



OHL ŽS

ŽPSV

OHL GROUP

• Měsíčník akciové společnosti OHL ŽS

Listopad 2007

• Ročník XIII

Máme nejlepší výroční zprávu
mezi stavebními firmami

strana 3

Banská Bystrica, Slovensko,
„Sústava na likvidáciu
odpadových vôd, II.etapa“

strana 5

Stavba železničního koridoru
z Bystřice nad Olší
na slovenské hranice

strana 7

Zpracování matečných louhů

Projekt realizovaný divizí Stavitelství Praha závodu Pozemní stavitelství akciové společnosti OHL ŽS nazvaný „Zpracování matečných louhů“ je součástí komplexu sanačních technologií pro řešení likvidace následků chemické těžby uranu na ložisku Stráž pod Ralskem.



Letecký pohled na odštěpný závod Těžba a úprava uranu státního podniku DIAMO s vyluhovacími poli v pozadí

Území těžby je součástí chráněné oblasti přirozené akumulace vod Severočeská křída, která má značný vodohospodářský význam. V místě těžby jsou vyvinuty dva zvodněné oddělené kolektory (vrstvy). Ve spodním kolektoru se nacházejí uranová ložiska a ve svrchním kolektoru je jeden z vodohospodářsky využívaných zdrojů pitné vody v ČR. Bez sanace horninového prostředí by došlo k znehodnocení využívaných vodních zdrojů a docházelo by k dalšímu rozšiřování kontaminace.

K objevení ložisek uranu ve Stráži pod Ralskem došlo v roce 1967. V roce 1969 pak byla zahájena chemická těžba, tzv. chemické loužení pomocí vrtů z povrchu, na ložisku Stráž. Po roce 1971 došlo k velmi rychlému rozvoji, přičemž celková plocha vyluhovacích polí přesáhla 300 ha. Počet vyluhovacích polí

se uzavřel v roce 1993, kdy celková plocha vyluhovacích polí byla větší než 650 ha.

Technologie chemického loužení uranu je založena na vtlačení roztoku kyseliny sírové do rudonosného horizontu. Tento horizont se nalézá ve zvodni na ložisku Stráž 200 m. Vtlačený roztok prochází horninou a postupně rozpouští uran. Roztok obohacený o uran je pak čerpán na povrch, kde je v chemických stanicích uran separován a přepracován do uranového koncentráту. Roztok zbavený uranu je po doplnění obsahu kyseliny sírové a dusičné vtlačen zpět do podzemí. Dávkování chemikálií do vtlačeného roztoku bylo ukončeno v roce 1996. Část roztoků zbavených uranu je od roku 1996 likvidována ve stanici likvidace kyselých roztoků, zbývající část je stále vtlačena.

Podzemní vyluhování uranu s využitím kyseliny sírové muselo od počátku řešit ochranu vyšší vrstvy podzemních vod, tzv. turonské zvodně, která je významným zdrojem pitné vody. Aby byl eliminován vliv chemické těžby na horninové prostředí mimo plochy vyluhovacích polí, musel být vybudován systém hydrobariér. Jsou tvořeny soustavou potrubí a vrtů, kterými se do podzemí vtlačí relativně čistá voda. V současnosti je hlavním smyslem dalšího provozování hydrobariér zabránit rozšiřování kontaminovaných vod z chemické těžby. S postupující sanací horninového prostředí na území chemické těžby se předpokládá odstavění a likvidace hydrobariér.

Na hlubinnou těžbu uranových rud technologicky navazovala jejich úprava v chemické úpravně. K ukládání vyloužené rudniny z chemické úpravy sloužilo odkaliště. Uranový koncentrát z chemické těžby je sušen, balen a expedován na sušárně chemické úpravy. Projekt „Zpracování matečných louhů“ přímo navazuje na již provozovanou technologii „Stanice pro likvidaci kyselých roztoků“, kde je kontaminace z roztoků vyváděna v podobě kamence hlinito - kamenného. Kamenec je přepracován kalcinací na síran hlinitý, využívaný v papírenském průmyslu, a při úpravě pitných vod, nebo je kamenec přímo odbytován a přidáván do hnojiv. Pokud by byl potřebný objem sanace kontaminace vyváděn pouze výrobou kamence, doba sanace by se neúměrně zvýšila. Z tohoto důvodu je nutné vyvádět větší objem kontaminantů ročně a jednou z dostupných technologií je neutralizace zbytkových zkoncentrovaných technologických roztoků. Zbytkové zkoncentrované technologické roztoky budou po vyvedení kamence neutralizovány a výsledný produkt, odvodněný kal z neutralizace, bude ukládán na odkališti bývalé chemické úpravy. Navrhovaná stavba se nachází uvnitř průmyslového areálu, celkem na třech samostatných staveništích.

