



OHL ŽS

ŽPSV

OHL GROUP

• Měsíčník akciové společnosti OHL ŽS

Červen 2008

• Ročník XIV

**Nové sklady leteckého paliva
na základně v Náměstí nad Oslavou
slavnostně předány**

strana 3

**Projekt Lužická Nisa
o krok blíže k dokončení**

strana 5

**V budově ředitelství OHL ŽS, a.s.
na ul. Burešova v Brně „hořelo“ !?**

strana 7

Nový most slouží veřejnosti

Slavnostní zprovoznění nově vybudovaného mostu v ulici U Dětského domova proběhlo v pondělí 16. června nejen za účasti primátora města Martina Novotného, ale také hejtmana Olomouckého kraje Ivana Kosatíka a zástupců Ministerstva pro místní rozvoj ČR.

Původní most přes řeku Moravu v městské části Nové Sady už před povodní

v roce 2006 vykazoval známky havarijního stavu a připravovala se jeho celková rekonstrukce. Povodňový stav vody na jaře roku 2006 způsobil další poškození, takže nakonec přišlo rozhodnutí postavit zcela nový most. Městu Olomouc se navíc podařilo získat od Ministerstva pro místní rozvoj ČR dotaci z programu „Obnova obecního a krajského majetku postižené-

ho živelní nebo jinou pohromou“ v celkové výši 46,7 mil. Kč.

Po dobu stavby nového mostu, od června roku 2007, sloužilo ke spojení s druhým břehem provizorní přemostění. Jestliže konstrukce starého mostu neumožňovala bezpečný průtok ani stoleté vody, pak nový most bude mít mnohem lepší parametry i z hlediska protipovodňové ochrany a umožní průtok až 650 kubíků za sekundu, což odpovídá úrovni asi 300leté vody.

[pokračování na straně 2](#) ➔



Slavnostního zprovoznění nově otevíraného mostu se zúčastnili (zleva) RNDr. Jan Pátek, vedoucí oddělení administrativ regionálních programů Ministerstva pro místní rozvoj ČR, Martin Novotný, primátor statutárního města Olomouc, RNDr. Ivan Kosatík, hejtman Olomouckého kraje, a Ing. Michal Štefl, předseda představenstva a generální ředitel OHL ŽS, a.s.

Nový most slouží veřejnosti

Hlavní údaje:

Investor: Statutární město Olomouc

Zhotovitel: OHL ŽS, a.s., závod Dopravní stavby, sekce Silnice a mosty

Projektant: Moravia Consult Olomouc – dokumentace pro zadání stavby
Link Projekt Brno – realizační dokumentace stavby

Technické parametry:

délka mostu: 72,2 m

šířka mostu: 13,35 m

šířka vozovky na mostě: 2 × 3,0 m

šířka chodníků na mostě: 2 × 2,0 m

nosnou konstrukci mostu tvoří dodatečně předpjatá železobetonová monolitická deska ve formě táhla s dvojicí ocelových oblouků se závěsy

průřez ocelových oblouků je ve tvaru uzavřeného lichoběžníkového truhlíku o konstantní výšce 600 mm

vzepjetí ocelových oblouků 8,8 m, tvar paraboly 2°

zátížitelnost mostu (normální) během provozu na mostu 22 t

osvětlení mostu - světla v ocelových obloucích mostu, součástí jsou i stožárová světla podél komunikace ke křižovatce s ul. Rooseveltovou

pokračování ze strany 1

Dodavatelská firma OHL ŽS, a.s. předala most do zkušebního provozu už k 30. květnu 2008, momentálně pokračují ještě některé úpravy terénu a břehů a také demontáž provizorního mostu.

Státní dotace ve výši 46,7 mil. Kč pokryla náklady na stavbu nového mostu včetně provizorního přemostění a přeložek inženýrských sítí. Další náklady si vyžádala příprava stavby, přeložka silnoproudu a protažení chodníku včetně veřejného osvětlení v ulici U Dětského domova. Celkové náklady této investiční akce statutárního města Olomouc tak dosáhly výše 51 340 000 Kč.

