

01

2012

MĚSÍČNÍK AKCIOVÉ SPOLEČNOSTI OHL ŽS



OHL ŽS



Moderní tvář stavebnictví



OHL ŽS

Začátek roku je časem hodnocení i očekávání

Vážení spolupracovníci, rok 2011 ve výsledcích naší firmy neskončil nejlépe. Po dvaceti letech poměrně stálého růstu znamenaly roky 2010 a 2011 určitou změnu v trendu. Bylo to způsobeno objektivními příčinami – reálnou krizí finančního systému jak v České republice, tak i v okolních státech. Krize měla dopad na snížení míry investic ve veřejné sféře i u privátních investorů.

Dopad v České a Slovenské republice byl ještě umocněn některými kroky vlády, která se soustředila pouze na fiskální vývoj, a otázky ekonomického růstu se dostaly do pozadí. U nás to bylo dáno hlavně postojem ministerstva financí a celé vlády a také postojem ministerstva dopravy, především za pana ministra Bárty, a adekvátně tomu bylo i na Slovensku. To způsobilo další pokles nad míru očekávaných úspor v investičních programech.

Naše společnost na to reagovala především orientací na zahraniční regiony – Balkán, Polsko a východní Evropu, a zejména na Ruskou federaci. Zde se nám podařilo dosáhnout uzavření smlouvy na objemově grandiozní zakázku na severu uralského federálního okruhu „Výstavba železnice Obskaja – Salechard – Nadym“, včetně mostu přes řeku Ob v hodnotě cca 50 mld korun. V současné době probíhají jednání s českými a ruskými potenciačními subdodavateli a uzavírá se model financování, na kterém budou rovněž participovat banky z obou zemí.

Zároveň nás společnost našich majoritních akcionářů vyzvala k participaci na projektech získaných v jiných teritoriích. Jedná se především o saúdskoarabský projekt vysokorychlostní železnice Mekka – Medina a projekt Marmaray, který propojí dosud oddělené části istanbulského metra a železniční sítě na evropské a asijské straně prostřednictvím tunelu vedeného pod Bosporskou úžinou.

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



Tyto zakázky dávají našemu železničnímu závodu reálně nadevropský rozměr. Také zásoba práce v ostatních oblastech především na Slovensku, v Polsku ale i v Balkánských zemích zaznamenává pozitivní vývoj.

Naše společnost prochází procesem restrukturalizace, který je reakcí na snížení objemu výnosů z úrovně 12 miliard na 10,5 v roce 2010 a 9,0 miliardy v roce 2011. Restrukturalizace byla vyvolána potřebou snížit výrobní a správní režie a optimalizovat stav pracovníků na úrovni přímých nákladů. Počet našich zaměstnanců se snížil o pětinu – z 2000 na 1600 (konec roku 2011) a očekáváme možná ještě další propad o 100 až 200 zaměstnanců v 1. pololetí roku 2012.

Restrukturalizace reaguje také na proces reorganizace celého koncernu OHL, kdy byla národní španělská společnost včleněna do systému OHL International, vedeného panem prezidentem Marínem. Naše společnost je zařazena do čtvrté skupiny (area), která má svěřenou Evropu (s výjimkou Španělska) a země bývalého Sovětského svazu. Přestala být členěna oborově a začíná být členěna systémem teritoriálním, tzn. dělením na jednotlivé země. V zásadě jsme se shodli na následujících teritoriích: Česká republika, Slovensko a Maďarsko, Polsko, Ruská federace, Kavkaz a střední Asie, Balkán.

První výjimkou je závod železnice, vedený panem kolegou Bartoňkem, který by měl působit celosvětově s důrazem na problematiku přípravy a výstavby železničního svršku. V současnosti se budou zabývat projekty výstavby železnice v Čechách a na Slovensku a připravují se především na velké projekty na Balkáně, v Ruské federaci, Saudské Arábii a Turecku.

Druhou výjimkou je divize produkčních center, kde budou soustředěny navazující kapacity, především realizace monolitických konstrukcí, oblast dopravy a mechanizace, divize elektro, problematika PSV, železárna a oblast speciálních technologií. Dojde tedy k přesunu zejména sekce silniční, tzn. divize mostní, tunelové a silniční do jednotlivých projektů. V první fázi bude jejich koordinace zajišťována z úrovně divize, která bude působit v ČR. V budoucnu by měl být jejich záběr rozestřen do všech teritorií, která budeme mít v naší firmě na starosti. Tato divize vedená panem kolegou Kovaříkem bude nabízet své kapacity ředitelům jednotlivých teritoriálních divizí dle možností svých vlastních kapacit a dle jejich potřeb. Sama bude pro efektivní využití svých kapacit působit i u externích zákazníků. Bude zde

Zahájili jsme změny

Vstoupili jsme do nového roku a za sebou necháváme rok plný těžkostí, který nám navíc připravil nepříliš uspokojivé výsledky. Takzvaná „ekonomická krize“ celosvětově a především v Evropě zredukovala příležitosti na našich trzích a způsobila mnohem větší pokles výnosů, než se očekávalo.

Musíme si na tuto situaci zvyknout, protože zřejmě bude ještě pár let trvat. Někteří odborníci dokonce tvrdí, že se do časů před krizí už nevrátíme. Proto jsme naši společnost posílili tak, aby disponovala více zdroji,

soustředěna i půjčovna strojů, což je nový centralizovaný institut zavedený na doporučení OHL ve smyslu unifikace systémů řízení.

Ředitelství společnosti bude zahrnovat finanční a ekonomický úsek, obchodní a technický úsek, vzniká zde nově technická kancelář a do života bude uveden i systém centrálního nákupu ve společnosti.

