

01
08

2011

MĚSÍČNÍK AKCIOVÉ SPOLEČNOSTI OHL ŽS



OHL ŽS

www.ohlzs.cz



Moderní tvář stavebnictví



OHL ŽS



23. srpna 2011, přesně po čtrnácti měsících od uzavření smlouvy se zhotovitelem OHL ŽS, a.s., byl za účasti hejtmána Moravskoslezského kraje Jaroslava Palase slavnostně otevřen nově postavený most přes řeku Ostravici v obci Baška. Moravskoslezský kraj tak mohl předat most do užívání občanům o 100 dnů dříve, protože OHL ŽS, a.s. se podařilo postavit most v rekordně rychlém čase.

❖ Jako první se po nově otevřeném mostě prošli (zleva) Ing. Jaroslav Palas, hejtmán Moravskoslezského kraje, Irena Babicová, starostka obce Baška a Ing. Michal Štefl, generální ředitel OHL ŽS, a.s.

Nový most v obci Baška je hotov

Původní starý most z roku 1961 byl 16. května 2010 zničen rozvodněnou Ostravicí. Výstavba mostu, který byl původně dlouhý 93,2 m, se uskutečnila v rekordně krátkém čase. Vedení kraje rozhodlo v zájmu občanů Bašky o předčasném užívání stavby, což znamená, že se na něm po zprovoznění mostu budou provádět ještě malé dokončující práce. Pro veřejnost byl most zpřístupněn 25. 8. odpoledne a od 26. 8. zde byla opětovně zahájena hromadná doprava a začaly platit nové autobusové jízdní řády. Celkové náklady na výstavbu mostu dosáhly 91,65 mil. Kč, z toho 45,825 mil. Kč bylo poskytnuto Ministerstvem pro místní rozvoj ČR, neboť stavba byla začleněna do programu na obnovu obecního a krajského majetku postiženého živelní či jinou pohromou. Zbýlá část byla uhrazena z pojistného plnění České pojišťovny za škodu, která

vznikla na majetku Moravskoslezského kraje, a také z rozpočtu MSK (616 tis. korun).

„Po povodni v roce 2010 jsme stáli před otázkou, jak co nejrychleji zabezpečit opravu jediného, povodně poškozeného, mostu přes řeku Ostravici v obci Baška. Proběhlo hodně diskusí a bylo znát mnoho emocí. Dnes můžeme konstatovat, že jsme se rozhodli správně. Chtěl bych poděkovat občanům Bašky za jejich trpělivost. Musím říci, že požadavek postavit most v co nejkratším termínu je splněn,“ řekl hejtmán Jaroslav Palas při slavnostním přestřižení pásky a dodal: „Děkuji všem, kteří se na tomto projektu podíleli.“

Nový most byl navržen jako spojitá trémová ocelobetonová konstrukce s horní mostovou. Nosnou konstrukci tvoří čtyři nosníky

spřažené s železobetonovou monolitickou deskou. Most je navržen jako dvoupolový s pilířem umístěným na bermu řeky Ostravice. Most je založen na velkopřůměrových pilotách a má délku nosné konstrukce 103,5 m, přičemž rozpětí jednotlivých polí činí 52 a 40 m. Pod mostním objektem je vytvořen prostor pro cyklistickou stezku, která je plánována podél toku Ostravice. Návrhem nové konstrukce bylo odstraněno kritické místo, kterým byl pilíř v proudnici toku. Navržená konstrukce respektuje stávající komunikaci i potřebnou rezervu nad hladinou stoleté vody. Místo starých tří pilířů v korytě je pouze jeden pilíř mimo hlavní proudnici řeky.

„Výstavba nového mostu, který nahradil původní, poničený povodně, nebyla jednoduchá. Naši pracovníci se ale snažili, aby jediné

pokračování na následující straně ➤



spojení obcí Kunčice a Baška bylo plně obnoveno co nejdříve,“ řekl při slavnostním otevření mostu Ing. Michal Štefl, předseda představenstva a generální ředitel OHL ŽS, a.s.

V současné době se dokončují práce, které nemají vliv na užívání mostu, na kamenném opevnění mostního pilíře, a následně budou provedeny jemné terénní úpravy, demonstrována provizorní lávka pro občany a vysazeny stromy a keře. Tím bude stavba finálně

dokončena a Moravskoslezský kraj požádá příslušný správní úřad o vydání kolaudačního souhlasu.

Rozvodněná Ostravice podemlela 16. května 2010 pilíř v korytě řeky tak silně, že pilíř poklesl a naklonil se. Most se v místě pilíře prohnul o 300 mm. Poklesem došlo k výrazné změně namáhání mostní konstrukce, která se trvale zdeformovala. Deformace nepříznivě ovlivnila cca 80 % délky mostu tak,

že most byl v tomto rozsahu nepoužitelný. Navíc případné zřícení pilíře mohlo způsobit další destrukci mostu. Jelikož byl most také vzhledem ke svému stáří celkově ve špatném stavu, bylo by obnovení pilíře a provedení opravy starého mostu neekonomické. Navíc by v korytě zůstal opět mostní pilíř omezující volný průtok.

*Bc. Šárka Vlčková, tisková mluvčí MSK
a Útvar Public Relations*

Změny v OHL ŽS v souvislosti s novou strukturou a modelem řízení Stavební divize OHL

Vážení kolegové,
v květnovém čísle firemního časopisu jste již byli informováni o zásadní organizační změně Skupiny OHL – sloučení divize domácího a mezinárodního stavitelství v jednu stavební divizi “División de Construcción”.

V současnosti začínáme spolupracovat se specialistou na strategické poradenství - společností A.T. Kearney na doladění změn v organizační struktuře Stavební divize se strukturou OHL ŽS. To nám umožní využít všech možností, které nám členství ve Skupině nabízí.

Cílem celé reorganizace je sdílení a tím i maximální využití lidského a technického potenciálu, který je dosud rozprostřen napříč celou organizací, a to ve všech stavebních i podpůrných činnostech. Na úrovni Stavební divize byly posíleny útvary

rozvoje obchodu a vypracovávání nabídek, finanční správy a IT. Jejich profesní odbornost výrazně zkvalitnilo spojení španělského OHL s OHL International. Probíhající změny zejména u velkých zakázek, například v nových regionech, zvýší konkurenceschopnost OHL ŽS a umožní nám realizovat projekty zcela nového rozsahu a širě našich prací.

