



OHL ŽS

ŽPSV

OHL GROUP

• Měsíčník akciové společnosti OHL ŽS

Říjen 2007

• Ročník XIII

Setkali se u Kolína...

strana 2

Seminář ke strategii společnosti
OHL ŽS, a.s.

strana 3

Zmodernizované nádraží v Prešově
již slouží veřejnosti

strana 6

Filozofická fakulta Univerzity Palackého má nové prostory

Dne 8. října 2007 byly slavnostně uvedeny do provozu nově zrekonstruované prostory Filozofické fakulty Univerzity Palackého v Olomouci, a to v objektu v Křížkovského ulici č. 10. Díky střešní vestavbě tak získaly zcela nové pracovní zázemí katedry germanistiky, slavistiky a kabinet vyučovací techniky. Částečnou rekonstrukcí prošla i nižší podlaží budovy.

V této budově je rovněž umístěna aula, v níž se konají například promoce. Rekonstrukce zpřístupnila aulu bezbariérově, což jistě ocení nejen studenti a pracovníci univerzity, ale také její návštěvníci. „Jsme si vědomi, že nás čeká ještě hodně práce, než bude celá budova kompletně zmodernizována, ale věřím, že i dokončená část bude mít pozitivní ohlas,“ řekl dnes děkan fakulty, prof. PhDr. Ivo Barteček, CSc.

Protože rekonstrukce, která byla zahájena 4. září loňského roku, probíhala za plného provozu, byla rozdělena do dvou na

sebe plynule navazujících etap. Během nich byla v objektu vybudována střešní vestavba, jejíž základ tvoří vložená ocelová konstrukce. Stavbaři vyměnili část krovů a latí, položili novou střešní krytinu a provedli i příslušné klempířské práce. Díky vestavbě vzniklo v podkroví celkem 1 395 m² plochy, kde jsou umístěny nové kanceláře, posluchárna, seminární místnost, audiovizuální učebna, nahrávací studio, knihovna, sklady a také nezbytné sociální zařízení a úklidové místnosti.

Přístup do podkroví zajistilo prodloužení stávajících schodišť. Nová rekonstrukce také splnila veškeré bezpečnostní normy, protože bylo navíc vybudováno i zcela nové, prosklené venkovní únikové schodiště. Podkroví je přístupné rovněž bezbariérově díky dvěma novým panoramatickým výtahům, které jsou umístěny na vnitřních stěnách nádvoří.

Investorem rekonstrukce, jejíž celková cena dosáhla necelých 75 mil. Kč včetně DPH, byla Univerzita Palackého v Olomouci.

Autorem architektonického řešení je doc. ing. arch. Vladimír Vychodil, CSc. a projekt zpracoval Architektonicko-urbanistický Atelier A. Zhotovitelem byla Divize Stavitelství Olomouc akciové společnosti OHL ŽS. Předseda představenstva a generální ředitel OHL ŽS, a.s., Ing. Michal Štefl, k dokončené rekonstrukci uvedl: „Nejmou-dřejšími investicemi do budoucnosti nás všech jsou finance věnované na vzdělání. Bylo pro nás ctí podílet se na modernizaci právě této fakulty.“

útvár Public Relations



Generální ředitel společnosti OHL ŽS, a.s. při svém projevu ve zrekonstruované aule FF UP. Spolu s ním (zleva doprava) rektor UP prof. RNDr. Lubomír Dvořák, CSc., děkan FF UP prof. PhDr. Ivo Barteček, CSc., prorektor pro záležitosti vnějších vztahů Mgr. Jakub Dürr.

Setkali se u Kolína...

...začínám parafrázou na krásné filmy Břetislava Pojara „Pojďte, pane, budeme si hrát“, abych uvedl naši práci v Kolíně. Opravdu se setkali kolegové čtyř firem, aby dali vzniknout sdružení firem OHL ŽS, a.s., SSŽ a.s., závod Pardubice, Metrostav a.s., Praha a AŽD s.r.o., Praha pod názvem „Průjezd železničním uzlem Kolín“ a rozdělili si pohádkový koláč v ceně 1,5 miliardy korun v poměru 34 % OHL ŽS a.s., 34 % SSŽ a.s., závod Pardubice, 17 % Metrostav a.s., Praha a 15 % AŽD s.r.o. Lidrem sdružení se stali kolegové z pardubického závodu SSŽ.

Práce začaly v září roku 2006, kdy došlo k předání staveniště mezi sdružením a zástupci Stavební správy Praha, pobočky Pardubice.

Po tomto datu začaly přípravy na náš pobyt v Kolíně, a to zařizování kanceláří v budově AŽD, montážní závod Kolín. Od prosince 2006 jsme se usadili v našem novém „království“ a začali plánovat první rok prací.