Spuštění investičního programu v ČR, na Slovensku, v ostatních zemích střední Evropy, především v Polsku, ale také v dalších zemích a zároveň naše schopnost získat ve spolupráci s podpůrnými instituty (Czech Trade, Česká exportní banka, EGAP) nové zakázky nám může přinést další relativně velké a zajímavé projekty v zahraničí. Rovněž spolupráce s OHL International a OHL Koncese dají prostor naším kapacitám nejen ke stabilizaci, ale také k jejich postupnému zvýšení na úroveň na jakou byla naše firma zvyklá. Některé investice nejen v České republice a na Slovensku, ale i v dalších zemích podporí náš kapacitní potenciál. Naše firma tedy nebude od tohoto okamžiku česká, ale v podstatě středoevropská. Ve vazbě na práci jednotlivých teritoriálních divizí bychom měli působit na více trzích najednou a slovo zahraniční projekt či zakázka tak v tomto případě svým způsobem ztrácí smysl.

Období prvního čtvrtletí bude obdobím určité transformace, kdy bude větší část z nás přecházet do poněkud odlišných funkcí. Domnívám se, že tento přechod s sebou přinese řadu těžkostí, zejména proto, že je doprovázen implementací nového informačního systému. Tyto těžkosti, dle mého názoru, pomínou s koncem prvního čtvrtletí, nejspíše však s koncem prvního pololetí.

S určitou skupinou zaměstnanců se budeme muset rozloučit kvůli nezbytné reakci na pokles výnosů, především v oblasti správního režie. Chtěl bych i jim poděkovat za práci, kterou odvedli, a v budoucím období jim bude z naší strany určitě nabídnuto působení v našich řadách hned, až to bude ekonomicky možné.

Chtěl bych vám, vážení kolegové, poděkovat za vaše úsilí o dobré výsledky v roce 2011 a popřát vám hodně úspěchů pro vaši práci v roce 2012, které nás nebude čekat málo.

*Ing. Michal Štefl
předseda představenstva a generální ředitel*

kteří jí umožní další růst, udržení rentability a pokud budou správně řízeni, i skvělou budoucnost.

Změny vždy vyvolávají určitý odpor, protože jsme zvyklí na zaběhnuté postupy. Pokud nám je někdo změní, zdá se, že nic nebude fungovat. Čelíme však mnoha těžkostem a hrozbám, musíme se tedy přizpůsobit a jít dál. „Nečekejme, že se něco změní, pokud děláme stále totéž,“ říkával Albert Einstein.



Ing. Manuel Viciano,
generální ředitel OHL Central Europe, a.s.

Zahájili jsme změny. Patří k nim výměna informačního systému, organizační změny a především změna mentality, s níž přistupujeme k novým časům a jejich těžkostem. Na možnosti a zdroje, které máme k dispozici, je třeba nahlížet optimisticky. Jsme součástí Skupiny OHL a tento fakt má zásadní význam, pokud ho chceme a dokážeme využít.

Stáváme se mezinárodní firmou, a zčásti už jí dokonce jsme. Pracujeme v různých zemích – v Polsku, Maďarsku, Rumunsku, Rusku. Rozhodli jsme se, že v segmentu budování železničních svršků se staneme globální firmou, která dokáže pro Skupinu OHL realizovat jakýkoli projekt tohoto druhu kdekoli na světě. Je to obrovský závazek, ale máme na to, abychom ho splnili.

Ještě jednou se vrátím k Einsteinovi, který řekl, že „opravdovou krizí je neschopnost“. To je přepych, který si nemůžeme dovolit, krize tohoto druhu by nám skutečně ublížila. Připravujeme organizaci, která přinese zlepšení a posílí naši konkurenceschopnost. A v důsledku toho se dostaví i více úspěchu. Všechny změny jsou orientovány ke konkurenceschopnosti, úspěšnosti a produktivitě, které jdou ruku v ruce s vyšší efektivitou a mnohem uspokojivější prací. V tom je záruka budoucnosti.

Co může v budoucnu nastat na našich trzích? Jak říká Ron Atkinson: „Učiním předpověď: může se stát cokoliv“. Stát se opravdu může cokoliv. Nevlastníme křišťálovou kouli, která by nám ukázala, jak dnešní komplikovaná situace skončí. Ale máme svou práci a kompetenci k tomu, aby naše společnost opět začala výrazně růst na nových trzích s novými projekty. S mentalitou, jaká je vlastní velké firmě se zázemím význačné mezinárodní skupiny.

Za vším stojí vaše práce, která je zdrojem úspěchu firmy. Díky tomuto úsilí jsme překonali uplynulé dva roky, které byly značně komplikované, a do budoucnosti hledíme s velkou dávkou optimismu. Jsme odhodláni táhnout za jeden provaz, aby OHL ŽS bylo synonymem významné stavební firmy.

Doufám, že rok 2012 vám přinese mnoho úspěchů nejen v pracovním, ale především v osobním životě.

Přeji vám, aby vás po celý rok štěstí neopustilo.

Manuel Viciano Pedrosa
generální ředitel OHL Central Europe, a.s.



Generální ředitel Ing. Michal Štefl
(vpravo) společně s oceněnými
zaměstnanci a hosty

Ocenění nejlepších zaměstnanců roku 2011

Stává se již tradicí, že závěr roku bývá nejen naplněn atmosférou blížících se Vánoc, ale zejména závěrečným finišováním, dokončováním posledních pracovních úkolů a především dobrou bilancováním. V závěrečném účtování se potom každý z nás pozastaví se zamyšlením nad úspěchy či neúspěchy, kterými byl jeho osobní i pracovní život v daném roce naplněn.

