



OHL ŽS

ŽPSV

OHL GROUP

• Měsíčník akciové společnosti OHL ŽS

• Březen 2007

• Ročník XIII

Projev GR Ing. Michala Štefla při
příležitosti zahájení modernizace tra-
ťového úseku Doubí u Tábora - Tábor

strana 3

Zlepšení kvality vod v oblasti
soutoku řek Bečvy a Moravy

strana 5

Výsledky hospodaření společnosti
ŽPSV a.s. za rok 2006
a plán roku 2007

strana 8

Modernizaci dalšího úseku IV. železničního koridoru odstartoval v Táboře odborný seminář

Dne 21. března 2007 se v Táboře konal odborný seminář na téma **IV. tranzitní železniční koridor – cesta na jih Evropy**, který slavnostně zahájil výstavbu 11 770 km dlouhého úseku mezi Doubím u Tábora a Tábořem. Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, a zhotovitelem Sdružení Doubí – Tábor, jehož členy jsou akciové společnosti OHL ŽS, Subterra a Viomont DSP.

Projekt, jehož celkové náklady dosáhnou celé 2,8 mld. Kč bez DPH, je financován Státním fondem dopravní infrastruktury a předpo-

kládá se rovněž jeho spolufinancování z fondů EU. „Evropské komisi bude předložena žádost o spolufinancování tohoto projektu z Fondu soudržnosti EU. Vzhledem k tomu, že jde o jeden z prioritních projektů transevropské dopravní sítě v rámci Operačního programu Doprava na léta 2007-2013, věříme, že bude vyřízena kladně,“ řekl dnes Ing. Miroslav Konečný, náměstek generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty, s.o., pro dopravní cestu. Projednání žádosti na spolufinancování projektu Evropskou komisí se předpokládá ve druhé polovině letošního roku.

Úsek Doubí u Tábora–Tábor je první částí modernizace trati mezi Veselím nad Lužnicí a Tábořem a zároveň součástí IV. tranzitního železničního koridoru (TŽK) Děčín–Praha–České Budějovice–Horní Dvořiště, na který dále navazuje koridorová trať přes rakouský Linec do Slovinska a dále na jih Evropy. Z celoevropského hlediska je IV. TŽK spojnicí IV. a X. multimodálního panevropského koridoru.

„Pro Jihočeský kraj má IV. železniční koridor zásadní význam – spojí nás nejen s hlavním městem Prahou, ale také s našimi jižními sou-

[pokračování na straně 2](#)



Význam IV. koridoru pro dopravu v České republice i v Jihočeském kraji zdůraznil ve svém projevu i JUDr. Jaroslav Soušek, ředitel odboru drah MD ČR

Modernizaci dalšího úseku IV. železničního koridoru odstartoval v Táboře odborný seminář

Technické parametry:

Rozsah stavby	začátek stavby: km 71 700 konec stavby: km 83 470 stavební délka: 11 770 km
Dosažená traťová rychlost	85 - 160 km/h
• pro klasické soupravy	110 - 160 km/h
• pro soupravy s naklápěcí technikou	
Prostorová průchodnost	UIC GC
Traťová třída zatížení	D4
Počet výhybkových jednotek zabezpečených SZZ	136
Silnoproudá technologie a rozvody	
• nové transformační stanice	1
Elektrický ohřev výměn	57
Ostatní technologie	
• výtahy	3
Nástupiště	
• nová ostrovní nástupiště	2 (celkem 4 nástupištní hrany – celková délka 1140 m)
• rekonstruovaná ostrovní nástupiště	1 (celkem 2 nástupištní hrany – celková délka 700 m)
• nové zastřešení nástupišť	192 m (1 ostrovní nástupiště)
• rekonstruované zastřešení nástupišť	192 m (1 ostrovní nástupiště)
• nové přístřešky typu městského mobiliáře	7, tj. 160 m ²
• boční nástupiště	4 nástupištní hrany, celková délka 720 m
• nová boční rampa	1 rampa, 1 hrana délky 60 m
Železniční svršek	
• zřízení koleje UIC 60	22 541 m
• zřízení koleje S 49 (užitá)	5 234 m (bez provizorních spojek)
• zřízení výhybek UIC 60	29
• zřízení výhybek S 49	14 (bez provizorních spojek)
• úprava (stavební) úrovnových přejezdů	3
• zrušení přejezdů a přechodů	3
Úpravy a sanace železničního spodku	
• úprava pražcového podloží žel. stanice	64 167 m ²
• úprava pražcového podloží širá trať	83 363 m ²
Pozemní objekty	
Obestavěné prostory nových objektů	3 438 m ³
Úpravy trakčního vedení (TV)	
• nové TV	30,78 km koleje
• úprava TV	7,80 km koleje
• demontáž TV	22,01 km koleje
Rekonstrukce osvětlení	
• nové osvětlovací věže	20
• nové osvětlovací stožáry (JŽ)	48
Spotřeba elektrické energie	2793 MWh/rok
Umělé stavby	
• rekonstrukce mostů	14
• rekonstrukce propustků	14
• novostavba mostu	5
• novostavba propustků	2
• novostavba zárubní zdi	4
• novostavba opěrné zdi	3
• novostavba lávky pro pěší	1
• protihlukové stěny	6 137 m (6 080 m v kolmém průmětu)
Nároky na zábor zemědělské půdy	
• trvalý zábor	28 960 m ²
• dočasný zábor nad 1 rok	0 m ²
Nároky na zábor lesní půdy	
• trvalý zábor	3 273 m ²
• zábor do 1 roku	1 623 m ²
Úspora pracovních sil:	37 osob

pokračování ze strany 1 ➔

sedy v Rakousku. Věřím, že se jeho dokončení pozitivně odrazí zejména v oblasti cestovního ruchu," řekl dnes RNDr. Jan Zahradník, hejtmán Jihočeského kraje.

