



OHL ŽS

ŽPSV

OHL GROUP

• Měsíčník akciové společnosti OHL ŽS

Duben 2008

• Ročník XIV

Modernizace železničního uzlu Brno
– první etapa

strana 4

Nové sklady paliv na letecké základně
v Náměstí nad Oslavou zásobovaly
cvičení „FLYING RHINO 2008“

strana 11

Manažer roku 2007

strana 9

Stavební veletrhy Brno 2008



STAVEBNÍ VELETRHY BRNO 2008

Stavební veletrhy Brno, které se letos uskutečnily ve dnech 22. až 26. dubna v prostorách brněnského výstaviště, patří každoročně mezi nejvýznamnější akce svého druhu ve střední a východní Evropě. V rámci celé Evropy patří mezi 5 největších veletrhů ve svém oboru. Letošní ročník byl již třináctým v řadě.

Stavební veletrhy letos sestávaly z několika samostatných částí, a to IBF, SHK a EDEN 3000. Současně s nimi proběhl veletrh URBIS INVEST.

Největší část zaujímá mezinárodní stavební veletrh **IBF**, který pokrývá prakticky všechny oblasti stavebnictví – realizace staveb, stavební řemesla a technologie, stavební materiály a výroby, stavební stroje, stavební konstrukce a mnohé další.

Mezinárodní veletrh technických zařízení budov **SHK BRNO** představuje nejnovější trendy v oblasti sanitární techniky a interiérů koupelen; mimo to se zde prezentovali rovněž

výrobci a dodavatelé vytápěcí techniky, vzduchotechniky a klimatizací, armatur, potrubí, čerpadel a dalších technických zařízení v budovách.

Stavební centrum **EDEN 3000** poskytlo informace o novinkách a trendech současného bydlení. Celoročně je zde možné zhlédnout přehlídku montovaných, kompletně vybavených rodinných domů. Součástí centra je i vzorkovna stavebních materiálů a poradenské středisko pro otázky bydlení a výstavby včetně finančního zajištění.

Letošní ročník Stavebních veletrhů byl v řadě ukazatelů opět rekordní. Ukazuje se, že zájem o veletrhy pokračuje ve svém vzestupném trendu. Ve zcela zaplněných

[pokračování na straně 2](#) ➤



Stavební veletrhy Brno 2008



Zleva: Ing. Josef Martinovský, pan Francisco Marín, Ing. František Ledabyl, pan Paolo Bee, pan Antonio Jané, PhDr. Marcela Bayerová



Ing. Jiří Škrla, generální ředitel Veletrhy Brno a.s. spolu s Ing. Michalem Šteflem, předsedou představenstva a generálním ředitelem OHL ŽS, a.s. a Ing. Františkem Sekaninou, generálním ředitelem ŽPSV a.s.



Ocenění v soutěži „Stavba Jihomoravského kraje“ převzal ředitel divize 401 Ing. Tomáš Nossek (vpravo) spolu s ředitelem výstavby Ing. Radkem Svobodou

pokračování ze strany 1

pavilonech výstaviště i na volných plochách se letos představilo na celkové výstavní ploše 74 300 m² (což je o 14 487 m² více než loni) bezmála 1450 vystavovatelů z 24 zemí, přičemž podíl zahraničních firem dosáhl 15 procent všech vystavovatelů. Branami výstaviště prošlo přes 95 tisíc návštěvníků.

V průběhu konání Stavebních veletrhů se uskutečnila celá řada konferencí, seminářů a diskusních setkání a soutěží. Do řady z nich se zapojila i naše společnost. Za nejvýznamnější soutěž, které jsme se letos účastnili, můžeme považovat „Stavbu Jihomoravského kraje 2007“, která se uskutečnila ve středu 23. dubna. Zde byly výsledky práce OHL ŽS, a.s. odměněny řadou významných cen.

První cenu získala stavba Univerzitního kampusu, která se bude pyšnit bronzovou deskou s nápisem „Stavba Jihomoravského kraje 2007“. V kategorii dopravních a inženýrských staveb získala první místo stavba mimoúrovňové křižovatky Hlinky, kde porotci ocenili zejména fakt, že ji stavaři vybudovali za takřka nepřetržitěho hustého provozu. Bronzovou desku obdržel i čistírna odpadních vod v Těšanech, která bodovala v kategorii ekologických staveb.

V rámci doprovodného programu se naše společnost již tradičně účastnila 13. ročníku mezinárodního sympozia Mosty. Důležitou akcí v rámci doprovodného programu byl Kongres starostů a primátorů měst a obcí, kteří diskutovali o financování sídel a legislativě odpadového hospodářství. Dalšími akcemi v rámci doprovodného programu byly Obchodní a investiční příležitosti v Polsku, Ruský den, Diskusní fórum Svazu podnikatelů, Setkání podnikatelů ČR a SR a další.

V úterý 23. dubna se v rámci Stavebních veletrhů Brno 2008 uskutečnila oslava 80 let od vzniku brněnského výstaviště. Oslava probíhala jako Společenský večer v Rotundě pavilonu A. Setkání se účastnili především zástupci významných českých a slovenských stavebních firem, mezi nimi i OHL ŽS, a.s. Na slavnostním setkání je svým projevem uvítal také předseda Senátu Parlamentu České republiky, Přemysl Sobotka.

Naše firma tentokrát nevystavovala v pavilonu V, jako tomu bylo v předchozích letech. V tomto roce byl náš stánek, který letos oblékl nový kabát, umístěn v pavilonu B na ploše 216 m². Expozice OHL ŽS, a.s. nebyla pouze prezentací firmy, ale především místem pro mnohá setkání a obchodní jednání jak mezi vrcholnými představiteli OHL ŽS, a.s., tak i se zástupci investorů a významných klientů. V prostorách stán-

ku proběhla také jednání se zahraničními partnery. Prestiží naší účasti přispěl i fakt, že naše expozice nezůstala bez povšimnutí významných představitelů veřejného a politického života.

Stejně jako v loňském roce se nám i letos dostalo cti přivítat na stánku velmi vzácnou návštěvu - prezidenta Skupiny OHL, kterým je pan Juan Miguel Villar Mir. Jeho návštěva patřila k nejdůležitějším událostem letošních Stavebních veletrhů.