Chtěl bych popsat železniční stanici Kolín (abych neurazil kolegy dopraváky – uzlovou zst.) – jedná se o železniční křižovatku, z níž se dostanete do matičky Prahy, do Brna přes Kutnou Horu a Havlíčkův Brod, do Ústí nad Labem přes Nymburk, Velký Osek, na východ naší republiky přes Pardubice, Českou Třebovou a Olomouc a do krásné krajiny v okolí řeky Sázavy směrem na Ratiboř a Ledečko. Do Kolína směřuje několik vleček, například z automobilky TPCA, která chrlí na železničních vagoncích krásné nákupní tašky na čtyřech kolech.

Naši firmě OHL ŽS, a.s., závodu Dopravní stavby, sekci Železnice byly přiděleny tři svršky, ne karetní, ale železniční, a to v koleji č.1, 2 od km 344,491 do km 347,467 v roce 2007 a v liché skupině osobního nádraží v roce 2008; práce na těchto objektech byla svěřena kolegům z divize Železnice, ostravského střediska.

Práce začaly 17. 3. 2007 a byly ukončeny 19. 10. 2007, a abych trochu oslnil číslu, práce (včetně prací kolegů z divize Technologie) byly ohodnoceny částkou fakturovanou na „sdružení“ ve výši 245 milionů korun. Celkem bylo odtěženo 17 000 m³ starého šterkového lože, které bylo odvezeno na recyklační linku, kde bylo upraveno na šterk frakce 32/63 a šterkodř frakce 0/32. Obě frakce byly použity zpět do koleje, bylo zřízeno nové šterkové lože ze šterku frakce 32/63 v objemu 16500 m³ a na 1000 m³ šterkového lože byl použit materiál recyklovaný. Bylo položeno celkem 5,2 km koleje UIC60 na bezpodkladnicových pražcích B91S, použity dlouhé kolejnicové pasy UIC 60 délky 75 metrů, 800 metrů koleje se svrškem R65 a S49, dále bylo položeno 15 výhybek UIC60 na betonových pražcích, 3 výhybky S49 na betonových pražcích a 5 výhybek regenerovaných. Všechny koleje a výhybky byly svařeny do bezstykové koleje aluminotermickou metodou SoWoS. V nových výhybkách č.2, 3 UIC60 na betonových pražcích byl použit úklon kolejnic 1:40 tak, že na požadovaný úklon byly opracovány jazyky, opornice a kolejnice použité v těchto výhybkách. Tyto výhybky byly v letošním roce produkovány jako novinka na trhu v ČR. Všechny práce jsme zvládli dle předem určených harmonogramů a v dobré kvalitě.

Další práce byly přiděleny kolegům z divize Technologie, kteří pro vrcholového zhotovitele realizují objekty na osvětlení zastávek Kolín dílny a Kolín zastávka a ostatním členům sdružení dodávají elektrické ohřevy výhybek, osvětlení žel. stanice a dálkové ovládání ovladačů trakčního vedení formou subdodávek pro SSŽ a.s. a Metrostav a.s. V následujícím roce budeme provádět železniční svršek v liché skupině osobního nádraží a formou subdodávky pro SSŽ, a.s. další stavební objekty, a to železniční spodek liché skupina osobního nádraží a rekonstrukce ostrovních nástupišť č.2, 3 v celkovém objemu sko-



Montáž řešení za výhybkami kol. č. 1



Pokládka výhybek na betonových pražcích



Kontrola pokládky kol. č. 1 z Pendolina



Úprava šterkového lože v kol. č. 2 - poslední výjuka 2007

ro 27 mil. korun. Tyto práce budeme provádět za kolegy z SSŽ, kteří přecházejí na jinou stavbu.

Chtěl jsem vyzvednout jmenovitě některé naše kolegy, ale myslím si, že kdybych měl vyjmenovat všechny, kteří se podíleli na této stavbě v roce 2007, nestačilo by několik odstavců tohoto příspěvku, a také bych nechtěl na někoho zapomenout, takže vše shrnu ve dvou slovech – děkuji všem. Stavba „Průjezd železničním uzlem Kolín“ skončí až v roce 2009, kdy budeme moci bilancovat celkové působení naší firmy na této stavbě, ale to až někdy příště...

Miroslav Kutač
Manažer projektu



Pokládka kol. č. 1

Seminář ke strategii společnosti OHL ŽS, a.s.

Ve dnech 1. a 2. listopadu 2007 se v Hotelu SKI blízko Nového Města na Moravě konal seminář ke strategii společnosti OHL ŽS, a.s. Cílem tohoto setkání byla nejen kontrola stanovených strategických cílů, které byly vytyčeny v roce 2006 na obdobném semináři konaném v Telči, ale především vyhodnocení výsledků dané strategie a její přehodnocení v závislosti na měnících se příležitostech a podmínkách podnikatelského prostředí v České republice a okolních zemích tak, aby mohly být stanoveny další strategické cíle pro nadcházející rok. Seminář se konal za přítomnosti vrcholných představitelů společností OHL CE, a.s., OHL ŽS, a.s., Železničního stavebnictva Bratislava, Traťové a strojní společnosti Pardubice, a.s., představované zejména řediteli jednotlivých oblastí, vedoucími projektů a dalšími zainteresovanými zaměstnanci.