*Mgr. Ivan Rašťák
vedoucí tiskového oddělení,
tiskový mluvčí statutárního města Olomouc*

Přestavba železniční stanice Cegléd v Maďarsku skončila

Dne 5. června 2008 byla v maďarském Ceglédu za přítomnosti českého velvyslance v Maďarsku Ing. Jaromíra Plíška, náměstkyně ministra průmyslu a obchodu Ing. Jiřiny Koliby a místních představitelů předána objednateli zmodernizovaná železniční stanice. Zrekonstruovalo ji sdružení firem CEGLED STATION CONSORTIUM vedené akciovou společností OHL ŽS. „Jsem rád, že jsme se mohli podílet na zvýšení komfortu i bezpečnosti železniční dopravy v Maďarsku a věřím, že cestující i železničáři v Ceglédu budou s naší prací spokojeni,“ řekl Ing. Michal Štefl, předseda představenstva a generální ředitel OHL ŽS, a.s.

Železniční stanice Cegléd leží na hlavní trati Budapešť – Solnok s odbočnou tratí na Kecskemét. Důvodem rekonstrukce byla nut-

nost přizpůsobit kolejiště na mezistaniční přepravní rychlost 140 km/h a zvýšit bezpečnost železničního provozu. Před rekonstrukcí totiž

cestující pro příchod k vlakům používali pouze úrovňové přechody.

V první fázi stavby byla demontována levá část kolejiště, jehož nejstarší části pocházely dokonce z roku 1879. Oproti původnímu projektu byly při práci na železničním spodku doplněny vápenné stabilizace. Bylo vybudováno odvodnění a namontováno šest nových staničních kolejí. Stavbaři napojili tři vlečkové koleje, namontovali 22 jednoduchých výhybek a jednu výhybkovou křižovatku. U stíhlých výhybek osazených na vjezdovém zhlaví byl u maďarských železnic poprvé ve zkušebním provozu použit systém přestavníků Hydrolink vyvinutý společně maďarským výrobcem výhybek Vamáv a firmou Siemens.



Slavnostní předání stavby za účasti generálního ředitele OHL ŽS, a.s., českého velvyslance v Maďarsku, náměstkyně ministra průmyslu a obchodu a zástupců maďarské strany.

AKTUALITA

STAVBA ROKU

V pondělí 16. 6. 2008 převzal Ing. Jan Navrátil, ředitel divize Stavitelství Ostrava závodu Pozemní stavitelství, hlavní cenu za Stavbu roku 2007 Moravskoslezského kraje v kategorii Stavby občanské vybavenosti, a to za stavbu Železniční stanice Ostrava Svinov, rekonstrukce výpravní budovy a přednádraží. Stavba byla dokončena v červnu 2006 a její hodnota činila 265 mil. Kč. V jejím průběhu byla kompletně zrekonstruována historická výpravní budova z roku 1845, vybudována nová odbavovací hala a byl upraven celý přednádražní prostor, jehož novou dominantou jsou dva vodotrysky. Za tutéž stavbu získala divize Stavitelství Ostrava i cenu Stavba roku města Ostravy.

Tvar vjezdového zhlaví byl zásadně změněn – osa hlavních kolejí byla posunuta o 15 metrů vlevo. Tím došlo ke zvětšení poloměru oblouku na vjezdu do stanice a bylo nutné vybudovat dva nové mosty, přeložit koryto potoka a inženýrské sítě. Obdobnou úpravou prošlo i odjezdové zhlaví, kde vyrostla nová protihluková stěna. Průběžně bylo také rekonstruováno trakční vedení.

Technické údaje:

Zemní práce	164 670 m ³
Demontáž kolejí	18 900 m
Montáž kolejí	16 248 m
Demontáž výhybek	83
Montáž výhybek	53
Silniční přejezdy	4
Mosty, propustky	2
Podchody, nadchody	2
Nástupiště	11 950 m ²
Kolejová váha	1

V druhé fázi během více než dvouměsíční výluky vybudovali stavbaři mezi kolejemi č. VI a VII nové ostrovní nástupiště s podchody. Bezbariérový přístup zde zajišťují výtahy. Na nástupištích vyrostly nové přístřešky ze dřeva a ocele, osvětlení, staniční rozhlas a informační systém. Rekonstruována byla také lávka pro pěší, která spojuje prostor staniční budovy s městskou částí Ceglédu. Dále byla dokončena kompletní přestavba kolejiště včetně elektronické kolejové váhy, zpevněna nakládková a vykládková místa, vybudováno sdělovací a zabezpečovací zařízení a silniční přejezdy. Dokončeno bylo odvodnění, kanalizace, vodovod, protihlukové a terénní úpravy. CEGLED STATION CONSORTIUM, jehož členy byly firmy OHL ŽS, a.s. a Szentesi Vasútépítő Kft., získalo zakázku v mezinárodním tendru vyhlášeném maďarským ministerstvem dopravy a maďarskými drahami MÁV ZRT. Celková výše investic přesáhla 38,2 mil. EUR.