Během následujících šesti týdnů bude společný projektový tým OHL ŽS a poradenské společnosti A.T. Kearney analyzovat stávající aktivity a procesy jednotlivých organizačních útvarů. Na základě této analýzy tým navrhne optimální organizační uspořádání naší společnosti a možnosti, jak zlepšit její fungování. Chtěl bych všechny zaměstnance OHL ŽS, a.s. touto formou požádat, abyste tomuto týmu poskytli maximální součinnost.

Věřím, že nová organizační struktura podpoří další rozvoj naší společnosti.

Ing. Michal Štefl, předseda představenstva a generální ředitel OHL ŽS, a.s.

Regionální technologický institut Západočeské univerzity v Plzni

Divize 7 České Budějovice připravuje výstavbu objektu v rámci projektu Regionálního technologického institutu (RTI). Jeho cílem je vybudování moderního strojírenského a technologického výzkumného ústavu jako autonomní součásti Fakulty strojní na ZČU v Plzni.

Regionální technologický institut se bude podílet na výchově studentů magisterského a doktorandského studia tak, aby se intenzivně rozvíjela jejich spolupráce s aplikační sférou. Bude otevřeně komunikovat a spolupracovat s obdobnými a komplementárními výzkumnými institucemi, podporovat mobilitu pracovníků výzkumu a vývoje, a to na národní i mezinárodní úrovni.

RTI postupně zabezpečí efektivní provoz pracoviště pro virtuální prototyping, laboratoří technologického plánování výroby,

experimentálního tváření, experimentálního obrábění, dílenské metrologie, strojírenských experimentálních metod a metalografické laboratoře, zkušeben pevnosti a únavové životnosti, komponentů dopravních prostředků a mechanické zkušebny.

Institut se zaměří na navrhování a testování moderních konstrukcí strojů a zařízení i na výzkum, vývoj a optimalizaci strojírenských výrobních technologií. V počáteční fázi jeho činnosti budou rozvíjeny čtyři výzkumné programy:

- výzkum a vývoj moderních konstrukcí vozidel včetně jejich pohonných systémů
- výzkum a vývoj výrobních strojů včetně jejich modernizací
- výzkum a vývoj tvářecích technologií
- výzkum a vývoj technologií obrábění

Výsledky aktivit RTI budou využívat hlavně strojírenské a technologické podniky.

Technické informace

Zhruba dvojnásobně bude zvětšena zastavěná plocha, přičemž veškeré stavební práce budou probíhat na pozemcích investora. Z architektonického hlediska dojde k výrazné změně vzhledu původní budovy, vzhledem k velikosti přístavby a nárůstu hmoty objektu, ale objekt bude po svém dokončení působit jako jeden kompaktní celek díky jednotným liniím oken i střešního pláště.

Původní objekt má nosnou železobetonovou skeletovou konstrukci a opláštění z prefabrikovaných panelů. Je založen na železobetonových patkách a stěnových základových prefabrikátech. Nosná konstrukce střechy je z železobetonových nosníků TT a střešní krytina z asfaltových pásů. Pro přístavbu byl zvolen obdobný systém výstavby.

Projekt RTI je realizován v rámci Operačního programu Výzkum a vývoj pro inovace, je součástí Integrovaného plánu rozvoje města „Plzeň – univerzitní město 2015“ a byl podpořen také Plzeňským krajem.

*Jana Chocholová
referent obchodního provozu - nákupu*

Základní informace:

Název stavby:	Výstavba objektu pro Regionální technologický institut (RTI), vč. zpracování dokumentace pro provádění stavby
Investor:	Západočeská univerzita v Plzni
Projektant:	HBH atelier s.r.o.
Zhotovitel:	OHL ŽS, a.s., závod Pozemní stavitelství, divize 7 České Budějovice
Termín zahájení:	1. 11. 2011
Termín dokončení:	31. 10. 2012
Náklady:	46 860 000 Kč bez DPH



Rozhovor s Ing. Petrem Jurečkem, vedoucím projektu oceněného titulem Stavba roku JM kraje

V červnu jste převzal ocenění v soutěži stavba roku Jihomoravského kraje. Můžete nám přiblížit oceněný projekt?

Získali jsme druhé místo v kategorii průmyslové stavby a technologické stavby za výstavbu nové budovy Fakulty elektrotechniky Vysokého učení technického v Brně, Technická 10. Do těchto nově budovaných prostor jsou přestěhovány jednotlivé ústavy fakulty a je sem nově umístěn také děkanát fakulty. Celý objekt se skládá z několika vzájemně propojených budov s propojením na stávající budovu Technické 8, která se v rámci jiné související zakázky rovněž částečně rekonstruovala. V námi budovaném objektu vznikly nejen klasické výukové prostory (posluchárny, seminární místnosti, učebny, kanceláře), ale i prostory laboratoří a speciálních elektrolaboratoří. Byla vybudována aula pro 250 osob, která bude sloužit nejen pro výuku, ale i pro reprezentativní účely fakulty, jako jsou

promoce, vědecké semináře, konference apod. Součástí stavby jsou samozřejmě i provozní prostory.

Stavba je pozoruhodná především po stránce technologické. Co bylo podle Vás nejzajímavější?

Z technické stránky to bylo jednoznačně založení stavby a související zajištění stavební jámy. Byla použita kombinace milánských podzemních stěn, stříkaných stěn a částečně i svahování. Stavba byla založena na pilotách, na nichž byly provedeny základové pasy a patky. V části, kde byly provedeny milánské stěny, jsou základové desky zhotoveny z vodonepropustného betonu. V průběhu jednotlivých činností bylo nutné přesné plánování a to i s ohledem na výskyt spodní vody ve stavební jámě. Další technickou zajímavostí bylo zastřešení auly, prováděné pomocí viditelných lepených dřevěných vazníků značného

rozpětí. Zvláštní je i membránové zastřešení vstupu, které se u nás nepoužívá zcela běžně.

Kolik lidí tvořilo Váš projektový tým?

Včetně mně v něm bylo dvanáct techniků – hlavní stavbyvedoucí Ing. Michal Albrecht, 2 úsekoví stavbyvedoucí, čtyři mistři, dva lidé z technické přípravy vedení Ing. Zdeňkou Kvasničkovou, technik ISŘ a administrátorka stavby. Jelikož jsme stavbu dokončovali současně s rozběhem dalšího projektu, byla kapacita na závěrečné čtyři měsíce posílena o další tři techniky výroby.

Máte možnost sestavit svůj tým z lidí, které si sám vyberete?