Letošní, 13. ročník Stavebních veletrhů je za námi a již nyní Vás co nejsrdečněji zveme na ten následující, který se uskuteční v dubnu 2009.

útvář Public Relations



Generální ředitel OHL CE, a.s. pan Antonio Jané, spolu s Generálním ředitelem ŽPSV a.s. Ing. Františkem Sekaninou a finančním ředitelem OHL ŽS, a.s. panem Paolo Bee

Trakční napájecí stanice Vranov u Stříbra



V rámci realizace stavby „Optimalizace trati Plzeň – Stříbro“ bude v měsíci červnu 2008 uvedena do provozu trakční napájecí stanice Vranov. Jedná se o sestavu rozváděčů pro napájení trakčního vedení s trakční jednofázovou proudovou soustavou 25 kV, 50 Hz. Dodávka rozváděče byla realizována koncem loňského roku divizí Technologie, závodu Dopravní stavby, společnosti OHL ŽS, a.s., a to včetně dodávky místního řídicího systému. Základem dodávané technologie je kovově zapouzdřený, vzduchem izolovaný rozváděč typu SAxx, určený pro vlastní napájení tracie 25 kV AC. Zde je potřeba zdůraznit, že se jedná o specifický, technicky náročný produkt pocházející z vlastního vývoje divize Techno-

logie, při jehož řešení byl kladen maximální důraz na jeho optimalizaci z hlediska LCC/RAMS (vysoká spolehlivost provozu, vysoká míra bezpečnosti a nízké nároky na obsluhu a údržbu).

Při realizaci zakázky byly využity poznatky z provozu spinací stanice Plzeň – Jižní předměstí, na které byla tato technologie nasazena poprvé. Tyto provozní zkušenosti pak dále přispěly ke zkvalitnění a zefektivnění výroby.

Funkčně se jedná o systém kovově zapouzdřených, vzduchem izolovaných vysokonapěťových jednopólových rozváděčů, odpovídajících požadavkům evropské normy ČSN EN 62 271-200. Rozváděče jsou konstruo-

vány tak, aby odolaly případnému vnitřnímu přetlaku, který by mohl být vytvořen oboustranným zkratem způsobeným vnitřní poruchou. Tato konstrukce přispívá k maximalizaci bezpečnosti osob pohybujících se na rozvodě během provozu zařízení. Ze stejného důvodu obsahuje sestava rozváděčů také spoustu dalších bezpečnostních prvků, jako je např. zařízení bránící otevření dveří rozváděče, není-li tento v uzemněném, a tedy bezpečném stavu, osazení velmi rychlé zábleskové ochrany v každém poli rozváděče, mechanická blokáda provádění některých nebezpečných (a také zakázaných) manipulací atp.

Sběr a vyhodnocování dat, zajištění blokovacích podmínek a vlastní manipulace jsou v jednotlivých polích rozváděče zajištěny prostřednictvím modulů distribuovaného řídicího systému SAIA, a to za pomoci dotykové obrazovky umístěné ve dveřích přístrojové niky jednotlivých rozváděčů. Za účelem energetické ochrany rozváděčů a trolejového vedení jsou ve dveřích přístrojové niky zabudovány ochrany Areva.

Montáž a dodávka zařízení v celkovém objemu cca 20,5 milionu korun vrcholově realizovalo středisko 2024 – Elektromontáže pod vedením p. Libora Knápeka, a to pro dodavatele technologie stavebního úseku – firmu EŽ Praha. Vývoj zařízení a technickou část dodávky řešil Technický útvar střediska 2021 – Příprava výroby, výroba vlastního zařízení proběhla na středisku 2026 – Rozváděče, „inteligenci“ zařízení dodá středisko 2025 – Řídicí systémy, a oživení a uvedení do provozu bude realizovat středisko 2027 – Revize a servis.

Libor Knápek
vedoucí střediska

Modernizace železničního uzlu Brno – první etapa

V druhé polovině minulého roku byly v Brně – Heršpicích zahájeny práce na 1. části odstavného nádraží v rámci modernizace železničního uzlu v Brně. Jedná se o první z pěti plánovaných etap přestavby brněnského nádraží, kterou realizuje OHL ŽS, a.s., závod Dopravní stavby jako lídr ve sdružení se SKANSKA, a.s.

Z historie

Železniční uzel Brno vznikl po desetiletí a na jeho vývoj měla vliv řada faktorů. Proto se nově tratě a zařízení nejen budovaly, ale také likvidovaly. V první polovině dvacátého století se již výrazně projevovaly některé nedostatky, které bylo potřeba řešit. Jednalo se zejména o nedostatečnou kapacitu nádraží a jeho výpravní budovy, rozvětvení tratí na území města, stáří většiny zařízení dráhy, malou kapacitu odstavného nádraží a stísněný přednádražní prostor.

Již ve dvacátých letech minulého století byla vypsána první velká soutěž na řešení železniční otázky. V některých návrzích se objevuje myšlenka koncepce přestavby celého železničního uzlu Brno s novým osobním nádražím v tzv. „odsunuté“ poloze, tj. se situováním centrálního osobního nádraží do prostoru dnešního dolního nádraží. Rovněž v „moderní“ době byly prověřovány všechny možné varianty koncepce řešení přestavby železničního uzlu Brno. Naposledy, u příležitosti výstavy věnované přestavbě železničního uzlu Brno a pořádané městem v roce 1992, byly předloženy čtyři základní varianty.

V devadesátých letech dvacátého století byly vypracovány další studie porovnávající výhody a nevýhody dvou základních variant koncepce přestavby železničního uzlu Brno, a to přestavby dnešního hlavního nádraží, anebo výstavby nového osobního nádraží v tzv. „odsunuté“ poloze. Koordinační studie koncepce přestavby ŽUB vyústila ve stanovení situování nového osobního nádraží do „odsunuté polohy“ v prostoru dolního nádraží v územním plánu města. Na svém výjezdním zasedání v Brně v roce 2002 pak vláda projednala a následně schválila návrh koncepce přestavby železničního uzlu Brno s novým osobním nádražím v souladu s platným územním plánem města Brna.