V úvodu semináře vystoupil generální ředitel a předseda představenstva OHL ŽS, a.s., Ing. Michal Štefl, se zevrubnou zprávou o stavu společnosti OHL ŽS, a.s., jejím postavení v jednotlivých segmentech stavebního trhu v České republice, na Slovensku a v zahraničí

a s definicí úzkých míst, k jejichž odstranění se následně vyjadřovaly jednotlivé týmy.

Jednalo se o pěti pracovních skupin, složených z odborníků a dotčených specialistů pro jednotlivé okruhy působení naší společnosti. Činnost jednotlivých skupin se obsahem své práce dotýkala těchto oblastí:

1. Posilování pozice na tuzemském stavebním trhu
 - dopravních staveb - VŘ p. Václav Bartoněk
 - pozemních, vodohospodářských staveb - VŘ Ing. Josef Martinovský
2. Posilování pozice v zahraničí
 - ŘMO Ing. František Ledabyl
3. Implementace modelu projektového řízení staveb - Ing. Jaromír Ticháček, CSc.
4. Zefektivnění procesu financování a investic - FRŘ p. Paolo Bee
5. Motivační model v oblasti řízení lidských zdrojů - GRŘ Ing. Michal Štefl

Přednášející ve svých prezentacích zhodnotili posun, který jsme jako společnost během uplynulého roku vykonali, detailně identifikovali bariéry a související příčiny případných neúspěchů a navrhli strategická opatření směřující

k naplnění jednotlivých stanovených cílů. Na základě obsahu jednotlivých vystoupení budou následně přijaty strategické cíle společnosti pro období let 2007 – 2012, jejichž závěry potvrdí Porada vedení společnosti a k jejichž naplnění budeme průběžně směřovat.

Konference, jejíž průběh moderoval GRŘ společnosti OHL ŽS, a.s. Ing. Michal Štefl spolu s vedoucím útvaru Strategie, Ing. Michalem Růžičkou, byla zakončena závěrečným vystoupením Generálního ředitele OHL CE, a.s., pana Antonio Jane Rodrigueze, který ocenil úsilí jednotlivých týmů i výsledky, kterých společnost OHL ŽS, a.s. v rámci Skupiny OHL průběžně dosahuje. Zároveň poukázal na důležitost plnění strategických cílů OHL ŽS vzhledem k tomu, že OHL Central Europe je jedním ze základních pilířů aktivit Skupiny OHL ve světě. Dále podotkl, že společnost OHL ŽS, a.s. může počítat s plnou podporou ze strany mateřské společnosti.

Ing. Michal Růžička
ved. útvaru Strategie



Vrcholoví představitelé společnosti a účastníci semináře ke strategii (vpravo)



Představujeme specializovanou divizi 406

- Podzemní stavitelství Brno závodu Pozemní stavitelství

Divize 406 s názvem Podzemní stavitelství Brno se věnuje zejména činnostem, které vystihuje její název.



Praha - Nové spojení, betonáž jižního portálu železničního tunelu

Dnešní podoba divize byla postupně formována a rozvíjena. V roce 2000 vznikla, tehdy ještě na závodě MOSAN, dvě střediska zaměřená na klasickou ražbu a ražbu technologií štítů. Základními kameny těchto středisek byly část původního závodu Inženýrských staveb ŽS Brno a příchozí kapacity a technologie z firem Ingstav Brno a Subterra.

V roce 2004 byla vytvořena divize Podzemní stavitelství Brno, která byla při delimitaci závodu MOSAN v r. 2005 přičleněna k závodu Pozemní stavitelství. Od listopadu 2007 je k divizi začleněno středisko 4007 Doprava a mechanizace.

Se současným počtem cca 140 zaměstnanců dělnických profesí a cca 60 THP pracovníků je divize výrobní jednotkou s největší vlastní kapacitou v rámci závodu.

V srpnu letošního roku se vedení divize přestěhovalo do nových prostor 4. patra paláce Turmalín na Lidické ulici 20. Provozní sklady materiálu a mechanizace, geodetická skupina a středisko dopravy a mechanizace jsou umístěny v provozně výrobním areálu na Drážní ulici ve Slatině.

Zakázky jsou na divizi realizovány z 90 % vlastní kapacitou; dodavatelsky jsou doplňovány pouze technologické a dílčí kompletační části staveb.