Částečně ano. U zmíněného projektu jsem měl tu výhodu, že na stavbu přecházel celý tým z předcházejícího projektu. Na začátku se to ukázalo jako velká výhoda. Samozřejmě, že byl tým doplněn, ale opět techniky,

kteří jsem již znal z předcházejícího působení u firmy, a jejich začlenění tak bylo zcela bezproblémové.

Víte už, na jaké další stavbě se budete podílet?

Jak jsem se již zmínil, již v průběhu dokončování projektu Technické 10 jsme se připravovali na zahájení dalšího projektu. Jde

o pokračování výstavby kampusu VUT, konkrétně o další objekty Fakulty elektrotechniky s názvem „Vzdělávací komplex FEKT VUT v Brně na ulici Technická 12“. Tento projekt již běží od července 2010 a bude dokončen v listopadu 2012.

*Jan Rupp
vedoucí odboru ŘLZ*

Program proti návykovým látkám na pracovištích byl zahájen

Negativním fenoménem dnešní společnosti je užívání návykových látek. Nebezpečí nejen pro uživatele takových látek samotného, ale i pro jeho okolí se zvyšuje, pokud je pod jejich vlivem vykonávána činnost na pracovišti.

Ustanovení Zákoníku práce (zákon č. 262/2006 Sb.) určuje zákonné povinnosti zaměstnance v této oblasti, tedy že nesmí požívat alkoholické nápoje a zneužívat jiné návykové látky na pracovištích zaměstnavatele, ale ani vstupovat pod jejich vlivem na pracoviště. Tato oblast je od roku 2010 ošetřena také v trestním zákoníku pod částí „Ohrožení pod vlivem návykové látky“:

“Kdo vykonává ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil vlivem návykové látky, zaměstnání nebo jinou činnost, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, bude potrestán odnětím svobody až na jeden rok, peněžitým trestem nebo zákazem činnosti.”

V závodu Dopravní stavby byl v rámci cílů a programů ISŘ zahájen ve spolupráci s útvarem BOZP, PO a ŽP pilotní program testování zneužití návykových látek na pracovištích. Před zahájením zkoušek bylo provedeno zaškolení

příslušných pracovníků OHL ŽS zástupci firem Dräger Safety s.r.o. a Altest s.r.o.

Hlavním smyslem programu není zaměstnance strašit výše uvedenými paragrafy. Jde především o důraz na prevenci zdraví zaměstnanců i ostatních zainteresovaných stran a možnou eliminaci příčin mimořádných událostí se všemi jejich důsledky. To je také jeden z hlavních požadavků „Systému managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci“ dle ČSN OHSAS 18001.

Zkoušky jsou prováděny digitálním přístrojem Dräger DrugTest®5000. Jedná se o mobilní vyhodnocovací a dokumentační zařízení až na 6 skupin látek (s vysokou citlivostí jejich analytických mezí).

Zajímavostí je, že vyhodnocení zkoušky trvá cca 8 minut – každá skupina je vyhodnocována samostatně s textem na displeji negativní – pozitivní.

Jako poslední cca v 7. minutě je vyhodnocován Tetrahydrocannabinol (THC) obsažený v drogách z konopí. Součástí programu je i provádění zkoušek na alkohol na pracovištích, a to profesionálním testerem ALCOTEST 7510.

V rámci pilotního programu bylo provedeno 15 zkoušek návykových látek a 160 zkoušek na požívání alkoholických nápojů. Výsledkem byla 1 pozitivní zkouška na návykové látky a 6 pozitivních zkoušek na alkohol. Tyto případy byly a jsou dále řešeny v souladu s pracovními vztahy.

Rád bych za zahájení realizace programu poděkoval především Ing. Kolovrátkové a pánům Vošterovi a Kallovi, za technickou podporu Ing. Vafkovi z firmy Dräger Safety s.r.o. a p. Mrnušítkovi z firmy Altest s.r.o.

Výše popsaný program jsme se v našem závodu rozhodli zahájit po důkladném uvážení přestože se jedná o oblast, kterou se mnoho firem řešit bojí, nebo zjevné požití návykových látek v některých případech dokonce toleruje.

Věřím, že dosavadní výsledky testování a zvláště ty s nepříznivými výsledky, budou pro všechny zaměstnance, kterých by se to mohlo týkat, námětem k zamyšlení a tím i dostatečnou prevencí.

Bc. Jan Kovařík
specialista pro systémy řízení



S postupem prací při obnově mobiliáře a povrchů cest v Bezručových sadech se ve čtvrtek 23. června 2011 seznámil primátor města Olomouce Martin Novotný a jeho náměstci. O dosavadním průběhu stavebních prací je přímo na staveništi informoval stavbyvedoucí Ing. Milan Bořuta z OHL ŽS, a.s. Rekonstrukce sadů byla zahájena 1. března 2011 a je součástí projektu „Obnova mobiliáře a cestní sítě v olomouckých historických sadech – Čechovy a Bezručovy sady“. Její dokončení je plánováno na polovinu října.

Olomoucký primátor navštívil stavbu Bezručových sadů

„Předpokládáme, že slavnostní zakončení této části projektu by se tedy mohlo uskutečnit koncem měsíce října. Již od července také začne realizace druhé části v Čechových sadech. Na celou tuto akci jsme získali dotaci z Regionálního operačního programu Střední Morava ve výši 34,6 milionu korun,“ řekl primátor Martin Novotný. Uvedená částka v podstatě pokrývá náklady na právě realizovanou část v Bezručových sadech, které jsou 34,1 mil. korun. Náklady na rekonstrukci v Čechových sadech činí 40,6 mil. korun.

„V současné době dokončují dělníci v Bezručových sadech boční cestní síť a práce přecházejí na opravu páteřní komunikace parku, na níž bude vyznačena cyklostezka,“ popsal stav realizace náměstek primátora Martin Major. Cesty budou mít novou konstrukci

s asfaltovým povrchem, popř. parkovou šetrkovou úpravou, a to v místech, kde nebude dotčena stávající zeleň. V místech, kde by mohla být zeleň ohrožena, se pouze vyfrézuje již existující asfaltový povrch a položí se nová asfaltová vrstva. Rozdílné způsoby stavebních úprav vyplynuly z dendrologického průzkumu „Posouzení vlivu stavebních prací na zeleň pro stavbu Obnova mobiliáře a cestní sítě v olomouckých historických sadech“, který zpracovala Univerzita Palackého v Olomouci již v říjnu 2009.