Budovu, kde se bude provádět samotná neutralizace na třech linkách s celkovým maximálním průtokem 3 m³, tvoří lehká ocelová

[pokračování na straně 2](#) ➤



pokračování ze strany 1

konstrukce. Podlahu tvoří záchytná železobetonová vana se spádem ke středovým sběrným kanálkům a bezodtokové jímcce, odkud bude voda čerpána zpět do procesu čištění. Součástí objektu neutralizace je rovněž železobetonová, vodotěsná havarijní jímka. V přístavbě této budovy je umístěna absorpce a úprava amoniaku se speciální bezpečnostní sprchou, trvalým větráním a trojnásobnou výměnou vzduchu. V hale neutralizace bude nainstalována další bezpečnostní sprcha pro výplach očí. Budova je mostem propojena s objektem filtrace.

Objekt filtrace tvoří ocelová hala a administrativně - provozní budova. V hale budou jeřábové drážky s nosností 2,5 t a 3 t, v rozvodně nízkého napětí s nosností až 5 t. Z haly s kalolisy bude odvozený kal z neutralizace transportován pásovým dopravníkem mimo budovu, přímo na korby přistavených nákladních aut. Vedle nezbytné technologie bude v hale umístěna uzavřená místnost kompresovny, jímka na chladící vodu, havarijní jímka pro nádrž s vodným roztokem kyseliny chlorovodíkové, sklad kontejnerů kyseliny chlorovodíkové, rozvodny nízkého a vysokého napětí. V administrativní části budou vedle kanceláří také šatny a sociální zázemí i pro zaměstnance stávajících a do budoucna plánovaných provozů, celkem až pro 242 osob. U šaten bude vytvořena

zvláštní část pro pracovní a soukromé oděvy. Dále zde bude jídelna, denní místnost a sklady, elektrodílna, místnost výměníku a provozní laboratoře.

Další budovanou částí je objekt přípravy vápenného mléka, umístěný v blízkosti vlečky, protože práškové vápno dopravují do závodu železniční cisterny. Objekt tvoří tři části - ocelová hala s technologickým zařízením k hašení vápna, tři sila na vápenný hydrát a zděná přístavba s provozním zázemím, tj. rozvodnou nízkého napětí, agregátem s nádrží až na osm hodin provozu umístěnou v záchytné vaně, dmychadlovou stanicí, sociálním zázemím a šatnami pro 10 pracovníků.

Práškové vápno bude z cisteren vypouštěno spodní výpustí, a proto je nezbytné v kolejišti vybudovat záchytnou bezodtokovou jímku. Součástí stavby jsou rovněž úpravy ve stávající kotelně závodu, včetně instalace dvou nových parních kotlů, které budou zajišťovat výrobu páry potřebné pro technologický proces čištění. Dále bude postavena čerpací stanice včetně suché havarijní jímky, čerpací stanice matečných louhů a další inženýrské objekty. Vyroste rovněž konstrukce a základy potrubních mostů, které spojí jednotlivé objekty, a nezbytné inženýrské sítě.

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

► O NÁS V TISKU

Stát začal modernizovat železnici ke slovenské hranici

20. 11. 2007, Zpravodajství ČTK

Ostrava 20. listopadu (ČTK) - Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes slavnostně zahájila stavbu železniční tratě z Bystrice nad Olší na Frýdecko-Místecku na hranice se Slovenskem. Stavba je součástí III. tranzitního železničního koridoru z Chebu na východ. Rozpočtové náklady na stavbu úseku o délce necelých 20 kilometrů činí pět miliard korun, stavba by měla být dokončena v prosinci 2011, řekl na tiskové konferenci novinářům zástupce investora a firem zajišťujících stavbu. Stavba, která je důležitá pro napojení železnice na východoevropskou část, povede horským masivem Beskyd. „Celá trať se kromě jedné části buduje ve stávající trati, na cestě je rekonstrukce jednoho tunelu, budou zde některé vysoké násypy až do výšky 15 metrů. Trať dosáhne maximální rychlosti až 160 kilometrů za hodinu,“ uvedl Petr Kuchár, generální ředitel firmy Subterra, která trať se sdružením firem Tchas a OHL ŽS postaví.

Výstavba trati vedoucí chráněnou oblastí Beskyd klade zvýšené nároky na ochranu životního prostředí. „Zcela samostatně jsme řešili záležitost přechodu medvědů přes trasu koridoru, takže speciálně jeden z objektů bude rozšířený podle požadavků ochránců přírody,“ řekl generální ředitel investora SŽDC Jan Komárek. Optimalizaci trati státní hranice se Slovenskem - Mosty u Jablunkova - Bystrice nad Olší financuje fond dopravní infrastruktury a počítá se s financemi z EU.

