drážních staveb) a změnu struktury prací regionální (místo Moravy -> zahraničí). Všechny tři změny mají záporný dopad na celkovou rentabilitu provozního výsledku.

Plán roku 2007

Plán roku 2007 je dalším krokem k vpřed k nejlepšímu v oboru. Především nárůsty výnosů znamenají pěkný „nářez“. Závod železničního stavitelství má přinést 8 % výnosů navíc, to je realizovatelné, chce to ale vybrat skoro všechno rozumné, co bude na trhu. MOSAN čeká větší záhuľ, z letošních 1,2 miliardy je tu nárůst na 2,8 miliardy (132 %). Závod pozemních staveb přinese ve výnosech navíc 1,1 miliardy (35 %).

Na základě rozhodnutí vedení dopravních staveb budeme od ledna 2007 prezentovat výsledky dopravních staveb vždy dohromady, tedy jako součet závodů 20 a 30.

Na závěr trochu chvály

Na závěr se sluší spustit trochu chvály pro vedení firmy a vedení závodů. V grafu je popsán růst výnosů. Vzhledem k časové ose 1992 - 2007 jde samozřejmě o výnosy podle českých standardů, tedy včetně výnosů našich partnerů ve sdruženích.

Chtěl jsem tím obrázkem jen inspirativně ukázat, kam to může za pár let regionální brněnská firma dotáhnout, když si rozhodující osoby dají dostatečně vysoké úkoly...

Plán roku 2007 pěkně vysokým úkolem je!

Ing. Jaroslav Šandr
vedoucí ekonom společnosti

ukazatel	plán 2006	oček 2006	rozdíl	rozdíl %
externí výnosy	8 726,9	8 905,1	178,3	2,0%
provozní zisk	747,8	661,5	-86,3	-11,5%
správní režie	379,5	371,4	-8,1	-2,1%
HV před zdaněním	301,3	243,3	-57,9	-19,2%
HV po zdanění	215,2	173,8	-41,4	-19,2%
rentabilita provozního HV	8,57%	7,43%	-1,14%	-13,3%
podíl SR na výnosech	4,35%	4,17%	-0,18%	-4,1%
rentabilita HV po dani	2,47%	1,95%	-0,51%	-20,9%

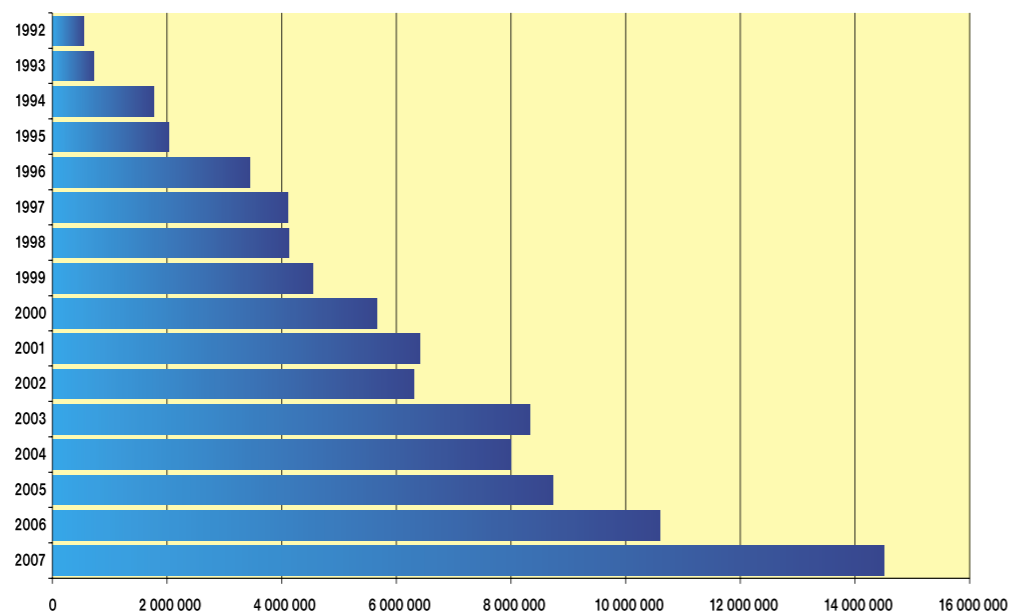
Podařilo se dodržet limity správních režii u závodů i centrály, a to spolu s úsporami ve finančním a mimořádném výsledku významně pomůže ke snížení vlivu výpadku v provozním hospodářském výsledku.