Součástí projektu je také obnova mobiliáře, tedy demontáž stávajícího veřejného osvětlení a dodávka nového, včetně lamp a kabelových rozvodů. Stejně tak budou vyměněny lavičky a odpadkové koše.

V polovině června zahájila divize 3 Olomouc závodu Pozemní stavitelství OHL ŽS, a.s. výstavbu nové lávky přes Mlýnský potok. Ta spojí Bezručovy sady s botanickou zahradou. Lávka bude zhotovena z monolitického betonu a bude mít tvar lehce vzdušného oblouku s rozpětím 17 m, šířkou 3,5 m a rozdílnou výškou nábrežních pilířů. Nový mostek zajistí návštěvníkům parku pohodlný přístup do botanické zahrady a k veřejnému WC. Práce skončí 31. srpna a náklady ve výši 5,4 milionu korun by měla snížit dotace. „Na projekt ‚Bezručovy sady – lávka‘ jsme podali žádost o dotaci z Regionálního operačního programu Střední Morava. Požadovaná výše dotace je 4,5 milionu korun, což odpovídá 85% celkových způsobilých výdajů projektu,“ uvedl náměstek primátora Ladislav Šnevajs.

Útvar Public Relations



Se začátkem prázdnin se rozběhly práce na zateplení budov základních škol Máj I. a Máj II. v Českých Budějovicích. Investorem této rekonstrukce je statutární město České Budějovice. Stavba je financována z evropských peněz prostřednictvím Operačního programu Životní prostředí.

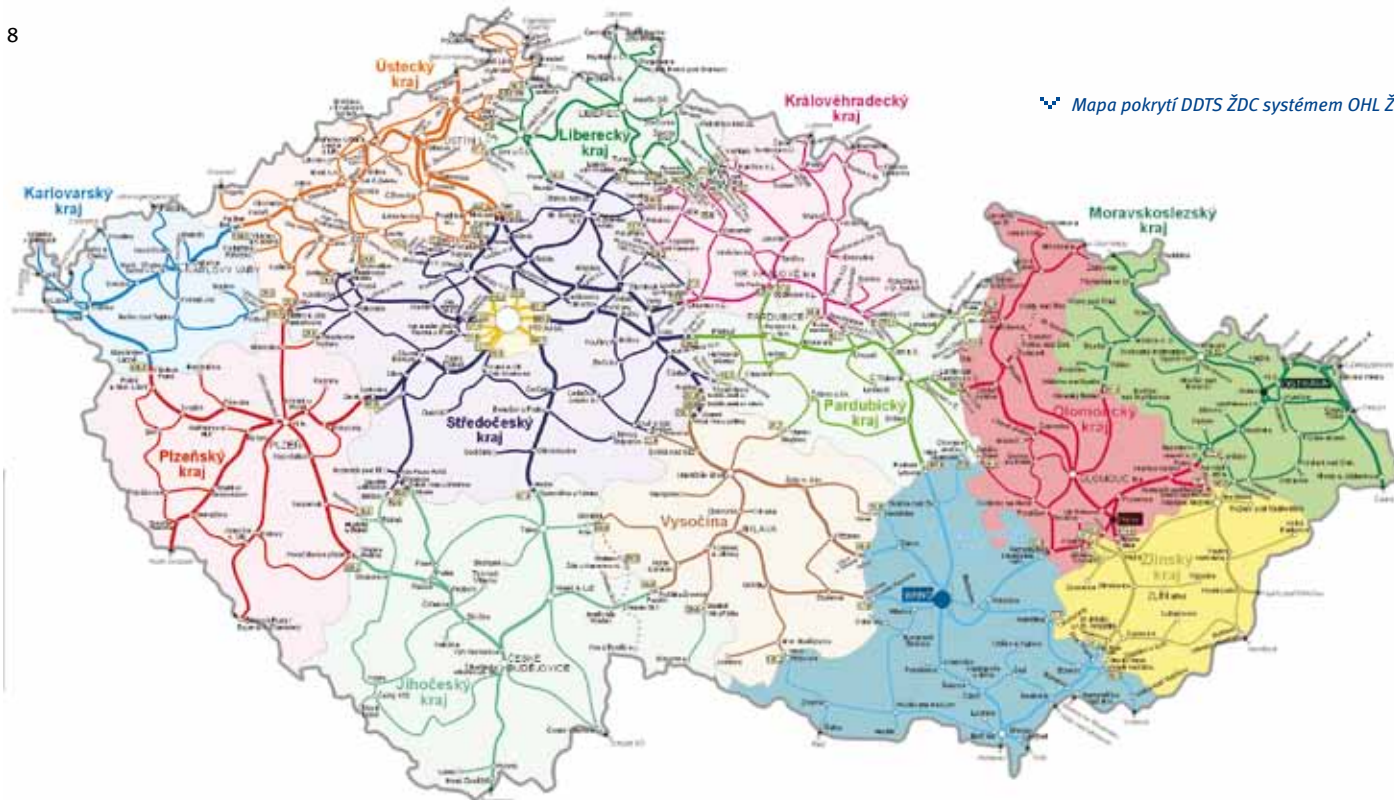
Budovy základních škol na sídlišti Máj v Českých Budějovicích projdou rekonstrukcí

Staveniště si zhotovitel převzal již v červnu, ale se zahájením realizace se čekalo až na prázdniny, kdy je škola prázdná. „Celý projekt je rozdělen do dvou etap. Letos budou zatepleny čtyři objekty a v roce 2012 další čtyři školní budovy. Všechny osm budov je stejných – jedná se o čtyřpodlažní objekty s půdorysem obdélníku,“ uvedl primátor Juraj Thoma. Podle sdělení náměstka primátora Petra Podholy patří tato rekonstrukce k vůbec nejnákladnějším investicím města. „Zateplení a výměna oken v základních školách Máj I. a Máj II., kam dochází téměř 900 dětí, si vyžádá 44,7 milionu korun,“ konstatoval náměstek a dodal, že celková letošní investice do městských školských zařízení bude kolem 110 milionů korun.

Všech osm objektů ZŠ Máj I. a Máj II. bude postupně kompletně zatepleno. Odstraněny budou původní obvodové dílce, tzv. boletické panely, v nichž se nachází azbest. Panely nahradí vyzdívký z pórobetonových tvárnic. Na fasády bude aplikován kontaktní zateplovací systém, kdy je na původní, řádně upravený podklad umístěna lepicí hmota, polystyren, výztužná vrstva, penetrační vrstva a venkovní tenkovrstvá omítka. Všechna okna budou vyměněna za nová, plastová, a zcela nově budou i hliníkové vchodové dveře. Finálně budou fasády barevně omítnuty.