Třetí železniční koridor se skládá z několika součástí, před dokončením je podle Komárka jedna větev mezi Přerovem a Českou Třebovou. První část koridoru z Prahy do Chebu, třiatřicetikilometrový úsek Plzeň-Stříbro, by měla být dokončena v dubnu 2009. Rychlostní koridory se staví proto, aby se zvýšila přepravní rychlost, únosnost a propustnost tratí. Po dokončení III. koridoru v roce 2016 se například zkrátí doba cesty z Prahy do Chebu z 3,5 na 1,5 hodiny. Z Prahy do Plzně potrvá cesta 35 minut.

Máme nejlepší výroční zprávu mezi stavebními firmami

Nejenom tradičně vysoká kvalita staveb OHL ŽS, a.s., ale také její vnější prezentace je oceňována. Jednou z příležitostí jak oslovit veřejnost je výroční zpráva, kterou musí vydávat každá firma, jejíž uzávěrku ověřuje auditor. Výroční zpráva je souborným informačním dokumentem, shrnujícím výsledky společnosti za uplynulý rok do atraktivní vizuální podoby. OHL ŽS, a.s. se touto zprávou prezentuje laické i odborné veřejnosti doma i v zahraničí. Výroční zpráva se tak stává nejen zákonem vyžadovaným dokumentem, ale také významným prvkem firemní image. To si dnes uvědomuje i řada jiných firem, a tak se zpracování výroční zprávy stává i formou, jak firmy vzájemně porovnávat.

Ideální příležitostí pro takovéto srovnání je každoročně sestavovaný žebříček sdružení nazvaného CZECH TOP 100*, v němž již od roku 1997 soupeří o umístění více než 500 významných společností z mnoha oborů činnosti. Akciová společnost OHL ŽS se v tomto žebříčku konstantně umísťuje na předních příčkách. Například v loňském roce byla naše společnost nejlepší mezi stavebními firmami. A nejenom tomu bylo i letos. V prestižní soutěži nazvané Nejlepší výroční zpráva České republiky za rok 2006 získala akciová společnost OHL ŽS od sdružení CZECH TOP 100 první místo v kategorii Stavebnictví.

Celkové výsledky v této kategorii byly následující:

1. místo OHL ŽS, a.s.
2. místo HOCHTIEF VSB, a.s.
3. místo Subterra, a.s.

Výroční zprávy jsou posuzovány a hodnoceny odbornou veřejností v těchto kategoriích:

- Celkové hodnocení (informační hodnota a design, úroveň jazykové a vizuální komunikace)
- Informační hodnota (úplnost a transparentnost informací, jazyk a styl)
- Grafický design (výtvarný scénář, atraktivnost, originalita)
- Odvětví (umístění v daném odvětví podle výsledků celkového hodnocení)

Dalším souvisejícím hodnotícím kritériem je v soutěži i úroveň tzv. Investor Relations na webových stránkách jednotlivých společností.

Ocenění kvality výroční zprávy si vážíme o to více, že o jejím umístění rozhodovali odborní porotci, což jsou nejen profesionálové z České republiky, ale od roku 2000 i ze zahraničí. Porota je tvořena finančními analytiky, auditory, grafiky, ekonomy, uměleckými fotografy,

ale i odborníky zabývajícími se jazykovou, komunikační a polygrafickou hodnotou zprávy. Předložené výroční zprávy jsou posuzovány podle 35 kritérií, mezi něž patří zejména:

- správnost, úplnost a přehlednost prezentovaných údajů,
- popis a komentář činnosti společnosti za uplynulé období,
- umělecká kvalita fotografií,
- výtvarné pojetí a celkový estetický dojem,
- jazyková a stylistická správnost,
- pojetí obsahu a výtvarného zpracování,
- kvalita tisku,
- strukturování výroční zprávy, přehlednost, srozumitelnost atd.

Společně se skvělým výsledkem naší výroční zprávy se nám podařilo obhájit pozice i v další vyhlášené kategorii, a to umístění v první stovce nejvýznamnějších firem České republiky. Věřím, že všichni naši pracovníci udělají vše pro udržení skvělé pozice naší společnosti v hodnocení za rok 2007. Stejně tak jsem pevně přesvědčen, že se pracovníkům PR oddělení podaří opět navrhnout nejen obsahově bezchybnou, ale také výtvarně zajímavou a polygraficky perfektně zpracovanou výroční zprávu.

Mgr. Jan Rupp
člen Redakční rady



*) Základním cílem všech oblastí činnosti CZECH TOP 100 je rozvíjení následujících atributů:

- podpora a zvyšování informační otevřenosti českých ekonomických subjektů a přibližování se evropským standardům,
- dodržování podnikatelské etiky ve všech oblastech podnikání,
- definování principů podnikání, které jsou schopny obstát nejen v českém, ale i v mezinárodním měřítku,
- vzájemná setkání managerů firem působících v ČR, pěstování vztahů mezi manažery navzájem, mezi manažery a představiteli kulturního a veřejného života v ČR,
- podpora veřejné informovanosti o českém podnikatelském prostředí s akcentem na rozhodování investorů a strategická plánování jednotlivých firem,
- vzájemná setkání manažerů firem působících v ČR, pěstování vztahů mezi manažery navzájem, mezi manažery a představiteli kulturního a veřejného života.