Ještě jednou musím vyzvednout vliv emise obligací a obecně politiku firmy na bankovním trhu (vede to nejbližší šéf, takže jasný...). Ale bez legrace: Obligace znamenaly příchod 600 mil. Kč do financování provozu,

najednou se z permanentního dlužníka stává věřitel a společnost obratem obnovila své (zpožděným placením pošramocené) dobré jméno.

Posílením pozice u bank se daří plně pokrývat potřebu obchodu razantním růstem záruk do výběrových řízení, kde z bývalých 500 mil. jsme na 9 miliardách sjednaných rámců finančních nástrojů a 5 miliardách skutečného čerpání.

ukazatel	oček 2006	plán 2007	rozdíl	rozdíl %
externí výnosy	8 905,1	11 930,3	3 025,2	34,0%
provozní zisk	661,5	867,3	205,9	31,1%
správní režie	371,4	406,8	35,4	9,5%
HV před zdaněním	243,3	397,2	153,9	63,2%
HV po zdanění	173,8	282,0	108,2	62,2%
rentabilita provozního HV	7,43%	7,27%	-0,16%	-2,1%
podíl SR na výnosech	4,17%	3,41%	-0,76%	-18,2%
rentabilita HV po dani	1,95%	2,36%	0,41%	21,1%



Stavba pod patronací sv. Barborky

Dne 19. 10. 2006 proběhla slavnostní prorážka dvou štol na stavbě Brno, Pona-va za účasti vedoucího technického úseku Magistrátu města Brna ing. Josefa Gogely, generálního ředitele OHL ŽS, a.s., Ing. Michala Štefla, ředitele divize Podzemní stavitelství Ing. Petra Mičunka, opata řádu sv. Augustina Ing. ThDr. Lukáše Evžena Martince a mnoha dalších významných hostů.

Investorem stavby je Statutární město Brno, zastoupené Brněnskými vodárnami a kanalizacemi, projekční činnosti se ujala společnost JV Projekt. Stavba přeložky kanalizačního sběrače C 07 v Brně je realizována pracovníky divize 406 činnosti prováděnou hornickým způsobem pod řízením vedoucího projektu pana Tomáše Nikodýma. Provádění díla se začalo realizovat koncem měsíce května 2006 a úplně dokončení je naplánováno na jaro příštího roku.

Štoly jsou raženy novou rakouskou tunelovací metodou, klasickým způsobem bez členění ražené čelby. Celková délka raženého úseku je 250 m o rozměrech 3,50 x 2,80 m, odlehčovací štola je profilu menšího o délce 40 m. Primární obezdívka se sestává ze stříkaného betonu a důlní výztuže TH K21, sekundární z armovaného monolitického betonu s kamenným žlabem DN 600 mm ve spodní části. Součástí díla je i pět těžních šachet, které se po statickém zajištění monolitickým betonem a vystrojení stanou šachtami revizními, soutokovými či odlehčovacími. Šachty jsou hloubeny cca 7 m pod úroveň stávajícího terénu. Geologie a spoluúčast podzemních vod nebyla pro dodavatele zvlášť příznivá, v důsledku toho nebyla vytvářena stabilizovaná horninová klenba, což s sebou přinášelo i větší nároky na kvalifikaci a zkušenost důlní osádky. Kolem čelby i v čelbě samotné bylo nutno instalovat systém ocelových jehel pro zajištění její stability po dobu vyhotovení primární obezdívky. Štola procházela i takovými místy, kdy dynamické účinky dopravy na souběžně umístěné komunikaci (ulice Reissigova) a téměř nulová stabilita horniny v prostoru čelby vyžadovala ocelový krunýř z předrážených pažnic UNION. Zatímco stabilita horní části štoly byla průběžně zabezpečována jehlami či pažnicemi, ve spodní části se projevovaly účinky bobtnavých neogenních jíílů či naplavenin starobrněnských rybníků. Veškeré práce musely probíhat v nepřetržitém 24 hodinovém provozu. A podařilo se! 19. 10. 2006 v 15:07 hod. se obě štoly setkaly!