Cílem modernizace je zdvojkolejnit traťový úsek, dosáhnout co nejvyšší traťové rychlosti, zvýšit prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC a dosáhnout traťové třídy zatížení D4 UIC. Úspěchem je, že se celý úsek podařilo navrhnout tak, že zůstane i po rekonstrukci v původní stopě a na pozemcích v majetku SŽDC, s.o., a Českých drah, a.s., přičemž od kilometru 71,7 do kilometru 77,681 budou moci jezdit vlaky až 160 kilometrovou rychlostí. Výrazně se rovněž zvýší komfort cestujících ve velmi frekventovaném úseku příměstské dopravy v aglomeraci Planá nad Lužnicí-Sezimovo Ústí-Tábor. Vznikne dokonce zcela nová zastávka Čápův Dvůr v kilometru 79,208 (mezi Tábořem a Sezimovým Ústím).

Všechny stanice v úseku získají buď zcela nová nebo modernizovaná nástupiště, přičemž budou zvýšeny nástupištní hrany - to usnadní výstup a nástup cestujících. Samozřejmostí je rovněž bezbariérový přístup, který bude řešen buď výtahy nebo rampami. Ve stanicích a zastávkách budou rovněž sníženy obrubníky v místech přechodů pro chodce, budou instalovány vodící linie, signální a varovné pásy a akustické majáky pro nevidomé a slabozraké.

Součástí přípravné fáze prací bylo také zpracování akustické studie, na jejímž základě byly navrženy protihlukové stěny (celkem 6 137 m). V případě nutnosti jsou doplněny o individuální protihluková opatření, tj. přetěsnění či výměnu některých oken u trvale obydlených objektů. Během modernizace budou zrekonstruovány tři železniční přejezdy a tři další budou zrušeny a nahrazeny podchody či mosty, což samozřejmě zvýší bezpečnost provozu.

Projekt vypracoval SUDOP Praha a.s. Zhotovitel začal přebírat staveniště na podzim loňského roku, přičemž přípravné práce byly zahájeny 1. prosince. „Cestující si jistě všimli, že jsme již začali pracovat například na terénních úpravách. Díky letošní teplé zimě se nám již třeba podařilo pokácet některé stromy, které musely ustoupit nově plánované druhé koleji," řekl dnes Ing. Michal Štefl, předseda představenstva a generální ředitel OHL ŽS, a.s. Celý úsek má být podle smlouvy dokončen do 30. července roku 2009.

útvár Public Relations

Projev předsedy představenstva a generálního ředitele společnosti Ing. Michala Štefla při příležitosti zahájení modernizace traťového úseku Doubí u Tábora - Tábor

Vážení hosté,
scházíme se zde u příležitosti zahájení modernizace traťového úseku Doubí u Tábora-Tábor, který je součástí IV. tranzitního železničního koridoru a současně první stavbou modernizace železničního koridoru v Jihočeském kraji. Chci ubezpečit představitele kraje, že tuto stavbu bude realizovat mj. firma, která má s výstavbou železničních tratí a zvláště s modernizací železničních koridorů velké zkušenosti, a to jak ze staveb realizovaných v ČR, tak i v zahraničí.

OHL ŽS, a.s., je jednou z největších stavebních firem v ČR a firmou s více než padesátiletou tradicí ve výstavbě železničních tratí. Ve své novodobé historii byla hned od počátku u modernizací železničních koridorů, které začaly stavbou prvního železničního koridoru v roce 1993. V té době získala OHL ŽS, a.s., ve veřejných soutěžích hned dvě stavby, a to modernizaci traťových úseků Úvaly-Poříčany a Uhersko-Choceň. Na těchto stavbách jsme se všichni učili za pochodu. Například původní projekty byly koncipovány na rychlost 120 km/hod a až v průběhu výstavby bylo rozhodnuto o provádění modernizace ve vyšší úrovni, a to na rychlost 140 km/hod, což odpovídá evropským standardům. Tato změna vyvolala samozřejmě změny v projektové dokumentaci a dotkla se nejen vlastních kolejí, ale i trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení. Naše firma se s uvedenými změnami svým aktivním přístupem k realizaci a aktivní spoluprací s projektantem vypořádala tak, že hned první úseky byly uvedeny do provozu s kvalitativně novými parametry v síti tehdejších ČD, které odpovídaly evropským standardům a normám UIC a byly realizovány na rychlost 140 km/hod a pro vlaky s výklopnou skříní až 160 km/hod. V neposlední řadě naše firma tyto stavby zrealizovala v původně stanovených termínech bez dalších nároků na omezení provozu, což samozřejmě přineslo ekonomický efekt provozovateli, tedy Českým drahám.

Už tehdy jsme vlastně všechny zainteresované přesvědčili, že stavby umíme udělat opravdu kvalitně, v termínech a že jsme firmou, na kterou je spolehnouti. Od roku 1996, tak jak se rozbíhaly další stavby I. železničního koridoru, jsme zkušenosti z prvních staveb využili i na dalších stavbách modernizací jednotlivých traťových úseků. Ve veřejných soutěžích jsme postupně získali a realizovali další stavby mo-

dernizací traťových úseků a to Brno-Skalice nad Svitavou, Vranovice-Břeclav-st. hranice s Rakouskem, ve sdružení se SSŽ modernizací traťového úseku Pardubice-Uhersko a v neposlední řadě také stavbu Břeclav-Lanžhot-státní hranice SR, čímž došlo k propojení našeho I. a II. koridoru se slovenskými železnicemi. Výraznou měrou jsme se také podíleli na optimalizaci tratí Skalice-Česká Třebová, kde jsme vlastními kapacitami realizovali dva traťové úseky v celkové délce 23 km a na stavbě Brno - Vranovice, což byla naše první zkušenost s realizací staveb financovaných z evropských fondů. Na stavbách jsme se snažili vždy aplikovat něco nového, co by kvalitu naší práce ještě zvýšilo. Byli jsme první, kdo na stavbě Brno-Skalice poprvé použil

mobilitní recyklační jednotku, začali recyklovat vytěžený štěrk a recyklát zpětně používat do podkladních vrstev železničního lože případně do sanačních vrstev železničního spodku. Začali jsme tedy jako plnohodnotný využívat materiál, který byl do té doby pouze odpadem, vyvážel se za nemalých nákladů na skládky, v lepším případě se využil pro zpevnění polních cest. Na stavbě Vranovice-Břeclav jsme použili další novinku, a to sanaci železničního spodku bez sejmutí kolejového roštu pomocí soupravy AHM 800. Tuto novou, moderní technologii jsme využili na špatně přístupném úseku mezi stanicemi Podivín-Břeclav a navíc v úseku s poměrně nepříznivým podložím, který vyžadoval poměrně složitou sanaci, jenž byla klasickými metodami složitě realizovatelná.