Nejinak je tomu i v případě stavební společnosti, která se, stejně jako v minulých letech, rozhodla využít blížícího se konce roku k vzájemnému setkání, které atraktivní formou vyzdvihlo a ocenilo práci těch zaměstnanců, kteří se o úspěchy a rozvoj společnosti OHL ŽS, zasadili v roce 2011 největší měrou. Letos proběhl tento slavnostní akt nikoliv na pódiu

Soudobé hudební scény Městského divadla v Brně, ale v komornějším prostředí Divadelního sklípku. Zde se také dne 14. 12. 2011 sešla na pozvání Ing. Michala Štefla, generálního ředitele a předsedy představenstva OHL ŽS, a.s. a za přítomnosti výkonného ředitele závodu Pozemní stavitelství Ing. Josefa Martinovského, Finančního ředitele Paola Bee a Obchodního náměstka závodu Dopravní stavby Ing. Martina Blažka, který zastupoval nepřítomného výkonného ředitele závodu Dopravní stavby pana Václava Bartoňka, skupina oceněných zaměstnanců, kteří se svoji prací nejvíce zasadili o úspěchy a rozvoj, kterých naše společnost v tomto roce dosáhla.

Ocenění zaměstnanci

Za závod Dopravní stavby:

Ing. Jaroslav Trnka

Manažer zakázky a technologie

– za pečlivost a výkonnost

Ing. Vladimír Král

Specialista zakázky a obchodu

– za nezníčitelnost v oboru

Pavla Janoušková

Specialista účetnictví

– za píli a vytrvalost

Za závod Pozemní stavitelství:

Ing. Roman Mistoler

Obchodní ředitel závodu

– za osobní příspěvek k zajištění zásoby práce závodu pro příští období ve složitých podmínkách klesajícího trhu a zostřující se konkurence

Ing. Karel Ronovský

Ředitel divize

– za osobní nasazení a koncepční přístup při restrukturalizaci divize, její orientaci na výkonnost a konkurenceschopnost na vnějším trhu. Dále pak za osobní příspěvek při zavedení systému zpracování nabídek v závodu.

Mgr. Monika Fialová

Manažer zakázky a obchodu

– za dlouhodobé kvalitní výsledky řízeného oddělení při předcházení a eliminaci rizik na realizovaných akcích, jakož i za vysoké osobní nasazení při této činnosti

Za Ředitelství společnosti:

Ing. Vlastimil Vrána

Specialista zahraničního obchodu

– za mimořádný osobní přínos při získávání nových obchodních příležitostí v teritoriu Rusko

Ing. Anna Maršálková

Vedoucí útvaru Provozní ekonomika

– za dlouhodobou kvalitní práci pro společnost a za trvale spolehlivé řešení úloh v oblasti ekonomiky ředitelství

Ing. Jan Novák

Vedoucí odboru IT

– za práci vykonanou v roce 2011 v pozici vedoucího projektu implementace nového informačního systému

Ocenění zaměstnanci z jednotlivých závodů potom přijali gratulaci z rukou příslušného ředitele. Všem pak poblahopřál také generální ředitel akciové společnosti OHL ŽS a předal jim věcný i finanční dar.

Speciální ocenění – kovovou sošku z umělecké dílny Jaromíra Garguláka, obdržel:

Ing. Jaromír Ticháček, CSc.

Výrobní a technický ředitel závodu

– za vytvoření funkčního integrovaného systému řízení stavebních zakázek, jeho implementaci a dlouhodobé zdokonalování. Dále pak za výrazný příspěvek k identifikaci a omezení rizik ve všech fázích zakázek po celou dobu svého působení v závodě 40.

Mgr. Jan Rupp

Vedoucí odboru ŘLZ

Divize Mosty v národní zprávě o konstrukčním betonu

Každé čtyři roky je Českou betonářskou společností připravována pro Mezinárodní federaci pro konstrukční beton (fib) národní zpráva, která mapuje vývoj v oblasti betonových konstrukcí a prezentuje vybrané a ty nejvýznamnější stavby realizované v předemném časovém období, tentokrát v letech 2006 až 2009. Národní zpráva byla zpracována v česko-anglické mutaci pro účastníky 3. kongresu fib, konaného ve Washingtonu, a pro sympozium fib, které v červnu letošního roku hostila Praha.

Národní zpráva Konstrukční beton v České republice 2006 – 2009 obsahuje 29 vybraných příspěvků o mostech a lávkách, 7 příspěvků o inženýrských stavbách a 7

o budovách a výzkumu. Do této prestižní společnosti 28 výjimečných, moderních, elegantních a neotřelých konstrukcí mostů z dílny renomovaných projekčních kanceláří, realizovaných těmi nejvýznamnějšími mostařskými firmami, bylo zařazeno i dílo realizované divizí Mosty. Těto počty se nám dostalo díky elegantní, štíhlé a esteticky pojaté konstrukci mostu U kojeneckého ústavu v Olomouci, který se stal i výrazným architektonickým prvkem městské části Nové sady.

Po úspěšném zařazení estakád na tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov do předchozí Národní zprávy o konstrukčním betonu v České republice 2002 – 2005 se tak i v následujícím období podařilo uhájit místo na výsluní

prezentovaného vývoje mostního stavitelství v České republice. A již nyní s velkou pravděpodobností můžeme tvrdit, že minimálně jeden další most realizovaný divizí Mosty má všechny předpoklady zajistit si vstupenku do elitní společnosti i v příštím vydání Národní zprávy o konstrukčním betonu v České republice pro léta 2010 – 2013.