„Objekty školy jsou z konce 80., resp. ze začátku 90. let, ale i tyto relativně nové budovy potřebují dnes zásadní rekonstrukci, aby se snížila jejich energetická náročnost,“ řekl Jiří Kápl, ředitel Divize 7 České Budějovice závodu Pozemní stavitelství OHL ŽS, a.s., která je zhotovitelem zakázky. Autory projektu jsou Petr Janů a Vítězslav Kollmann (AI ČKAIT). Investorem je statutární město České Budějovice a celková cena rekonstrukce, včetně DPH, dosáhne 44,7 mil. Kč. Prostředky na zateplení školy poskytne Evropská unie v rámci Operačního programu Životní prostředí.

Útvar Public Relations



Na přelomu let 2009/2010 vybudovala sekce Technologie v rámci rekonstrukce železničního uzlu Břeclav a stavby 1. části odstavného nádraží v Brně systém Dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DDTS ŽDC). V dubnu 2010 byl systém uveden do ověřovacího provozu SŽDC, který byl v červenci 2011 vyhodnocen jako úspěšný. Jedná se tak v současnosti o jediný systém na trhu, který má schválené technické podmínky pro provoz SŽDC.

Řízení drážní infrastruktury

Základem našeho systému jsou integrační servery v Brně a Přerově. Po vybudování integračního serveru v Ostravě v rámci optimalizace trati státní hranice se Slovenskem – Mosty u Jablunkova – Bystřice nad Olší a dále do Českého Těšína pak bude systém těchto tří integračních serverů plně zabezpečovat dálkovou diagnostiku celé Moravy (viz obrázek).

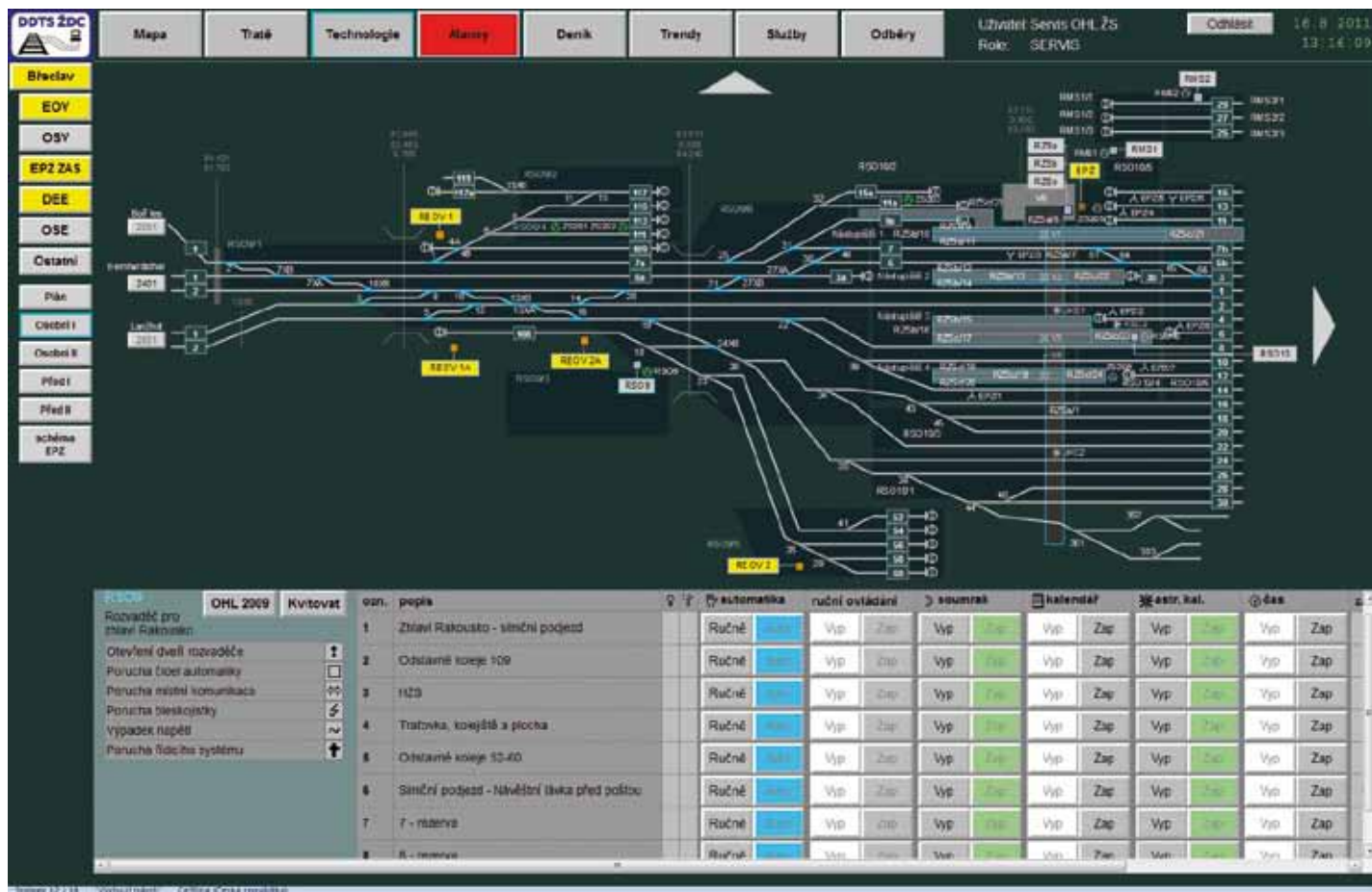
Aktuálně jsou do DDTS ŽDC připojeny železniční stanice Břeclav, Brno–Horní Heršpice, Brno–Dolní nádraží, Modřice, Bojkovice, Ivančice, Silůvky, Radostice, Moravský Krumlov a Moravské Bránice. V realizační fázi je integrace železničních stanic Přerov, Bystřice nad Olší, Mosty u Jablunkova, Jablunkov a Český Těšín.

Celý systém DDTS ŽDC se skládá ze tří základních částí – integrační servery, integrační koncentrátory a klientská pracoviště. Jednotlivé komponenty jsou jak po stránce HW provedení, tak z hlediska SW vybavení striktně vymezeny směrnicí SŽDC „TS 2/2008 – ZSE“.