Současnost

Výsledný návrh koncepčního řešení vychází ze současného stavu napojení sedmi tratí do brněnského železničního uzlu. Jedná se o tratě vedoucí ze směru od Havlíčkova Brodu tzv. „Tišnovkou“, České Třebové, Přerova tzv. „Přerovkou“, Veselí nad Moravou tzv. „Vláskou tratí“, Břeclavi, Hrušovan nad Jevišovkou, Jihlavy.

Na financování stavby v celkovém objemu 18,6 mld. Kč se společně podílejí:

- Statutární město Brno / Magistrát města Brna
- Jihomoravský kraj / Krajský úřad Jihomoravského kraje
- Ministerstvo dopravy ČR
- Ministerstvo pro místní rozvoj, Fond soudržnosti
- EU
- Správa železniční dopravní cesty, s. o.
- České dráhy, a. s.
- Státní fond dopravní infrastruktury

Konečný návrh tak sleduje provedení přestavby v pěti etapách začleněných do čtyř staveb a samozřejmě počítá s připraveností městské technické a dopravní infrastruktury tak, aby nedošlo ke zhoršení stávající dopravní situace.

Členění etap výstavby:

1. etapa – výstavba první části odstavného nádraží
2. etapa – výstavba první části osobního nádraží
3. etapa – úprava trasy nákladního průtahu
4. etapa – výstavba druhé části odstavného nádraží
5. etapa – výstavba druhé části osobního nádraží



Výstavba mostních objektů SO 01-19-08, SO 01-19-11 a SO 01-19-12 budoucího podjezdu na ul. Košuličova



Příprava betonáže dna tubusu mostního objektu SO 01-19-13



Základy opěrné zdi SO 01-19-21.2



Montáž armatury dříků opěrné zdi SO 01-19-21.2

V rámci realizace 1. části odstavného nádraží (I. etapy) budou vybudována nezbytná zařízení pro čišťení a údržbu souprav osobních vlaků. V rámci stavby se vybudují koleje pro venkovní a vnitřní čišťení vagonů, hala s kolejemi pro údržbu a minimální počet odstavných kolejí. Zabudují se technologická zařízení pro čišťení a údržbu, což doposud nebylo možné s ohledem na existenci tří odstavných skupin kolejí na různých místech bez prostoru pro tato zařízení. Tato stavba je řešena tak, aby v případě časové prodlevy v realizaci nového osobního nádraží mohla zajišťovat potřebné služby i pro soupravy z dnešního hlavního osobního nádraží; k odstavování se využije dnešní odstavné nádraží „B“. Končící osobní vlaky budou po minimálním pobytu u perónní hrany přesunuty vlakovou lokomotivou na odstavné nádraží.

Aktuálně ze stavby

V minulém roce byly na stavbě zahájeny rozsáhlé zemní práce v místě budoucí kolejové tratě a železobetonových nadzemních objektů, a dále pilotové založení stavebních objektů jakými jsou železobetonové opěrné stěny, mosty a podchody. Klimatické podmínky a obecně mírná zima nám pak dovolily již v prvním čtvrtletí tohoto roku zahájit intenzivní činnost na dalších výkopových pracích a zejména na budování železobetonových konstrukcí nad úrovní terénu. V dnešních dnech probíhají téměř denně betonáže na opěrných stěnách, mostech a podchodech pod budoucími kolejovými tratěmi. Celkový objem betonu na železobetonových konstrukcích realizovaných divizí 215 – Mosty na této I. etapě výstavby první části odstavného nádraží činí cca 14 000 m³. Betonáž masivních železobetonových konstrukcí s požadavkem na pohledovost betonovaných konstrukcí bez dalších úprav z provzdušněného betonu vyžaduje přísnou technologickou kázeň. Zvláště pak u dříků opěrných stěn, kde se betonáž v jednom pracovním záběru bez vodorovné pracovní spáry realizuje přes několik malých otvorů z horní části dříku široké jen 0,3 m. Beton se přes tento zúžený prostor v hlavě stěny ukládá do bednění vysokého 7,5 m až k patě dříků, kde se dřík opěrné stěny postupně rozšiřuje až na cca 1,5 m. Do bednění, kam není téměř vidět, je tak potřeba řízeně vést jak betonovou směs, tak vibrační techniku až na předem přesně daná místa a zvolit technologii betonáže tak, aby se po odbednění již dále nemusely na líci ani rubu dříku provádět žádné další sanační úpravy. Naši pracovníci tak mohou úspěšně zúročovat zkušenosti z jiných obdobných staveb a odvést náročnou práci s vysokým nasazením na velmi vysoké kvalitativní úrovni.

Ing. Petr Kubica
technolog

Miroslav Kučírek – výrobní náměstek divize Pozemní stavitelství Praha

Pane náměstku, v závěru roku jste byl jedním z oceněných nejlepších zaměstnanců firmy, tehdy jako výrobní manažer. Přispělo toto ocenění k vašemu posunu v kariérním žebříčku?

Být vyhodnocen mezi nejlepšími zaměstnanci pro mne bylo velkou poctou, i když si myslím, že uznání patří vlastně celému týmu výrobní přípravy naší divize. Kariérní posun se však konal spíše v papírové rovině. Tak jak neustále narůstá objem prací realizovaných naší divizí, tak narůstá i potřeba koordinace jednotlivých činností. Proto jsme od letošního roku poněkud přeskupili síly a systém vedení divize. Já se nyní více věnuji koordinaci a řízení výrobní činnosti divize, zatímco některé výkonné činnosti přešly na rozšiřující se výrobní tým. S tím souvisí i změna mé pozice v organizační struktuře divize.

Výroba je vlastně jakýmsi tepajícím srdcem stavební firmy. Co všechno spadá do okruhu vaší práce?

Okruh činností je velmi široký, patří sem všechno, co se týká řízení stavby – harmonogramy činností, toky nákladů, dodržování klíčových termínů, kontrola kvality, bezpečnosti práce, účast na kontrolních dnech a práce s našimi subdodavateli. Mým úkolem je, aby všechny

tyto činnosti na sebe navazovaly, aby každý ze zúčastněných věděl, co má dělat a kdy. Pokud se někde začne celý tenhle propletenec činností zadržovat, musím rychle zasáhnout a zjednat nápravu. A to jsou někdy hodně horké chvíle.