Petr Zbraněk

Ředitel divize Mosty

V Třeboni probíhá rekonstrukce hlavního ubytovacího objektu lázní Aurora, která nejen zlepší technické parametry budov, ale také navýší ubytovací kapacity. Výstavba byla zahájena v listopadu 2011, dokončení je plánováno na květen 2012. Celková hodnota zakázky dosáhne 122,68 milionu korun. Investorem je město Třeboň.



V Třeboni začala rekonstrukce lázní Aurora

„Lázně Aurora byly v letošním roce oceněny čtenáři Deníku Bohemia jako nejlepší lázeňská společnost roku 2011. Věřím, že právě investice do ubytovacích kapacit spokojenost lázeňských hostů v budoucnu ještě zvýší,“ uvedl starosta města Třeboně Ing. Jiří Houdek.

Hlavní osmipatrový objekt lázní byl vybudován v 70. letech minulého století. Součástí projektu je zateplení celé budovy, včetně výměny oken, prosklených stěn a dveří, dostavba venkovního evakuačního výtahu a požárního schodiště, rekonstrukce hygienického zařízení a vybavení pokojů.

„Chceme zachovat vzhled fasád a měnit se nebude ani členění oken a prosklených stěn. Zábradlí a konstrukce lodžii budou přizpůsobeny původnímu řešení a barevně se projekt podřídí celkové výtvarné koncepci lázní,“ uvedl ing. Jaroslav Kašpar, vedoucí projektu z divize České Budějovice závodu Pozemního stavitelství OHL ŽS, a.s.

Nový evakuační výtah bude na jižní fasádě. Současné balkonové desky nahradí soustava směrem vzhůru se rozšiřujících venkovních

teras. Prosklený výtah bude přístupný z konce páteřní chodby přes venkovní železobetonovou terasu. Jednotlivé terasy se vstupy do výtahu bude propojovat venkovní železobetonové dvouramenné schodiště s mezipodestami.

Vnitřní dispoziční řešení nebude měněno, úpravy budou pouze minimální s respektem k původnímu členění. Jednoúrovňová podlaží spolu se systémem výtahů činí celou budovu bezbariérovou. Klientům jsou k dispozici jednolůžkové a dvoulůžkové pokoje s vlastním příslušenstvím. Všechny pokoje jsou přístupné z páteřní chodby každého podlaží, navazující na chodbu s vnitřním dvouramenným schodištěm a dvojicí vnitřních výtahů. Ty budou rovněž rekonstruovány tak, aby se přizpůsobily novým standardům. Vzhledem k zamýšlené vyhlídkové restauraci budou jezdit až na střechu.

Všechny ordinace a sesterny se přesunou do prvních dvou nadzemních podlaží, v ostatních patrech budou pouze pokoje klientů. V prvním až čtvrtém poschodí se nachází vždy jeden pokoj pro tělesně postižené.

Od druhého nadzemního podlaží výše budou na východní fasádě pokoje z původních jednolůžkových zvětšeny na dvoulůžkové díky novým ocelovým lodžii, ukotveným na fasádě pomocí ocelových táhel. Všechny stávající lodžiové panely budou prohlédnuty a sanovány. Lodžie na západní straně budou opraveny a doplněny zábradlím a markýzou.

Nové budou vnitřní stoupačí instalace, zařízení koupelen a WC i nábytkové vybavení pokojů. Všechny přípojky a komunikační napojení zůstanou ve stávající podobě.

Investorem stavby, jejíž dokončení je plánováno na květen příštího roku, je město Třeboň. Celková výše investice dosáhne 122,68 mil. Kč (bez DPH). Podle projektů zpracovaných JPS J. Hradec s.r.o. zakázku realizuje Divize 7 České Budějovice závodu Pozemního stavitelství OHL ŽS, a.s.

Útvar Public Relations



Hydroizolační práce v rámci divize Mosty mají více než 8 letou historii. Za tuto dobu jsme dokázali úspěšně zaizolovat mnoho objektů nejen pro naše vlastní stavby, ale také pro jiné divize OHL ŽS a externí zakázky. Troufnu si říci, že jsme jako jediní v ČR schopni nabídnout kompletní portfolio hydroizolačních prací (asfaltové, stříkané, stěrkové a fóliové). V oblasti izolací proti vodě jsme tak spolehlivým a konkurenceschopným partnerem.

❖ Most v Horné Štubni, SR: červená pečutí vrstva Ergodur PRO

Představení hydroizolací divize Mosty



❖ Protivztlaková vana, Brno: navaření dilatačního pásu na fólii

Dobře provedené hydroizolace jsou jednou z nejdůležitějších částí většiny staveb a chrání je proti různým formám výskytu vody. Na izolacích tak závisí životnost a funkčnost konstrukce. Kvalita je závislá jak na volbě a vlastnostech materiálů, tak na jejím precizním provedení a ochraně.

Do našeho portfolia stavebních zakázek patří především izolace železničních, silničních a dálničních mostů, lávky a podchody, odvodňovací žlaby, opěrné zdi či propustky. Izolujeme také specifické stavby, jako je např. nejdelší myčka kolejových vozidel v ČR, parovod pod nádražím v Přerově nebo rekonstrukce vodojemu. Novějším segmentem našeho zájmu se minulý rok staly PVC hydroizolace aplikované na hloubených částech tunelu a protivztlakové vaně na stavbě VMO Dobrovského. V současné době máme v plánu se zaměřit také více na izolace spodních staveb a střech, s nimiž už prvotní zkušenosti máme.