útvár Public Relations

Nové sklady leteckého paliva na základně v Náměšti nad Oslavou slavnostně předány



Slavnostního otevření skladu leteckého paliva se zúčastnili (zleva) Ing. Michal Štefl, předseda představenstva a generální ředitel OHL ŽS, a.s., náměstek ministryně obrany pro vyzbrojování Ing. Jaroslav Kopřiva a plk. gšt. Ing. Libor Štefánik, velitel letecké základny v Náměšti nad Oslavou.

Dne 12. června 2008 byly na vojenské letecké základně v Náměšti nad Oslavou slavnostně otevřeny nové sklady leteckého paliva. V rámci modernizace základny je vybudována akciová společnost OHL ŽS. První zatěžkávací zkouškou prošly sklady úspěšně v rámci zkušebního provozu při dubnovém společném cvičení vyčleněných útvarů armád České republiky, Velké Británie, Dánska a Slovenska Flying Rhino (Létající nosorožec) 2008.

„Moderní sklady paliv, které splňují nejpřísnější normy, jsou přínosem nejen pro základnu, ale také pro její okolí. Jsou budovány tak, aby se v maximální možné míře předcházelo všem ekologickým haváriím,“ řekl Ing. Michal Štefl, předseda představenstva a generální ředitel OHL ŽS, a.s. Stavba probíhala za plného provozu základny. „Ač na první pohled nenápadná stavba, jenž je pozorovateli částečně schována za úkryty letounů, či zapuštěná pod zemí, jedná se o jeden z nejdůležitějších projektů při výstavbě letecké základny,“ řekl plk. gšt. Ing. Libor Štefánik, velitel letecké základny v Náměšti nad Oslavou. Kapacita skladů je 4 miliony litrů leteckého petroleje. Investorem stavby, jejíž celková cena dosáhla 312 milionů korun, je Ministerstvo obrany České republiky. OHL ŽS, a.s. postavila sklady podle projektu firmy Chemoprojekt, a.s. Více o této stavbě můžete nalézt v dubnovém vydání firemního časopisu.

útvár Public Relations

Ing. František Ledabyl, marketingový a obchodní ředitel

Pane řediteli, koncem minulého roku jste získal sošku býka symbolizující ocenění pro nejlepšího zaměstnance naší firmy. Co pro vás tato cena znamená?

Samozřejmě mám ze zisku tohoto ocenění velkou radost, nicméně jej nechápu jako cenu individuální, naopak. Bez spolupráce kolegů by nebyla naše společnost na domácím i zahraničním trhu v takové pozici, v jaké dnes je. Poděkování tedy patří v první řadě jim.

V OHL ŽS působíte dlouhou řadu let, vzpomenete si ještě, jakým způsobem jste se k firmě dostal?

V roce 1974 mě jako čerstvého absolventa brněnské VUT – fakulty stavební, oboru konstrukce a dopravní stavby, zlanarila k Železničnímu stavitelství Brno, s.p. paní Milena Tesařová z projekce. Na projekci, která sídlila v Maloměřicích, na místě dnešního AZ Servisu, jsem své působení u firmy započal. Mou pracovní náplní zde byly převážně projekty rekonstrukce železničních tratí a silnic. Nástupní plat v tehdejší době činil závratných 2200 Kčs, což při zvážení ceny Starobrny (tehdy, myslím, stálo korunu sedmdesát) nebylo vůbec zlé...

A Vaše další cesta z Maloměřic?

