



# OHL ŽS

# ŽPSV

OHL GROUP

• Měsíčník akciové společnosti OHL ŽS

• Září 2006

• Ročník XII

Setkání s osobností

strana 3

Cestující v Opavě  
uvidí historické malby

strana 5

Systém EOY-OHL ŽS  
a jeho realizace v rámci ŽSR

strana 8

## Nové vzdělávací centrum otevřel Tomáš Baťa

Za přítomnosti místopředsedy vlády a ministra práce a sociálních věcí Petra Nečase a jedné z nejvýznamnějších osobností Zlínského regionu pana Tomáše Bati byla slavnostně otevřena dvě významná vzdělávací centra v areálu bývalých kasáren v Uherském Hradišti: Regionální vzdělávacího centrum - vysokoškolský areál a Centrum celoživotního vzdělávání Uherské Hradiště.

Přítomnost Tomáše Bati, jehož rodina významně přispěla nejen k rozvoji průmyslu, ale

i ke zvýšení celkové životní úrovně v regionu, symbolizuje fakt, že vzdělání je pro jednotlivce i společnost tím nejdůležitějším předpokladem úspěšného rozvoje.

Slavnostního dne se mj. zúčastnil i hejtman Zlínského kraje Libor Lukáš.

Původní kasárna Přemysla Otakara II. zbudovaná ve 30. letech minulého století přestala sloužit armádě v roce 2001 a od dubna 2002 je sedmáct hektarů pozemků s téměř 60 objekty ve vlastnictví města. Urbanistická koncepce rozvoje areálu byla schválena zastupitelstvem

v prosinci 2003 a následovala příprava projektové dokumentace dílčích záměrů. Stavební práce v areálu probíhají již od roku 2004.

Vlastní vzdělávací zónu v bývalých kasárnách tvoří několik samostatných projektů s celkovým rozpočtem 350 mil. Kč. Prvním z nich jsou tři zrekonstruované objekty **Regionálního vzdělávacího centra – vysokoškolského areálu** s rozpočtem ve výši 188 mil. Kč včetně DPH. Finance byly získány z více zdrojů: necelých 108 miliónů poskytly strukturální fondy Evropské unie v rámci Společného regionálního programu (SROP), 18 miliónů státní rozpočet prostřednictvím Ministerstva pro místní rozvoj a 62 mil. Kč město Uherské Hradiště.

[pokračování na straně 2](#) ➤



Slavnostního otevření se mj. zúčastnil i pan Tomáš Baťa spolu se starostou města Ing. Liborem Karáškem (vpravo)

## Nové vzdělávací centrum otevřel Tomáš Baťa

pokračování ze strany 1

Ve dvou objektech jsou učebny, posluchárny a kabinety a třetím je kolej k ubytování studentů. Před rekonstrukcí byly dva objekty – budovy č. 17 a 18 – typickými kasárenskými budovami určenými původně pro ubytování vojáků. Třetí budova byla novější a vojsko v ní mělo učebny. Během rekonstrukce bylo nutné vybourat téměř všechny příčky, podlahy a zavěšené stropy. Nosné části stropů jsou u budov 17 a 18 tvořeny monolitickými konstrukcemi, a proto bylo nutné je na několika místech sanovat. U budovy č. 18 byl ponechán původní krov, vyměněna byla pouze střešní krytina. Krov budovy č. 17 byl rekonstruován a přizpůsoben pro výstavbu nových podkrovních místností. Všechny tři budovy byly zatepleny a někde byla nainstalována protihluková skla, která mají omezit pronikání hluku z přilehlé komunikace. Součástí zakázky bylo také připojení inženýrských sítí, výstavba nových komunikací a parkové úpravy.

Generálním dodavatelem stavby RVC byla akciová společnost OHL ŽS, divize Pozemní stavitelství Brno. „Finance věnované na vzdělání jsou nejmoudřejšími investicemi a pro naši firmu bylo ctí stavět právě toto vzdělávací zařízení,“ řekl Ing. Michal Štefl, předseda představenstva a generální ředitel OHL ŽS, a.s.

Rekonstrukce RVC byla dokončena 31. července 2006.

Druhým projektem je rekonstrukce objektu pro **Centrum celoživotního vzdělávání**, u něhož celkové náklady na výstavbu dosáhnou 78,5 mil. Kč včetně DPH, z toho více než 56 mil. Kč bylo uhrzeno ze strukturálních fondů EU v rámci SROP. Dotaci ve výši 5,6 mil. Kč poskytl také státní rozpočet prostřednictvím MMR. Město Uherské Hradiště uhradilo 16,9 mil. Kč. Generálním dodavatelem stavby CCV je společnost Stavby, s. r. o. Boršice. Oba dva projekty vzdělávacích center významně přispívají k naplnění jednoho z generálních strategických cílů Zlínského kraje, kterým je komplexní rozvoj kvality života obyvatelstva zahrnující demografický a sociální rozvoj, v jeho rámci zaměstnanost, bydlení a rozvoj kvalifikace a také rozvoj kultury a vzdělanosti obyvatelstva.

Došlo také k naplnění Programu rozvoje města Uherské Hradiště v jeho kapitole Regionální vzdělávací centrum v kasárenském areálu. Cílem Programu rozvoje bylo umístění některého pracoviště (nebo pracovišť) již existujících vysokých škol ve vzdělávacím centru a rozvoj v oblasti celoživotního vzdělávání.

Významný je také fakt, že se podařilo oba dva projekty kvalitně a včas připravit pro spo-

lufinancování z fondů EU. Projekt Regionální vzdělávací centrum Uherské Hradiště – vysokoškolský areál byl předložen do Společného regionálního programu – opatření 2.3. Regenerace a revitalizace vybraných měst a obcí, projekt Centrum celoživotního vzdělávání Uherské Hradiště pak v rámci opatření 3.1. Celoživotní vzdělávání. Oba dva projekty byly v prostředí velké konkurence vybrány pro finanční podporu a napomohly tak i ke zvýšení čerpání finančních prostředků ČR z fondů EU.