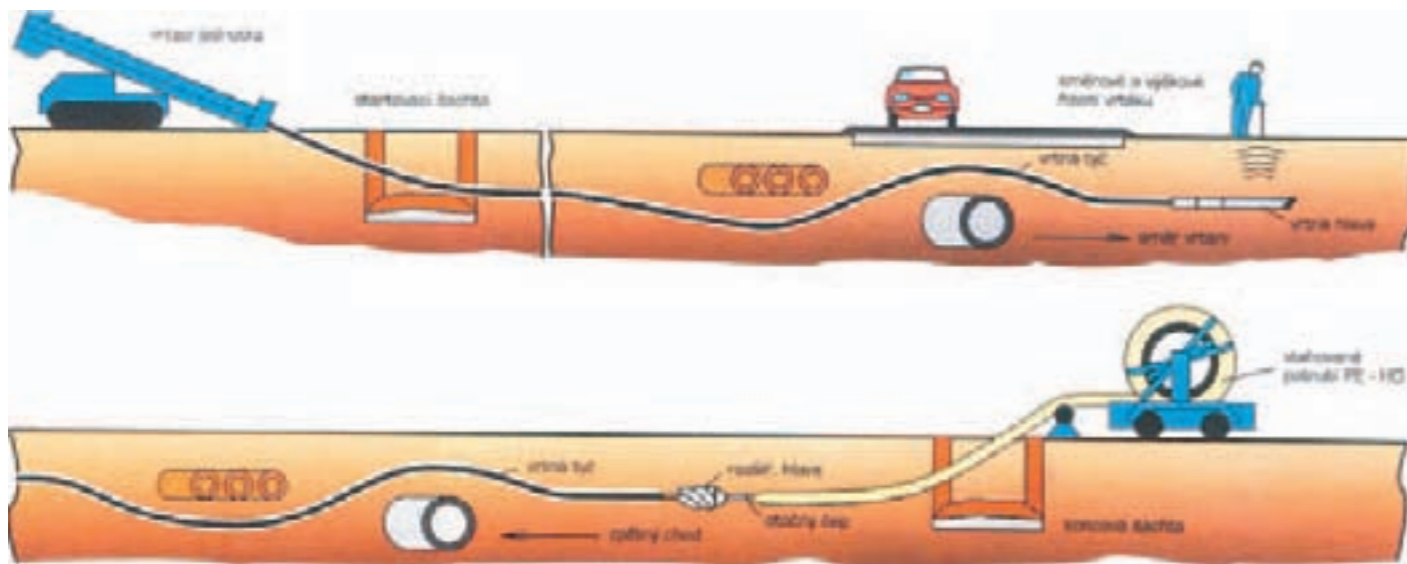
V současnosti divize působí na českém a slovenském stavebním trhu a nabízí následující výrobní program:

- horizontální řízené vrtání Ø 63 – 500 mm délky 50 – 250 m
- mikrotunelování Ø 200 – 400 mm délky do 30 m
- protlaky Ø 800 – 2000 mm délky do 40 – 60 m
- ražbu nemechanizovanými a polomechanizovanými štíty Ø 1600 – 3600 mm
- klasickou ražbu štol (< 16 m²) a tunelů (> 16 m²) moderní tunelovací metodou
- hloubení a zajišťování šachet a stavebních jam
- stříkané betony suchou i mokrou cestou
- rekonstrukce kanalizačních stok otevřeným výkopem
- úpravy vodních toků
- trhací práce

Vlastní výroba je podpořena měřickou skupinou s odborností důlní měřič a servisním střediskem pro správu a údržbu speciálních technologií a zařízení.

Na mezinárodní úrovni je obor podzemního stavitelství reprezentován organizací ITA/AITES (International Tunnel Association/Association Internationale des Travaux en Souterrain), sdružující národní organizace, významné firmy a jednotlivé odborníky. Na národní úrovni je to Český tunelářský komitét ITA/AITES, kde má divize své zastoupení.

Pro řízení prací podléhajících doзору Státní báňské správy vlastní 23 zaměstnanců divize příslušné oprávnění; 7 zaměstnanců má osvědčení autorizované osoby ve výstavbě.



Horizontální vrtání (popsáno na snímku)



VMO Dobrovského B, zajištění stěn stavební jámy Královo Pole hřebikováním a stříkaným betonem

Příklady významných realizovaných staveb:

Klasicky ražené štoly a tunely:

- Brno - Dobrovského, průzkumná štola IIa
- Praha - Kolektor centrum I. A etapa 0004 Vodičkova
- Brno - Projekt ISPA, kolektor Zelny trh - Starobrněnská
- Strakonice - odvodnění viaduktu
- Praha - Nové spojení, kolektor Sluncová
- Znojmo - Rekonstrukce kanalizace UČ 12 (ISPA)
- Brno, Ponava - přeložka kanalizačního sběrače C 07

Štítované štoly:

- Brno - rekonstrukce kanalizační sítě (Phare)
- Brno - stoková síť města Brna (ISPA)
- Ostrava - rozšíření kanalizačního systému města Ostravy (ISPA)
- Bratislava - rekonstrukce kanalizačního sběrače „C“, ul. Vajnorská - ul. Rožňavská
- Olomouc - kanalizační sběrač G I. a II. etapa
- Hloubení a zajištění stavebních jam a šachet:
- Praha - Tramvajová trať Hlubočepy - Barandov, hloubení šachet pro založení pilířů
- Brno - VMO Dobrovského II - stavební jáma Královo Pole

Kanalizace otevřeným výkopem:

- Ústí nad Labem - dostavba kanalizační sítě
- Znojmo - ucelená část 14 (ISPA)
- Olomouc - kanalizační sběrač G a F

Úpravy vodních toků

- Bělá, Jeseník, km 18,750 19,251
- Odra - Zábřeh, km 20,600 - 22,000

- Odra - Přívoz - rekonstrukce jezu a úprava břehů v podjezí
- Olše - Karviná, km 20,500 - 23,900

Protlaky a mikrotuneláž

- Uh. Hradiště, přeložka silnice 1/50 - protlaky
- Diváky, pokládka veřejného vodovodu
- Lipník - Bělotín, dálnice D47, stavba 4704 - protlaky DN 800
- Morava, Olomouc - I. etapa - protlak ŽB rour DN 1200
- Plzeň - Vinice, protlak ŽB rour DN 1000
- Břeclavsko - část D - protlaky chrániček DN 400
- Stavby v realizační fázi:
- Brno - Prodloužení kolektoru Koliště a šachta Teplárna
- Praha - Nové spojení, betonáž ostění železničního tunelu
- Liberec - Lužická Nisa, Rekonstrukce kanalizace Liberec - Jablonec
- - Banská Bystrica - Sústava na likvidaci odpadních vod - II. etapa

Stavby v přípravné fázi:

- Brno - 19. stavba, kolektor Dominikánská - Veselá
- Karviná - Rozšíření kanalizace (pro divizi 402)
- Břeclavsko - Rekonstrukce a výstavba vodohospodářské infrastruktury v povodí řeky Dyje, část A, B (pro divizi 401)
- Horká Kysuce - bezvýkopové technologie (pro divizi 401)
- Olomouc - Rekonstrukce a dobudování stokové sítě, 2. část (pro divizi 401)
- Šlapanicko - Čistá Řička a Rakovec (pro divizi 401)

Do budoucna je v plánu divize, kromě modernizace již zavedených technologií a pokračujícího zvyšování odborné kvalifikace personálu na všech úrovních, i rozšíření stávajícího spektra činností o další specializované práce. Naším cílem je nabídnout co možná nejširší sortiment prací na trhu podzemních staveb a speciálního zakládání jak pro realizaci vlastních staveb divize, tak pro WDSS OHL ŽS a externí objednatele.

V současné době je podzemní stavitelství významným segmentem stavebního trhu a do budoucna lze předpokládat jeho další rozvoj. Potřeba „stavět pod zemí“ vzniká především v hustě zastavěných aglomeracích, kde tento „čtvrtý rozměr“ umožňuje jejich další rozvoj. Nezanedbatelným hlediskem hovořícím pro podzemní stavby je jejich ekologičnost a šetrnost k okolí při výstavbě i provozu a užívání.

Konkrétním cílem je realizace následujících technologií a činností:

- Mikrotunelování - vrtaný protlak s pilotním vodícím předvrtem pro Ø 300 – 800 mm
- Horizontální vrtání pro DN 160 – 800 mm délky 50 – 200 m
- Protlaky pro horninové prostředí tř. 5 - 7 (stroje s drtíci, resp. frézovací hlavou)
- Rozšíření technologií pro ražbu velkých profilů NRTM (dobývací stroje, manipulační a vrtací vozy, bezkolejová doprava, mokré stříkání, větrání)
- Hlubinné zakládání - trysková injektáž, beranění, záporové pažení.

I při přípravě nových zakázek a plánování modernizace technologií je dobré neopomíjet historii a ctít určité stavovské tradice.

K nim patří například i účta k patronce tunelářů sv. Barboře, a proto je při zahajování významných podzemních staveb divize osazována a slavnostně vysvěcena na portálu díla její soška. Poslední takovou příležitostí bylo slavnostní zahájení stavby „Prodloužení kolektoru Koliště a šachta Teplárna“ - viz článek v zářijovém vydání našich novin.

Závěrem popřejme divizi 406 a všem jejím zaměstnancům mnoho sil v plánovaném rozvoji, dostatek příležitostí zahajovat nové stavby v oboru a v neposlední řadě jejich úspěšnou realizaci ke spokojenosti objednatele i veřejnosti, která je častým uživatelem dokončených děl.