Poté, co si Železniční stavitelství Brno vybudovalo vlastníma rukama sídlo na Burešově, přesídlila projekce sem. Z projektantské židle mě vytrhl podnikový ředitel Ing. Blažek a já tak ze dne na den přesídlil do 4. patra, kde jsem několik let dělal odborného sekretáře ředitele podniku. V této funkci jsem získal velmi cenné zkušenosti a informace o chodu naší společnosti. Pak jsem prošel funkcí vedoucího záborování a následně jsem zastával funkci vedoucího obchodního úseku. Po revoluci a úspěšné privatizaci, kdy se nám podařilo díky společnému zájmu 52 managerů udržet firmu pohromadě, jsem se stal obchodním ředitelem. V této funkci jsem i v současné době.

Prozradíte nám, co přesněji obnáší práce obchodního a marketingového ředitele?

Obchodní činnost v ČR a na Slovensku (které považujeme za tak trochu „tuzemský“ trh) zabezpečují v drtivé míře ředitelé závodů Dopravní stavby a Pozemní stavitelství, zatímco

já s mými kolegy se zaměřujeme především na marketingový průzkum zahraničí včetně lobingu, vyhledávání a obchodní přípravy zahraničních zakázek. Mojí vizí je, že firma významně posílí svůj vliv a působení v segmentu silničních staveb a prosadí se zejména na východ a jih od našich hranic. Jsem si vědom toho, že samotná vize je hezká věc, bez které se neobejdeme; dosažení těchto cílů je ale velmi složité. Otvírání nových trhů je nejen značně finančně náročné, ale jak vzpomínali v minulých číslech časopisu někteří kolegové, potýkáme se i s výrazným nedostatkem odborných pracovníků. Projekty v zahraničí lze realizovat v podstatě jen engineeringem s využitím místních kapacit a řízení těchto projektů je vždy mimořádně složité. V neposlední řadě i samotná jednání se zahraničními investory občas připomínají boj s větrnými mlýny. Určitě je třeba poděkovat všem našim kolegům i kolegyním na zahraničních „misích“, protože kromě každodenních problémů ani život daleko od vlastních rodin není záviděníhodný. Věřím však, že se nám podaří postupem času úspěšně proniknout vedle trhů, kde již vlajka OHL



Ing. František Ledabyl

**Představení
oceněných
nejlepších
zaměstnanců
roku 2007**

ŽS hrdě vlaje, i na trhy dosud neobsazené. Na některé z trhů nás směřuje i mateřská firma OHL S.A. Příkladem je rekonstrukce a výstavba 1600 km tratí v Saúdské Arábii apod...

Kromě tohoto zaměření máma rukama rovněž prochází plánování a sledování pořízení investic do majetku OHL ŽS, komerční a všeobecné právo, projekce i oblast strategie, částečně i správa majetku.

Smím se Vás zeptat, jak trávíte svůj volný čas?

Volného času mnoho není. V současnosti se nejvíce věnuji intenzivnímu výcviku naší roční fenky Cane Corso Lary pod dohledem profesionálního trenéra. Na rozdíl od mnohých majitelů čtyřnohých mazlíčků si myslím, že bez výcviku je každý pes jen zdrojem problémů, přičemž ten náš již teď váží bezmála 40 kg...

*Děkuji Vám za rozhovor
Jan Rupp*

Projekt Lužická Nisa o krok blíže k dokončení

Koncem května se na stavbě ČOV v Liberci uskutečnil prezentační kontrolní den integrovaného projektu Lužická Nisa, kterého se zúčastnili zástupci investora (SVS), zhotovitele (SYNER a OHL ŽS), správce stavby (VOD-KA), zástupci státní správy a další hosté. Kontrolní den přispěl k seznámení s aktuálním stavem prací a k vyhodnocení dosavadního průběhu realizace.



Zleva: Ing. Jaroslav Kopecký, MBA, ředitel divize Stavitelství Praha OHL ŽS, a.s., Ing. Miroslav Hrciník, generální ředitel SVS, Ing. Martin Borovička, generální ředitel společnosti Syner, a.s., Ing. Pavla Bendová, odbor fondů EU, MŽP

Integrovaný projekt „Lužická Nisa“ za celkem 31,3 milionu eur, v přepočtu za téměř miliardu korun, přispěje k uvedení vodohospodářské infrastruktury v Libereckém kraji do souladu s evropskou legislativou a novou legislativou ČR. Projekt „Lužická Nisa“ je tvořen třemi podprojekty - Pitná voda, Odpadní voda a Kanalizační systém. Společnost OHL ŽS, a.s., závod Pozemní stavitelství, divize Stavitelství Praha se spolu se společností Syner podílí na realizaci dvou posledních částí.