Vaše práce vyžaduje velmi širokou škálu znalostí, od technických detailů až po ekonomiku stavby. Dá se vůbec tohle někde naučit?

Základ mi dala škola, ale většinu znalostí jsem získal až praxí. Po absolvování stavební průmyslovky jsem nastoupil jako mistr do dnes již neexistující firmy Vodní stavby. Ta byla po dalších třicet let nejen mým chlebozárcem, ale i školou, kde jsem prošel pozicemi od nejnižších stupňů až po výrobního ředitele firmy. Dnes si na ni vzpomene jen málokdo, ale ještě před deseti lety to byla dvojka českého stavebního trhu. Většinu svého pracovního života jsem „šlapal bláto“ na velkých stavbách, jakými byly odsíření několika bloků elektráren Pruněrov a Počerady nebo stavba prvního železničního koridoru Děčín – státní hranice se SRN. Tam jsem nasbíral obrovskou spoustu zkušeností, takže dnes mohu zasvěceně diskutovat s našimi subdodavateli o technických detailech staveb a vím, že mě těžko na něčem nachytají.

**Představení
oceněných
nejlepších
zaměstnanců
roku 2007**

Už podle toho, jak se při tom usmíváte, vidím, že vás tahle část vaší práce asi hodně baví.

To máte pravdu. Jednání se subdodavateli jsou někdy hodně náročná, zejména při jejich výběru nebo při řešení nějakých sporných bodů. O to lepší pocit mám, když se mi podaří vyjednat podmínky výhodné pro naši firmu. I když nemám žádnou „svou“ stavbu, stejně to s lidmi na stavbách prožívám a umím se vcítit do jejich každodenních problémů. Vždyť jsem byl dlouhá léta v jejich kůži. Proto vím, že dobře zpracovaná výrobní příprava dokáže práci hodně posunout dopředu. Provozní problémy nastanou vždycky. Každá stavba je vlastně originál a ne všechno se dá předem naplánovat. Proto se snažím být se stavbou v těsném kontaktu a navštěvovat všechna místa, kde naše divize působí, co nejčastěji. Taková výměna informací na místě hodně pomáhá. Lidé mi přímo řeknou, co je trápí, kde je problém, kde potřebuji pomoci. Tenhle úzký kontakt s děním na stavbách mě úžasně nabíjí, takže pak s chutí zvládám i kancelářskou rutinu, která je nezbytnou součástí mé práce. Doklady o veškeré činnosti, která byla v průběhu stavby vykonána, jsou stejně důležité jako to, že budova stojí.

Která stavba, na níž jste se podílel, je tou vaší pomyslnou vizitkou?

To se nedá jednoznačně říci. Z titulu své funkce se věnuji průřezově všem stavbám, které realizuje naše divize, a pomáhám projektovým týmům řešit provozní problémy vzniklé v průběhu výstavby. V poslední době jsem se více zabýval třeba stavbou Národního technického muzea nebo skladu LPH v Čáslavi, které nyní finišují. Předtím to byl Terminál Sever 2 na letišti v Ruzyni, ČOV a kanalizační systém v Liberci nebo Čistá Radbuza. Ale během mé kariéry těch staveb bylo nepočítaně. Takže nejde ani tak o jednu konkrétní stavbu, jako spíš o ten pocit, o vzpomínku – to jsem stavěl, tohle a tohle jsem při tom zažil. Kdykoli jedu někde kolem místa, kde jsem se na nějaké stavbě podílel, tak se tenhle pocit dostaví a já jsem rád, že si můžu říct „u toho jsem byl“. To je má vizitka.

Děkuji za rozhovor
Alžběta Trůbllová



Miroslav Kučírek

Obytný soubor Hněvotínská – Okružní dokončen

Divize Stavitelství Olomouc úspěšně dokončila výstavbu 88 bytů v obytném souboru Hněvotínská – Okružní na Tabulovém vrchu v Olomouci. Tím byla završena předposlední etapa výstavby tohoto komplexu, která se skládala z objektů 3, 5, 11, 12 a krytého parkovacího stání.



Bytový komplex na Tabulovém vrchu je situován v klidné lokalitě s dobrou dostupností do centra a blízkých nákupních center. Pro větší komfort klientů je celý komplex řešen tak, že domy na jeho obvodu tvoří optickou a hlukovou bariéru. Tomu je přizpůsobeno i jejich architektonické řešení. Směrem k ulici jsou situovány jejich pro-

vozní části, jako jsou schodiště, výtahy a chodby, zatímco obytné prostory směřují dovnitř komplexu. Stavebně jsou tyto domy řešeny jako zděný systém Porotherm s monolitickými stropy. Uvnitř areálu jsou umístěny kaskádové domy, konstrukčně sestávající ze železobetonového skeletu s monolitickými stropy a s vnitřním i ob-

Speciální železobetonové konstrukce divize STAVIN

Společnost OHL ŽS, závod Pozemní stavitelství, divize Stavitelství Olomouc se pod vedením vedoucího projektu Jiřího Sovy účastní přístavby radioterapeutického oddělení Krajské nemocnice T. Bati a.s. ve Zlíně.

V rámci této stavby provádí divize STAVIN, středisko 4051 - monolitických konstrukcí, kompletní železobetonové konstrukce dvoupodlažního skeletu, který tvoří součást budoucího radioizotopového pracoviště s lineárním urychlovačem. Skelet je proveden z betonových směsí určených pro biologické stínění. Právě atypická železobetonová konstrukce lineárního urychlovače a ozařovače brachyterapije v objektu Onkologického centra, která

se provádí za přísné radiometrické kontroly objemové hmotnosti ukládané čerstvé betonové směsi, byla výzvou pro naši divizi. Dosud používané a normou uznávané zkušební metody odhalily nedostatky v kvalitě betonu teprve po jeho zatvrdnutí, kdy je již velmi obtížné a nákladné dosáhnout nápravy. Proto byly pracovníky Střediska radiální defektoskopie VUT FAST v Brně vyvinuty radiální hutnoměry, umožňující měřit objemovou hmotnost betonu při jeho ukládání, kdy lze ještě (např. dodatečným zhutňováním směsi) zjednat okamžitou nápravu. To umožňuje v podmínkách stavby dosahovat laboratorní kvality betonu. Strop a stěny konstrukcí, které