Ing. Michal Štefl

ná bez dalších nároků na omezení provozu. Výsledkem byla kvalitně provedená sanace, která vykazovala předepsané parametry únosnosti a v mnoha případech i výrazně lepší. Obě použité nové technologie se pak na dalších stavbách již staly standardem, který už projektanti zapracovávají do svých projektů v mnoha případech i jako závazné technologie zejména z důvodu ochrany životního prostředí, neboť obě technologie jsou k životnímu prostředí více než šetrné.

O kvalitě prací odvedených naší firmou svědčí i to, že ač modernizace byla provedena na rychlost maximálně 160 km/hod, při traťových zkouškách bylo na úseku Vranovice–Podivín dosaženo rychlosti větší než 200 km/hod a tento úsek svými parametry vyhovuje této traťové rychlosti.

Na druhém železničním koridoru realizovala naše firma ve sdružení se SSŽ i první stavbu modernizace traťového úseku Břeclav–Hodonín. Dále jsme realizovali všechny tři stavby mezi Přerovem a Ostravou, konkrétně to byly stavby modernizací traťových úseků Přerov–Hranice, Hranice–Studénka, a ve sdružení se Skanskou a SSŽ i stavbu Studénka–Ostrava. Na spojovací větvi I. a II. koridoru jsme ve sdružení realizovali stavby Krasikov–Česká Třebová a Přerov–Olomouc. Zvláště stavba Krasikov–Česká Třebová byla poměrně složitou stavbou, kde je část trati vedena v nových trasách, pro které musely být vybudovány dva nové ražené tunely. Řešením, které navrhlo OHL ŽS, a.s., bylo i změněno trasování v úseku Rudoltice–Třebovice, které dále zlepšilo parametry trati a navíc na této stavbě naše firma vyzkoušela další novinku, a to pevnou jízdní dráhu. Výhody pevné jízdní dráhy jsou zejména ve snížení následných nákladů na údržbu při dlouhodobém zachování všech parametrů jízdní dráhy.

Své zkušenosti jsme se snažili využít i na zahraničních stavbách. Výraznou měrou se podílíme na modernizaci V. koridoru na území Slovenska, nyní zejména v úseku Trnava–Nové Město n. Váhom. Pronikli jsme také na železniční stavby do Bulharska, Chorvatska, Černé Hory a v loňském roce ve větší míře i do Maďarska. Zkušenosti z českých koridorů uplatňujeme všude a navíc v zahraničí můžeme načerpat i zkušenosti nové. Bohužel v některých případech nutno říci i negativní, a to zejména ze vzájemných vztahů investora a dodavatele, se kterými se doufám u nás nesečkáme. Ale každá zkušenost je k něčemu dobrá...

Již z uvedeného výčtu staveb je zřejmé, že jsme firmou s bohatými zkušenostmi s modernizací tratí i s výstavbou nových tratí. To, že jsme úspěšní, je také výsledkem naší práce s partnery ve sdružení, případně se subdo-

dateli. Samozřejmě preferujeme provádění prací našimi vlastními kapacitami, ale v případě některých speciálních prací je nutno se subdodavatelé spolupracovat. Zde se nám nejvíce osvědčil systém dlouhodobé spolupráce s vybranými firmami, kde je záruka odbornosti a kvalitně odvedené práce. Dlouhodobými vztahy se pak vybuduje jednotný celek, který je pro investora zárukou kvalitně provedených prací jako celku. K našim dlouhodobým subdodavatelům patří například společnost Elektrizace železnic Praha a AŽD. Naopak hned od začátku našeho působení na stavbách koridorů se nám nejméně osvědčil systém „náhodných subdodavatelů“, kteří nemají zkušenosti s modernizací tratí a s prací na železnici. Takoví subdodavatelé jsou většinou zdrojem problémů na stavbě, hraničících někdy až s bezpečností práce. Takovito dodavatelé pak mohou i snižovat důvěryhodnost hlavního zhotovitele a pro investora určitě neskytají záruku kvality prací.

Z realizace jednotlivých staveb, ze spolupráce s pracovníky investora a znalostí jejich názoru usuzuji, že pro investora je nejbezpečnější vybrat si takovou firmu, která má zavedený dodavatelský systém a je schopna většinu prací pokrýt vlastními odbornými a technickými kapacitami. OHL ŽS tuto teorii přijala a v uplynulých letech investovala nemalé prostředky do strojního vybavení i vzdělávání personálu. Myslím si, že jsme nyní firmou, která skýtá veškeré záruky za kvalitně provedené dílo. Domnívám se, že takovouto záruku představuje i osobnost ředitele výstavby Ing. Lumíra Pyszka, který má dostatek zkušeností, aby stavbu takového rozsahu úspěšně řídil. Takže Jihočeský kraj nemusí mít obavy, že první stavbu na jejich území budou provádět nějakí amatéři, ale naopak vysoce profesionální firma, která může vyslovit přání brzkého dovedení koridoru až do sídla kraje.



STAVEBNÍ VELETRHY BRNO 2007

Vážení zaměstnanci a vážení obchodní přátelé,
dovolte, abychom Vás pozvali na **12. mezinárodní stavební veletrh**, který se koná na brněnském výstavišti ve dnech **17. - 21. dubna 2007**. Expozici naší společnosti najdete v **pavilonu V, stánek č. 76**. Těšíme se na Vaši návštěvu

► O NÁS V TISKU

Letiště Praha bude mít nové nástupní mosty do letadel

20. 2. 2007, Technický týdeník, str. 17

Vyšší komfort při odbavení zajistí cestujícím nové nástupní mosty u Terminálu Sever 2 na letišti v Praze Ruzyni. Nové zařízení obslouží stání letadel, na která byli cestující dosud převáženi autobusy. Celkem šest nových mostů v hodnotě 348,4 milionu korun vybuduje sdružení dodavatelů Skanska CZ a OHL ŽS do července 2007. Investorem projektu je Letiště Praha. Počet krytých odletových výstupů na pražském letišti se tak zvýší na 26.