Železniční most ve Strakonici už je opraven

Dne 8. listopadu 2007 byl ve Strakonici slavnostně otevřen nový železniční most na jednokolejné trati z Českých Budějovic do Plzně. Nahradil původní kamenný klenbový most, který již nevyhovoval potřebám dopravy ve městě. „Díky novému mostu se zvýší nejen bezpečnost automobilové dopravy, ale také chodců a cyklistů,“ řekl při této příležitosti Ing. Pavel Vondrys, starosta města.

Veřejná obchodní soutěž na zhotovitele stavby se proti původnímu harmonogramu protáhla, ale termíny stavby byly pevně dané schválenou celkovou výlukou provozu na železniční trati. Celá stavba proto musela být realizována v rekordně krátkém termínu. Výluka železniční dopravy probíhala od 14. srpna do 3. září a komunikace pod mostem, spojující ulice Prácheňská a Komenského, byla uzavřena na pouhých 77 dní. Navíc bylo po celou dobu nezbytné zachovat provoz na vlečce zásobující místní teplánu.

Původní most pod jednokolejnou železniční trať byl široký pouze 3,8 metru, takže se pod něj vešel pouze jeden jízdní pruh a maximální výška projíždějících vozidel byla 2,8 metru. Nemohly tudíž projíždět ani autobusy MHD. Pod mostem nejen jezdila obousměrně auta, ale sloužil také jako pěší přístupová cesta pro zaměstnance nedaleké továrny ČZ Strakonice.

Město Strakonice se jako investor stavby rozhodlo objekt přestavět na nový deskový most široký 11,3 metru. Díky tomu jsou nyní pod mostem dva jízdní pruhy lemované dvěma chodníky a navíc i cyklostezka. Podjezdová výška nového mostu se zvýšila na 3,5 m. Komunikace pod novým mostem může do určité míry nahradit hlavní silniční podjezd, například v případě jeho nutných oprav.

Most označovaný místními občany jako „most



Symbolickým přestřížením pásky uvedl starosta města Strakonice Ing. Pavel Vondrys spolu s ředitelem sekce Silnice a Mosty Ing. Karolem Hlaváčem (OHL ŽS, a.s.) most do provozu.



u Zbrojovky“, leží v kilometru 273,254. Jedná se o jednopolevý, jednopodlažní rozepřený deskový most se zabetonovanými nosníky, který výškově klesá v konstantním spádu 1,744 ‰ směrem do Č. Budějovic. Most je dlouhý 19,83 metru, přičemž vlastní přemostění je široké 11,3 m, vysoký je 4,696 m a jeho celková plocha je 104,47 m².

Investorem stavby, jejíž celková cena je 23 mil. Kč včetně DPH, bylo město Strakonice. Projekt zpracovala firma PONTTEX spol. s.r.o. z Prahy a zhotovitelem byl závod Dopravní stavby akciové společnosti OHL ŽS.

útvár Public Relations

OHL Brasil, dceřiná společnost OHL Koncese, zvítězila v prvním kole soutěže na koncesi pěti dálničních úseků federální sítě

Soutěž proběhla na burze v São Paulu dne 9. října letošního roku. Jde o první kolo procesu, který vyvrcholí v lednu 2008 podepsáním smlouvy o koncesi.

Těchto 5 úseků představuje dalších 2 079 km, o které se prodlouží dosavadní dálniční síť protkávající území státu São Paulo. Vítězstvím v této soutěži a získáním uvedené zakázky by zároveň vzrostl počet kilometrů provozovaných společností OHL Koncese v Brazílii na celkových 3 225,8 km. Po takovémto navýšení by naše společnost ovládla 26 % celkového trhu dálničních koncesí v Brazílii a stala se hlavním operátorem v této zemi.

Společnost OHL Brasil předložila nejlepší cenovou nabídku ze všech zú-

částných zájemců. Předpokládaná investice pro příštích 5 let se pohybuje mezi 3 a 4 mld brazilských reálů (= 1,6 – 2 mld €). Peníze budou použity na modernizaci dálničních úseků budovaných v režimu koncese.