vodovým zdímem provedeným systémem Porotherm. Prostorové uspořádání využívá unikátní patentovaný systém, kdy každý byt tvoří prvek ve tvaru písmene „L“ a skládáním těchto prvků na sebe a vedle sebe vznikají kaskády. Kratší část L je stropem spodního bytu, ale současně je terasou horního bytu. Otevřená terasa pak vytváří dojem spíše rodinného domu než bytu, který je ještě umocněn barevným řešením fasády. Divize Stavitelství Olomouc závodu Pozemní stavitelství společnosti OHL ŽS, a.s. předala investovi - bytovému družstvu VBD Tabulový vrch, všech pět stavebních objektů v celkové hodnotě 150 mil. Kč koncem roku 2007. Vzhledem k tomu, že komunikace s klienty byla na přání investora nastavena tak, aby dovozovala budoucím majitelům co největší volnost ve výběru nadstandardů a individuálních řešení jejich bytů, probíhaly drobné úpravy prováděné na přání klientů až do poloviny dubna 2008. Všechny jejich speciální požadavky se podařilo úspěšně splnit a do nových bytů se již stěhují první obyvatelé.

Alžběta Trůbllová
specialista obchodní

dosahovaly šíře 2 200 mm, umožňovaly, tak jako vysoká hustota těžkého stínícího betonu, možnost měření i provádění ukládky betonových směsí přímo v bedněni konstrukce.

Odpovědný řešitel lineárního urychlovače, Ing. Lubomír Vitek ze Střediska radiální defektoskopie VUT FAST v Brně, prováděl se svými pracovníky i všechna objemová měření betonů, které dosahují v suchém, zatvrdlém stavu minimální objemové hmotnosti 2950 kg/m³ pro těžký stínící beton a 2250 kg/m³ pro obyčejný stínící beton.

U těžkých stínících betonů bylo dosaženo hmotnosti pomocí barytového kameniva a bedněni bylo navrženo tak, aby odolávalo tlaku čerstvé betonové směsi a jeho stahovací prvky zůstaly ve stěnách natrvalo.

Ze závěrečné zprávy vyplývá, že při provádění betonáže a zhutňování BS bylo pod vedením stavbyvedoucího Ing. Jiřího Rozendorfa dosaženo všech předepsaných objemových hmotností a parametrů.

Středisko monolitických konstrukcí si tak mezi pohledové, předepjaté a vodostavební betony přidalo do svého portfolia i provádění stínících betonů.

David Bilavčík
vedoucí střediska

Přístavba radioterapeutického oddělení Onkologického centra

Investor:	Zlínský kraj
Zhotovitel dílčí části stavby:	OHL ŽS, a.s., závod 40 – Pozemní stavitelství, divize STAVIN
Vedoucí realizačního týmu:	David Bilavčík
Projektant:	Centroprojekt, a.s. Zlín

Mosty pro Apron D1, letiště Praha Ruzyně

Realizace šesti nových nástupních mostů na mezinárodním letišti Praha Ruzyně neznamená jen zvýšení komfortu odbavení cestujících, ale nezanedbatelný je i příznivý vliv na životní prostředí z důvodu eliminace autobusové dopravy při přepravě cestujících.



Vnitřek přístupové chodby k pasažérskému nástupnímu mostu



Nástupní pasažérský most přistavený k letadlu

Objekt se nachází v prostoru mezinárodního letiště Praha – Ruzyně v odbavovacím prostoru sever.

Stavba, na jejíž realizaci se podílí sdružení firmy OHL ŽS, a.s., reprezentované závodem Pozemní stavitelství, divizi Stavitelství Praha, a firmy Skanska, a.s., řešila přístavbu šesti

nástupních mostů k jihozápadní fasádě Terminálu sever 2. Součástí akce bylo také dovybavení interiérů terminálu. Jedná se o příletovou chodbu v 1. NP a odletové čekárny ve 2. NP objektu. V rámci této akce byla realizována i nová trafostanice, umístěná v prostoru třídiřny zavazadel v 1. PP terminálu, včetně nové

VN elektro přípojky. Součástí akce byla také realizace dopravního značení na části odbavovací plochy D1 a obslužné komunikaci. Mosty jsou založeny na konstrukcích nezávislých na skeletu terminálu, což umožňuje určitou variabilitu v umístění mostů podél fasády objektu Terminálu sever 2.

Nástupní mosty jsou koncipovány jako dvojice souběžných tubusů – koridorů, nesených ocelovou přiznanou superkonstrukcí příhradového charakteru, vynášenou systémem pilířů v kombinaci s částečným zavěšením. Paralelní tubusy zaústí do společného „náměstí“ v prostoru nad odbavovací plochou. Jeden z tubusů mostu je vždy napojen na odletovou čekárnu v tranzitní galerii ve 2. NP terminálu a klesá na úroveň 1. NP. Druhý tubus vždy ústí do příletové chodby v 1. NP podél jihozápadní fasády terminálu, chodba končí v příletové hale, resp. na „křižovatce“, kde je možno pokračovat do haly výdeje zavazadel a dále do ČR nebo přes bezpečnostní filtr pokračovat do prstu C pro přestup, případně přes pasovou kontrolu pokračovat transferovou chodbou do Terminálu sever 1 pro přestup na lety do země mimo EU.

Na náměstí mostu je napojen teleskopický pohyblivý tubus typu apron drive, umožňující připojení k letadlům. Stání na odbavovací ploše jsou dimenzována v základní konfiguraci pro letadla kódového písmene C. Z náměstí je také možný vstup na kryté schodiště ústící na plochu, proto všechny navržené mosty slouží zároveň jako únikové cesty z tranzitní galerie a příletové chodby terminálu při požárním poplachu.

Nástupní mosty jsou realizovány v souladu s „Výhledovou studií letiště Praha – Ruzyně“ vypracovanou v červnu 1999 a novelizovanou v prosinci 2004. Nově vybudované mosty jsou řešeny dvouúrovňově, tedy s odděleným provozem příletů a odletů. Nové nástupní mosty jsou vybaveny teleskopickými tubusy typu apron drive, stejně jako všechny ostatní mosty na letišti Ruzyně.