Z hornické minulosti byl převzat i významný stavovský pozdrav „Zdařbůh!“, kterým se s divizí Podzemní stavitelství protentokrát loučíme.

Ing. Tomáš Just
vedoucí projektu

Zmodernizované nádraží v Prešově již slouží veřejnosti



V pátek 26. října 2007 bylo za přítomnosti ministra dopravy, pošt a telekomunikací SR Lubomíra Vážného a eurokomisařky pro regionální politiku Danuty Hübnerové slavnostně uvedeno do provozu zrekonstruované nástupiště nádraží v Prešově.

Během modernizace prešovského nádraží vyrostla dvě zcela nová ostrovní nástupiště se zastřešením a první nástupiště bylo kompletně zrekonstruováno. Všechna nástupiště jsou propojená nově vybudovaným podchodem, který je napojený na vestibul stanice. Všude byly vybudovány také pří-

stupy pro cestující se sníženou pohyblivostí a orientací. Díky osazení plošin na schodištích v kombinaci s výtahem na prvním nástupišti se tak železniční stanice stala zcela bezbariérovou.

Nádraží Prešov získalo rovněž nové staniční zabezpečovací zařízení typu ESA 11 a nové sdělovací zařízení. Celkem zde bylo pro informování cestujících osazeno 68 reproduktorů a 26 informačních tabulí. Rekonstruováno bylo i trakční vedení, železniční spodek i svršek.

Modernizaci prešovského nádraží se zvýšila nejen bezpečnost železniční dopravy, ale také kultura cestování. Řízení dopravy se stalo efektivnějším a zrychlily se rovněž vjezdy vlaků do stanice.

Investorem rekonstrukce, jejíž náklady dosáhly necelých 600 mil. SK, byly Železnice SR. Finance poskytl ze 75 % strukturální fondy Evropské unie a z 25 % slovenský státní rozpočet. Zakázku realizovalo sdružení českých a slovenských firem „Združení Prešov“, jehož členy byly OHL ŽS, AŽD Praha, Betamont Zvolen a Železničné stavby Košice. Generálním projektantem byl Terra-projekt Bratislava.

útvár Public Relations

Den stavitelství a architektury

V sobotu 13. 10. 2007 byla, tak jako každoročně, pořádána ve stavebnictví důležitá akce – Den stavitelství a architektury, organizovaný Stavebním centrem Brno. Tato akce je pořádána celostátně a jejím smyslem je propagace stavebnictví v celém rozsahu od investorské činnosti přes projektování a realizaci až po provozování staveb. Proto se na ní podílejí i další důležité organizace činné ve stavebnictví – Česká komora architektů, Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, Český svaz stavebních inženýrů, Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR atd.

Jedním ze zaměrů akce je propagace stavebnictví u široké veřejnosti, zejména u zájemců o studium na technických školách všech úrovní. Součástí Dnů stavitelství a architektury bývají i prohlídky staveb. Jednou ze staveb, které byly zařazeny do letošního programu, byla i stavba UKB AVA MU Brno Bohunice. V době konání prohlídky, tj. 13. 10. 2007, byla již stavba zkolaudována, předána a provozována MU Brno, tzn., že již probíhala výuka i provoz knihovny a informačního centra. Prohlídky byly organizovány 13.10. dopoledne

v 10:00 hod. a v 11:30 hod. Zájem byl velmi slušný, první prohlídkovou skupinu tvořilo cca 65 účastníků, ve druhé se sešlo cca 45 osob. Složení zájemců bylo různorodé, od dětí až po seniory. Překvapivý byl odborný zájem účastníků a kvalifikované dotazy na prakticky veškeré parametry stavby. Při druhém kole prohlídky umožnilo vedení UKB prohlídku i uvnitř budov. Zájem byl velký, účastníci nebrali ohled na ubíhající čas a prohlídka se značně protáhla. Vedení školy připravilo dokumentaci o stavbě a velkoformátovou fotodokumentaci průběhu stavby od prvního kopnutí až po kolaudaci. Výklad prováděl Ing. Miroslav Váňa (OHL ŽS, a.s.), doplňovali ho ředitel výstavby Ing. Radek Svoboda (OHL ŽS, a.s.) a ing. arch. Jiří Babánek z A PLUS Brno, kteří byli autory projektu a celé koncepce řešení. Úroveň prohlídky byla kladně hodnocena Stavebním centrem Brno i žurnalistou Janem Táborským z redakce odborného časopisu STAVEBNICTVÍ, ve kterém o akci vyjde reportáž.