Odpadní voda

Tento podprojekt řeší rekonstrukci městské čistírny odpadních vod v Liberci - Starých Pavlovicích. Ačkoli původní ČOV s kapacitou 122 tisíc ekvivalentních obyvatel (EO) byla uvedena do provozu teprve v roce 1994, nedosahovala parametrů požadovaných Směrnicí o čištění městských odpadních vod (Směrnice Rady 91/271/EHS). S postupným napojováním dalších producentů znečištění na kanalizační systém a po odstranění starých septiků, zejména v centrech Liberce a Jablonce, vzroste objem

odpadních vod přiváděných na čistírnu až na cca 190 tisíc EO. V současné době je již hlavní objem prací na rekonstrukci hotov a čistírna pracuje ve zkušebním provozu.

„Rekonstrukce se týkala mechanické části čistírny, zejména česlovny, lapáků šterku a pisku a mechanicko-biologického úseku. „Nyní má čistírna v provozu šest čistících linek, které umožňují mnohem kvalitnější odstranění nejen mechanických nečistot, ale také dusíku a fosforu, jejichž podíl v odpadních vodách z domácností je v důsledku používání mnoha čistících a pracích prostředků velmi výrazný,“ řekl Ing. Antonín Rous, vedoucí projektu z divize Stavitelství Praha. Celá rekonstrukce probíhala za provozu, po etapách a s minimálními nutnými odstávkami. V současné době pracuje ČOV v testovacím režimu, kdy se doladuje moderní řídicí systém, který bude optimalizovat provoz čistírny.

Jako každá rekonstrukce, i tato má svá úskalí. Přestože projekt počítal se zachováním stávajícího systému kalového hospodářství, v průběhu rekonstrukce bylo zjištěno, že tato část čistírny se již blíží k hranici technické ži-

votnosti, takže bylo nutno přikročit i k její modernizaci. „Na základě rozšíření požadavků investora ještě dopracováváme část kalového hospodářství, konkrétně sekci míchání kalů, ale podle všech předpokladů jsme schopni dodržet řádný termín předání díla, tedy září letošního roku,“ zdůraznil Ing. Rous.

Kanalizační systém

Podprojekt Kanalizační systém řeší kanalizaci v aglomeraci Liberec - Jablonec nad Nisou. Zahnuje šest dílčích akcí přímo v Liberci, dvě dílčí akce v Jablonci nad Nisou, dostavbu kanalizačního systému ve Stráži nad Nisou a výstavbu dešťových zdrží. Vyjádřeno v číslech se jedná o rekonstrukci a dostavbu kanalizace o celkové délce 11,8 km a výstavbu dešťových zdrží o celkovém objemu 3 655 m³.

Ing. Rous k tomu dodal: „Práce na rekonstrukci a dostavbě kanalizačního systému je opravdu velmi různorodá. V některých úsecích jsme pouze propojili nebo připojili stávající trubní systémy, někde však bylo nutno přikročit k opravám a výměnám. Samostatnou kapitolou je ale výstavba nových kanalizačních sběračů. Práce jsou prováděny v náročných geologických podmínkách a v zastavěných oblastech. Proto bylo nutné v některých případech použít bezvýkopovou metodu ražby štol. Jednalo se o klasickou důlní činnost, kdy bylo použito i trhavín. Po celou dobu byla naše činnost monitorována Báňským úřadem, který hlídal, zda nebyly překročeny povolené limity hluku a otřesů. S klidným svědomím můžu říci, že hluk a otřesy způsobené naší ražební činností byly menší než ty, které způsobí projíždějící tramvaj. Na ostatních stokách jsme museli pro rozpojování skalního podloží používat technologie bez použití trhavín. O to byla naše práce složitější.“

První část integrovaného projektu Lužická Nisa, úprava pitné vody Souš, je již dokončena. Dokončení rekonstrukce a dostavby kanalizačního systému pro Liberec, Jablonec nad Nisou a ostatní obce včetně spuštění plného provozu ČOV v Liberci je plánováno na září 2008. Tým divize Stavitelství Praha pod vedením Ing. Antonína Rouse dělá maximum pro to, aby celé dílo bylo odevzdáno včas a v požadované kvalitě a společnost OHL ŽS tak přispěla ke zlepšení kvality životního prostředí v podhůří Jizerských hor.