Cílem celého projektu je zejména:

- Přispění k hospodářskému a společenskému oživení města a regionu - rozvoj nových aktivit, jako je vysokoškolské a celoživotní vzdělávání, rozvoj cestovního ruchu a rozvoj veřejných a soukromých služeb.
- Zvýšení úrovně vzdělanosti obyvatelstva v regionu a ČR a zvýšení konkurenceschopnosti pracovní síly formou usnadnění přístupu k celoživotnímu učení.
- Přispění k rozvoji informační společnosti - vytvoření informačního uzlu - zabezpečení přístupu k internetu, zvýšení počítačové gramotnosti a zpřístupnění informací a informačních zdrojů v regionu.
- Vytvoření nových pracovních příležitostí ve městě a regionu.
- Zlepšení zanedbaného a nevyužívaného prostředí části bývalého vojenského areálu, který po odchodu armády trpěl útlumem aktivit.
- Zlepšení nepříznivých demografických trendů v regionu, zejména vyrovnání migračního salda v důsledku vzniku nových aktivit a nových pracovních a podnikatelských příležitostí.

Tento vzdělávací projekt napomůže ke zvýšení podílu obyvatel regionu a České republiky s terciálním vzděláním, který v současnosti činí necelých 10 % obyvatel ČR a zdaleka neodpovídá struktuře, která je obvyklá ve vyspělých zemích. Dále pak k vytvoření uceleného systému dalšího vzdělávání i profesního vzdělávání pro dospělé, propojeného s počátečním vzděláním a poskytující příležitosti celoživotního učení, což přispívá jak k naplnění Lisabonské strategie tak Národního programu rozvoje vzdělávání, kde se hovoří zejména o realizaci celoživotního učení pro všechny, podpoře vnitřní proměny a otevřenosti vzdělávacích institucí a proměny role profesní perspektivy pedagogických a akademických pracovníků.

Přejeme tedy oběma projektům mnoho úspěšných studentů a městu Uherské Hradiště společenský a hospodářský rozvoj podpořený vzdělanostním nábojem.

útvár Public Relations  
a Ing. Iveta Musilová



Symbolickým přestřižením pásky otevřel vzdělávací centrum rektor univerzity Tomáš Baťa, prof. Ing. Petr Sába, CSc. (vlevo), starosta Uherské Hradiště Ing. Libor Karásek, pan Tomáš Baťa a hejtman Zlínského kraje Libor Lukáš

## Setkání s osobností

Ing. Michal Štefl, předseda představenstva a generální ředitel společnosti



Ing. Michal Štefl

### Pane generální řediteli, letos jste oslavil padesáté narozeniny. Jaké je tedy Vaše „jubilejní“ ohlédnutí?

Za těch 50 let pracuji přibližně 25 let u této firmy. Za prvé mě tato práce baví a za druhé jsem byl příliš líný přemýšlet o tom, že bych změnil zaměstnání. Prošel jsem různými funkcemi v plánovacím útvaru, v útvaru financování i v úseku ekonomickém. Pozice ekonomického náměstka potom předcházela funkci ředitele. Každé z těchto období bylo zajímavé a jsem rád, že jsem se jak v rámci naší společnosti, tak z pohledu České republiky mohl podílet na vzniku projektů tranzitních koridorů. I přesto, že většina obyvatel využívá ke své přepravě spíše silniční síť, má modernizace páteřní železniční sítě pro hospodářství republiky zcela zásadní význam. Druhou pro mne neopomenutelnou zkušeností bylo projít transformaci ekonomiky ČR a obdobím privatizace. Tehdy bylo potřeba nejen zajistit zachování existence firmy, ale získat dynamiku a upevnit strategický směr. Jsem rád, že se šir-

ským týmem lidí, který v naší společnosti od začátku 90. let funguje, se nám tyto dva úkoly podařilo zrealizovat. Co se týká současných plánů, domnívám se, že prioritu mají následující oblasti: za prvé se jedná o sžívání české a španělské kultury samozřejmě s postupnou internacionalizací naší firmy, protože projekty, před které jsme stavěni především v dopravních stavbách, nejsou jen o úspěšném fungování v České republice, ale zvláště v zahraničí. Musíme se naučit podnikat na zahraničních trzích, především ve střední a východní Evropě. Internacionalizace našeho obchodního portfolia je jasnou prioritou. Další důležitou oblastí naší firmy je její formování z hlediska lidských zdrojů. V devadesátých letech jsme se soustředili zejména na otázky financování a zajištění platební schopnosti firmy, privatizace a s tím spojené právní otázky. Zabývali jsme se obchodem a prací s investory, a práce s kolektivem lidí ve firmě a budování týmu ustoupila do pozadí. Jsme si ale vědomi toho, že opravdový kapitál každé společnosti je v lidech. Proto se např. nyní snažíme hledat mla-

dé talentované studenty vysokých a středních škol, ale hledáme i další cesty, jak vybudovat kvalitní zázemí s pomocí manažerů, kteří mají zkušenosti s řízením staveb. Bez takových lidí by stavební firma nemohla úspěšně fungovat ani na trhu domácím, ani na zahraničním.

### Co byste pokládal za ideální úspěch?

Úspěchem by určitě byl postup na žebříčku stavebních firem z pátého místa na třetí, což není vůbec jednoduché. Holdingy, které jsou před námi, ať je to Skanska, Metrostav, Strabag nebo SSŽ, jsou velice dobře zavedené firmy, které získávaly svá aktiva velmi sofistikovaným způsobem začátkem 90. let. Jim se vyrovnat, eventuelně je předběhnout, nebude v současné době jednoduché.

### Obecně jste pokládán za manažera s vizí. Jakým směrem očekáváte, že se bude OHL ŽS, a.s., vyvíjet v příštích letech?

Možná jsem se o podmínkách vývoje OHL ŽS, a tedy i jakési vizí, zmínil již před chvílí. Konkrétně nám jde o dosažení úrovně ve výši 15 mld. Kč obrátu, ze současných 10 mld., což znamená udělat takové akviziční kroky, které povedou k dalšímu zvýšení obrátu, na bázi dceřiných nebo sesterských firem OHL Central Europe. Především to znamená doplnit a rozšířit silniční stavitelství o reálné silné kapacity. Zrealizovat investice typu obaloven i zařízení na reálnou práci moderními technologiemi na silnicích a dálnicích. Znamená to i další průnik do zahraničí. Zatím jsme se nedotkli Polska, Rumunska, i když naše proniknutí na trh Slovenska, Maďarska a Bulharska bylo zatím impozantní. Za zmínku rozhodně stojí i naše postavení v zemích bývalé Jugoslávie. Před námi je i otázka Ukrajiny a Ruska, které jsou taktéž zajímavými trhy.