- Úsek 2: Curitiba - Divisa, 412,7 km.
- Úsek 4: Divisa - Ponte Rio Niterói, 320,1 km.
- Úsek 5: Belo Horizonte - São Paulo, 562,1 km.
- Úsek 6: São Paulo - Curitiba, 401,6 km.
- Úsek 7: Curitiba - Florianópolis, 382,3 km.

převzato z MOSAICO

Banská Bystrica, Slovensko, „Sústava na likvidáciu odpadových vôd, II.etapa“



Štola vyražená tunelovacím strojem - štít 2560 mm, montované ostění štoly ze železobetonových segmentů - klenáku



Vyražená štola klasickým způsobem a vystrojení sklolaminátovým potrubím

ÚVOD

Pokračováním stavebních aktivit divize 406 Podzemní stavitelství na slovenském trhu je probíhající realizace stavby Banská Bystrica, „Sústava na likvidáciu odpadových vôd, II.etapa, dodávka stavebných prác“. Zhotovitelem stavby je společnost OHL ŽS, .a.s., resp. její slovenská organizační složka se sídlem v Bratislavě. Vedoucím projektu je pan Lubomír Halfar. Práce OHL ŽS, .a.s. jsou prováděny pro TUBAU, .a.s., Hradská 3/G, Bratislava. V druhé etapě stavby je dle zadání řešena nová kmenová stoka „A“ jako novostavba zaústěná do sběrače vybudovaného v první etapě. Kmenová stoka je navržena ze sklolaminátového potrubí DN 1800-DN 1000 mm o délce cca 1700 m. Vzhledem k hloubce nivelety stoky a geologickým poměrům je realizace stoky řešena bezvýkopovou technologií. Jedná se o ražbu tunelovacím strojem - štítem 2560 mm se skládaným železobetonovým segmentovým ostěním s následným vystrojením sklolaminátovým potrubím.

CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ STAVBY

Kmenová stoka je budována v celé délce podél nábřeží řeky Hron, poblíž centra města Banská Bystrica. Geologický profil ražby tvoří sedimenty nivy řeky Hron a zvětralý vápenec. V profilu ražby jsou zastíženy štěrky, a to i zvodnělé nebo zahliněné, přičemž velikost zrn štěrku je proměnlivá, většinou 5 - 10 cm. Lokálně lze nalézt i balvany o velikosti 30 - 90 cm. Ve spodní části profilu se nacházejí slabě až silně zvětralé vápence. Výška hladiny podzemní vody je ovlivněná výškou hladiny vody v řece Hron, která je cca 0,5 - 4,5 m nad niveletou stoky. Niveleta stoky je v hloubkách cca 5,5 - 8,5 m pod povrchem terénu. Vlastní práce probíhají za přítomnosti podzemní vody v raženém profilu.

POSTUP VÝSTAVBY A TECHNOLOGIE

Vlastní provádění stavby bylo zahájeno technologiemi stanovenými v zadání a projektu, tj. výkopem a rozepřením těžních jam do zabíraných jímek a ražbou tunelovacím štítem o průměru 2560 mm.

V průběhu ražby štítem i při výkopu jam byla zjištěna změna hydrogeologických podmínek oproti zadání a projektu stavby a byl proveden doplňující hydrogeologický průzkum.

VŠEOBECNÉ ÚDAJE O STAVBĚ:

| | |
|-------------------------|--|
| Investor: | Stredoslovenská vodárenská spoločnosť, a.s., Banská Bystrica |
| Projektant: | Konzorcium CONSULT ENGINEERS, TERRA-PROJEKT, a.s. |
| Název stavby: | Banská Bystrica, Sústava na likvidáciu odpadových vôd, II.etapa, dodávka stavebných prác |
| Místo stavby: | Banská Bystrica |
| Zahájení stavby: | 16.10.2006 |
| Ukončení stavby: | 30.9.2008 |

Po projednání se zadavatelem a projektantem byla stavba přeprojektována do parametrů doplňujícího hydrogeologického průzkumu a nově byly řešeny i smluvní podmínky výstavby.

Nově byly stanoveny následující technologie provádění prací:

- výkop a pažení těžních jam do předrážených pažnic UNION s rozepřením do rámu z válcovaných profilů, v geologii zvětralých vápenců pažení kotvenou KARI sítí,
- protlak ocelového potrubí DN 2200 o délce cca 29 m pod bystřinou protékající nad raženým dílem, převedení vod bystřiny zahrázkováním a ocelovým potrubím,

- ražba štol prováděná klasickým způsobem, výztuž štol oblouková K21, zajištění výrubu hnanými pažnicemi UNION. Plocha výrubu cca 4,6 - 6,9 m² dle profilu definitivního vystrojení sklolaminátovým potrubím. Nad profilem štoly po jeho bocích je vytvořena zpevňující zajišťující klenba zabezpečující nadloží a výrub. Ta je tvořena zpevňující injekcí pomocí vějířovitě rozmístěných vrtů z čelby. S předstihem před vlastní ražbou byly z důvodu snížení hladiny podzemní vody v průběhu ražby prováděny hydrovrty a čerpána podzemní voda.

V nově stanovených technologiích je stavba v současné době realizována.

ZÁVĚR

Cílem článku je čtenářům opětovně připomenout bezvýkopové technologie prováděné divizí 406 Podzemní stavitelství v oboru inženýrského stavitelství a současně ukázat postup prací na stavbě Banská Bystrica při změně hydrogeologických podmínek.