„Vybudováním mostů reagujeme jednak na rostoucí počet cestujících a jednak se připravujeme na vstup do schengenského prostoru. Česká republika se spolu s dalšími osmi zeměmi stane v příštím roce součástí Schengenu a lety do těchto států se přesunou z Terminálu Sever 1 do Terminálu Sever 2,“ říká Ing. Petr Hloušek, ředitel pro Rozvoj a správu provozu Letiště Praha, s. p. „Je to velmi náročný projekt,“ doplňuje Ing. Jiří Hladký, ředitel Investic a řízení staveb Letiště Praha, s. p., a dodává: „Poté, co jsme vypsalí otevřené výběrové řízení, si zadávací dokumentaci vyzvedlo 8 uchazečů. Definitivní nabídku podaly dva subjekty, vítězné sdružení nejlépe splnilo podmínky tendru. Kromě zákonem stanovených kritérií výběrová komise uchazeče hodnotila podle jeho předchozích prací v určeném objemu. Vyžadovala také certifikáty o zavedení systému řízení jakosti a systému řízení podniku z hlediska ochrany životního prostředí, doklad vydaný ČKAIT (Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků) a prokazující členství dodavatele v této komoře a také nejméně 3 osvědčení „autorizovaný inženýr pro pozemní stavby“. Mezi ekonomické kvalifikační předpoklady patřilo dostatečné pojištění dané společností na odpovědnosti za škodu způsobenou třetí osobě a dodržení min. výše obrátu za provedené obdobné práce.“ Oproti kontrolnímu rozpočtu, který si Letiště Praha vypracovalo, je vysoutěžená cena nižší o 22 mil. Kč.

Nové mosty pro letadla se budou nacházet na jihozápadní straně nového terminálu. Pevné části mostů budou dvouúrovňové a každá z úrovní bude ústít do jiného podlaží Terminálu Sever 2, horní do odletového a spodní do příletového. Na pevnou část každého mostu bude navazovat společná teleskopická část, která jej spojuje přímo s letadlem.

„Projekt zahrnuje také úpravy v objektu nového Terminálu Sever 2, jako je dodávka souvisejících technologií a doplnění informačního systému,“ říká Roman Hindrich, projektový manažer Skanska CZ, Divize Pozemní stavitelství.



kolektivů a jednotlivých pracovních týmů. Ti, kteří těmto hromadným sportům neholdují, nejsou pro ně dostatečně talentovaní, popř. jim složení jejich organizační jednotky nedovolí vytvořit vlastní tým, budou mít možnost seberealizace v přidružených sportovních, adrenalinových a dovednostních aktivitách, kde bychom opět rádi využili pestrou škálu možností, které nám dává prostředí, vybavení a zkušený tým personálu Centra dobrodružné výchovy a vzdělávání Baldovec, které se opět stane místem děje letošních her. Chtěli

Vážení zaměstnanci a příznivci sportovního dění, díky tradici i osobě předsedy představenstva a generálního ředitele Ing. Michala Štefla máme tu čest pozvat Vás jeho jménem ke konání Letních a zimních OHLympijských sportovních her. Tato akce si za jedenáct let svého konání získala u řady zaměstnanců naší společnosti, ale i společností nám blízkých svoji popularitu, kterou bychom konáním dvanáctého ročníku her rádi ještě více prohloubili. Řada z Vás se jistě po přečtení názvu akce zarazila nad nepatřičným slovem „zimní“, které ke sportovním hrám konaným v květnu logicky nepatří. Přesto Vás můžeme ujistit, že se nejedná o omyl, ale o příslib vynahradit si při společném setkání letošní zimu, která lyžařům a zimním sportům nepřála. Protože společnost OHL ŽS, a.s., je natolik úspěšnou a silnou společností, je v našich silách a možnostech zajistit konání zimních her i v létě. Přesto že se bude jednat, jak se již pro nás stává tradicí, o malou recesi, jsou zimní sporty v improvizované podobě skutečně připravovány a nejedná se o pouhý žert organizátorů. Dlouholeté účastníky her pak musíme ujistit, že se nemusí obávat, že by letošní hry byly tímto ochuzeny o skupinové sporty, mezi něž patří fotbal, volejbal a nohejbal, tvořící již tradičně hlavní náplň her, jejichž ideovým pozadím je mimo jiné utužení

Zlepšení kvality vod v oblasti soutoku řek Bečvy a Moravy

V prosinci roku 2005 rozhodla Evropská komise ve prospěch žádosti Vodovodů a kanalizací Přerov, a.s., o dotaci z Fondu soudržnosti a udělila finanční pomoc z tohoto fondu projektu „Zlepšení kvality vod v oblasti soutoku řek Bečvy a Moravy“.

Vítězem soutěže o zhotovitele se stala společnost OHL ŽS, závod Pozemní stavitelství, divize Stavitelství Olomouc, která podala nejvýhodnější nabídku. Stavbu bude realizovat za cenu 16 110 838 eur + DPH, což při současném kurzu činí cca 456 mil. Kč. Vítězem soutěže, který bude dohlížet na správné a kvalitní provedení díla, je potom sdružení firem Centropojekt – VRV.

Projekt „Zlepšení kvality vod v oblasti soutoku řek Bečvy a Moravy“ je tvořen skupinou čtyř dílčích projektů, které řeší odvádění a zlepšení čištění odpadních vod a současně zamezení nekontrolovatelných úniků vod ze stávajících sítí v oblasti středního povodí řeky Moravy. Jedná se o aglomerace Kojetín, Hranice IV. – Drahotuše, Přerov a Lipník nad Bečvou. Právě tento

projekt získal rozhodnutí Evropské komise o finanční pomoci z Fondu soudržnosti. Evropská komise tak z výše uvedeného fondu poskytne podporu 61 % uznatelných nákladů projektu, což představuje dotaci 7 547 701 eur.