### V čem se domníváte, že především tkví úspěch společnosti. Je to projektové řízení, systém APO, týmová práce...?

Poslední léta naší firmu obratem a ekonomickými výsledky reálně začlenily do první „pětky“ firem v České republice. Je to výsledek synergie řady efektů. Podílí se na něm naše železničářské know how, možná je to španělský systém řízení APO, který je pomalu implantován do naší společnosti, což bych charakterizoval jako nástroj průběžného sledování ekonomiky stavby. Dalším důležitým momentem je naše poměrně vysoká pružnost v rozhodování. Kolegové ze Španělska si ponechali pravomoc v oblasti in-

vestic a systémů řízení na bázi dozorčí rady, my jsme si naopak ponechali široké pravomoci na úrovni představenstva a exekutivy firmy v oblasti obchodní a personální. V neposlední řadě se na úspěchu společnosti podílí i přátelský duch, který tu vládne. Myslím si, že toto jsou konkurenční výhody naší společnosti. Co by se ještě mělo zlepšit v práci firmy je dotvoření týmu firmy tak, aby se posílila spolupráce mezi jednotlivými závody, která má ještě svoje rezervy.

**V březnu letošního roku došlo ve společnosti ke změně názvu, který signalizuje naše propojení s firmou OHL a zároveň ponechává část původního názvu. Nejde však o první změnu názvu...**

...to je pravda. Čtyřicet let jsme se jmenovali Železniční stavitelství Brno, necelých patnáct let ŽS Brno a přibližně půl roku se jmenujeme OHL ŽS. Všechny změny názvu společnosti měly v danou dobu své logické důvody. Ten poslední je kombinací španělského OHL s naší tradiční „ŽS“. Vynechání slova „Brno“ v názvu společnosti vyjadřuje naše široké působení i za hranicemi Jihomoravského regionu.

**Společnosti se postupně daří realizovat stavby i mimo území České republiky. Jaké země jsou pro nás z tohoto hlediska vhodné?**

Pokud se týká další expanze naší firmy, vyhlásili jsme s kolegy ze zahraničního obchodu zásadu, že pracujeme tam, kde nehrozí ozbrojené konflikty a nebezpečné choroby typu malárie, apod., řečeno s trochou nadsázky samozřejmě. Domnívám se, že v současné době je „naším územím“ střední a východní Evropa. Dalším teritoriím bude pravděpodobně Turecko, země severní Afriky a některé země západní Evropy. Hovoří se také o velkých projektech v Saudské Arábii a dalších zemích. Myslím, že i země Latinské Ameriky pro nás mohou být zajímavé.

V oblasti internacionalizace firmy pak v této souvislosti hovoříme především o jakémisi „boji“ s jazykovými bariérami, kulturními rozdíly a klimatickými podmínkami. Vnímám fakt, že jsme Slované a nejlépe se cítíme v zemích slovanských. Rolí České republiky je vytvářet jakýsi pomyslný most mezi západní a východní Evropou. Domnívám se, že k tomuto procesu může významně pomoci i naše firma. Transfer západního know how na široké východní trhy je a musí být úkolem nejen ČR, ale všech firem, které v ČR působí – v tom vidím hluboké poslání Čechů a Slováků. Důvodem je i fakt, že již ovládáme práci se západními technologiemi a máme zkušenost s financováním z fondů EU.

**Pomáhá nám při průniku do zahraničí i OHL?**

Co se týká spolupráce mezi OHL a OHL ŽS můžeme hovořit o jasném majoritním akcionáři, o aplikaci jejich systému řízení mezinárodní společnosti a o referencích které využíváme zejména v oblasti pozemních a dálničních staveb. Hlavní důvod proč došlo ke spojení s OHL, je především jejich zkušenost s projekty PPP a myšlenka úzké spolupráce s OHL jako koncesním partnerem pro realizaci velkých dopravních a případně jiných projektů. V dlouhodobém horizontu si myslím, že budeme pro OHL přínosem ve světových železničních projektech, což bude pro nás zpětně dobrá zkušenost a zároveň reference.

**Učíte se Vy sám nějaký cizí jazyk?**

Dle mého názoru by každý člověk, který se v současné době zabývá obchodem či výrobou a má zájem o úspěšné působení na zahraničních trzích měl ovládat angličtinu - tak jak ve středověku byla tímto jazykem latina, v 19. století pak francouzština. To se týká především osob, které jsou v kontaktu s vnějšími institucemi. Co se týká mé osoby, chci se zdokonalovat v angličtině a ruštině, rád bych se učil i španělsky, i když nepředpokládám, že by se mi podařilo dosáhnout profesionální úrovně. Španělština je pro mě jazykem zajímavým, a protože jsem v mládí studoval latinu a francouzštinu, mám k tomuto jazyku velmi blízko. Například španělským novinám jsem schopen v základní rovině porozumět.

**Zůstali Vám nějakí přátelé z dětství, nebo jste už obklopen pouze obchodními partnery?**

Musím říct, že i přesto, že vykonávám funkci ředitele, která přátelství moc neprospívá, mi přátelé zůstali. S těmi, se kterými jsem se znal mezi 15 a 25 lety mého života, mám dokonce vztah velmi úzký.

**Podaří se vám někdy, zajít si třeba do kina?**

V kině jsem nebyl dlouho, možná rok a půl, protože se tam prostě z časových důvodů nedostanu. Strašně mě mrzí, že jsem neviděl české filmy od režiséra Hřebejka nebo od Viewegha „Účastníci zájezdu“, ze zahraničních např. „Šifru mistra Leonarda“ a další. Co se dá dělat... Ale díky tomu, že mám i malé děti, měl jsem spolu s rodinou možnost zhlédnout v posledních letech alespoň filmy typu „Doba ledová“ nebo příběhy „Harry Pottera“.