Možná se setkaly i proto, že miněři i samotné dílo bylo střeženo svatou Barborkou, patronkou a ochránkyní horníků, kameníků, dělostřelců, slévačů zvonů, kovářů a dalších oborů lidské činnosti. Za tuto spoluúčast a přínos se jí posléze dostalo odměny ve formě posvěcení panem opatem Lukášem Evženem Martincem. Pan opat pak provedl ještě jeden úkon, udělil naší štole dívčí jméno. Tehdy nám tunelářům ke štole Helena na stavbě Dobrovské-

ho, Magdalence na Zelném trhu v Brně, Haničce na Vodičkově v Praze, Andrejce ve Strakonících, Silvě ve Znojme a Evičce v Bratislavě přibyla další štola s dívčím jménem - Zdenka.

Na závěr bych chtěla touto cestou popřát zaměstnancům podílejícím se na realizaci této stavby zdárné dokončení díla a aby Barborka střežila a zároveň i chránila naši štolu Zdenku.

Šárka Dobrovolná
divize Podzemní stavitelství



Sošku sv. Barborky posvětil opat řádu sv. Augustina, Ing. ThDr. Lukáš Evžen Martinec, který rovněž udělil naší štole dívčí jméno Zdena

Odpovědná práce přináší „ovoce“

Cíl

Akciová společnost OHL ŽS (dále též „společnost“) staví na tradici a kvalitě. Spokojenost zákazníků, šetrnost k životnímu prostředí a bezpečnost práce jsou zde hlavními prioritami. V souladu s filozofií vlastníka - skupiny OHL, jsou v rámci společnosti postupně uplatňovány **principy udržitelného rozvoje**.

K příkladům iniciativ z oblasti udržitelného rozvoje zde např. patří schválení Programu implementace SOF (společenská odpovědnost firmy) v podmínkách OHL ŽS, a.s., nebo rozšíření Organizačního řádu společnosti o tzv. Kodex jednání vedoucího zaměstnance.

Systém řízení

Veškeré uvedené aktivity jsou nedílnou součástí jednotného modelu řízení společnosti v podobě tzv. Integrovaného systému řízení (ISR). Tento model řízení je tvořen funkčním propojením samostatných subsystémů řízení - zavedených, rozvíjených a **certifikovaných** podle příslušných mezinárodních standardů.

V současné době je ISR společnosti tvořen:

- **systémem řízení jakosti (QMS)** dle ČSN EN ISO 9 001:2001,
- **environmentálním systémem řízení (EMS)** dle ČSN EN ISO 14 001:2005, rozšířený o Program EMAS II,
- **systémem řízení bezpečnosti práce (MBP)** dle OHSAS 18 001, podporovaný programem Bezpečný podnik,
- **systémem managementu bezpečnosti informací (MBI)** dle ČSN BS 7799-2 :2004, resp. již dle ČSN ISO/IEC 27 001:2006 (viz dále).

V praxi to pak znamená, že:

- všechny závody mají zavedeny a certifikovány subsystémy QMS, EMS a MBP, včetně aplikace Programu EMAS II,
- v úrovni říditelství společnosti (ŘS) jsou zavedeny a certifikovány subsystémy QMS, EMS a MBI,

- celá společnost i jednotlivé závody vyhověly požadavkům programu Bezpečný podnik.

Jenže pozor! Aby toto strohé konstatování mohlo platit, musí mu předcházet systematická práce všech zaměstnanců odpovědných za „systém“. V rámci této náročné činnosti musí pružně reagovat na všechny změny:

- v organizaci společnosti / závodu,
- příslušejících systémových standardů,
- v legislativě (zejména toto platí u EMS, MBP a MBI),
- v požadavcích ostatních zainteresovaných stran (vlastníci, zákazníci, zaměstnanci, obchodní partneři, ...),

tak aby „systém“ byl stále funkční (vhodný, přiměřený a efektivní), a to jako celek - tak i v rámci jednotlivých závodů.