Podchod ve Vendryni: tlaková izolace z asfaltových pásů

Izolace provádíme jak klasickými osvědčenými metodami (natavováním modifikovaných asfaltových pásů), tak se zaměřujeme i na novější technologie jako je strojně aplikovaná stříkaná polyuretanová izolace nebo svařovaná fóliová hydroizolace. Jsme schopni provést ochranné či hydrofobizační nátěry, stěrkové hydroizolace, tmelení různých druhů spar, ale také asfaltové modifikované základy s využitím vaříče asfaltu v našem vlastnictví. Samozřejmostí je důslednost při zhotovování všech detailů, jako např. izolace dilatačních spár.

Zázemí našeho základního 5 členného týmu tvoří areál firmy OHL ŽS na ulici Drážní ve Slatině. Působností se ale nevězeme jen na Brno a okolí, ale jsme schopni působit v rámci celé ČR a SR (jmenujme Mariánské Lázně, Třinec, Horná Štubňa). Pravidelně absolvujeme odborná školení v hydroizolačních technologiích u školících firem a dodavatelů a sledujeme nové trendy a poznatky v oblasti hydroizolace. Všechny provedené práce jsou podrobeny kontrole zkušebními laboratořemi a vždy předávány přímo technickému dozoru investora. Používáme izolační systémy a materiály schválené SŽDC a Ministerstvem dopravy ČR a naše postupy plně respektují pravidla stanovená normami a TKP. Je samozřejmostí vyhovět požadavkům objednavatele a investora a pokusit se spojit nespojitelné: **kvalitu – cenu – rychlost**

Pokud bych měl za poslední 3 roky provést hrubou statistiku zaizolovaných objektů, vypadala by asi takto: byla provedena izolace 24 železničních mostů, 16 silničních mostů, 4 podchodů pod tratí, dále pak 3 opěrné zdi a 3 lávky pro pěší. Ale také 3 rekonstrukce střech a zhruba 10 inženýrských a spodních staveb. Největší poměr zastoupení mají samozřejmě asfaltové pásy se 71 %, které tvoří hlavní objem našich prací. 21 % z celkové výměry patří PVC fóliím a 8 % zbývá na polyuretanové izolace.

Produktivita izolačních prací má vzrůstající tendenci: v roce 2009 to bylo asi 18 000 m², v roce 2010 jsme zaizolovali cca 19 000 m² a minulý rok byla zaizolovaná výměra již 22 000 m². Přestože situace ve stavebnictví je taková jaká je, pevně věřím, že se v tomto roce přiblížíme alespoň k 15 000 m².

Zajímavou akcí minulého období byla jistě oprava členité střechy vodojemu v Orlové – netradiční technologií, kdy se na částečně rekonstruované asfaltové pásy nanasla vyspraující polymerová hmota, tato vrstva se přestříkala 3 mm silnou PUR membránou a jako poslední vrstva se aplikoval UV ochranný nátěr. Výhodu stříkané a stěrkové izolace jsme si ověřili i na extrémně členitých detailech myčky. Důležitým mezníkem pak byla odborná příprava izolatérů v oblasti svařování plastů, pořízení svařovacích strojů a následné zapojení se do fóliové izolace na tunelech a protivztlakové vaně. Právě na tunelech jsme si vyzkoušeli pro nás novou věc – zhotovení pojistné injektážní soustavy izolace, kdy se hydroizolace jako celek rozdělí na menší části, které se dají sekundárně zaizolovat/zainjektovat v případě poruchy. Kvalitu dvoustopých kanálových svarů (vytvořených svařovacím automatem) jsme kontrolovali pomocí kompresoru a manometrů, kdy se sledoval úbytek tlaku v daném čase.

V roce 2011 jsme provedli a řádně předali všechny izolační práce v rámci optimalizace železničního koridoru Bystřice nad Olší – Český Těšín. Aktivně a vcelku úspěšně jsme se také zapojili do výstavby Velkého městského okruhu v Brně, kde bych třeba jmenoval netypickou stavbu protivztlakové vany, s vysokými zdmi a rubovou foliovou izolací v kombinaci s vnitřní pásovou hydroizolací a speciálními těsnícími pásy DR50.



Most v Třinci: provádění nástřiku PUR izolace ❖

V tomto roce 2012 na nás pravděpodobně čeká zajímavá stavba – stříkaná PUR izolace na železničním viaduktu v Dolních Loučkách a nemenší výzvou je pak most na ul. Svitavské v Brně s atypickým velmi malým poloměrem oblouku.

Touto cestou bych rád poděkoval sešranému izolačnímu týmu. Nesmím také zapomenout vyslovit díky za podporu a vytvořené zázemí, které nám poskytuje vedení divize Mosty a kolegové na stavbách.

*Ing. Miloslav Chlup
Stavbyvedoucí*

Setkání Klubu důchodců

V závěru roku 2011 se na své pravidelné schůzi sešel Klub důchodců při OSŽ. Jeho dlouholetá předsedkyně paní Svatava Zídková, přednesla přítomným členům zprávu o činnosti klubu v roce 2011. Klub uspořádal celou řadu poznávacích, turistických, kulturních a jiných akcí, z nichž mezi nejvýznamnější bezesporu patřil zájezd do maďarských termálních lázní ve Velkém Mederu, ale i zajímavý zájezd po císařských rakouských městečkách. Klub se rovněž může pochlubit svým napojením na Republikovou radu seniorů OSŽ, jejíž pravidelné měsíční setkávání bylo navíc doplněno o výjezdní zasedání za účasti

partnerské německé odborové organizace železničářů EWG.

Na setkání dále vystoupil i vedoucí ekonom společnosti Ing. Jaroslav Šandr, který v krátkosti informoval o hospodářských výsledcích roku 2011 a dalším výhledu pro rok 2012, kdy ve společnosti proběhne reorganizace podnikové struktury.