Mezi základní cíle budování systému DDTS ŽDC se řadí přenos informací z technologických systémů pro zajištění provozuschopnosti ŽDC, dálkové ovládání technologických systémů z pracovišť obsluhy, jednotný způsob zobrazení všech diagnostických informací a jednotný způsob servisní obsluhy.

Mezi základní technologické systémy integrované do DDTS ŽDC patří:

- elektrický ohřev výhybek
- osvětlení železničních stanic a zastávek
- elektrická předtápěcí zařízení
- elektronická požární signalizace
- elektronická zabezpečovací signalizace
- odečty spotřeby energií
- kamerové systémy, kotelny, eskalátory, výtahy, informační systémy pro cestující, zabezpečovací zařízení v tunelech, atd.



❖ Příklad obrazovky klientského pracoviště systému DDTS ŽDC

Informace jednotlivých technologických systémů jsou v železničních stanicích sdružovány v integračních koncentrátorech příslušných stanic. Ty jsou následně technologickou datovou sítí napojeny předepsaným rozhraním dle ČSN EN 60870-5-104 do integračních serverů, na které jsou připojena obslužná klientská pracoviště. Dle obsluhy je zvolen jeden ze tří základních profilů klienta – dispečerský, dopravní nebo energetický klient.

Systém byl v průběhu svého vzniku neustále konzultován s konečným uživatelem i s gestory technických specifikací DDTS ŽDC. Jedná se tak o komplexní nástroj, který přesně plní funkce spolehlivého robustního a přitom uživatelsky přívětivého systému využívající beze zbytku možností moderních technologií. V tuto chvíli je tedy systém připraven pro další rozšiřování v rámci dálkové diagnostiky nejen v obvodu SŽDC.

Mgr. Martin Kovařík
ved. střediska 2625 / Řídící systémy



Rozhovor s Bc. Davidem Blažkem, studentem oboru Realizace staveb

V uplynulých týdnech jste byl v naší společnosti na studijní praxi, jak se Vám líbila?

Byl jsem velmi spokojen, příjemně mě překvapil přátelský přístup nadřízených a spolupracovníků, kteří mě přijali mezi sebe jako svého kolegu. Postupně mi zadávali úkoly, díky kterým jsem měl možnost se podrobně seznámit se stavbou a na ní probíhajícími výrobními procesy.

Jste studentem oboru Realizace staveb na Fakultě stavební VUT. V čem je váš obor specifický?

Náš obor je letos otevřen třetím rokem a je zaměřen na realizaci, řízení a koordinaci staveb. Při jeho vzniku byly požadavky na studium a jeho náplň konzultovány s předními stavebními společnostmi z celé České republiky, které umožňují studentům absolvovat studijní praxi na svých stavbách. Jsme jediný stavební obor v ČR,

který má ve svých studijních plánech zařazenou praxi.

Proč jste se rozhodl tento obor studovat?

Vystudoval jsem stavební průmyslovku a už při prázdninových brigádách se mi více líbilo řízení staveb, než projekční činnost. Větší možnost řešit problémy a práce s lidmi mě zajímá. Při bakalářském studiu jsem si mohl na vlastní kůži vyzkoušet řízení generální rekonstrukce penzionu, a to pod dohledem svého otce, který je také stavař. Pro magisterské studium jsem byl již rozhodnut, ale obor realizace staveb jsem si vybral i díky deseti-týdenní praxi, která mi připadala zajímavější než jen teoretické studium.

Na jaké stavbě jste u nás pracoval?

Jednalo se o stavbu výukového komplexu FEKT VUT v Brně v Technické ulici, u sportovního areálu Pod Palackého vrchem.

Jaká byla Vaše pracovní náplň?

Netušil jsem, co se může skrývat za pojmem asistent stavbyvedoucího. Nakonec jsem měl to štěstí, že jsem si prošel drobné kolečko, které začalo seznámením se stavbou v kanceláři ISŘ, odkud jsem se dostal na stavbu s koordinátorem BOZP. Dále mě čekala práce v přípravě a po čtyřech týdnech jsem „spadl“ do přízemí, kde jsem již dostával úkoly z výroby. Mimo jiné jsem zpracovával podklady pro předání monolitických konstrukcí, zaměřoval vyzdívky, dohledával podklady pro přípravu apod. Proto mi praxe uběhla velmi rychle.

Jak Vás přijali kolegové a další zaměstnanci?

Jak jsem již uvedl dříve, naprosto skvělým způsobem. Kolektiv na stavbě v čele s vedoucím projektu Ing. Jurečkem a hlavním stavbyvedoucím Ing. Albrechtem je sehraný tým. Všichni mě přijali mezi sebe a cítil jsem se

Student Martin Blažek (v bílé helmě uprostřed) se stal na několik týdnů členem projektového týmu na stavbě VUT - Výstavba projektu FEKT Technická 10, Brno.

mezi nimi velmi dobře. Dostával jsem hodně volnosti na plnění svěřených úkolů, které jsme po dokončení vždy konzultovali. Chtěl bych jim tímto za všechno poděkovat a doufám, že i oni byli se mnou spokojeni.

Byl jste na stavbě i ubytovaný?

Stavba je vzdálená asi 15 minut od vysokoškolských kolejí, na kterých přes školní rok bydlím. Na rozdíl od svých spolužáků jsem proto na stavbě ubytovaný nebyl. Někteří z mých kamarádů si ale na praxi prožili i spaní v místě stavby a stěhování z ubytovny na ubytovnu.

Co zajímavého jste se během praxe naučil?

Vzhledem k tomu, že jsem se dříve brigádně pohyboval na menších stavbách, nahlédnutí do všedního dne na stavbě takového rozměru pro mě bylo velmi zajímavé. Technickou zvláštností na stavbě byla ocelová kopule auly. Odborně jsem se hodně naučil při plnění úkolů a na výrobních a koordináčních poradách, kterých jsem se mohl účastnit.

Hodláte se po škole věnovat realizacím staveb, nebo se v budoucnu vydáte jiným směrem?

Rozhodně bych rád zůstal u stavařiny, protože mi to přijde zajímavé a perspektivní řemeslo. Vše čím jsem si na praxi prošel, jen potvrdilo, že jsem se pro obor rozhodl správně.

Budete se po skončení studia ucházet o zaměstnání v naší společnosti?

S ohledem na mé výborné zkušenosti se společností OHL ŽS, nejen během praxe, ale i při výběrovém řízení na ni, bych měl zájem u společnosti pracovat. Po skončení studia se tedy budu o zaměstnání u OHL ŽS ucházet.