Rok 2006 byl na uvedené „změny“ opět bohatý. Pro ilustraci jen několik příkladů akcí a nutných reakcí:

- aktivace intranetového „portálu“ v roce 2005 - vyvolala jak zásadní změnu šablony a identifikace veškerých řídicích norem společnosti i závodů (ŘNS i ŘNZ), tak potřebu jejich následného převedení z knihoven modulu Lotus Notes na „portál“,
- v návaznosti na změnu obchodního jména ŽS Brno, a.s., na OHL ŽS, a.s., v březnu 2006, bylo nutné provést další revizi veškeré systémové dokumentace (ŘNS, ŘNZ i formuláře) a provést výměnu všech certifikátů u příslušných certifikačních orgánů,
- nyní opět probíhá revize části ŘNS, a to z důvodu změny v organizaci správy nemovitého majetku (outsourcing, ŽS Real, a.s., od 1. 10. 2006),
- v subsystému MBI došlo k další novele systémové normy a ke změnám podmínek pro tzv. přechodné období. To znamenalo, že v prosinci 2005 recertifikovaný systém (podle ČSN BS 7799-2:2004) musel být ve dnech 4. - 5. 12. letošního roku recertifiková-

ván znovu - nyní podle normy ČSN ISO / IEC 17 799,

- jednou z reakcí na program snižování správní režie, kdy došlo počátkem roku 2006 k výraznému omezení počtu členů útvaru Systémy řízení (ŘS), byla změna ve složení týmů pro trvalé zlepšování ISR, tvořených zástupci závodů i ŘS. Vedoucím týmu EMS je specialista pro systémy řízení závodu MOSAN,
- a celá řada dalších...

Hodnocení

Pro účely monitorování a měření účinnosti ISR jsou využívány výstupy z procesu „interní auditů systémů“, který je jedním z řídicích procesů ve společnosti, resp. závodech. Z výsledků těchto auditů jednoznačně vyplývá pozitivní trend vývoje ISR s konstatováním, že tento výsledek je jen mírně ovlivněn proběhlými organizačními změnami.

Realitou zůstává, že výsledné „systémové“ hodnocení nám každoročně vystavují externí certifikační orgány, tj. STAVCERT Praha, spol. s r. o. a EZÚ (spolu s CQS) Praha. V letošním roce proběhly tyto externí auditů ve 4 etapách (viz tabulka) a to pro subsystémy QMS, EMS a MBP. V oblastech MBP (všechny závody), EMS (závod 40) a QMS (ŘS) se jednalo o recertifikační audit. S výjimkou MBI byl výsledek každého auditu bez jakéhokoliv „Záznamu o neshodě / odchylce“! Tento výsledek je velmi potěšující, i když paralelně se vkrádá myšlenka „v čem a jak se můžeme zlepšit v příštím roce?“ Co do počtu evidovaných odchylek to nebude snadné, ale námětů pro další zlepšení našeho ISR nám tyto auditů přinesly opět celou řadu.

Díky

Všem členům jednotlivých Týmů pro zlepšování ISR i ostatním zúčastněným, kteří se aktivně podíleli na dosažených výsledcích, tímto děkuji a těším se na další aktivní spolupráci v roce 2007.

*Ing. Jiří Kalabis
vedoucí útvaru Systémy řízení*

Termín	Závod	Rozsah - systém	Kdo	Poznámka
09. - 13. 10.	DS (správa, závody 20, 30)		STAVCERT	<i>Mimo divizi Technologie</i>
16. - 18. 10.	divize Technologie	QMS, EMS, MBP	EZÚ & CQS	
13. - 16. 11.	ŘS + závod 40		STAVCERT	ŘS jen QMS a EMS
04. - 05. 12.	ŘS	MBI	EZÚ & CQS	

Štěpánov má novou tlakovou kanalizaci a čistírnu

Dne 4. prosince 2006 byla za přítomnosti předsedy Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR Ing. Miloslava Věčka slavnostně ukončena výstavba tlakové kanalizace a čistírny odpadních vod v obci Štěpánov na Olomoucku. „Tehle projekt provázelo hodně problémů, ale důležitý je výsledek. Věřím, že obyvatelé Štěpánova budou spokojeni,“ řekl dnes Mojmir Lýsek, starosta Štěpánova.