Projekt počítá s rekonstrukcí stávající stokové sítě a její dostavbou v Kojetíně, rekonstrukcí některých kmenových a hlavních uličních stok v Přerově, výstavbou splaškové kanalizace v Hranicích IV – Drahotuších a s rekonstrukcí čistírny odpadních vod v Lipníku nad Bečvou. Bude postaveno zhruba 12,4 km a rekonstruováno cca 5,2 km veřejných částí kanalizačních přípojek, 2 400 obyvatel bude napojeno na kanalizaci, přičemž čistírna odpadních vod v Lipníku nad Bečvou bude rekonstruována tak, aby splňovala přísné požadavky na kvalitu vyčištěné odpadní vody. Celá stavba se tedy bude skládat ze čtyř dílčích projektů.

bychom tedy vyzvat všechny zaměstnance mající sportovního ducha a chuť strávit se svými spolupracovníky dva aktivní dny, aby začali zvažovat složení svých týmů, nákup osvědčených hráčů cizích mužstev a započali s tréninkem a přípravou k dosažení co nejlepších výsledků při letošní OHLympiádě. Svoje nominace potom prosím oznamte ve Vašem závodě, a to do 18. května. Ti, kteří přijedou a her se aktivně zúčastní, nebudou jistě zklamáni, protože v letošním roce plánujeme kromě zimního zpestření i novou disciplínu, kterou bude orientační běh. V průběhu večera vyplněného grilováním chceme dát opět prostor hudebnímu vystoupení revivalové kapely, přičemž nelehký úkol – roztančit unavená těla sportovců, na sebe v tomto roce vzala skupina THE GLASS ONION. Jedná se o kapelu mistrně hrající hudbu šedesátých let skupiny The Beatles, které věříme, že dokáže oslovit všechny generace účastníků her. Budeme se tedy těšit na 25. a 26. května 2007, kdy proběhne další ročník, tentokrát OHLympijských her, kam Vás chceme ještě jednou co nejsrdčněji pozvat. Zároveň vyhlášíme, že ti zaměstnanci, kteří svým oblečením (čepice, šála...) nejvíce dokreslí atmosféru zimy, budou odměněni organizátory akce. Těmi opět jsou

Jan Rupp a Hana Krystiánová

Projekt 1 Kanalizace Kojetín

Ve městě Kojetín bude provedena rekonstrukce a dostavba stávající jednotné stokové sítě. Rekonstrukce stávající sítě je nezbytná jak z hlediska stavebně-technického stavu, tak i z kapacitních důvodů. Stáří stávajících stok určených k rekonstrukci je převážně 50–90 let. Podle generelu kanalizace města, zpracovaného v roce 2004, je stavebně a kapacitně nevyhovujících cca 27 % stávající stokové sítě, která je navržena k rekonstrukci. Výstavbou nových a rekonstrukcí stok nevyhovujících stavebně-technicky nebo kapacitně dojde k výraznému omezení úniků splaškových vod jednak do recipientů v prostoru Kojetína, jednak do podzemí, a tím i k celkovému zlepšení kvality podzemních vod. Nové i rekonstruované stoky budou odvádět vodu na stávající ČOV Kojetín, která je po rekonstrukci a v současné době kapacitou i parametry na odtoku je v souladu se směrnicí Rady 91/271/EHS o čištění městských odpadních

vod. Z celkové délky stokové sítě města, tj. 20 756 m, se podle generelu stokové sítě a další zpracované dokumentace provede rekonstrukce v délce 5 096 m. Výstavba nových stok v místech, kde kanalizace není vůbec, je navržena v délce 3 790 m a výstavba veřejné části domovních přípojek v celkové délce 2 266 m DN 150 a DN 200. Dimenze kanalizace bude od DN 300 do DN 1000. Počet nově napojených obyvatel bude 852.

Projekt 2 Kanalizace Hranice IV – Drahotuše

Stávající stoky dešťové kanalizace jsou bez povolení využívány jako jednotná kanalizace, která je zaústěna bez jakéhokoliv předčištění do místních vodotečí a odpadní vody zasahují do podzemních vod. Vypouštění odpadních vod přímo do vodotečí způsobuje estetické a hygienické závady, které jsou patrné obzvláště v letních měsících a málo vodných obdobích. Splaškové vody budou nově vybudovanou kanalizací odváděny do stávající kmenové stoky stokového systému města Hranic, která prochází východní částí Drahotuše. Tato kmenová stoka ústí do stávající nově intenzifikované ČOV Hranice. Parametry na odtoku z čistírny Hranice jsou v souladu se Směrnicí Rady 91/271/EHS o čištění městských odpadních vod. Celková délka navržené splaškové kanalizační sítě DN 300 je 7 678 m, výtlač z ČS DN 80–110 délky 917 m a 2 899 m veřejné části domovních přípojek (DN 150). Ve spádové oblasti je navrženo k výstavbě 5 čerpacích stanic. Počet nově napojených obyvatel bude 1549.

Projekt 3 Rekonstrukce stokové sítě Přerov

Ve městě je vybudována jednotná kanalizace, odpadní vody jsou čistěny ve stávající rekonstruované (2001) mechanicko-biologické ČOV. Vyčištěné odpadní vody z ČOV odtékají do řeky Bečvy a parametry na odtoku z čistírny Přerov jsou v souladu se Směrnicí Rady 91/271/EHS o čištění městských odpadních vod. Ve městě je navržena rekonstrukce havarijních úseků stávající jednotné stokové sítě a hlavních kanalizačních sběračů, které jsou technicky i kapacitně nevyhovující a jejich rekonstrukci je nutno řešit okamžitě. Dojde k výraznému omezení úniků splaškových vod do podzemí, a tím i k celkovému zlepšení kvality podzemních vod, a dojde k vyloučení havárií ve frekventované části středu města. Stavba bude prováděna v centrální části města Přerova, rekonstruované stoky mají kruhový profil DN 300 – 1000 a vejčitý profil DN 500/750 – 1200/1800. Rekonstrukce gravitačních stok výkopem bude provedena v délce

609 m. Rekonstrukce bezvýkopovou technologií vyložkováním stok, zejména z důvodu těžce řešitelného vyloučení dopravy z komunikací v centru města a statického zajišťování budov při otevřených výkopech, bude provedena hadicovým reliningem v délce 1 672 m.