*Alžběta Trůblová
specialista obchodní*

Ing. Miloš Richter, manažer zakázky a obchodu závodu Dopravní stavby

Jak dlouho u společnosti pracujete a jakými pozicemi jste prošel?

Už neuvěřitelných 25 let. Prvních 12 let, včetně vojny, jsem strávil na stavbách na železnici v pozici asistenta stavbyvedoucího a později stavbyvedoucího. Podílel jsem se na rekonstrukci tunelů a železničních tratí. Právě na stavbě rekonstrukce tunelu v bílovických lesích jsem v roce 1994 dostal od Ing. Františka Ledabyly, nynějšího marketingového a obchodního ředitele, nabídku práce v obchodním oddělení podnikového ředitelství. Byl to opravdu šok, přejít z lesa do „růžového paláce“, jak se tehdy sídlo společnosti na „Burešce“ říkalo. V oblasti podnikového obchodu jsem působil pět let, když jsem začal mít pocit, že potřebuji

změnu. A tehdy přišla další nabídka, tentokrát od Václava Bartoňky, současného výkonného ředitele pro dopravní stavby, na spolupráci při tvorbě nově vznikajícího závodu Železniční stavitelství. A na obchodním oddělení závodu, dnes už závodu Dopravních staveb, pracuji dodnes.

Jak se podařilo vybudovat obchod na úrovni závodu? Cítíte nějaký rozdíl při srovnání s podnikovým obchodem?

Rozdíl je z mého pohledu značný. Strategické rozhodnutí vedení firmy přesunout odpovědnost za obchod z podnikového ředitelství na závody se velmi osvědčilo. Vnitřní rozdělení úkolů na obchod, jak říkáme dopředu, kterým je práce s investory, a obchod do-

Představení
oceněných
nejlepších
zaměstnanců
roku 2007

zadu, tedy přípravu nabídek a smluv, je plně funkční. Obchodní činnost na závodech probíhá v týmech a tento způsob práce skutečně pomáhá překlenout nejednu překážku. A pokud u toho máte absolutní podporu vedení a přístup k informacím, je potom radost pracovat.

U závodu Dopravní stavby probíhaly před časem organizační změny, které se pochopitelně promítly i do činnosti obchodního oddělení. Jak jste se s nimi vyrovnal?

Vždycky je to o lidech. Jednoduše řečeno, nezáleží tolik na tom, co děláte, ale s kým to děláte. V tom si myslím, že máme štěstí. Jsme nejen posílení zaměstnanci z bývalého závodu EES, ale zároveň jsme při sloučení závodů Železniční stavitelství a MOSAN i následném vzniku sekce Silnice a mosty měli ve velké většině štěstí na lidi. Samozřejmě, že problémy jsou, a každodenní, a názory jsou od toho, aby se různily, ale pokud umíte přijmout názory jiných nebo o nich alespoň uvažovat, je už potom daleko jednodušší dosáhnout cíle, zvláště tehdy, když vám jde o stejnou věc.

Nemůžete ale přece spoléhat pouze na štěstí. Máte nějaký recept na dobrý tým?

Máte pravdu, štěstí přeje připraveným. A příprava nastala už při tvorbě závodu Železniční stavitelství výběrem lidí, jak se říká „stejně krevní skupiny“. Vzájemné poznání i pochopení se samozřejmě vytváří i při mimopracovních aktivitách, které závod podporuje. Práce, stejně jako sport, přináší řadu zátěžových situací, při kterých se teprve ukáže, co v kom je, a podle toho poznáte, na koho se můžete spolehnout nebo jak se máte ke komu chovat. Osobně mám rád lidi, kteří si na nic nehrají. Výhodou je, že na závodech Dopravní stavby máme možnost chovat se každý podle své natury, což nám umožňuje orientovat se především na vlastní práci.

Děkuji Vám za rozhovor
Jan Rupp



Ing. Miloš Richter

V budově ředitelství OHL ŽS, a.s. na ul. Burešové v Brně „hořelo“ !?