Realizace šesti nových nástupních mostů neznamená nárůst kapacity odbavení cestujících, ale pouze zvýšení komfortu odbavení. Tyto mosty obsluhují stávající stání letadel č. 51 a 56 na odbavovací ploše D1 u jihozápadní fasády nového Terminálu sever 2. Tato stání fungovala jako vzdálená, cestující na příletech i odletech byli dříve k letadlům a od nich odvázeni autobusy. Realizací mostů bylo umožněno přímé – pěší propojení cestujících s příslušnými prostory terminálu.

V terminálu probíhá kompletní odbavení pro mezinárodní lety. Odbavování probíhá ve dvou

úrovních, ve vyšším podlaží je situován provoz odletů a v nižším pak přílety. Vybudované mosty zvyšují komfort nástupů a výstupů cestujících z a do letadel. Vzhledem ke kapacitám odbavovaných cestujících na ploše D1 je nezanedbatelný příznivý vliv na životní prostředí, který bude mít eliminace autobusové dopravy při přepravě cestujících.

Ing. Bc. Hana Babušková



Pohled na nástupní pasažérské mosty

Stavební objekty:

SO01 – Nástupní mosty – pevná část, úpravy v objektu Terminálu sever 2

SO02 – Trafostanice

SO03 – Přípojka VN z TS36

SO04 – Dopravní značení

Provozní soubory:

PS01 – Nástupní mosty

PS03 – Zdroj 400 Hz

PS04 – Systém navádění letadel

PS05 – Trafostanice a dálkové ovládání

PS06 – Napojení TS 63 náhradní zdroj

Manažer roku 2007

Česká manažerská asociace, Svaz průmyslu a dopravy a Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů vyhlásily ve čtvrtek 17. dubna na pražském Žofíně výsledky 15. ročníku soutěže o nejlepšího manažera roku. V kategorii Stavebnictví zvítězil předseda představenstva a generální ředitel OHL ŽS, a.s. Ing. Michal Štefl.



Ocenění Manažer roku v odvětví stavebnictví přebírá z rukou Ing. Jana Preclíka, M.I.M., předsedy Hodnotitelské komise soutěže Manažer roku 2007 (vpravo) za přítomnosti Ing. Václava Matyáše, prezidenta Svazu podnikatelů ve stavebnictví ČR, vítěze soutěže, předsedu představenstva OHL ŽS, a.s., Ing. Michal Štefl

Vítěze soutěže Manažer roku 2007, která se konala pod záštitou předsedy vlády České republiky, vybrala z celkem 68 finalistů patnáctičlenná Národní komise složená ze zástupců vyhlásovatelů a organizátorů soutěže a manažerů oceněných v předchozích ročnících.

„Soutěž Manažer roku je jedinou soutěží v České republice, která hodnotí manažery jako osobnosti, a to na základě jejich dlouhodobé práce pro firmu, ve které profesně působí. Nejde tedy o jednorázovou anketu ovlivněnou aktuální image daného manažera, ale o strukturovanou soutěž, která jde do hloubky a na jejímž vyhodnocování se v několika krocích podílí odborníci z mnoha oblastí,“ uvedl k zaměření soutěže PhDr. Bohuslav Holub, ředitel Manažerského svazového fondu, který soutěž organizačně zajišťuje. „Věříme, že stejně jako v předchozích ročnících se i letošní vítězové připojí k naší snaze veřejně oceňovat talentované a schopné manažery v České republice a pomohou nám s výběrem těch nejlepších v příštím, již šestnáctém ročníku soutěže.“

útvár Public Relations

Základní parametry stavby:

Objednatel:	Letiště Praha, s.p., K letišti 6/1019, Praha 6
Zhotovitel:	Sdružení společností OHL ŽS, a.s. a Skanska a.s.
Vedoucí projektu:	Karel Mazánek – autorizovaný technik v oboru pozemní stavby
Projektant:	NIKODEM A PARTNER, spol. s r.o., Staropramenná 3117/17, Praha 5
Celkové náklady:	353,3 mil. Kč bez DPH

Vítejte mezi námi!

Vážení zaměstnanci, v průběhu měsíce dubna 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.

Yveta Hanušová,
referent obchodní, středisko 0010

Martin Vavřín,
elektromontér, středisko 2024

Jiří Beran,
elektromechanik, středisko 2026

Pavel Pavlovský,
traťový dělník, středisko 2043

Pěnkava Emil,
traťový dělník, středisko 2043

Josef Pechál,
traťový dělník, středisko 2043

Petr Drábek,
traťový dělník, středisko 2043

Ivo Baroň, traťový dělník, středisko 2044

Antonín Brabec,
traťový dělník, středisko 2044

Aleš Hučín,
traťový dělník, středisko 2044

Jan Krejčířik,
mistr, středisko 2044

František Francálek, ŘSMV-nákladních automobilů a tahačů, středisko 2053

Vlastimil Verešpej, ŘSMV-nákladních automobilů a tahačů, středisko 2053

Jiří Janšta,
technik geodet, středisko 2082

Viktor Špaček,
technik stavební výroby, středisko 2086

Zbyněk Ludvík,
zedník, středisko 2123

Radomír Kornas,
izolátér, středisko 2152

Martin Galia,
referent administrátor, středisko 2162

Pavol Štiffel,
mistr, středisko 2162

Juraj Žemba,
mistr, středisko 2162

Michal Šenkýř,
systémový inženýr zahraničního výrobního provozu, středisko 2511

Mgr. Petr Blaška,
právník komerčního práva, středisko 4010

Martin Žák,
stavbyvedoucí, středisko 4041

Rostislav Novák,
stavební zámečnick, středisko 4053

Michal Pojsl,
zedník, středisko 4054

Martin Paleček,
zedník, středisko 4054

za ŘLZ - Jan Rupp, vedoucí odboru

ŽPSV a.s. obhájila svou pozici v soutěži Zaměstnavatel roku 2008

Dne 4. dubna 2008 převzala v Brně společnost ŽPSV a.s. Uherský Ostroh ocenění za 3. místo v soutěži Zaměstnavatel roku 2008 v kategorii Zaměstnavatel regionu za Zlínský kraj. Obhájila tak svou pozici z minulého roku a navázala na oceněný personální projekt z roku 2005.