Projekt 4 ČOV Lipník – Rekonstrukce

Ve městě je vybudována jednotná stoková síť. Odpadní vody se čistí ve stávající mechanicko-biologické ČOV. Vyčištěné odpadní vody odtékají z ČOV do řeky Bečvy. Mechanicko-biologická ČOV byla postavena v letech 1975 až 1977. V roce 1988 byla částečně kapacitně rozšířena a byl vyměněn areační systém. ČOV není v současné době schopna odstraňovat nutrienty. Hodnoty vyčištěné vody v některých parametrech výrazně převyšují povolené limity jak dle zákonů ČR, tak i EU. Stav ČOV neodpovídá současnému stavu techniky čištění odpadních vod. Bude provedena rekonstrukce ČOV na aktuální počet EO – 13 770. Navrhované parametry na odtoku z čistírny budou po rekonstrukci v souladu s legislativou ČR i EU. Stávající ČOV je mechanicko-biologická a tento systém zůstane zachován i po rekonstrukci. Navrhovaná rekonstrukce řeší jak stavební, tak technologickou část, která dnes již plně neodpovídá požadovaným podmínkám provozu. Mimo jiné budou rekonstruovány objekty vstupní čerpací stanice, čerpací stanice surového kalu a vratného kalu, aktivace, dmychárna, dosazovací nádrže a stávající kalojem. Nově budou vybudovány objekty hrubé česle strojné stírané, integrované zařízení pro mechanické předčištění (jemné česle a podélný provzdušňovací lapák písku a tuku), usazovací nádrž, dávkování koagulantu, trafostanice a rozvodna VN a NN, nový kalojem, jímka na kalovou vodu a přečerpací stanice na biologický stupeň. Realizace projektu významně přispěje ke zlepšení životního prostředí v oblasti likvidace odpadních vod v dotčených aglomeracích, a to v dlouhodobém časovém horizontu. Mimo prostředky fondu soudržnosti se na krytí nákladů stavby bude podílet město Hranice částkou 30 mil. Kč, město Kojetín částkou 15,3 mil. Kč a předpokládá se i půjčka ze Státního fondu životního prostředí ČR ve výši do 10 %, tj. cca 35 mil. Kč. Zbýlé prostředky, tj. cca 160 mil. Kč, zajistí objednatel – Vodovody a kanalizace Přerov, a.s., z vlastních zdrojů a úvěrem. Realizace stavby byla zahájena v únoru 2007 a celý komplex prací bude na všech čtyřech projektech ukončen v září 2009.

*Ing. Radek Pazdera
vedoucí projektu*

► O NÁS V TISKU

V tunelu jen čtyřicítkou

3. 3. 2007, *Mladá fronta DNES, str. 2, Brno*

„Mozek“ Pisáreckého tunelu se musí programovat kvůli křižovatce Hlinky.

Proč je už dva týdny nutné projíždět Pisáreckým tunelem čtyřicítkou místo původní osmdesátky? Navíc když není vidět, že by se uvnitř děly nějaké úpravy?

„Vinikem“ omezené rychlosti je blížící se dokončení křižovatky na Hlinkách. V jeho důsledku totiž tunel momentálně nemá „mozek“. Systém, který jej řídí, je totiž mimo provoz a nahradilo jej provizorní řešení kombinující počítač a lidské oči.

„Řídící systém tunelu sbírá informace z čidel a kamer, reaguje na ně a řídí technologii. Dojde-li například k požáru, systém to zjistí, uvědomí dispečera a zároveň natočí kameru tak, aby zabírala místo, kde hoří. Také nastaví informační tabule, aby řidičům signalizovaly uzavření tunelu,“ přiblížil práci systému Martin Kovařík, vedoucí střediska řídicích systémů firmy OHL ŽS.

„Mozek“ tunelu však už od konce dubna bude sledovat a řídit dění i na křižovatce Hlinky. Proto je nutné jej rozšířit a pečlivě vyzkoušet.

„Tyto úpravy není možné provádět za provozu řídicího systému. Pokud bychom to udělali, informační tabule by blikaly a dávaly řidičům zmatečné příkazy,“ vysvětlil nutnost odstavení Kovařík.

Od 17. února tedy sice jsou všechna čidla a kamery v provozu, původní počítač však nahradil dočasný systém dohlížející na bezpečný provoz. Lidé z centrálního technického dispečinku Brněnských komunikací jej musí pro jistotu kontrolovat. „Provizorní řešení je sice plně funkční, ale jednodušší než původní systém, a tudíž musí být dispečeri pozornější. A proto bylo nutné snížit rychlost projíždějících vozidel,“ doplnil Martin Kovařík. Převedení systému do provizorního provozu si vynutilo víkendovou uzavírku před dvěma týdny.

Lepší než nadlouho zavřít

Řešení je kompromisem ve prospěch řidičů. Jedinou další možností totiž bylo úplné zavření tunelu na celých jedenasedmdesát dní, které jsou k rozšíření „mozku“ a jeho vyladění potřeba.

Osmidenní uzavírka však řidiče stejně nemine. Ještě předtím, než rozšířený „mozek“ začne pracovat naostro, musí jej odborníci vyzkoušet. „Budeme simulovat situace, na které by měl systém reagovat, musíme vyzkoušet všechny vazby mezi jeho jednotlivými součástmi,“ popsal Kovařík.

Pro veřejnost se tak Pisárecký tunel uzavře 23. dubna a první auta jím znovu projedou až 1. května. Po dobu těchto osmi dní budou osobní auta jezdit kolem bohunické nemocnice a přes Nový Lískovec, po ulicích Pisárecká a Rybnická. Takto dojedou až na Veslařskou, na níž se napojí u nového mostu. Nákladním vozům bude určena objízdná trasa přes Bosoňohy, Bystrc, Komin do Žabovřesk a na velký městský okruh.