V závěru svého vystoupení se paní Zídková dotkla problematiky režijních jízdének a podmínek cestování u Českých drah pro důchodce a informovala o změnách v této oblasti. Rovněž

pogratulovala všem jubilantům, kteří v roce 2011 oslavili narozeniny, přičemž nejstarší členka klubu má v tuto chvíli 92 let. Minutou ticha poté přítomní uctili ty, kteří se již dalšího jubilea nedožili.

Paní předsedkyně popřála všem přítomným mnoho zdraví do dalšího roku, který bude nejen rokem šedesátiletého výročí založení firmy, ale i rokem dvacátého výročí založení Klubu důchodců při OSŽ.

*Jan Rupp
Vedoucí odboru ŘLZ*



Tříleté zkušenosti se synchronním hydraulickým systémem ENERPAC a středně těžkou podpěrnou skruží PERI ST-A4

Divize Mosty formou investic před třemi lety pořídila ryze mostařské technologie, jako systém pro synchronní hydraulické zvedání a spuštění mostních konstrukcí ENERPAC a podpěrnou skruž vybavenou hydraulickými hlaviciemi pro podepření nosných konstrukcí, systém PERI ST-A4. Prakticky ihned byly předemtné technologie nasazovány a plně využívány převážně na stavbách divize MOSTY, ale částečně i u našich obchodních partnerů. Před pořízením těchto technologií (v průběhu roku 2009), byla naše společnost nucena si tyto technologie pronajmát za nemalé finanční prostředky od externích subdodavatelů. A v současné době je pak vlastnictví technologie synchronního zvedání i vlivným prostředkem pro vyjednávání s konkurenčními mostařskými firmami.

První z předemtných technologií je systém synchronního zdvihání ENERPAC. Jde o systém hydraulického agregátu spojeného se zdvihacími válci a senzory měřícími přesnou výšku zdvihu s přesností jedné desetiny milimetru. Systém je plně automatický, s možností předvolby režimů, tj. zdvih do určité polohy břemene případně do maximální reakce. Systém pracuje jak s dvojčinnými tak i s jednočinnými válci umožňujícími aretaci polohy zdvihaného břemene. Výhodou synchronního systému je možnost přesného zdvihu břemene s různým tvarem a různým rozložením hmotnosti. Určení skutečného stavu zdvihaného břemene, předpoklady a výpočty reakcí a chování konstrukce, je konzultováno s technologi naší společností Ing. Jiřím Zahradou, Csc.

a Ing. Petrem Kubicou. Po zjištění skutečného stavu břemene je možno navolit až osm různých poloh břemene a maximálních sil pro osm různých míst zdvihu a to tak, aby byl zdvih nejen bezpečný, ale i ekonomický. Vedle synchronního systému je ve vlastnictví divize Mosty i agregát a válce pro prostý zdvih, tj. pro zvedání břemen bez nutnosti uložení do přesné výškové polohy, laicky řečeno, pro rychlé manipulace, a to s břemeny až do hmotnosti 160 tun. Z důvodu rozšíření možností využití této technologie byly pořízeny i duté hydraulické válce a tak je spuštění pilotního projektu využití systému i pro horizontální přesun konstrukcí momentálně závislé pouze na tom, zdali se naskytne vhodná zakázka pro realizaci.



Druhou úspěšně začleněnou technologií je pak systém PERI ST–A4. Systém je stavěn jako rám, sestávající se z ocelového roznášecího profilu podpíraného věžemi z ocelových rámových prvků kotvených do roznášecích profilů uložených a kotvených do zpevněné plochy podkladu pod skruž. Důležitou součástí systému jsou hydraulické hlavice umístěné ve vrchní části věží umožňující zdvih, případně pokles, a to až v rozmezí devíti centimetrů. Zajistit tak zcela bezpečnou a přesnou možnost dodatečné rektifikace podpěrné skruže a samozřejmě i bezpečné a technicky čisté odskrucení dokončené nosné konstrukce. V majetku naší divize je množství materiálu systému na podepření třípolového mostu na výšku dvanácti metrů a to včetně třiceti hydraulických hlavíc, agregátů a nutného příslušenství. V kombinaci s již dříve pořízenou investicí, prvky ŽBM 30, lze podskružit jednotlivá pole nosné konstrukce až do rozpětí 30 m v závislosti na typu a průřezu nosné konstrukce.

Uvedené technologie byly od doby pořízení úspěšně použity na stavbách divize Mosty.

První velkou zakázkou bylo společné využití obou systémů na podepření a zdvih nosné konstrukce železničního mostu přes řeku Olši v Jablunkově. Systém ST–A4 byl navržen jako nosný pro montážní podepření ocelové konstrukce v kombinaci s nosníky ŽBM 30. Synchronní systém byl použit pro postupné přizdvížení ocelové konstrukce (na podpěrné skruži) v průběhu betonáže spřažené železobetonové desky pro eliminaci průhybů od zatížení ukládanou betonovou směsí. Tento příklad z realizace nám potvrdil široké spektrum možností využití obou technologií a potvrdil tak ihned v počátku oprávněnost jejich pořízení.