Realizací této stavby pokračuje divize 406 Podzemní stavitelství ve stavebních pracích na slovenském trhu, kam tato divize postupně proniká.

Ing. Miroslav Jarolím,
specialista technické přípravy

Dodávka pitnej vody a odkanalizovanie Horných Kysúc



Divize Podzemní stavby závodu Pozemní stavitelství se účastní výstavby vodovodní sítě na území Slovenské republiky. Konkrétně se jedná o projekt „Dodávka pitnej vody a odkanalizovanie Horných Kysúc“, který je spolufinancován Evropskou unií. V rámci této stavby realizuje divize 406 pokládku vodovodního potrubí ROBUST PIPE v obcích kolem města Čadca.

Dle původní projektové dokumentace měla být pokládka vodovodního potrubí prováděna otevřeným výkopem. Vzhledem k tomu, že trasa vodovodu je vedena převážně v komunikacích I. a II. třídy, byla zvolena pokládka pomocí vrtné soupravy Grundodrill 15X. Bezvýkopová technologie byla zvolena hlavně proto, aby po dokončení pokládky vodovodu nedocházelo k poklesům povrchů komunikace, na kterou je poskytnuta záruka 48 měsíců. Páteřní řad je prováděn z profilů DN 160 a DN 110, do vedlejších ulic je kladeno potrubí DN 90. Pro samotnou pokládku jsou hloubeny šachty o rozměrech 3 x 1 m, které jsou od sebe vzdáleny 97 m. Veškeré stavební práce jsou prováděny za plného provozu. V prostoru šachty je následně provedeno propojení potrubí pomocí elektrotvarovek. V rámci tohoto projektu má být provedeno celkem 34 900 m vodovodu. Samotná pokládka je prováděna v náročných geologických podmínkách, v trase budovaného vodovodu se vyskytují písčité hlíny s valouny o velikosti až 20 cm.

Termín realizace dle smlouvy o dílo je od 30.9.2007 do 30.11.2007. Celková cena díla je 45 741 013,- Sk bez DPH.

Ing. Michal Sodomka
vedoucí střediska

| | |
|----------------------------------|--|
| Investor: | Severoslovenská vodárenská společnost, a.s., Žilina |
| Zhotovitel stavby: | OHL ŽS, a.s., závod 40 - Pozemní stavitelství, divize 406 - Podzemní stavitelství Brno |
| Vedoucí realizačního týmu | Ing. Michal Sodomka |
| Projektant: | Kovoprojekta Brno a.s. |
| Název stavby: | Dodávka pitnej vody a odkanalizovanie Horných Kysúc |

Stavba železničního koridoru z Bystřice nad Olší na slovenské hranice



Aktu slavnostního poklepání koleje namísto tradičního kamene byli přítomni generální ředitel SŽDC Ing. Jan Komárek, ředitel SFDI Ing. Gustáv Slamečka, generální ředitel Subterra a.s. Ing. Petr Kuchár, generální ředitel OHL ŽS, a.s. Ing. Michal Štěl a generální ředitel firmy Tchas Ing. Jaroslav Paclt

| Technické údaje: | | |
|----------------------------|---|---------|
| Identifikační údaje stavby | | |
| Název stavby: | Optimalizace trati st. hr. SR - Mosty u Jablunkova - Bystřice n. Olší. | |
| Délka úseku: | 19,268 km (km 286,539 - km 305,807) | |
| Termíny výstavby: | zahájení říjen 2007 ukončení prosinec 2011 délka výstavby 51 měsíců | |
| Projektant: | SDRUŽENÍ MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. - SUDOP PRAHA a.s. | |
| Zhotovitel: | Sdružení SRB, zastoupené společnostmi Subterra a.s. (vedoucí účastník sdružení), OHL ŽS, a.s. a TCHAS, spol. s r.o. | |
| Kapacitní údaje | | |
| Výhybky | -UIC 60 nové | 43 |
| | - S 49 nové | 4 |
| | - R 65 regenerované | 1 |
| Přejezdy | - rekonstruované | 9 |
| | - rušené | 5 |
| | - pro vozíky | 3 |
| Mostní objekty | - rekonstruované | 22 |
| | - nové | 4 |
| | - rušené | 3 |
| Propustky | - rekonstruované | 30 |
| | - nové | 1 |
| | - rušené | 7 |
| Podchody - nové | | 5 |
| Tunely | - přestavbou rušené | 1 |
| | - přestavěné | 1 |
| Lávky | - nové (lávky + krakorce) | 6 |
| | - rušené | 1 |
| Přístřešky pro cestující | | 10 |
| Reléové domky | | 9 |
| Protihlukové stěny | | 11,2 km |