Ing. Miroslav Váňa
specialista technolog

► O NÁS V TISKU

Začala stavba kanalizace

12. 10. 2007, Krkonošský deník, str. 3

Trutnov/ Naostro se rozjíždí akce Čistá Horní Úpa. Po oficiálním zahájení stavby na konci měsíce září nyní začínají skutečné stavební práce. Dojde k opravám či novému vybudování osmdesát kilometrů kanalizačního potrubí v Trutnově, Mladých Bukách, Svobodě nad Úpou, Janských Lázních a Horním Maršově. Více než dvacet let stará čistírna odpadních vod v Bohuslavicích nad Úpou má dostat nový kabát, lepší technologie a zvýšit kapacitu. V některých částech Trutnova se už s pracemi začalo, nebo začíná v těchto dnech. Naopak se letos nezačne proti původnímu plánu stavět v ulici Za Trati. „Bude se tam pracovat až příští rok,“ uvedl Vladimír Klůz, manažer projektu Čistá Horní Úpa. Také v dalších lokalitách začnou práce až v novém roce.

Projekt zahrnuje místa, kde dosud kanalizace vůbec není, nebo kde je nutná rekonstrukce potrubí z důvodu kapacity či přílišného opotřebení. Ve většině případů po rekonstrukci vzniknou nové silnice či chodníky. „Určitě to bude znamenat zásah do dopravní situace. Na každou z akcí je vypracované dopravní řešení. Většina ulic ale bude řešena za částečné uzavírky, jen v nevyhnutelných případech na krátkou dobu budeme řešit také úplnou uzavírku,“ dodává ředitel firmy Vodovody a kanalizace Trutnov Josef Moravec.

Staví sdružení firem pod názvem Čistá Horní Úpa. Jejími členy jsou společnosti BAK, Metrostav a OHL ŽS. Tři sta milionů korun dává na projekt Evropská unie, další peníze má trutnovský VAK zajištěny úvěrem.

Sedávej panenku v koutě už dnes neplatí, aneb z prezentační činnosti divize Technologie



V dnešní době jsme si již téměř všichni vědomi toho, že slova známého lidového rčení „Sedávej panenku v koutě, budeš-li dobrá, najdou tě“ již tak úplně neplatí. Vědomi tohoto faktu jsou si jistě i pracovníci Z20 – divize Technologie, a proto nesázejí jen na vývoj a výrobu moderních pokročilých technologií pro napájení elektrické trakce a na dodávku komfortních řídicích systémů, ale náležitě se věnují taktéž kvalitní prezentaci těchto produktů a dalších činností divize.

Na stránkách našeho měsíčníku si můžeme cca čtyřikrát ročně všimnout krátkých zpráv o aktivní účasti divize Technologie na různých oborově zaměřených konferencích v rámci České republiky i v zahraničí, o její prezentaci

na veletrzích atp. V letošním roce odstoupila divize Technologie od přípravy tradiční expozice na veletrhu Ampér a zaměřila se místo toho na zákaznický orientované akce oslovující vybranou klientelu. První dvě akce tohoto typu se konaly v prvním pololetí letošního roku u příležitosti dokončení dvou technologicky zajímavých dodávek v oblasti působnosti Českých drah, jimiž byly komplexní rekonstrukce TNS Břeclav a dodávka technologie pro spínací stanici Plzeň – Jižní předměstí.

Obě tyto akce byly uspořádány ve vzájemné spolupráci s SDC SEE Brno a Plzeň a za vdatné pomoci jejich přednostů, Ing. Jana Urbánka a Ing. Josefa Chejlavy, a díky tomu mohla být uskutečněna prezentace výrobků

a práce divize Technologie takřkajíc „naživo“, za plného provozu. Účastníky obou těchto akcí, zaměřených především na prezentaci kovové krytých rozváděčů pro napájení drážní trakce (DT je jedním z pěti světových výrobců tohoto produktu), technologií pro elektrické předtápěcí zařízení, systémů pro elektrický ohřev výměn a komplexních řídicích systémů, byli především klíčoví pracovníci ČD, a.s., SŽDC s.o., ŽSR, firmy SUDOP Praha a.s. atd.

Velkou výhodou tohoto typu prezentací je především:

- jejich přesné zacílení - na potenciální odběratele, uživatele, projekční složky, kooperující firmy atp.,
- možnost okamžitého navázání dialogu s uživateli o jejich potřebách a o možnostech jejich uspokojení,
- možnost vzájemné výměny zkušeností mezi stávajícími uživateli a potenciálními odběrateli.

Obdobně cíle sledovala i účast divize Technologie na vědeckotechnické konferenci nazvané „Nová elektrická zařízení železniční infrastruktury (2006-2007)“, která je každoročně pořádána díky aktivitě členů Společnosti dopravy – VTK Elektro Olomouc a finanční podpoře OHL ŽS, divize Technologie a dalších firem. Záštitu nad konáním konference převzali v tomto roce generální ředitel ČD, a.s., Ing. Josef Bazala, a generální ředitel SŽDC, s.o., Ing. Jan Komárek.