Jednou z nejvýznamnějších staveb, na které byly využity oba systémy, byla výstavba nového mostu přes železniční trať Hulín – Valašské Meziříčí na rychlostní komunikaci R55 v Hulíně. Jednalo se o 2 třípolové mosty (každý pro jeden směr rychlostní komunikace), s nosnou konstrukcí tvořenou spřaženou betonovou deskou s prefabrikovanými betonovými nosníky tvaru T. Po založení a provedení spodní stavby, dvou opěr a osmi pilířů,

bylo pro konstrukci levého mostu provedeno celkem šest bábek ze systému ST–A4 sloužících jako nosný systém pro uložení betonových nosníků. Po jejich uložení bylo provedeno bednění a armování příčnicků a spřažující desky. Takto byla celá nosná konstrukce zabetonována. Z důvodu technologie výstavby bylo nutno neukládat koncové příčnický mostu přímo na ložiska, ale pouze na provizorní podepření. Ložiska bylo možno aktivovat po předem dané době od provedení betonáže nosné konstrukce. K manipulaci s ložisky a jejich aktivaci bylo nutno koncové příčnický nosné konstrukce zvednout a následně uložit do projektantem stanovené polohy. K této manipulaci byl použit synchronní systém. Komplikací byl příčný spád koncových příčnicků nosné konstrukce. Správným nastavením parametrů byla ale tato komplikace spolehlivě eliminována a vše proběhlo dle předpokladů. Geodetickým zaměřením bylo potvrzeno konečné uložení koncových příčnicků s přesností dvou milimetrů. Při demontáži skruže se naplno projevila výhoda systému ST–A4, resp. možnost spuštění vrchního roznášecího prvku. Před uložení betonových

nosníků byl systém postaven tak, že hydraulické hlavice ve vrchní části věží byly vysunuty na míru devíti centimetrů. O tuto hodnotu byla při demontáži celá vrchní část bárky spuštěna a následně bezpečně rozebrána.

Samostatnou kapitolou využití systému ST-A4 je jeho použití pro sestavení pojízdného vozíku pro podskružení stropní části rámu dilatačních celků jednoho tubusu hloubených částí tunelu Dobrovského. Vozík byl použit na sedmi dilatačních celcích tunelu I, jejichž tvarové dispozice použití umožňovaly. Bednění stropní části pomocí vozíku probíhalo v etapě výstavby po betonáži stěn rámu. Vozík byl sestaven jako rám a to jako dvě nezávisle uložené bárky nesoucí příčně uložené sdružené nosníky délky devět metrů. S vozíkem se dalo pohybovat díky ocelovým rolnám vedeným v dráze sestavené z U-profilů. Po bocích vozíku byla uložena výklopná křídla. Po jejich vyklopení, sestavení bednění a uložení bedněných desek byl určen tvar budoucí vrchní části rámu dilatačního celku tunelu. Technologie výstavby vyžadovala uložení rozpínacích ocelových nosníků mezi stěnami budoucího rámu a to do doby, než vyzrál beton vrchní části rámu betonovaného dilatačního celku, který pak rozepření mohl přenést. Tyto nosníky bylo nutné do vozíku zabudovat tak, aby je bylo možno správně uložit, ale zároveň současně s vozíkem manipulovat. Právě manipulaci ztěžovalo podélné vedení hloubené části sestávající se ze dvou protisměrných oblouků. Navíc celá trasa byla vedena v 4,5% spádu. Tuto dráhu půdorysně zakřivenou do tvaru písmene „S“ bylo třeba v celé délce betonářským vozíkem projet. I když váha vozíku, necelých čtyřicet tun, a minimální prostorové rezervy mezi okraji vozíku a límcem již vybetonovaných stěn, nebyly nejpříznivější, celý proces realizace se podařilo dokončit bez závažnějších problémů a v předpokládaných časech. I díky volbě netradičního a nestandardního využití prvků podpěrné skruže ST-A4 bylo možné předat celou konstrukci hloubeného tunelu včas k dalším návazným pracím na vystrojení tunelu.

Poslední tři roky v praxi prokázaly všestrannost využití obou systémů. V rámci divize Mosty, s podporou technologů závodu DS, byla utvořena silná pracovní skupina

zaměstnanců, která efektivně spolupracuje v záležitostech problematiky týkající se zdvihu, spouštění a podepření konstrukcí a břemen. Budoucností užití systémů na našem stavebním trhu se jeví možnost uplatnění při rekonstrukcích mostů, kdy je třeba snést nosnou konstrukci z jejího uložení například pro výměnu nebo opravu ložisek nebo úložných prahů. Že je synchronní systém na takové práce vhodný, bylo již na několika stavbách divize Mosty ověřeno, např. při aktivaci ložisek středového pilíře mostu na Svitavské radiále, nebo při úpravě uložení ložisek na estakádě D8 v Dobkovičkách. V současné době je podáno několik

nabídek na práce s oběma systémy, přejme si, aby využití obou systémů našlo kladnou odezvu a naše nabídky zaujaly zájemce z řad potenciálních zákazníků a jak systém synchronního hydraulického zvedání a spouštění mostních konstrukcí, tak i systém podpěrné skruže ST-A4, i nadále plnily nemalá očekávání, která do nich při jejich pořízení byla vkládána.

*Ing. Pavel Žatečka
Technik stavební výroby
Divize Mosty*

Blahopřání

V lednu 2012 oslavili někteří naši zaměstnanci významné pracovní jubileum patnácti a více let nepřetržitého pracovního poměru v naší společnosti.