Zleva: starosta obce Štěpánov pan Mojmir Lýsek, předseda Poslanecké sněmovny Ing. Miloslav Věček, ředitel divize Stavitelství Olomouc OHL ŽS, a.s., Ing. Jaromír Pelinka, místostarosta obce Štěpánov pan Jiří Běhal a správce stavby Ing. Vladimír Trunda při slavnostním otevření stavby.



Obec získala na výstavbu vodovodu a tlakové kanalizace úvěr již před osmi lety, ale díky kriminální činnosti bývalého starosty o ni přišla a navíc se nezaviněně na dlouhé roky dostala do dluhů, které přidělení jiného úvěru blokovaly. Ladem rovněž ležely dva kilometry původní tlakové kanalizace, která sice byla koncem 90. let vybudována, ale nikam nevedla a nebylo ji možné využívat.

Pod novým vedením obce se postupně snížilo zadlužení a podařilo se na tlakovou kanalizaci a čistírnu odpadních vod získat dotaci z fondů Evropské unie a ze Státního fondu životního prostředí. Z vlastních zdrojů obec financovala výstavbu nového vodovodu v délce 2,6 km

v hodnotě 8,8 mil. korun. Celková cena zakázky, jejíž realizace byla zahájena koncem letošního března, přesáhla 99 mil. Kč včetně DPH.

Nově bylo vybudováno 16,28 km kanalizace a čistírna odpadních vod. Do systému byly také po nezbytných revizích začleněny výše zmiňované 2 km již vybudované kanalizace. K vodovodu je nyní připojeno cca 800 a ke kanalizaci 650 domácností. Průměrný

► O NÁS V TISKU

Plzeň: dvoukolejný most v Křimicích

30. 11. 2006, *Železničář*, str. 3, *Aktuality*

Na plzeňském zhlaví železniční stanice Plzeň Křimice vznikl v rámci stavby III. tranzitního železničního koridoru „Optimalizace trati Plzeň-Stříbro“ nový dvoukolejný most v km 354,594 s ocelovou konstrukcí a průběžným šterkovým ložem, který překračuje plánovaný západní obchvat města Plzně.

Most je dílem akciové společnosti OHL ŽS, závod MOSAN. Jeho ocelová konstrukce o hmotnosti 300 tun, délce 47 m, výšce 8 m a šířce 12 m byla sestavena při zachování železničního provozu na volné ploše vedle kolejí a pak byla během současné výluky obou kolejí příčně posunuta o 16 metrů na své místo, kde nahradila dříve vložená mostní provizoria.

Čtyřpruhová silnice pod mostem, která propojí výpadevové komunikace z Plzně na Domažlice a Karlovy Vary v úseku mezi Novou Hospodou a Košutkou, se bude stavět až po roce 2008. Železniční most přes tento obchvat ale musel být připraven v předstihu během rekonstrukce kolejí, aby při výstavbě silnice nebylo nutno znovu rušivě zasahovat do nově dokončeného zhlaví.

Od letošního března probíhá na III. koridoru na trati Plzeň-Cheb kompletní rekonstrukce osmikilometrového dvoukolejného traťového úseku Plzeň Jižní předměstí-Kozolupy, včetně celé stanice Plzeň Křimice, zastávky Vochov a nové vybudované zastávky Plzeň Zadní Skvrňany. Tato část stavby by měla být kromě některých dokončovacích prací hotova současně se zahájením platnosti jízdního řádu 2006/2007.

Většina prací na železničním spodku a svršku, trakčním vedení, nástupišťích a dalších stavebních objektech byla prováděna při výlukách jedné z traťových kolejí a staničních sekcí nebo v přestávkách mezi vlaky osobní dopravy, takže bylo možno, za cenu určitého zpoždění a občasného nasazení lokomotiv nezávislé trakce, zachovat jednokolejný provoz vlaků po zbývajících kolejích.

Vkládání nového mostu si však vynutilo úplně patnáctidenní zastavení provozu mezi Plzní Jižním předměstím a Kozolupou při nepřetržité výluce obou kolejí konané od 15. do 29. listopadu 2006. Denně bylo nahrazeno 18 rychlíků autobusy z plzeňského hlavního nádraží do Stříbra nebo obráceně, 14 až 20 osobních vlaků v úseku Plzeň hl. n. Kozolupy nebo Pňovany a zpět, 2 noční lůžkové rychlíky byly odklony přes Domažlice a Furth im Wald.