Člen HZS, „zachraňuje“ ze střechy více než čtyřicetmetrové budovy jednu ze zaměstnankyň

V úterý 24. 6. 2008 se kolem desáté hodiny dopolední začaly do kanceláře útvaru BOZP, PO a ŽP nenápadně trousit cizí osoby v civilu a v uniformách Hasičského záchranného sboru. Byli to pozorovatelé ze tří požárních stanic HZS JmK, dále profesionální hasiči, kteří měli za úkol vytvořit atmosféru hořící budovy, a figuranti, kteří měli simulovat zranění. Do hodiny „H“, plánovaného cvičného požárního poplachu, zbývaly minuty. Celá budova byla zahalena v dýmu a akce začala. Po zjištění zdroje požáru nahlásila recepční budovy požár na HZS a zároveň pomocí místního rozhlasu vyhlásila požární poplach a evakuaci všech osob v budově. Pro profesionální hasiče začala rutinní práce. Po příjezdu „k požáru“ převzal od místní požární hlídky velení velitel zásahu HZS. Na místo bylo povoláno několik zásahových jednotek včetně plošinového jeřábu k evakuaci osob. Velitel zásahu zahájil průzkum budovy spolu s požárním útokem. V době zahájení požárního útoku bylo sídlo společnosti již evakuováno, ze střechy budovy byla snesena za pomoci plošiny jedna naše dobrovolnice, „zranění“ byli vyhledáni a ošetřeni. Celá akce byla ukončena po 39 minutách a zaměstnanci se mohli vrátit na svá pracoviště.

Cvičení přineslo řadu nových poznatků a ukázalo některé nedostatky v požárním zabezpečení budovy, které se budou postupně řešit. I přesto si velitelé (pozorovatelé HZS), vzhledem ke stáří budovy, velmi pochvalovali požární zabezpečení a systémovost v budo-

vě ředitelství OHL ŽS, a.s. Cvičení se i přes dvouměsíční přípravy podařilo utajit, čímž se nastala situace co nejvíce přiblížila skutečnosti. V opačném případě by nácvik proběhl sice bezchybně, ale byl by zcela zbytečný. Na závěr bych chtěl poděkovat všem zúčastněným, a hlavně pak požárnímu technikovi Ing. Turinovi, za vzornou přípravu této akce.

Jiří Šimáček
ved. útvaru BOZP, PO a ŽP

Blahopřání

V červnu 2008 dosáhli někteří ze zaměstnanců společnosti významného pracovního jubilea, představovaného dvěma a více desítkami let nepřetržitého pracovního poměru u naší společnosti.

Po dobu 25 let pracuje u společnosti paní Vladimíra Šrolerová, referentka střediska, provozu, středisko 2054, a 35 let pan Václav Skalička, traťový dělník, středisko 2042.

Oběma děkujeme za jejich dosavadní práci, k výročí jim gratulujeme a přejeme mnoho dalších pracovních i osobních úspěchů.

za ŘLZ - Jan Rupp, vedoucí odboru

Vítejte mezi námi!

Vážení zaměstnanci, v průběhu měsíce června tohoto roku nastoupila do naší společnosti řada nových zaměstnanců, které bych rád představil v této rubrice. Všechny zde uvedené zaměstnance vítám mezi námi a přeji jim mnoho úspěchů v barvách OHL ŽS, a.s.

Marek Dušek,
technik přípravy, středisko 2121

Blanka Hrstková, DiS.,
referent účetní-provozní, středisko 2001

Martin Hubička,
mistr, středisko 2142

Marta Komosná,
administrativní zaměstnanec skladového hospodářství, středisko 2021