Po dobu **25 let** pracuje u společnosti
Miloš Hammer, železář (středisko 2534)

Po dobu **20 let** pracuje u společnosti
Jan Kubačka, elektromontér (středisko 2624)

Po dobu **15 let** pracují u společnosti
Jindřich Darda, elektromontér (středisko 3222)
Ing. Pavel Urbánek, specialista technické přípravy (středisko 3212)
Ing. Josef Rezek, ředitel sekce (středisko 2410)

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 **bronzovou medaili prof. MUDr. J. Jánského** dárcům krve, kteří dovršili **10 bezpříspěvkových odběrů**. S potěšením Vám musíme sdělit, že mezi vyznamenané touto medailí patřili v měsíci prosinci i zaměstnanci naší společnosti

pan Roman Mader, zedník (středisko 3232)
pan Martin Ježek, tesař (středisko 3252)

Jejich 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 Mosty

se specializuje na výstavbu a rekonstrukce mostů a monolitických železobetonových konstrukcí formou komplexních dodávek:

mosty silniční a železniční

- monolitické železobetonové prováděné na pevné skruži
- monolitické železobetonové, předpjaté (trémové, rámové, deskové, komorové, obloukové a kombinované):
 - prováděné na pevné skruži
 - postupně vysouvané
 - letmo betonované
- monolitické železobetonové s tuhou výztuží (ZBN)
- spřažené ocelobetonové
- ocelové
- prefabrikované železobetonové, předpjaté, montované z podélných prvků (nosníků)
- cementové injektáže kamenného zdiva
- montáž mostních ložisek
- asfaltové zálivky dilatačních spár

hydroizolace

- izolační systémy z modifikovaných asfaltových pásů
- stříkané polyuretanové membrány
- přímopochozí stěrkové polyuretanové izolace
- PVC fólie

OHL ŽS, a.s.

Závod Dopravní stavby
Sekce Silnice a Mosty
Divize Mosty
Drážní 11
627 00 Brno – Slatina
tel. +420 602 528 161
e-mail: pzbranek@ohlzs.cz

železárna

- zpracování betonářské oceli (střih, ohyb)
- skružování betonářské oceli až do průměru 32 mm
- ukládka betonářské oceli

technologie

- synchronní zvedání a spouštění mostních konstrukcí
- konstrukce pro vysouvání po segmentech prováděných monolitických mostních konstrukcí
- středně těžká podpěrná skruž ST A4 vybavená hydraulikou pro přesné výškové nastavení, dodatečnou rektifikaci a snadné odskržení
- prostorová podpěrná skruž CUPLOK

provizorní konstrukce

- stavebnicový silniční most MS 60
- nosníky ŽBM 30 pro provizorní silniční mosty a podpěrné skruže

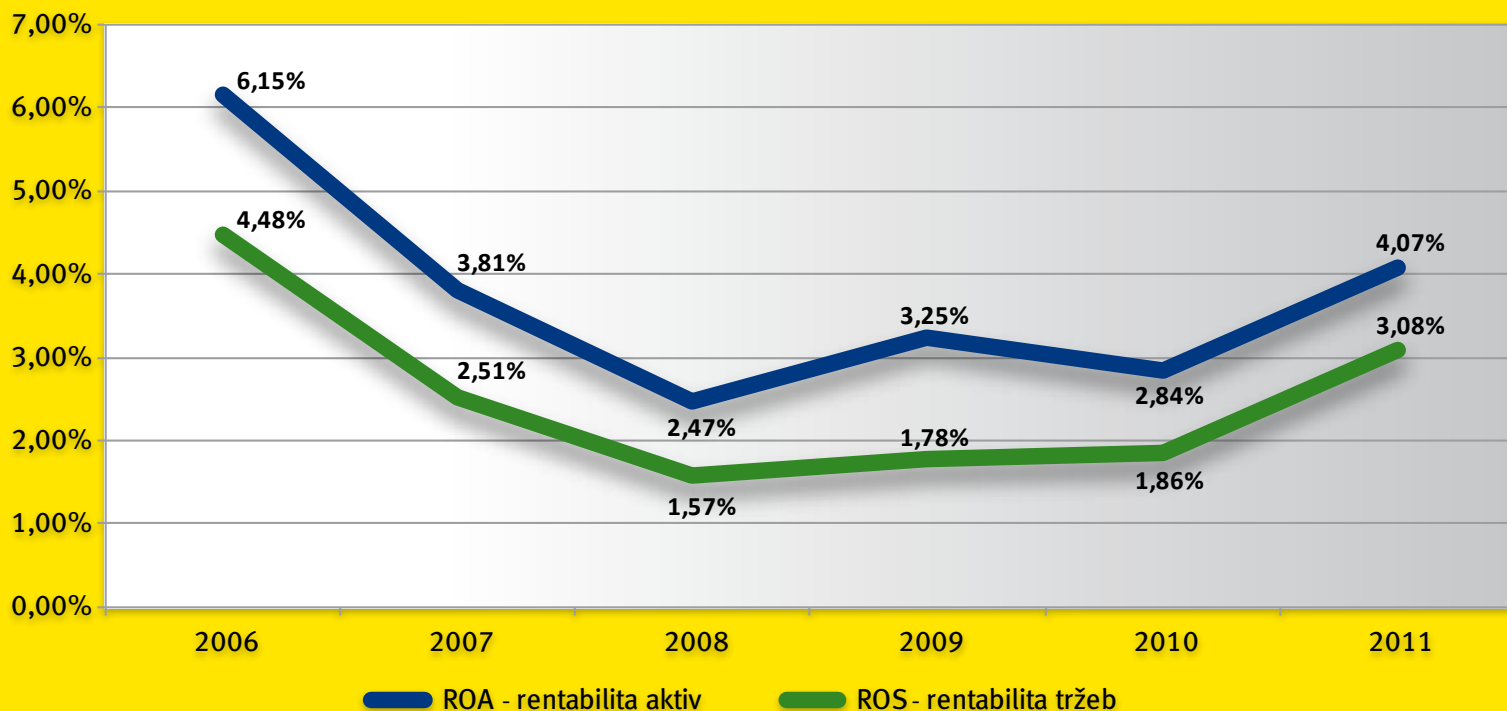
služby

- vedení staveb
- pronájem bednění PERI
- pronájem lešení ALFIX
- pronájem pažicích boxů



OHL ŽS

Vývoj úrovně rentability



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. Roman Místoler, 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.