Jan Rupp
vedoucí odboru ŘLZ

OHL Industrial postaví největší španělskou elektrárnu na biomasu

OHL Industrial získala kontrakt od společnosti Ence na vybudování největší španělské elektrárny na biomasu v jihozápadním cípu Španělska ve městě Huelva. Ence je dřevařská společnost, která působí vedle Španělska také v Portugalsku a Uruguayi. Celkové náklady zakázky budované „na klíč“

dosahují 125 milionů € (přes 3 miliardy Kč) a zahrnují komplexní realizaci projektu elektrárny a sousedícího zařízení na zpracování biomasy. S celkovou kapacitou 50 MW zajistí projekt elektrickou energii pro 360 000 lidí. Zakázka by měla být dokončena koncem roku 2012. Kromě vlastní stavby bude OHL

Industrial zajišťovat také provoz a údržbu elektrárny, a to po dobu dvou let od začátku jejího komerčního provozu s možností kontrakt rozšířit až na 5 let.

OHL FINET

OHL se vrací do Uruguaye

Po patnácti letech se OHL vrací do Uruguaye, kde dříve společnost Huarte zajišťovala výstavbu nemocnic a dalších veřejných budov, dálnic a částečně i letišť.

Kontrakt za 15,81 milionu € bez DPH (téměř 400 milionů Kč) zahrnuje práce

na infrastrukturu pro velký projekt celulózký finsko-chilské dřevařské společnosti Montes del Plata v oblasti Punta Pereyra.

Tento projekt, realizovaný prostřednictvím místní OHL Uruguay, představuje pro OHL výchozí bod k budoucím obchodům, a to i díky

podpoře investic do infrastruktury ze strany uruguayské vlády. Včetně Uruguaye teď OHL působí v 30 zemích (z toho je ve 12 v Evropě, 10 v Severní a Jižní Americe, 6 v Asii, 1 v Africe a 1 v Austrálii a Oceánii).

OHL FINET

OHL USA získalo svůj první přímý kontrakt v New Yorku

OHL USA uspělo v New Yorku a získalo svůj první přímý kontrakt na tomto trhu. Jedná se o projekt společnosti New York City Economic Development Corporation s názvem „Výměna existujícího vodovodního potrubí mezi Brooklynem a Staten Islandem“. Mimo výměny stávajícího potrubí je cílem projektu i snížení jeho výškové úrovně. To by mělo velkým dopravním lodím umožnit přístup do přístavů v New Yorku a New Jersey. Toto vodovodní potrubí je náhradním

zdrojem vody pro Staten Island v případě selhání Richmondského tunelu.

Zakázka zahrnuje vybudování šachty o průměru 3,85 metru a délce 3 000 metrů pod ústím řeky Hudson do Atlantského oceánu. Uvnitř šachty bude uloženo vodovodní potrubí s průměrem 1,8 metru. OHL USA získalo tento kontrakt ve sdružení se společností Tully Construction Co.

Blahopřání

V červnu 2011 oslavili někteří naši zaměstnanci významné pracovní jubileum dvaceti a více let nepřetržitého pracovního poměru v naší společnosti.

Po dobu **40 let** pracují u společnosti

Lubomír Novák, instalatér (středisko 3254)
Otto Čala, zedník (středisko 3212)
Milan Matušik, elektromontér (středisko 2623)
František Záděra, elektromontér (středisko 2622)
Jan Ficek, obsluha zemních a příbuzných strojů (středisko 2434)
Milan Julínek, ŘSMV-nákladních automobilů a tahačů (středisko 2433)

Po dobu **30 let** pracují u společnosti

Pavla Janoušková, specialista účtnictví (středisko 2211)
JUDr. Blanka Minaříková, LL.M., vedoucí útvaru komerčního práva (středisko 0133)
Ing. Iva Zemanová, specialista technické přípravy (středisko 0102)
Zdeněk Šebela, instalatér (středisko 3254)
Antonín Prokop, obsluha dvoucestných strojů (středisko 2434)
Ján Marec, provozní zámečnick (středisko 2423)

Po dobu **25 let** pracují u společnosti

Ing. Marcela Kolovrátková, náměstek VŘ ekonomický (středisko 2210)
Jitka Neugebauerová, technik administrátor (středisko 2422)

Po dobu **20 let** pracují u společnosti

Petr Lukáš, instalatér (středisko 3254)
Radek Hedrich, instalatér (středisko 3254)

Děkujeme za Vaši dosavadní práci, k výročí gratulujeme a přejeme mnoho dalších pracovních i osobních úspěchů.

Jan Rupp, vedoucí odboru ŘLZ

Oznámení

Český červený kříž uděluje **zlatou medaili prof. MUDr. J. Jánského** dárcům krve, kteří dovršili **40 bezpříspěvkových odběrů**. S potěšením Vám musíme sdělit, že mezi vyznamenané touto medailí nově patří i zaměstnanec naší společnosti

pan Dušan Horák

Jeho morální a hluboce lidský postoj velice oceňujeme, neboť ochota dárců darovat krev pro zdraví a často i záchranu života je projevem humánního vztahu ke spoluobčanům. Věříme, že se stane vzorem a inspiruje ostatní zaměstnance k dárcovství krve.

Jan Rupp, vedoucí odboru ŘLZ



Divize Speciálních technologií

se zaměřuje především na rekonstrukce a sanace konstrukcí ze železobetonu jako jsou mostní objekty, propustky, vodojemy, vodní díla a další stavby ve všech oblastech stavebnictví.

Nabízí:

- sanace poškozených betonových nebo železobetonových konstrukcí
- ochranu proti korozi pro výztužné oceli
- tryskání ŽB konstrukcí vysokotlakým vodním paprskem

- suché i mokré pískování železobetonových a ocelových konstrukcí
- bourání konstrukcí z kamene, betonu, železobetonu
- provádění betonářských prací z betonu a železobetonu
- mokré stříkání betonu (mokrý torkret)
- suché stříkání betonu (suchý torkret)
- injektáže – polyuretanové, pryskyřicové i cementové
- dokončovací nátěry ŽB konstrukcí
- stavby přesýpaných mostů typu tubosider
- a další....

OHL ŽS, a.s.