Děkuji Vám za rozhovor  
Jan Rupp

## ► O NÁS V TISKU

### Starý most pošlou autogeny do šrotu

2. 9. 2006, Právo, str. 19, Jižní Morava

Pondělní instalaci pontonového mostu začala poslední životní etapa mostu přes Dyji v Břeclavi. Od toho okamžiku plameny autogenu ukrajují poslední hodiny jeho existence i tuny železa z šedesát let staré ocelové konstrukce. Opodál již vzniká skelet dalšího nového mostu. Dalšího proto, že v sousedství starého se již tyčí oblouk nové konstrukce. Na rozdíl od původního dvojkolejného mostu z poválečných dodávek UNRRA budou nad hladinou Dyje dvě jednokolejné konstrukce. To nabízí velkou výhodu pro případ mimořádnosti a údržby.

I kdyby nebylo možné jezdit po jednom mostě, provozu může nadále sloužit sousední. Stavba druhého díla není snadná. Více než dvacet metrů dlouhé části konstrukce musí na speciálních podvalnicích putovat na místo po úzkých lesních cestách a v samotném finále ještě překonat již dokončenou a provozovanou kolej na nový most. Navíc prostor, ve kterém konstrukce vzniká, nemá s ohledem na oblouk sousední koleje ani centimetr navíc, a tak jsou práce ukázkou mistrovství party montérů.

Starý most z dodávek americké poválečné hospodářské pomoci UNRRA nahradil mostní dílo, které Němci při ústupu 8. dubna 1945 vyhodili do vzduchu. Pamatoval éru parních lokomotiv. „Podívejte se, jak jeho konstrukci poznamenal provoz mazutových parních lokomotiv, po síře v mazutu zůstala celá orezlá,“ ukazoval na torzo mostu Oldřich Tomek, který si éru páry na kolejích ještě pamatuje. Poslední vlak po starém bratislaváku přešel 2. srpna odpoledne. Nyní již chybí část horní konstrukce a silné profily dolní části ztratily svou tuhost. Provedené je nad vodou na dvou místech podpírá pomocná konstrukce, která brání, aby se zřítily do vody. Naporcované části překládá jeřáb na pontonovém mostě na nákladní auta. Celkem odvezou více než tři sta tun železa.

„Most likvidujeme po částech. Vzhledem k tomu, jak je letošní rok po strážce počasí náročný, je to nejbezpečnější způsob odstranění,“ řekl Právu vedoucí výstavby společnosti OHL ŽS Emil Cendelin.

Nový most vzniká na trati z Břeclavi do Bratislavy. Poté, co byla vloni přestavěna železniční stanice v Lanžhotě a úsek ke slovenské hranici, se letos na řadu dostal úsek z Lanžhotě do Břeclavi. Po dokončení bude mít spojení z Břeclavi do Bratislavy na své moravské části parametry železničního koridoru.

Výjimkou je malý úsek několika set metrů před mostem přes hraniční řeku Moravu. Ten je slovenským majetkem a při přestavbě na koridor by měl být z protipovodňových důvodů umístěn výše nad hladinu řeky. Na Slovensku má ale nyní vyšší prioritu výstavba spojení Bratislavy se Žilinou, a tak práce směřem k hranici s ČR otálí.

## Cestující v Opavě uvidí historické malby

Železniční stanice Opava - východ prochází náročnou rekonstrukcí. Cílem oprav jsou nejen estetické změny, ale také zvýšení funkčnosti budovy a její přizpůsobení současným provozním a technickým požadavkům. Investorem oprav jsou České dráhy a stavební práce provádí divize Stavitelství Ostrava akciové společnosti OHL ŽS.

Výpravní budova byla postavena v roce 1855 a rozšířena v letech 1892-3. Později ale prošla řadou změn a ne vždy citlivých zásahů. Aktuální rekonstrukce začala opravou střechy v říjnu 2004. Byla opravena konstrukce krovu a kompletně vyměněn střešní plášť. O měsíc později začaly stavební a dispoziční úpravy budovy. Kompletně byla opravena elektroinstalace a vzduchotechnika, repasována okna a vyměněny vstupní dveře. Součástí prací je také obnova vstupního vestibulu do původního stavu dle dochovaných dobových fotografií a projektové dokumentace. Za asistence pracovníků Národního památkového ústavu byl proveden restaurátorský průzkum, který odhalil původní historickou výmalbu. Pro její jedinečnost bylo rozhodnuto o odborném zrestaurování. Restaurátorské práce byly zahájeny v měsíci březnu roku 2006 a v těchto dnech se dokončují.

Restaurátorské práce provádí Bc. Renáta Svobodová, která k obnově nástěnných maleb uvedla: „Dekoratívni nástropní a nástěnné malby ve vestibulu opavského nádraží vznikly kolem roku 1880. Před 1. světovou válkou byly nově přemalovány a původní výzdoba stěn zcela zanikla, což dokládají dobové fotografie, a malby byly nahrazeny imitací mramoru.“

Pojivo původních nástěnných a nástropních maleb bylo kličové, a protože před malířskými úpravami v minulosti byly malby zafixovány, zůstaly díky tomu zachovány. Po odkrytí je tedy bylo možné očistit vodou, detaily se dočišťovaly skalpely. Následně byly hloubkově zpevněny uvolněné části a vzniklé dutiny zpevňujícími prostředky pomocí injektážního prostředku. Praskliny byly vytmeleny a chybějící části domodelovány. Až pak bylo možné zahájit retuše, ale pouze v chybějících částech, bez zásahu do originálu, a rekonstrukce nástropních a nástěnných maleb. „Některé dekorativní prvky mohly být obnoveny jen díky podrobnému zkoumání dochované fotografie z roku 1914,“ doplnila





Renáta Svobodová. Součástí díla jsou také repliky štukové výzdoby vestibulu a dodávky a montáž stylového dřevěného obložení ve veřejně přístupných částech budovy.

„Opravy historických budov patří k nejtěžším disciplinám a naše společnost se může pochlubit řadou krásných objektů, kterým jsme vrátili původní podobu. Opavské nádraží bude jedním z nich,“ řekl Ing. Michal Štefl, předseda představenstva a generální ředitel OHL ŽS, a.s.

Rekonstrukce výpravní budovy, jejíž prostory budou během letošního října zpřístupněny veřejnosti, bude pokračovat v roce 2007 opravou historické fasády objektu a obnovením původního historického přístřešku nástupiště.

útvár Public Relations



## Výsadní postavení OHL při modernizaci letiště Barajas

V červenci uplynulo 100 dní od zahájení provozu letištních terminálů T4 a T4S (Satelitní hala), které byly předány do užívání 5. února tohoto roku. Spolu s nimi začaly fungovat i dvě nové vzletové a přistávací dráhy. Jeden z nejvýznamnějších letištních projektů současné doby si vyžádal investici ve výši 6,2 miliardy €. Na novém kabátě madridského letiště se od samého začátku významnou měrou podílela společnost OHL.