Silnice I/35 Olomouc – hranice okresu Šumperk, pravý dvoupruh, km 14,400 – 16,380

V období od května do listopadu 2006 byla provedena pracovníky závodu Dopravní stavby střediska 3012, dnes již 2142 - Speciální technologie, kompletní rekonstrukce silnice I/35 Olomouc – hranice okr. Šumperk, pravý dvoupruh 14,400 – 16,380 km. V tomto úseku byla opravena komunikace a čtyři mostní objekty. Mostní objekt SO 203 vedl nad tratí ČD a polní cestou, objekt SO 204 nad potokem Loučka a polní cestou, SO 205 nad silnicí III/3732 a SO 206 nad silnicí II/635 a tratí ČD. Pro zachování dopravy bylo nutné převést provoz na levý dvoupruh silnice I/35. Celá akce byla realizována ve sdružení se SILNICEMI BRNO, s.r.o, které zajistily opravu asfaltové komunikace. Celková cena této stavby byla necelých 50 mil Kč bez DPH.

Mosty byly postaveny v roce 1986. Objekt SO 206 byl most o čtyřech polích, ostat-

ní tři mosty byly jednopólové. Probíhaly na nich identické stavební práce. Na mostech byla odfrézována živičná vozovka včetně izolace až na nosnou konstrukci, odbourány římsy, přechodové desky, závěrné zidky, vybourány nefunkční dilatační závěry a odvodňovače, kompletně odstraněno stávající svodidlo (svodnice, spojky, sloupky) a zábradlí.

Nosné konstrukce byly očištěny otryskáním VWP. Vyrovnávací vrstvy byly provedeny z betonu vyztuženého KARI sítí. Poté byly osazeny dilatační závěry a provedena klasická pásová izolace na pečetici vrstvu s ochrannou vrstvou ABS. Následně byly vybetonovány římsy, které byly opatřeny sjednocujícím nátěrem. Po provedení ABS na mostech a OKS na přechodových deskách byly provedeny vozovkové živičné vrstvy, osazena nová zábradelní svodidla s ochranným polyuretanovým nátěrem.

Po dokončení izolací na mostech se započalo se sanací spodních staveb. Pro zpřístupnění bylo nutno postavit celoplošné lešení. Lokální místa byla předupravena lehkými bouracími kladivy. Celá konstrukce byla otryskána VWP. Výztuž byla ošetřena antikoročním nátěrem Mapefer K1. Pro hrubou reprofiliaci byla použita sanační malta Mapegrout tixotropní, pro jemnou reprofiliaci byla použita stěrka Mapefinish. Jako sjednocující ochranný nátěr byl použit Elastocolor.

Hlavním smyslem opravy celého úseku bylo odstranění poruch vozovky a zvýšení životnosti mostů. Práce byly s úspěchem dokončeny. Objekt byl předán objednateli a je v současné době plně a úspěšně užíván.

*Ing. Pavel Baštan
stavbyvedoucí*

Vztyčení glajchy na mrakodrapu Torre Espacio

Dne 19. 3. 2007 se primátor Madridu Alberto Ruiz-Gallardón zúčastnil slavnostního vztyčení glajchy na mrakodrapu Torre Espacio. Výška této budovy přesahuje 224 metrů a je nejvyšší dokončenou stavbou v celém Španělsku. Do provozu by měla být uvedena letos v létě.

Slavnost proběhla pod obřím stanem umístěným na úpatí budovy. Dvěma krátkými projevy ji zahájili Juan Villar-Mir de Fuentes, předseda společnosti Torre Espacio Castellana, S.A. a místopředseda Skupiny Villar Mir, a primátor Madridu. Juan Villar-Mir ve svém projevu poděkoval stavebníkům za osobní přínos a nasazení, díky nimž bylo možno postavit tuto budovu v rekordním čase 36 měsíců. Uvedl, že mrakodrap je počátkem výstavby nového Madridu, který se rozvíjí milovými kroky.

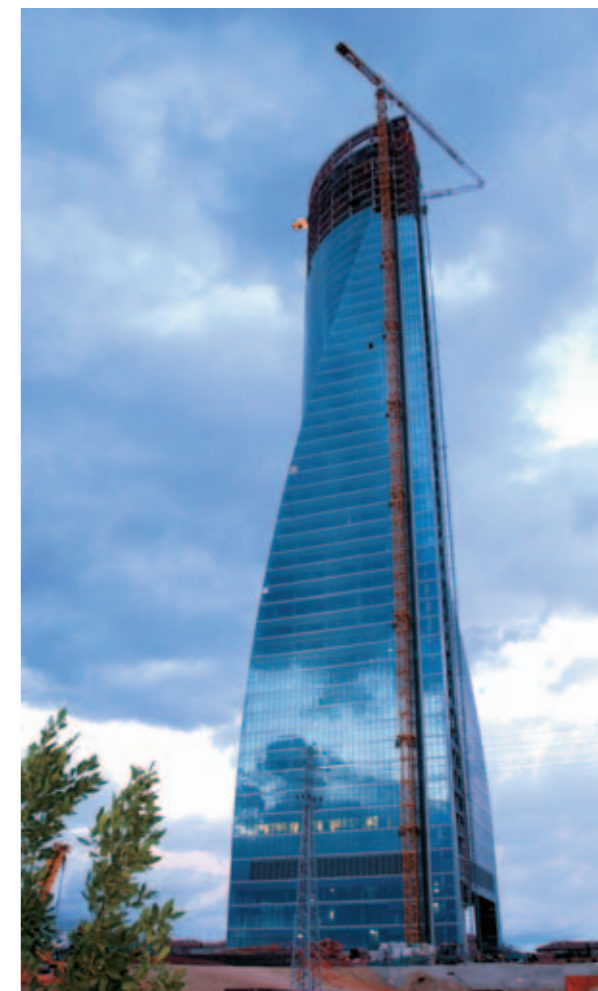
Torre Espacio je výjimečná a jedinečná stavba nejen kvůli svým 57 nadzemním podlažím, ale především kvůli svému designu, bezpečnosti a mimořádné úrovni služeb. Mrakodrap je vybaven moderním chladicím zařízením, které tvoří ochlazovanou střechu a aktivní fasádní plášť, který navíc izoluje budovu od hluku vnějšího prostředí a zaručuje maximální úspory energie, protože je nedílnou součástí klimatizačního systému. Uvnitř budovy jsou navrženy dvě rozsáhlé odpočinkové a zábavní zóny.