Letošní ročník proběhl ve znamení 50. výročí elektrizace a automatizace železniční trati Praha – Česká Třebová v Domě hudby v Pardubicích v termínu od 25. do 26. 9. 2007. Oproti předchozím ročníkům měli tentokrát účastníci konference, kterými jsou především pracovníci ČD, SŽDC, ŽSR a firm podílejících se na modernizaci železničních koridorů, možnost seznámit se nejen s nejnovějšími technologiemi, ale taktéž vrátit se proti toku času a dozvědět se něco o počátcích elektrizace dráhy v českých zemích.

Přestože je možno letošní úsilí o zviditelnění kvalitních výrobků divize Technologie označit za úspěšné, vytýčili si pracovníci divize Technologie na příští rok úkol ještě o stupínek náročnější, a to prezentaci na mezinárodní scéně v rámci největšího veletrhu dopravní techniky v Evropě, kterým bude Innotrans Berlín 2008.

Ing. Petr Till
vedoucí střediska 2021

Probíhá rekonstrukce osmikilometrového úseku na trati Brno – Havlíčkův Brod



Pohled na železniční most v Dolních Loučkách v rekonstruovaném úseku mezi stanicemi Tišnov a Říkonín

Tišnov, 23. října 2007 - Snaha snížit hluk a zvýšit bezpečnost železniční dopravy byly hlavními důvody pro zahájení rekonstrukce druhé koleje na trati Brno – Havlíčkův Brod mezi stanicemi Tišnov a Říkonín. Průběh rekonstrukce zhodno-

tili zástupci investora – Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, zhotovitele i dalších zainteresovaných stran na jednání v železniční stanici Tišnov.

Současný stav železničního svršku ve druhé traťové koleji mezi železničními stanicemi

Tišnov a Říkonín neodpovídá potřebným parametřům trati. Kolejnice z roku 1976 jsou již opotřebené a betonové pražce popraskané nebo částečně poškozené. Štěrkové lože je znečištěno spadem přepravovaných sypaných substrátů. Nároky na údržbu a opravy zvyšují také závady v geometrické poloze koleje.

Rekonstrukce začíná v kilometru 30,673 na konci železniční stanice Tišnov a končí v kilometru 38,604 na začátku stanice Říkonín. Aby mohly po rekonstrukci vlaky daným úsekem projíždět rychlostí až 110 km/hod., bude nutné obnovit železniční svršek druhé traťové koleje v délce 7 931 m novými kolejnicemi tvaru UIC 60 na betonových pražcích typu B 91 s pružným upevněním kolejnic. V celém úseku budou oba kolejnicové pásy svařeny, čímž vznikne bezстыková kolej. V úrovni návěstidel budou do koleje vloženy lepené izolované styky.

Na ocelových mostech budou rekonstruovány mostnice. Kolejové lože bude v celé délce rekonstrukce pročištěno a upraveno do základního profilu. V rámci rekonstrukce vyrostou v zastávce Dolní Loučky nové, 170 m dlouhé a 3 m široké nástupiště s novým osvětlením. Nutnými úpravami projde rovněž zabezpečovací zařízení a trakční vedení.

Rekonstrukcí uvedeného úseku železniční koleje dojde ke zvýšení komfortu jízdy, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a k výraznému snížení nároků na údržbu a opravy. Výrazně se sníží hluková zátěž v okolí trati.

Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, zastoupená Stavební správou Olomouc. Finanční prostředky pro tento projekt poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Pro tento projekt byla předložena žádost pro spolufinancování z Fondu soudržnosti Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava. Celkové náklady rekonstrukce činí necelých 94 mil. Kč. Generálním projektantem stavby, která byla zahájena v září letošního roku a jejíž dokončení je plánováno na leden 2008, je Zdeněk Štěpán, MTPKD Brno, a zhotovitelem je OHL ŽS, a.s.

Útvar Public Relations

Technické údaje:	
Umístění stavby	
Trať:	Odbočka Brno–Židenice – Havlíčkův Brod
Katastrální území:	Tišnov, Předklášteří, Dolní Loučky, Újezd u Tišnova a Říkonín
Kapacitní údaje	
Délka rekonstruované koleje tvaru UIC 60 na pražcích B91 S/1 - nový materiál	7 084,8 m
Délka koleje tvaru UIC 60 na pražcích SB8 P materiál nový	534,6 m
Délka koleje tvaru UIC 60 na pražcích dřev. materiál nový	163,8 m
Délka koleje tvaru UIC 60 na mostech s mostnicemi	148,3 m
Rekonstrukce mostnic – nový materiál	256
Kolejové lože štěrkové	6 802 m ³
Rekonstrukce kolejového lože	14 830 m ³
Počet svarů kolejnic tvaru UIC60	274
Trakční vedení izolátory	356
Trakční podpěry typu BP a PS	2
Perónní stožáry LBH-5A	10
Kabelové rozvody 400 V (4kV)	250 m