Mosaico se rozhodlo připomenout a zhodnotit průběh prací OHL na madridském letišti Barajas. Zaměříme se na 4 klíčové aspekty tohoto působení: průběh referenčních projektů a staveb, naše trvalá přítomnost na letišti uplynulých dvacet let, mimořádně vysoký podíl Skupiny na stavbách tohoto letiště a dalších projektech letištní správy Aena a nadprůměrné plnění smluv v oblasti kvality a dodacích lhůt.

Na prvním místě je třeba zdůraznit referenční charakter letištních staveb a související infrastruktury nejvýznamnějšího domácího letiště, na kterých se OHL značnou měrou podílelo. Zmínku si zaslouží zejména přeložka a podzemní tunel silnice M-111, ranvej 15L-33R a Satelitní budova nového terminálu. Nesmíme opomenout ani dálnici M-12, která sice přímo nespadá do plánu obnovy letiště Barajas, ale vznikla s cílem usnadnit přístup ke dvěma novým letištním terminálům: T-4 a Satelitní budovy.

Počátky našeho působení na letišti jsou však mnohem dřívější a spadají do období konce 60. a počátku 70. let, tedy dávno předtím, než byl přijat Plán Barajas. V té době začaly

v Barajas rüst stavby, např. mezinárodní terminál T-1, na kterých se podílela firma Huarte. Ta postavila i průmyslovou zónu La Muñoza, kam byly umístěny hangáry a opravárenské dílny pro motory letadel Boeing 747 (Jumbo). A od roku 1990 postavila spojovací budovu mezi terminály T-1 a T-2, budovu terminálu T-3 a modernizovala ranvej 15R-33L, tak aby splňovala kritéria třídy F.

Ve všech těchto případech se jedná buď o letištní infrastrukturu - vzletové a přistávací dráhy, obslužné komunikace a letištní plochy, terminály, nebo o strategické přístupové komunikace k prvnímu španělskému letišti. Jak tvrdí Carlos Fernández, manažer letištní infrastruktury OHL, „těmito stavbami jsme se dotkli samotného srdce letiště.“

Mimořádně pozoruhodnou stavbou je Satelitní budova (nový mezinárodní terminál T4S). Francisco Serna, zástupce ředitele zhotovitel-ského sdružení, k tomu říká: „Byla to mimořádně komplikovaná stavba, která vyžadovala obrovské úsilí. Dřeli jsme na ni ve dne v noci téměř bez přestání skoro tři roky.“

Soustavné působení Skupiny na letišti Barajas od roku 1990 je dalším důležitým momentem v této historii. Od tohoto roku se datuje nepřetržitá stavební činnost OHL na madridském letišti. Odrasovým můstkem se stala zakázka na rozšíření a značení vzletové a přistávací dráhy 01-19 a nové vydláždění čekárenských prostor. Následovala spojovací budova mezi terminály a po přijetí Plánu Barajas pokračovala přidělením zakázek, které byly nedávno předány do provozu. Od roku 1990 do současnosti se OHL podílela celkem na jednadvaceti projektech.

Třetí položkou této bilance je vysoký podíl Skupiny na zakázkách letiště Barajas v Madridu a vůbec na zakázkách letištní správy Aena. V období 2000 - 2005 představoval podíl OHL na zakázkách tohoto zadavatele 10,3%. Průměrný podíl OHL na zakázkách vypisovaných ministerstvem dopravy přitom dosahuje 7,7 % a je tedy o 2,5 procenta nižší. Plán Barajas představuje investici ve výši 6 200 mil. €. Z toho přibližně 3 900 mil. je určeno na inženýrské a pozemní stavby. OHL realizovalo práce za 392 mil., což představuje 10% podíl.

Za tento vysoký podíl nevděčíme pouhé náhodě. Je výsledkem intenzivní péče o prominentního zákazníka, která se projevuje v nadprůměrné kvalitě prací OHL, přičemž dodací lhůty jsou kratší, než stanovuje smlouva.

převzato z MOSAICO

## ► O NÁS V TISKU

### Češi chtějí zavést tramvaje v Dakaru

13. 9. 2006, iHNed.cz

Čeští podnikatelé mají šanci získat velký obchod v Senegalu. Tamní vláda chce v hlavním městě Dakaru zavést tramvajovou dopravu a Česko je jedinou zemí, s níž o tomto projektu jedná. Senegalci chtějí ve třímiliónovém Dakaru vybudovat sedmdesát kilometrů tramvajových tratí a koupit sedmdesát vozů. „V Dakaru donedávna prakticky neexistovala veřejná doprava. Potřebujeme zlepšit mobilitu pracovní síly a tramvajový systém jsme vyhodnotili jako jedno z nejvhodnějších řešení,“ vysvětluje senegalský ministr dopravy Habib Sy, který tento týden jedná o tramvajích v Česku.

Protokol o spolupráci při stavbě tratí a dodávce vozů včera podepsal ministr Sy s Josefem Huškem, šéfem pražské firmy Inekon Group, jejíž dceřiná firma v Ostravě vyrábí tramvaje značky Trio. Finanční objem obchodu se má pohybovat kolem 500 miliónů eur (přes 14 miliard korun). Podílet se na něm mají i stavební společnost OHL ŽS a pražské firmy AŽD, Sudop a Electroline.

Získání kontraktu ale závisí na tom, zda se na něj české straně podaří zajistit financování. Prvním krokem je zpracování studie proveditelnosti, už jen ta přijde na milión dolarů (22 miliónů korun). Senegalci jsou ochotni na ni z vlastních zdrojů dát nejvýš třetinu. Studie má kromě technických detailů upřesnit i způsob, jakým se projekt zaplatí. „První fázi studie budeme financovat s našimi českými partnery. Jednáme i o spolupráci České exportní banky a státní pojišťovny EGAP,“ řekl Josef Dvořák z vedení Inekonu.