Dne 20. listopadu 2007 byla v Ostravě slavnostně zahájena další koridorová stavba z Bystřice nad Olší na hranice se Slovenskem. Je součástí III. tranzitního železničního koridoru státní hranice se Slovenskem v Mostech u Jablunkova - Dětmárovice - Ostrava hlavní nádraží - Přerov - Česká Třebová - Praha - Plzeň - Cheb - státní hranice s Německem. „Slezská část III. železničního koridoru je velmi důležitá z hlediska spojení České republiky s východem Evropy. Zahajovaný úsek výstavby měří sice jen necelých 20 km, ale na stavbaře čeká velmi náročný terén Beskyd,“ řekl při této příležitosti Ing. Jan Komárek, generální ředitel investora stavby - Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

Stejně jako u ostatních koridorových tratí, i zde je důvodem optimalizace zvýšení nejvyšší traťové rychlosti ze současných 100 až na 160 km/h., zlepšení traťové třídy zatížení (D4 UIC) a prostorové průchodnosti (ložná míra UIC GC). Budovaný úsek vede od km 286,539 do km 305,807 a leží v něm tři železniční stanice - Mosty u Jablunkova, Jablunkov-Návisí, Bystřice nad Olší - a tři zastávky - Mosty u Jablunkova zastávka, Bocanovice a Hrádek ve Slezsku.

„Čeká nás velmi náročná stavba podhůřím Beskyd s mnoha mosty. Součástí stavby je i přestavba tunelu mezi stanicí Mosty u Jablunkova a zastávkou Mosty u Jablunkova se dvěma samostatnými tunelovými tubusy pro jednotlivé traťové koleje. Trať je vedena v obtížných směrových a výškových podmínkách a násypy jsou místy až 15 m vysoké,“ řekl v den zahájení výstavby Ing. Peter Kuchár, generální ředitel Subterra a.s., která je vedoucím členem sdružení provádějícího optimalizaci.

Úsek je veden většinou na stávajícím drážním tělese, které se vzhledem ke své 137leté historii stalo již nedílnou součástí krajiny. Ze své původní trasy vybočuje na rozhraní katastrů Jablunkova a Návisí, kde je nutno zvětšit poloměr oblouku trati, a novou polohu bude mít drážní těleso v délce cca 3 km také v obci Hrádek ve Slezsku z důvodu nového průtahu silnice I/11. V optimalizovaném úseku se nachází 15 úroňových přejezdů. Jedná se většinou o křížení s místními a účelovými komunikacemi, pouze v zastávce Bocanovice se trať kříží se silnicí III. třídy. Trať je dvoukolejná a elek-

trizovaná. V rámci optimalizace bude vedle nezbytných úprav železničního spodku a svršku rovněž renovováno trakční vedení, které již nevyhovuje současným požadavkům, dále zabezpečovací zařízení, rekonstruováno 22 mostů a k tomu 4 nově postaveny, vyrostě 5 nových podchodů, 6 lávek a řada dalších prvků, jako přístřešky pro cestující, protihlukové stěny atd. Všechny železniční stanice a zastávky budou vybaveny zvýšenými nástupišti (550 mm nad temenem kolejnice) pro pohodlnější nástup a výstup. Samozřejmostí budou také bezbariérové přístupy pro osoby se sníženou pohyblivostí a nové informační systémy. Trať prochází v km 286,534 – 293,930 a v km 295,580 – 306,800 chráněnou oblastí přirozené akumulace vod (CHOPAV) Jablunkovsko. V úseku 393,930 – 395,580 pak trať vede po hra-

nici mezi dvěma CHOPAV - Jablunkovsko a Beskydy. S trasou železnice je více méně shodná i hranice navrhovaného přírodního parku Slezské Beskydy, a to od státní hranice až po km cca 307,750, kde se hranice parku od trati odklání severním směrem. To klade zvýšené nároky na výstavbu z hlediska ochrany životního prostředí. Investorem stavby, jejíž celková hodnota je 5 mld. Kč, je Správa železniční dopravní cesty. Finance poskytl Státní fond dopravní infrastruktury, a protože se jedná o projekt podporující modernizaci transevropské dopravní sítě v rámci priorit Operačního programu Doprava na léta 2007 – 2013, bude podána žádost Evropské komisi o spolufinancování z Fondu soudržnosti EU.