Výluka přinesla také složitá opatření v nákladní dopravě. Všechny vlaky pravidelně vedené mezi Plzní, Chebem a sokolovskou hnědouhelnou pární a obráceně v počtu 20 - 25 tras za den musely jet odklonem přes Žatec nebo Prahu a Ústí nad Labem. Zbývající úsek trati od Kozolup, včetně Plané u Mariánských Lázní s rozsáhlou nákladkou dřevařských výrobků a štěpky, byl obsluhován jednosměrně z Chebu.

V roce 2007 se těžiště prací na optimalizaci trati Plzeň-Stříbro přesune do rekonstrukce železničních stanic Kozolupy a Pňovany a také do zdvoukolejňování traťového úseku mezi těmito stanicemi, které však bude včetně změny stávající stanice Plešnice na zastávku dokončeno až o rok později současně s rekonstrukcí jednokolejného úseku Pňovany-Vranov u Stříbra-Stříbro. Celá stavba, která přinese zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdní doby vlaků, větší propustnou kapacitu tratě, lepší komfort pro cestující a díky novému zabezpečovacímu zařízení také umožní racionalizovat řízení provozu, má být dána do provozu začátkem roku 2009. V této době již budou v plném proudu další stavby III. koridoru mezi Stříbrem a Chebem a pravděpodobně i na trati Praha-Plzeň.

útvár Public Relations

Skupina OHL rozšiřuje své mezinárodní působení v Severní Americe

OHL završilo letos v létě další důležitou etapu svého mezinárodního rozvoje: stalo se většinovým podílníkem ve dvou stavebních firmách v USA. Kromě toho rozšířilo své působení v Mexiku díky kapitálovému vstupu do letiště v Toluče.

Skupina OHL dlouho usilovala o to, aby pronikla na stavební trh Spojených Států. Letos tohoto cíle dosáhla díky finanční operaci, která se uskutečnila v červenci, kdy skupina ovládla dvě stavební firmy se sídlem na Floridě. Společnosti Comunita Asphalt Corp. a The Tower Group Corp. jsou zaměřeny na inženýrské, respektive pozemní stavby.

Po ročním vyjednávání získalo OHL 80% podíl v Comunita Asphalt Corp. a 70% podíl v The Tower Group Corp. Celková investice dosáhla výše 143,3 miliónu dolarů (114 miliónu €). Obě získané společnosti dosáhly v minulém účetním období, uzavřeném ke 30. 6. letošního roku, souhrnného obrátu ve výši cca 400 miliónů dolarů (320 mil. €).

V obou případech odkoupila Skupina podíly zakladatelů a manažerů společností, kteří i nadále zůstávají ve vedení firem. Skupina rovněž získala opci na odkup zbývajících akcií, pokud budou nabídnuty k prodeji. Termín byl stanoven na dobu od 21. července 2009 do 21. července 2010.

Uvedené transakce představují další krok na cestě internacionalizace OHL. Doposud byla Skupina ve Spojených Státech přítomna jako stavitel a provozovatel odsolovací stanice Taunton River ve státě Massachusetts, asi 200 km od Bostonu. Nyní se před Skupinou otevírají další perspektivy pronikání na americký trh, zejména v oblasti koncesí. Nově založená dceřinná společnost, OHL Infrastructure, kterou divize OHL Concesiones zřídila v Texasu, analyzuje možnosti budování a provozování tamní infrastruktury.

OHL posiluje své působení v Mexiku

Koncese mezinárodního letiště v mexické Toluče a akvizice 49% kapitálu koncesionářské společnosti Administradora Mexiquense del Aeropuerto Internacional de Toluca, S.A. de C.V. (AMAIT) znamená další významné posílení pozice, kterou Skupina dlouhodobě zaujímá v této zemi.

AMAIT vlastní koncesi na stavbu, technické zlepšení a provozování mezinárodního letiště v Toluče. Doba trvání koncese je 50 let. OHL plánuje investovat do tohoto projektu částku 1.100 mil. pesos (80 mil. €) v průběhu jediného roku. Letiště v Toluče je druhé nejvýznamnější letiště správní oblasti México D. F., hned po mezinárodním letišti Aeropuerto Internacional de Ciudad de México, kde OHL působí prostřednictvím svého 50 % podílu ve společnosti Fumisa. Tato společnost provozuje 11 letištních prstů, 41 900 m² obchodních ploch a 2 075 parkovacích míst v mezinárodní zóně tohoto letiště.