Alberto Ruiz Gallardón poblahopřál všem zaměstnancům, kteří se podíleli na realizaci této budovy a zdůraznil, že čtyři mrakodrapy postavené na rozloze 11 hektarů poskytnou pracovní příležitost 12 500 zaměstnanců a vznikne nový kvalitní městský komplex, který usnadní Madridánům každodenní život.

Primátor zároveň popřel, že nová výstavba, která zahrnuje i velkokapacitní podzemní parkoviště, zkomplikuje dopravu v této oblasti. Podle jeho slov obyvatelé Madridu brzy zjistí, že situace se naopaklepší díky dokončovanému kruhovému objezdu, který usnadní nájezd na obchvat M-30 a příjezd k nádraží na Plaza de Castilla.

Slavnostní setkání bylo ukončeno velkolepým ohňostrojem, viditelným i z velké dálky.

*Alvaro Zubiaur
OHL Central Europe, a.s.*



Fórum kolajovej dopravy - 3. ročník

Ve dnech 13. a 14. března uspořádala v Bratislavě „Slovenská vědeckotechnická společnost dopravy“ spolu se společností „Provoz a stavby kolejové dopravy“ již třetí ročník mezinárodní konference „Fórum kolajovej dopravy“. Tentokrát se konference konala pod záštitou státního tajemníka ministra dopravy, pošt a telekomunikací Slovenské republiky Ing. Dušana Švantera a rektora žilinské univerzity prof. Ing. Jána Bujňáka, PhD.

Hlavními tématy konference byly modernizace železniční infrastruktury a vysokorychlostní tratě, mobilní prostředky a interoperabilita a městská kolejová doprava jako organická

součást města a jeho architektury. Vlastní zkušenosti z oblasti projektování, financování, realizace a provozování železniční a městské kolejové dopravy zde prezentovali přednášející z České a Slovenské republiky, Německa, Řecka a Velké Británie.

O hlavních výhodách, které přináší nasazení moderních technologií pro napájení elektrické trakce z vývoje a výroby divize Technologie závodu 20 akciové společnosti OHL ŽS, na tomto mezinárodním fóru na žádost jednoho z pořadatelů zasvěceně poreferoval pracovník divize Technologie Ing. Petr Till. Mimo přednáškové části byla zajisté taktéž velmi přínosná kuloárová výměna názorů a zkuš-

ností pracovníků z různých oborů a regionů. O úspěšnosti prezentace divize Technologie svědčí mimo jiné bezprostřední pozvání k provedení obdobné prezentační akce přímo pro odborné pracovníky ŽSR.

Vzhledem k obchodním úspěchům firmy OHL ŽS, a.s., v této oblasti je možno konstatovat, že aktivní účast na akcích obdobného zaměření zajisté pozitivně podporuje dobré jméno naší společnosti a napomáhá také budoucímu rozvoji našich aktivit a získávání dalších kontaktů v tomto regionu.

Ing. Petr Till
divize Technologie

Výsledky hospodaření společnosti ŽPSV a.s. za rok 2006 a plán roku 2007

1. Úvod

Informace, které máme k dispozici v období tvorby hospodářského plánu na následující období, bývají obvykle velmi kusé a i v případě nosného prvku – pražce všech typů, ne zcela přesné. Nejinak tomu bylo v případě plánu na uplynulý rok, tedy na rok 2006. Základní informací pro jeho sestavení proto bývají v oblasti neprázecové výroby historické hodnoty a objemy, limitované možnou technologickou kapacitou.

2. Plnění plánu 2006

Rok 2006 byl historicky nejúspěšnějším. Téměř všechny relevantní sledované ukazatele byly nejenže splněny, ale byly výrazně překročeny. Dlužno podotknout, že ještě v polovině roku byly mobilizovány všechny

možné, někdy i nemožné síly pro dosažení plánovaných hodnot. Ve druhé polovině roku však začaly prosakovat informace o možném předstihu některých staveb následujícího roku a pravděpodobněm exportu pražců na Slovensko. Tyto předpoklady se naplnily do té míry, že poprvé v historii se v závěru roku nedostávalo výrobní kapacity a malá část požadavků musela být po dohodě s odběratelem zařazena do výroby v následujícím roce. Jak jsem se již zmínil, většina sledovaných ukazatelů byla splněna. Výjimku tvoří snad jen správní režie. Enormním nárůstem externích výnosů byla splněna ve svém relativním vyjádření, tedy ve vztahu k výnosům. Její absolutní hodnota však byla překročena. Důvody pro její překročení však byly objektivní a velice úzce souvisely právě s mohutným nárůstem výroby.

3. Plán roku 2007

Základní směrná čísla plánu roku 2007 potvrzují jejich integritu s hodnotami předchozích let.

Zachovávají tendenci mírného růstu všech sledovaných ukazatelů. Jistá výjimka je právě minulý rok, který z jakési linearity výrazně vybočuje. Důvody tohoto stavu již byly zmíněny. Tedy předpoklad objemu externích výnosů je na úrovni 1,1 mld. Kč. Očekáváme, že tato suma vygeneruje výsledek hospodaření ve výši 80 mil. Kč, při celkové výši správní režie 115,5 mil Kč.

Tyto hodnoty objektivně odrážejí pozici společnosti na současném stavebním trhu ČR i její technologické možnosti a profesionální schopnosti.

Ing. Stanislav Vrba
finanční ředitel

ukazatel	plán 2006	skutečnost 2006	rozdíl	rozdíl v %
externí výnosy	1 012 350,00	1 206 281,00	193 931,00	19,16
provozní zisk	77 171,00	144 024,00	66 853,00	86,63
správní režie (SR)	110 700,00	118 243,00	7 543,00	6,81
HV před zdaněním	65 745,00	128 278,00	62 533,00	95,11
HV po zdanění	47 900,00	98 732,00	50 832,00	106,05
rentabilita provozního HV	7,62 %	11,93 %	4,31 %	56,56
SR/výnosy	10,93 %	9,80 %	-1,13 %	-10,34
rentabilita HV po dani	4,73 %	8,19 %	3,45 %	72,94