útvár Public Relations

Klub důchodců OSŽ slaví již 15 let

Letošním rokem završujeme 15 let naší činnosti. Jsme opravdu Klubem důchodců, tedy ne seniorů, protože v našem klubu jsou pouze ti, kteří pobírají důchod, ať již starobní nebo invalidní, a jsou zároveň členy odborové organizace OSŽ. Naše činnost je tak rozsáhlá, že by výčet všech akcí vydal na zvláštní zpravodaj. Alespoň některé akce bych ale ráda připomněla. Naši úplně první akcí, kterou jsme pro své členy připravili, byla návštěva Chýnovských jeskyní, dále návštěva vily E. Beneše v Sezimově Ústí a zámku v Telči. Prvním společným divadelním představením byl Pygmalion v pražském Národním divadle a první zahraniční cestou byla návštěva Vídně dvěma autobusy se 75 členy klubu na palubě. Zvláštností našich výletů jsou kromě turistických výšlapů návštěvy rozhleden (kterých je v ČR asi 170), inspirované krásným pořadem provázeným panem Lud'kem Munzarem. Začínali jsme s 360 členy a po vyřazení odpadlíků a zemřelých je nás nyní i s novými přírůstky 240 aktivních důchodců. Každoročně pořádáme jedno i vícedenní zájezdy do všech koutů naší republiky i za nejbližší hranice do Polska a Slovenska. Zájezdy do Rakouska pořádáme ve spolupráci s cestovní kanceláří. Ani v kulturní oblasti nejsme pozadu, protože obvykle navštívíme tři až pět divadelních představení ročně. Ze začátku jsme využívali nabídky závodního výboru na návštěvu pražských divadel, později jsme se stali patrioty a navště-

vujeme jen naše brněnská divadla. Jedno divadelní představení pro dospělé jsme dokonce zhlédli i v dětském divadle Radost. Ještě jednu výjimku jsme udělali, a to letos, kdy jsme jeli do Českého Krumlova na Rusalku s Evou Urbanovou v titulní roli. Díky svým kolegům jsme mohli také absolvovat exkurzi po čtyřech stavbách, které realizoval náš podnik.

Jednou ročně pořádáme výroční schůzi, na které se scházíme v počtu 140 – 160 členů. Pro tyto akce potřebujeme prostor, který nám v počátečních letech poskytoval dnes již neexistující Jadran, později Semilasso. Po jeho uzavření z důvodu rekonstrukce jsme se po dobu šesti let scházeli v Hotelu Kozák. Vzhledem k jejich neúměrně vysokým požadavkům na pronájem jsme se ale „přestěhovali“ do Slovanu. Všechny tyto akce zajišťuje spolu s jednatelkou naše samospráva tvořená pětici osob.

Za dobu našeho působení jsme tedy navštívili celkem 50 divadelních představení, uspořádali 76 zájezdů a zúčastnili se osmi exkurzí. Nápadů a inspirací máme i nadále dost a doufáme, že se nám podaří je zrealizovat. A na závěr bych si dovolila poděkování: „Jsme rádi, že naši činnost prostřednictvím OSŽ podporuje a má pro ni pochopení i vedení podniku, což není tak obvyklé a my si toho velmi vážíme.“

*Svatava Zídková
jednatelka Klubu důchodců*

▶ O NÁS V TISKU

Trať na Slovensko bude přivětivá i k medvědům

22.11.2007, Právo, str. 12, Severní Morava a Slezsko

Stavba železniční tratě z Bystřice nad Olší na Frýdecko-Místecku ke státní hranici se Slovenskem, která je součástí III. tranzitního železničního koridoru, byla v úterý slavnostně zahájena. Podle harmonogramu má být dokončena v prosinci 2011. Výstavba úseku dlouhého necelých dvacet kilometrů bude stát 5 miliard korun. Optimalizaci trati financuje Státní fond dopravní infrastruktury a počítá se i s financemi z EU.

„Slezská část III. železničního koridoru je velmi důležitá z hlediska spojení České republiky s východem Evropy,“ řekl Jan Komárek, generální ředitel Správy železniční dopravní cesty, která je investorem stavby. Podle něj stejně jako u ostatních koridorových tratí, i v tomto případě je důvodem optimalizace zvýšení nejvyšší traťové rychlosti ze současných 100 až na 160 km/h. „Čeká nás velmi náročná stavba podhůřím Beskyd s mnoha mosty. Součástí je i přestavba tunelu v Mostech u Jablunkova se dvěma samostatnými tunelovými tubusy pro jednotlivé traťové koleje,“ popsal Peter Kuchár, generální ředitel společnosti Subterra, která novou trať ve sdružení s firmami Tchas a OHL ŽS postaví. Nová trať bude vedena většinou na nynějším drážním tělese, které se vzhledem ke své 137leté historii už stalo součástí krajiny.

Rekonstrukce čeká 22 mostů, k nimž přibudou čtyři mosty nové, postaveno bude 5 nových podchodů, 6 lávek, přes 11 kilometrů protihlukových stěn, 10 přístřešků pro cestující atd.

Zvýšené nároky jsou kladeny na výstavbu také z hlediska životního prostředí. Na dvou místech totiž trať prochází chráněnou oblastí přirozené akumulace vod Jablunkovsko a navíc takřka shodná s trasou železnice je hranice navrhovaného přírodního parku Slezské Beskydy.

„Zcela samostatně jsme řešili záležitost přechodu medvědů přes trasu koridoru, takže jeden z objektů bude rozšířený podle požadavku ochránců přírody,“ dodal Komárek.