„V této chvíli s nikým jiným než s českými partnery o tramvajích nejednáme. Pokud by ale česká strana nebyla schopna nabídnout možnosti financování, uspořádali bychom na dodavatele projektu soutěž,“ řekl ministr Sy. Česká exportní banka, která financuje vývozní projekty českých firem v rizikových teritoriích, o účasti na dakarském projektu zatím nerozhodla. „Bylo dohodnuto zpracování studie proveditelnosti a možného financování,“ uvedl mluvčí banky Jan Stolár.

Exportní banka i EGAP už zajistily financování jiných mnohamiliónových obchodů Inekonu - dodávek cementáren pro Irák, Tádžikistán a Vietnam. „Se Senegalem nemáme zkušenost, žádný projekt jsme tam nedělali,“ řekl Stolár. Senegal patří z hlediska bezpečnosti zahraničních investic do předposlední - tedy druhé nejhorší - skupiny zemí na sedmistupňové škále.

Senegalce do Česka přivedl bývalý šéf plzeňské Škody Lubomír Soudek. „Na dakarském kontraktu pracujeme už přes tři roky,“ tvrdí Soudek, který dnes vede vlastní firmu Silver Bell. Soudek s Inekonom spolupracoval už v době, kdy šéfoval tehdy ještě státní Škodě (z níž musel odejít, když se dostala do těžké finanční krize). Škoda spolu s Inekonom získaly například prestižní kontrakt na dodávku škodovackých tramvajů do USA. Později se ale vztahy obou firem zhoršily a Inekon začal vyrábět vlastní tramvaje v dílnách Dopravního podniku v Ostravě, v jehož areálu dnes působí jeho dceřiná firma Inekon Trams.

Tramvaje Trio z produkce Inekonu jezdí v Ostravě, nakoupil je také olomoucký dopravní podnik. Další vozy Inekon dodává do USA, letos na jaře získal kontrakt na dodávku osmnácti tramvajů pro Bulharsko za 400 miliónů korun.

## SOUTĚŽ

Za přítomnosti Ing. Josefa Martinovského, člena představenstva OHL ŽS, a.s., byli vylosováni ti, kteří správně odpověděli na otázku, na kterou jsme se vás zeptali v červnovém čísle našeho časopisu: Jakou barvu měl stánek společnosti OHL ŽS na IBF 2006?

Odpověď: „**modro - žlutou“**  
či „**žlutou“**“

přinesla vylosovaným zajímavé a příjemné ceny. Úspěšným gratulujeme a všem našim čtenářům přejeme štěstí v naší příští hře či soutěži.

útvár Public Relations

## Technologické dodávky divize Technologie, závod Železniční stavitelství, na Slovensko Systém EOv-OHL ŽS a jeho realizace v rámci ŽSR



V rámci OHL ŽS, a.s., je od roku 2005 realizována výstavba koridorových tratí na železnici Slovenské republiky (ŽSR). Divize Technologie se na ní podílí zejména v oblasti vývozu technologií v rámci výstavby napájecích a spínacích stanic, kompletní dodávky zařízení EPZ a rozváděčů pro rozvody nn osvětlení, řídicí systémy pro uvedená zařízení a v neposlední řadě na dodávkách systému elektrického ohřevu výhybek (dále i EOv), o kterém bych se chtěl v tomto příspěvku blíže zmínit.

Systém elektrického ohřevu výhybek nebude dlouze představovat a tím unavovat

technicky méně zdatného čtenáře, pouze v krátkosti připomenou jeho vlastní technickou podstatu. EOv je nejrozšířenějším způsobem ohřevu výhybek - výměn v síti ČD a dnes již i železnice Slovenské republiky (dále i ŽSR). Systém slouží k odstranění sněhu a námrazy z výměn, hlavně pak k odstranění sněhu a námrazy z prostoru pohyblivých částí výměny a táhel výměny sálovým teplem topných těles. K řízení celého procesu ohřevu jsou použity komponenty pro průmyslovou automatizaci řídicí systémy AMIT, pracující na bázi průmyslové komunikace. Současná koncepce EOv (vyvinutá pracovníky divize Technologie) dovoluje

použití několika způsobů napájení systému při dodržení trendu osazení proudových chráničů na jednotlivá tělesa EOv, umístěná ve výhybce. Postupným zdokonalováním a přenášením zkušeností z praktické realizace a provozu zařízení do jeho vývoje se tímto stává systém multifunkčním pro použití na všech typech provozovaných kolejových tratích, a to nejen v ČR.

Díky zahájení realizace koridorových staveb na území Slovenské republiky došlo v posledních dvou letech k výraznému navýšení objemu zakázek v rámci EOv, a to proto, že divize Technologie přijala možnost uplatnění odzkoušené a osvědčené technologie EOv na těchto zahraničních stavbách. S tímto byla ale spojena různá procedurální úskalí, která bylo nutné před vlastním uvedením systému EOv na slovenský trh vyřešit. V první řadě byly předloženy veškeré povolenací listy a technické podmínky k přezkoumání a k jejich odsouhlasení na Generální ředitelství ŽSR a ŠDÚ - Státní dráhový úřad. K předvoji patřily také nezbytné schůzky a semináře s odborně technickými pracovníky ŽSR, kteří byli seznamováni s koncepcí EOv u OHL ŽS, a.s.

V roce 2005 byla zahájena historicky první realizace EOv v železniční stanici Sliac. Tato stanice je součástí stavby ET Zvolen-Banská Bystrica a svým rozsahem patří mezi menší, celkem zde bylo osazeno 6 výhybek. Z důvodu komplexního předvedení systému v praxi a získání referencí byl na realizaci kladen velký důraz. Jako ovládací a řídicí skříň EOv, která je umístěna u obsluhy u výpravčího ve výpravní budově, byl použit nově vyvinutý systém průmyslového počítače s nasazením dotekového LCD panelu jako řídicího a zobrazovacího terminálu EOv. Tento systém byl úspěšně použit i na vybraných stavbách ČD v ČR. Stanice Sliac byla spuštěna do provozu v lednu 2006. Úspěšně vykoupení na slovenský trh je pak dokladováno závěrečným vyhodnocením zmíněné stanice, které nám bylo předáno zástupcem ŽSR, oblastné ředitelstvo Košice a trakční obvod Zvolen.