Zaměstnavatel roku je prestižní soutěží zaměstnavatelů, do které je za každý kraj nominováno 30 společností. O vítězích hlasuje 10členná odborná porota. Porotu tvoří odborníci zaměřeni na oblast práce s lidskými zdroji, se znalostí trhu práce a specialisté na zaměstnanecké benefity.

Ocenění na regionální úrovni bylo vyhlašováno ve třech kategoriích:

Zaměstnavatel regionu, Personální projekt regionu a Cena personalistů.

Před námi se umístily tak významné firmy ze zlínského regionu, jako je Hamé a.s. Babice a Barum Continental spol.s r.o. Zlín Vzhledem k tomu, že do celostátního kola postupují za Zlínský kraj pouze první dva v pořadí, bude v dalších obdobích naším cílem posun alespoň o jednu příčku, který by pro nás znamenal možnost prezentovat personální práce naší společnosti v celostátním kole.

Nedílnou součástí ocenění byl i doprovodný program, který se konal v odpoledních hodinách a předcházel slavnostnímu vyhlášení výsledků. V rámci doprovodného programu prezentují účastníci přihlášené personální projekty. Sami personalisté pak volí ten, který je dle jejich mínění nejlepší. Pro práci personalistů je to velmi inspirativní a přínosná část.

Tato soutěž zvyšuje povědomí o významu oblasti rozvoje lidských zdrojů a poukazuje na

praktické příklady jeho vlivu na úspěšné podnikání. Je ale prozatím také jedinou soutěží tohoto rozsahu v České republice a všem jejím organizátorům patří velký dík.

Bc. Hana Stachová
personální manažer, odbor KGŘ ŽPSV a.s.



Vedoucí kanceláře generálního ředitele ŽPSV a.s., Mgr. Břetislav Habanec (vpravo), přebírá z rukou Ing. Pavla Soukupa, ředitele brněnské pobočky Hypoteční banky, ocenění za 3. místo v soutěži Zaměstnavatel roku.

Blahopřání

V dubnu roku 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 **pan Jan Kaluža**, specialista technické přípravy, středisko 2001, a 40 let **pan Antonín Sedláček**, skladník, středisko 4017.

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

za ŘLZ - Jan Rupp, vedoucí odboru

Ocenění

Český červený kříž uděluje zlatou medaili prof. MUDr. J. Jánského dárčům krve, kteří dovršili 40 bezpříspěvkových odběrů. S potěšením Vám musíme sdělit, že mezi vyznamenané touto medailí patřil v měsíci dubnu i zaměstnanec naší společnosti,

pan Jiří Starosta.

Jeho morální a hluboce lidský postoj velice oceňujeme, neboť ochota dárce darovat krev pro zdraví a často i záchranu života je projevem humánního vztahu ke spoluobčanům. Věříme, že tento čin se stane příkladem i pro ostatní zaměstnance ochotné darovat krev.

Nové sklady paliv na letecké základně v Náměšti nad Oslavou zásobovaly cvičení „FLYING RHINO 2008“

V rámci modernizace vojenské letecké základny v Náměšti nad Oslavou vybuvovala akciová společnost OHL ŽS, závod Pozemní stavitelství objekty, které řeší příjem, skladování a expedici leteckých pohonných hmot. Prvním testem nových skladů bylo mezinárodní letecké cvičení Flying Rhino 2008.



Montáž ocelové nádrže o objemu 1 000 000 litrů



Provozní budova, přístřešek pro AC 24 stání a výdejní stáčiště AC

Základní parametry stavby

Název stavby:	2AF22024 Sklad LPH na LZ Náměšť nad Oslavou
Místo stavby:	Letecká základna Náměšť nad Oslavou
Okres:	Třebíč
Investor:	Česká republika, Ministerstvo obrany
Uživatel:	Armáda České republiky vojenský útvar 5525
Projektant:	Chemoprojekt a.s.
Dodavatel stavby:	OHL ŽS, a.s., závod Pozemní stavitelství, divize Stavitelství Brno
Termín zahájení:	4.8.2006
Termín dokončení:	31.7.2008
Náklady:	312 mil. Kč
Počet stavebních objektů:	39
Počet provozních souborů:	22
Délka potrubních rozvodů:	5029 m
Produktovod:	3669m
Provozní potrubí:	1015m
Technolog. potrubí:	345m
Množství uloženého betonu:	3400 m ³

Historie základny

V roce 1956 byl založen 20. stíhací letecký pluk Československé lidové armády, který zahájil svou činnost na letišti v Čáslavi. V roce 1960 byl přesunut na nově vybudované letiště v Náměšti nad Oslavou, o rok později byl přejmenován na 20. stíhací bombardovací letecký pluk a vyzbrojen letouny MiG-15. Koncem sedmdesátých let se pluk stal hlavní základnou pro výcvik pilotů i pro ostatní útvary letectva. Od roku 1997 spadá základna přímo pod velení vzdušných sil Armády České republiky. Od 28. října 1998 nese základna na počest našich letců z 311. bombardovací perute RAF, kteří bojovali během II. světové války nad Biskajským zálivem, název „Biskajská“. Vstup České republiky do NATO odstartoval rozsáhlou modernizaci letiště, na které se významně podílí i OHL ŽS, a.s. Po dokončení všech stavebních prací budou moci na základně přistávat i letouny NATO při plnění bojových úkolů.

Stavební řešení

Stavba skladu leteckých pohonných hmot (LPH) probíhala přímo na základně, takže se stavbaři museli podřídit bezpečnostnímu režimu základny a plně respektovat její provoz. Stavební činnost probíhala na rozsáhlé ploše, protože sklady LPH 1 a LPH 2 jsou z bezpečnostních důvodů umístěny na protilehlých koncích základny a propojeny 3 700 metrů dlouhým potrubím. V každém ze skladů jsou dvě nádrže na palivo, čerpací stanice, výdejní stáčiště a požární nádrž. Ke skladu LPH 1 patří ještě provozní budova a přístřešek pro autocisterny.