Závod Dopravní stavby
sekce Silnice a mosty
divize Speciálních technologií
Burešova 938/17
660 02 Brno-střed

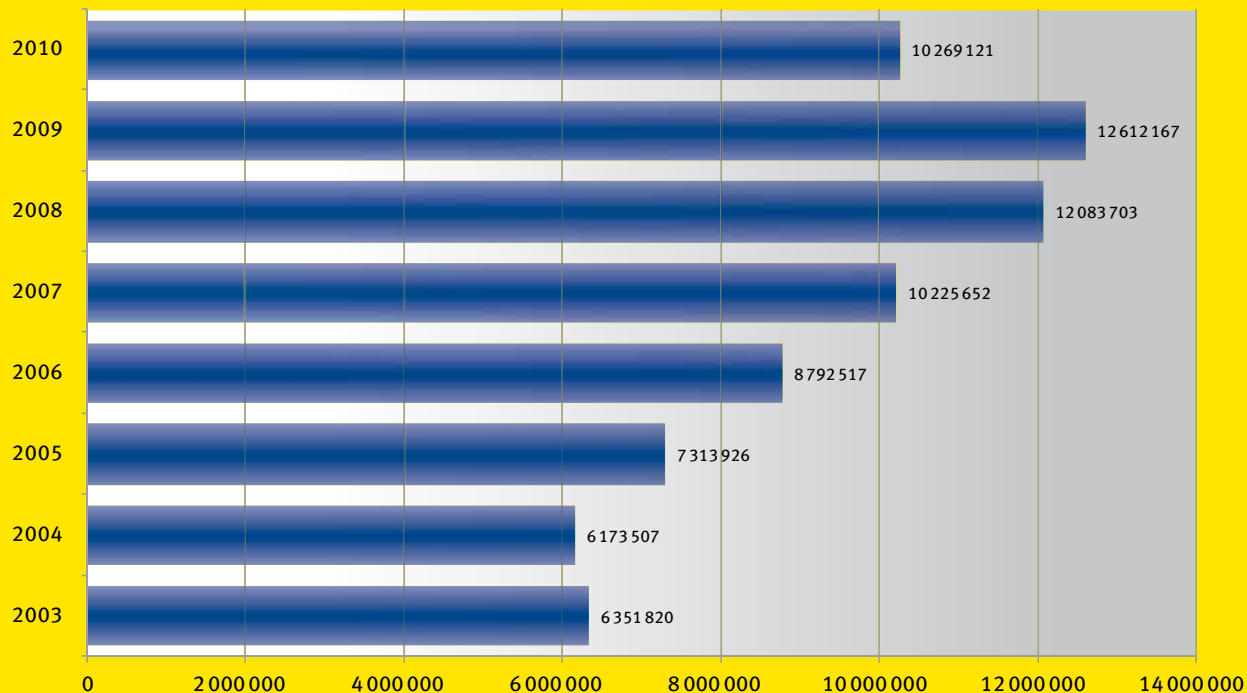
kontaktní osoba:

Ing. Milan Matějček, ředitel divize
tel.: +420 606 769 623
e-mail: mmatejcek@ohlzs.cz
www.ohlzs.cz

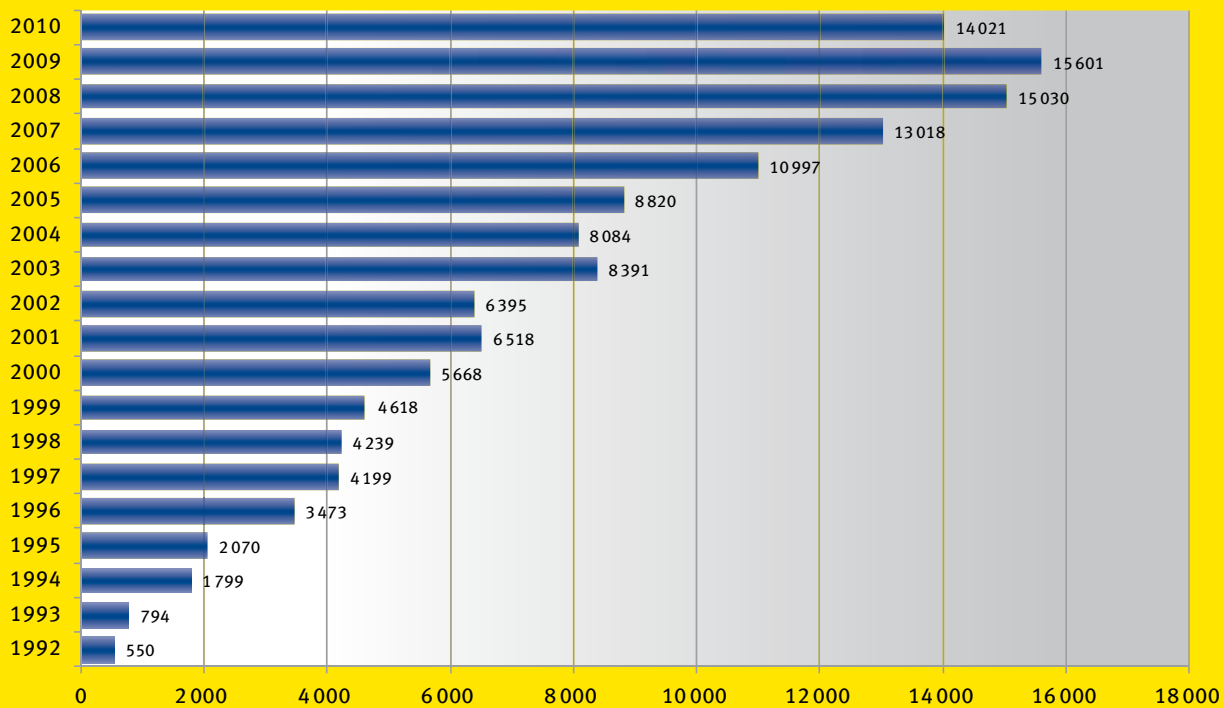


OHL ŽS

Výnosy dle IFRS



Výnosy dle českých standardů



Vydává: OHL ŽS, a.s., Burešova 938/17, 660 02 Brno-střed, tel.: +420 541 571 111, fax: +420 541 212 166

předseda redakční rady: Ing. Pavel Procházka, členové redakční rady: Mgr. Jan Rupp, PhDr. Taťjana Pelíšková, Ing. Antonín Kučera, Ing. Martin Blažek, Ing. Roman Mistoler, Jiří Cenek, Ing. Tomáš Psota

<http://www.ohlzs.cz>

Registrováno Odborem kultury Magistrátu města Brna pod č. R-19/75 ze dne 31. října 1995.