Petr Konečný,
traťový dělník, středisko 2042

Jan Košíček,
technik konstruktér, středisko 2026

Martin Lachman,
elektromontér, středisko 2024

Josef Novák,
RSMV-autobusů, středisko 2053

Vítězslav Palkovič,
RSMV-nákladních automobilů a tahačů, středisko 2053

Zdeněk Sprušanský,
RSMV-nákladních automobilů a tahačů, středisko 2053

Zbyšek Svoboda,
stavbyvedoucí, středisko 2122

Vojtěch Široký,
traťový dělník, středisko 2044

Ondřej Řezníček,
mistr, středisko 2142

Dagmar Šenkyříková,
prodávka náhradních dílů, středisko 2051

Anton Strnádel,
stavební dělník, středisko 2123

Ondřej Bula,
traťový dělník, středisko 2042

Alena Hanusová,
referent reklamáce a archivace, středisko 2001

Zdeněk Rozmahel,
technik geodet, středisko 2082

Tereza Sigmundová,
technik přípravy, středisko 2151

Karel Nakládal, Ing.,
stavbyvedoucí, středisko 4054

Luděk Brynych,
montér KK, středisko 4052

Libor Martinka,
RSMV-nákladních automobilů a tahačů, středisko 4063

Ivana Kučírková,
specialista ekonom práce, středisko 4040

Anton Škápik,
tesař, středisko 4054

za ŘLZ - Jan Rupp, vedoucí odboru

Ukončete výstup a nástup, dveře se zavírají

V den pracovního klidu 8. května 2008 byl slavnostně otevřen nový úsek pražského metra na trase C z Ládví do Letňan a začal přepravovat první pasažéry. Soupravy na lince C zastavují ve třech nových stanicích - Střížkov, Prosek a Letňany.

Výstavba úseku, který měří 4,6 kilometru, stála 15,5 miliardy korun. Termín dokončení stavby byl zkrácen o čtyři měsíce. Zkrátil se také interval jednotlivých jízd; metro na trase C jezdí ve špičce po 115 sekundách oproti dřívějším dvěma minutám. K dnešnímu dni tedy celková délka trati vzrostla na 59 kilometrů a počet stanic na 57. Očekává se, že soupravy na novém úseku přepraví kolem 50 000 cestujících denně.

Nová stanice metra Střížkov, jejíž podoba pochází z architektonické dílny architekta Patrika Kotase, je stejně jako ostatní jeho stavby charakteristická svým vzhledem. Střížkov tvoří ocelová konstrukce a velké prosklené plochy. Dominantou stanice Prosek jsou mohutné ocelové sloupy a Letňany charakterizuje zejména strop, který vytváří dojem, že se pohupuje.

Na výstavbě nového úseku se podílela také divize Technologie s objemem prací přes 77 mil. Kč. Objednateli prací byli členové technologického sdružení Metro IV.C2 Skanska, Metrostav a ČKD Praha DIZ. Realizované provozní soubory zahrnovaly především elektromontážní práce, které zajišťovala divize Technologie vlastními kapacitami. Na zakázce se vrcholově podílelo středisko 2025, elektromontáže pod vedením mistra pana Martina Tlapáka zajišťovalo středisko 2022 a revize zajišťovalo středisko 2027.

Divize Technologie prokázala opět svoji vysokou odbornost, která se projevila jak při realizaci prací, tak zejména při přejímkách dokončených provozních souborů pracovníky dopravního podniku, kdy nebyly žádné výhrady k provedeným pracím. Tím jsme opět navázali na dobrou spolupráci z roku 2002, kdy divize Technologie vstoupila, ještě jako samostatný závod, do segmentu prací na pražském metru výstavbou měřírny v depu Kačerov a realizací obnovy napájení 22 kV při srpnových povodních.

Miroslav Matušinec
systémový inženýr výrobního provozu
stř. 2025



Obratové koleje Letňany



Společné kabelové trasy

OHL ŽS, závod Dopravní stavby, sekce Železnice, divize Technologie se podílela na výstavbě těchto provozních souborů :

PS 91-16/02	Trakční zařízení ve st. Ládví - dozbrojení - elektro část
PS 91-17/02	Trakční zařízení ve st. Prosek I vč. tunelů - elektro část
PS 91-19/02	Trakční zařízení ve st. Letňany vč. tunelů - elektro část
PS 95-18/02	Hlavní větrání st. Letňany - elektro část
PS 95-19/02	Hlavní větrání v odst. kolejích st. Letňany - elektro část
PS 94-26/02	Čerpací stanice ve stanici Letňany - elektro část
PS 95-26/02	Staniční VZT st. Letňany - elektro část
PS 94-24/02	Čerpací stanice ve stanici Prosek I - elektro část
PS 95-24/01	Staniční VZT st. Prosek I - strojní část
PS 95-24/02	Staniční VZT st. Prosek I - elektro část
PS 95-26/01	Staniční VZT st. Letňany - strojní část