Letecké pohonné hmoty jsou na letišti dopravovány železničními cisternami a stáčený na železničním stáčišti do podzemní dvouplášťové nádrže o objemu 100 000 litrů s příjmovou a havarijní komorou, které jsou jistěny stavebními prvky proti přeplnění. Letecké palivo je pak přečerpáváno vertikálním odstředivým čerpadlem P 103.1 a podzemním propojovacím potrubím přes síťový filtr s oky 150 μm, samostatný filtr/separátor vody a objemový měřič do skladovacích nádrží v obou skladech.

Nádrže na palivo mají tvar válce o průměru 14,5 m a výšce 7 m. Plášť mají vyztužen železobetonem a jsou chráněny násypy. Nádrže jsou podle standardů NATO, norem ČSN



Čerpací stanice s koalescenčními filtry a odstředivými čerpadly



Transport nové nádrže o objemu 100 m³

a příslušných předpisů opatřeny nezbytným zařízením pro měření hladiny s havarijní detekcí a blokováním proti přeplnění, bezpečnostními armaturami pro „dýchání“ nádrží při čerpání LPH, neprůbojnými pojistkami, odkalením, vyčerpáváním, průlezy, měřením teploty, zařízením pro odběr vzorků, kontrolními a manipulačními vstupy pro měření hladiny. Vnitřní prostor nádrže je zpřístupněn pevným ocelovým žebříkem, který je umístěn ve víku střechy a vede až na dno nádrže. Po straně pláště je vybudována svislá obslužná šachta. Její dno tvoří zachytnou jímku, ve které se shromažďují veškeré úniky. V každém skladu jsou dvě skladovací nádrže o objemu 1 000 000 l leteckého petroleje. Oba sklady mají celkovou kapacitu 4 000 000 l leteckého petroleje.

Pohonné hmoty jsou ze skladovacích nádrží dopravovány potrubím do výdejních stáčíšť. Výdejní stáčíště pro autocisterny tvoří dvě stáčeční stanoviště osazená kloubovými plnicími rameny. Ta jsou od sebe vzdálena 60 m a zakryta ocelovým posuvným bezpečnostním krytem. Stáčeční stanoviště chrání ocelové přístřešky s minimální podjezdovou výškou 4,55 m. Součástí výdejních

stáčíšť je podzemní dvouplášťová ocelová nádrž o objemu 50 000 l. Nádrž je dvoukomorová, přičemž jedna komora slouží jako havarijní jímka a druhá komora je sběrnou nádrží pro shromažďování slopu. Součástí nádrží jsou rovněž ocelové vstupní šachty s poklapy. Vydávané palivo je možno aditivovat pomocí aditivační jednotky.

Dopravu paliva v potrubí zajišťují expediční čerpadla umístěná v čerpací stanici, kde jsou také filtry, potrubí a armatury a jejíž součástí jsou i místnosti rozvodu a místnost s náhradním zdrojem. Náhradní zdroj zajišťuje provozuschopnost skladů LPH 1 a 2 v případě výpadku elektrického proudu z veřejné sítě. V podzemí čerpací stanice je umístěna dvouplášťová ocelová nádrž na palivo pro náhradní zdroj (5 000 l) a odkalovací a havarijní nádrž (10 000 l).

Provozní budova je nepodsklepená, částečně dvoupodlažní a jsou v ní umístěny laboratoře pro kontrolu odebraných vzorků paliva, sklady hořlavých kapalin, kanceláře a další nezbytné technické zázemí. Na provozní budovu navazuje ocelový přístřešek pro 24 autocisteren, jehož součástí je podzemní dvouplášťová ocelová nádrž o objemu 60 000 l se dvěma komorami.

Jedna komora slouží jako havarijní jímka, druhá je sběrnou nádrží pro shromažďování slopu.

Vysoce rizikový provoz, jakým sklad leteckého paliva je, musí mít také vlastní požární nádrž. Tvoří ji prefabrikovaná podzemní železobetonová jímka s užitným objemem 35 000 l požární vody. Součástí skladu LPH 1, LPH 2 jsou i nezbytné inženýrské sítě - venkovní dešťová, splašková a technologická kanalizace, vodovodní plynové přípojky a obslužné komunikace a přístupové chodníky.

Řídicí systém

Provoz skladu je ovládán tříúrovňovým řídicím systémem s centrem v provozní budově a s možností lokálního ovládání z jednotlivých provozních stanovišť. S ohledem na povinné standardy je řídicí systém koncipován jako autodiagnostický. Je schopen provádět kontrolu připojených zařízení v předepsaných termínech servisních činností a v případě výpadku elektřiny nebo při poškození jednotlivých datových spojů je schopen provozu tak, aby nebyly ohroženy základní bezpečnostní funkce. Podle topologie skladu je řídicí systém rozdělen na dvě oddělené části LPH 1 a LPH 2. Obě části jsou vybaveny programovatelným logickým automatem, zařízením pro napájení systému a komunikačními prostředky. Automatický řídicí systém čerpadel a armatur, s dispečinkem ve skladu LPH 1, umožňuje nejen dopravu paliva potrubím mezi skladovacími nádržemi a výdejními místy, ale i přečerpávání LPH z jedné nádrže do druhé, případně z LPH 1 do LPH 2 nebo z obou skladů do železničního stáčíště a současně umožňuje trvalou kontrolu všech technologických celků.

Stav projektu

Po stavební stránce je vše dokončeno a úspěšně proběhly komplexní zkoušky celého zařízení. Až do letošního léta bude probíhat zkušební provoz. Zatěžkávací zkouškou bylo pro sklady společné cvičení vyčleněných útvarů armád České republiky a Velké Británie Flying Rhino (Létající nosorožec) 2008, které bylo před pár dny ukončeno. Skladovací a expediční systém funguje bezchybně, což potvrzuje kvalitní práci týmu OHL ŽS, a.s., vedeného Ing. Martinem Poláchem.

Projekt patří do programu bezpečnostních investic NATO (NSIP) vedeného Ing. Bohumilem Pršalou s technickým dozorem VUSS Brno pod vedením Ing. Pavla Tkáče.

*Alžběta Trůblová
specialista obchodní*