Na stavbě ET Zvolen-Banská Bystrica je v současnosti realizována železniční stanice Banská Bystrica, která svojí velikostí patří naopak mezi stanice většího rozsahu - 47 ks výhybek. Divize Technologie zde, tak jako v žst. Sliac, spolupracuje se slovenským dodavatelem montážních prací (fa ELTRA a ELZA), který na těchto stavbách zabezpečuje přípravné zemní a montážní práce včetně dodávky standardně použí-

vaných materiálů na hlavní kabelové trasy, my poté zabezpečujeme dodávku veškeré technologie včetně jejího osazení, zapojení a uvedení do provozu. Ukončení prací a zahájení zkušebního provozu EOv ve stanici Banská Bystrica je plánováno na začátek listopadu 2006.

Dále bych se zmínil o další, souběžně realizované zakázce, a to o koridorové stavbě Trnava-Piešťany. Zde je v současnosti realizován systém EOv v žst. Leopoldov (30 výměn), který je napájen z trakčního vedení. Jedná se o technologicky náročnější stavbu oproti výše uvedené v Banské Bystrici, která je napájena kabelovým rozvodem z rozvodny nízkého napětí stanice. V žst. Leopoldov jsou pro potřebu zajištění napájení systému EOv realizovány 3 ks trafostanic (TS 25/0,230 V) napájených z trakčního vedení. Tento způsob je sice v první fázi ekonomicky náročnější, ale do budoucna zcela jistě efektivnější s ohledem na nezanedbatelné úspory elektrické energie. Pro zjednodušení obsluhy ve stanici Leopoldov bude prvotně aplikován také sdružený systém sledování, ovládání a řízení EOv na jednom pracovišti, na jednom terminálu (LCD monitoru) současně se systémem EPZ - elektrické předtápěcí zařízení.

Jako ukázkou plnění přání zákazníka lze uvést žst. Prešov. Zde bylo přistoupeno na žádost uživatele zařízení na zachování původní používané koncepce EOv s oddělovacími transformátory. Na tuto variantu jsme se technicky přichystali a budeme realizovat inovovaný systém EOv s oddělovacími transformátory umístěnými v centrální skříni.

V rámci realizace prací na Slovensku se nám daří postupně prosazovat systém EOv-OHL ŽS i mimo teritorium železnice Slovenské republiky. Jako příklad uvedu zpracování technického návrhu a cenového řešení realizace EOv pro Přístav Bratislava, který je v současnosti připraven na odevzdání a konzultace s investorem.

Závěrem bych uvedl, že ne vždy je průběh a realizace systému EOv v rámci ŽSR zcela bez problémů. Větší i menší problémy se řeší na každé jednotlivé zakázce, patří to k našemu profesnímu životu. Výjimkou nejsou ani Slovenské železnice, nicméně lze konstatovat, že do této doby se daří problémy bez jakýchkoli dopadů na stavbu zdárně, ku prospěchu věci řešit a tím zdokonalovat naši službu zákazníkovi.

Roman Dostálek  
vedoucí střediska 2023

## OHL investuje 114 miliónů EUR do akvizice dvou stavebních firem v USA

Skupina OHL vstoupila na americký stavební trh prostřednictvím akvizice společnosti Community Asphalt Corp. a The Tower Group Corp., které se specializují na inženýrské a pozemní stavby. Hlavní sídlo těchto společností je ve státě Florida.

Téměř po roce vyjednávání získala společnost OHL 80% podíl ve firmě Community Asphalt Corp. a 70% podíl v The Tower Group Corp. Celková investice přitom dosahuje 143,3 miliónů dolarů (114 miliónů euro), z čehož 16,5 miliónů bude zapláceno v závislosti na výsledku auditů účtů, respektive z posledního účetního auditu ukončeného ke 30. červnu tohoto roku.

Součet obchodního obrátu obou získaných společností za poslední bilanční období se pohyboval v řádu 400 mil. dolarů (317 mil. euro).

V obou případech byl odkoupen podíl zakladatelů a správců stavebních firem, kteří dále zůstávají ve vedení obou společností. Skupina OHL se zavázala, že odkoupí zbývající akcie obou společností v období mezi 21. červencem 2009 a 21. červencem 2010, pokud budou v té době ke koupi nabídnuty. Po stejnou dobu má na tyto akcie předkupní právo.

Tyto akvizice představují další krok v procesu internacionalizace OHL, která ve Spojených státech už působí, neboť postavila a provozuje závod na odsolování vody na řece Taunton River ve státě Massachusetts, zhruba 200 km od Bostonu. Otevírají se tak další možnosti expanze do této země, kde Skupina OHL také analyzuje možnost působení na poli koncesí v rámci budování infrastruktury.

Převzato z MOSAICO

## Skupina OHL v prvním pololetí tohoto roku zvyšuje svůj čistý zisk o 57,2 %

V první polovině tohoto roku zvýšila Skupina OHL svůj čistý zisk o 57,2% a obchodní obrát o 25,5%. Do těchto pozitivních výsledků se značně promítla příznivá situace na poli stavebních aktivit v zahraničí a v oblasti koncesí.

Skupina OHL navýšila svoje portfolio o 31% a pokračovala v investorských aktivitách jak v rámci koncesních staveb, které jsou již v procesu realizace, tak v získávání nových koncesí. Takovou investicí byla například koupě 100% podílu ve firmě Vianorte v Brazílii a 49% podílu na letišti v Toluca, druhém nejdůležitějším letišti v Mexiku, D.F. Tyto investice byly provedeny ve stejné chvíli, kdy se značně zlepšila finanční struktura Skupiny, jejíž čistě zadlužení se oproti konci prvního pololetí roku 2005 snížilo o 27,7%.

Domácí stavebnictví vzrostlo o 37,5%, což bylo způsobeno příznivou situací v oblasti inženýrských a pozemních staveb. Realizace velkých zakázek vedla k podstatnému zlepšení výsledků, provozní hospodářský výsledek vzrostl o 71,7% a zisk před zdaněním na 117%.

Mezinárodní stavebnictví zaznamenalo pokles ve výnosech o 12,4%, což bylo způsobeno nepříznivých počasím v Turecku a v České republice na počátku letošního

roku. Provozní hospodářský výsledek přesto vzrostl o 12,7% a portfolio zakázek se zvýšilo o 53,5%, což představuje částku 1 643 milionů EUR a zajištěnost výnosů na 25,1 měsíce.