Letiště v Toluče leží v blízkosti dálnice ve vzdálenosti 55 km od hlavního města Ciudad de México a slouží jako základna dvou největších nízkonákladových leteckých společností v zemi. Kromě nich využívají letiště i další nekomerční letecké společnosti. Každoročně zde odbaví 3,2 mil. cestujících, jejichž počet by se měl zvýšit o 700 000 v roce 2007. Výhledově by se měl počet pasažérů dokonce zdvojnásobit, z toho důvodu se začal zpracovávat plán investic do inženýrských staveb a letištního vybavení, který by měl být hotov ke konci roku. Projekt zahrnuje rovněž instalaci moderních systémů a zařízení, díky nimž se letiště zařadí do vyšší kategorie a získá oprávnění k řízení letového provozu i za nulové viditelnosti. V červnu letošního roku letiště přijalo nebo odbavilo 6.469 mezinárodních i domácích letů. Nejčastějšími destinacemi jsou Madrid, Houston, Cancún, Guadalajara, Monterrey, Tijuana, Acapulco a další mexická města.

OHL Concesiones vstupuje i do železniční osobní dopravy

Divize OHL Koncese ve sdružení s dalšími společnostmi získala v Madridu zakázku na provozování dvou tras lehkého metra do stanic Boadilla del Monte a Pozuelo de Alarcón. Tato koncese byla udělena na dobu 30 let a představuje investici ve výši 600 mil. €. Očekávané příjmy se odhadují na 2.000 mil. €. Až dosud se divize zaměřovala pouze na dálnice, letiště a přístavy. Touto zakázkou vstupuje i do železničního sektoru.

Koncese se týká provozu a údržby stanic, nákupu nových materiálů a přebudování výmě-

nikových stanic, to vše v jakosti požadované zadavatelem, kterým je Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid. Samotná výstavba metra, na které se OHL rovněž podílí jako zhotovitel trasy do Pozuelo de Alarcón, pokračuje podle harmonogramu. Stavba je zhruba ze tří čtvrtin hotová a do provozu má být uvedena na jaře příštího roku. Zprovoznění lehkého metra podstatně přispěje ke zkvalitnění životního prostředí, neboť nabízí kvalitní a ekologickou alternativu k soukromé osobní dopravě.

Lehké metro je bezpečnější a jeho provoz je mnohem ekologičtější a méně hluchý než provoz jiných prostředků hromadné dopravy. Jeho velkou předností je možnost zřídit velký počet zastávek, což nezanedbatelným způsobem přispívá k pohodlí jeho uživatelů.

Koncesi obdrželo mezinárodní sdružení složené ze španělských firem OHL, Ahorro Corporación a Comsa a francouzského operátora Transdev. Lídrem sdružení je OHL s 51% podílem. Zbývajícím členům přísluší podíly ve výši 30 %, 18,6 %, a 0,4 %. Sdružení vyhrálo zakázku na základě nejlepší cenové nabídky, která současně splňuje veškeré požadavky stanovené Dopravní komisí.

Denně využije tyto trasy 50.000 cestujících

Lehké metro na trasách Pozuelo de Alarcón a Boadilla del Monte bude sloužit městské aglomeraci s přibližně 90.000 obyvateli. Trať lehkého metra navazuje na trasu č. 10 a začíná ve stanici Colonia Jardín. Linka T2 do Pozuelo měří 8,9 km a bude mít 18 zastávek. Linka T3 do Boadilla T3 bude mít 14 zastávek a délku 13,7 km. Předpokládá se, že obě linky přepraví denně asi 50.000 cestujících.

Díky tomuto novému dopravnímu prostředku, který je jakousi kombinací metra a tramvaje, se Madrid dostává na úroveň takových evropských metropolí jako je například Paříž, kde už tento druh hromadné dopravy spolehlivě funguje. Lehké metro posílí dopravní spojení mezi centrem Madridu a jeho rychle se rozvíjejícím okolím.

Převzato z MOSAICO