Oblast Koncesí se i nadále rozvíjela svižným tempem, které se v prvním pololetí roku 2006 zasloužilo o nárůst výnosů o 46,4% a provozního hospodářského výsledku o 70%. Tato aktivita se ve sledovaném období podílela 48,7% na celkovém provozním hospodářském výsledku Skupiny OHL.

Významným přínosem byla také činnost segmentu Rozvoje, který přispěl ke zlepšení provozního výsledku Skupiny. Spolu s jedenácti domy pro seniory ve Valencii byl také zahájen provoz golfového hřiště a hotelu Fairmont v Mayakobě (Mexická Riviera Maya) a nového obchodního centra ve městě Puebla (Mexiko).

V oblasti Ekologických staveb došlo k výraznému zvýšení zakázek, a to o 74%, což představuje 2 209,5 miliónu EUR. Tímto portfoliem se společnost Inima, hlavní ekologická společnost skupiny OHL, stala světovou jedničkou v odsolování vody.

Převzato z MOSAICO

Přehled realizovaných staveb EOv na Slovensku:	RH (v tis. Kč)
Koridor Trnava - Piešťany	
žst. Leopoldov - EOv	3 723
žst. Brestovany - EOv	973
žst. Velké Kostolany - EOv	3 417
Elektrizace trati Zvolen - B.Bystrica	
žst. Sliac - EOv	2 405
žst. B.Bystrica - EOv	8 694
žst. Prešov - peronizácia	4 460
Prešov - EOv	
Koridor Piešťany - Nové Město	
žst. Piešťany - EOv	117
žst. Piešťany - EOv	2 947
žst. Brunovce - EOv	61
žst. Brunovce - EOv	2 613

# Lávka pro pěší na cyklotrase Brno-Vídeň



V květnu roku 2006 realizoval závod MOSAN se svými středisky 3012 a 3056 stavbu lávky pro pěší na trase cyklistické stezky spojující Brno s Vídní.

Původní dřevěný most přes řeku Dyji byl poškozen několika povodněmi a přechod přes něj byl možný jen pěšky s velkou dávkou odvahy a opatrností. Tento byl již nevyhovující pro důležité cyklistické spojení mezi Brnem a Vídní.

Investorem této ne příliš významné stavby ve finančním objemu 3,1 mil. Kč byla obec Nový Přerov, v jejímž katastru lávka leží, která na ni získala dotaci z EU. Stavba je však zajímavá především po technické stránce. Jedná se o spráženou ocelovou konstrukci se železobetonovou deskou o rozměrech 82×3,5m. Staticky se jedná o nosník o 3 polích o jednotlivých délkách s roztečemi 28,0, 26,0 a 28,0 metrů.

Kuriozitou této lávky je především přímopojížděný izolační systém CONIDECK 2251, který zajišťuje ochranu železobetonové konstrukce před účinky vnějšího prostředí a provozním zatížením. Systém překlenuje statické a dynamické trhliny v podkladě (otevření trhlin do 0,3 mm) a je schválen dle německých požadavků **ZTV SIB OS-F**. Systém CONIDECK je odolný vůči ropným produktům, rozmrazovacím látkám, posypovým solím a chemickým látkám. Systém zajišťuje i protiskluznost povrchu, což přispělo k našemu rozhodování o užití této izolace právě na pochůzi i cyklistickou lávku.

Stavba byla dokončena v srpnu 2006 tak, aby ještě v této sezóně sloužila turistům a cyklistům.

*Petr Válka*  
středisko 3012

## CONIDECK 2251

systém povrchové úpravy pojižděných podlah nadzemních a podzemních parkovišť s pružnou polyuretanovou membránou, UV stabilní, překlenuje dynamické trhliny v podkladu, pro dynamicky namáhané konstrukce

Penetrace	<b>MASTERTOP P 605</b> transparentní, EP, 2 komponentní, bez rozpouštědel
Zásyp	suchý křemenný písek frakce 0,3 - 0,8 mm
Elastická membrána	<b>CONIPUR M 869 F</b> barevná, PU, 2 komponentní, bez rozpouštědel, plněná v poměru 10:2 křemenným pískem frakce 0,3 - 0,8 mm
Zásyp	suchý křemenný písek frakce 0,3 - 0,8 mm
Uzavírací nátěr	<b>MASTERTOP TC 472</b> barevný, EP, 2 komponentní, elastifikovaný, otěruvzdorný, chemicky a UV odolný, bezrozpuštědlový, matný povrch

## ▶ AKTUALITA

### SLOVENSKO - ČESKO A MY PŘI TOM

ZV OSŽ při divizi Technologie uspořádal dne 6. 9. 2006 zájezd na mezinárodní kvalifikační fotbalové utkání o účast na ME 2008, kterého se zúčastnili odboráři a zaměstnanci OHL ŽS, a.s. Pro velký zájem se na některé váhající fanoušky nedostalo, neboť kapacita autobusu je daná a lístky jsme měli podle počtu sedadel. Při dnešním trendu objednávek na tato utkání je skoro nemyslitelný takový počet sehnat. Jsem vděčný za velkou pomoc našeho spolupracovníka Jana Chrapka, který nám těch 50 lístků sehnal přes slovenský fotbalový svaz a patří mu náš velký dík. Celý zájezd se nám vydařil a naši reprezentanti podali vynikající výkon a zaslouženě vyhráli na horké půdě Těhelného pole 0:3. Atmosféra a společné fandění našich i slovenských fanoušků byla vynikající.



K žádným výtržnostem mezi oběma tábory nedošlo (spíše naopak a společně vzpomínaly na doby než, se naše země rozdělily). Pro mnohé synky našich pracovníků, kteří s námi byli, to byl určitě nezapomenutelný zážitek, vidět na vlastní oči jejich fotbalové vzory jako např. Rosického, Čecha, Kollera a další. Vidět ty jejich pohledy a slyšet otázky, co kladli tatínkům během utkání, to opravdu stálo za to něco podobného zorganizovat. Teď už je to jen na nich, jak se budou sportování a hlavně fotbalu věnovat, aby se těm svým vzorům vyrovnali. Závěrem bych chtěl všem fotbalovým fanouškům popřát, aby pro naše chlapce tato kvalifikace dopadla co nejlépe - postupem na ME 2008, a nám se podařilo se ještě nějakého takového utkání zúčastnit. Všem sportu zdar a fotbalu zvlášť.

*Olda Sobol*  
Závodní výbor OSŽ