



mozaika



Úvodník Paola Bee, MBA,
2. místopředsedy
představenstva
a finančního ředitele



⇒ strana 1

Realizace stavby
ŽSR, Modernizace
železniční trati
Nové Mesto nad
Váhom - Púchov



⇒ strana 2

Spojení letiště
s přístavem
Gdaňsk – tunel
pod Mrtvou Vislou



⇒ strana 9



Úvodník Paola Bee, MBA,
2. místopředsedy
představenstva
a finančního ředitele ⇒ 1

Ekonomické výsledky
roku 2015 a výhled
pro rok 2016 ⇒ 5

Nová naděje pro
stavební řemesla v celé
republice otevřena
v Brně ⇒ 11

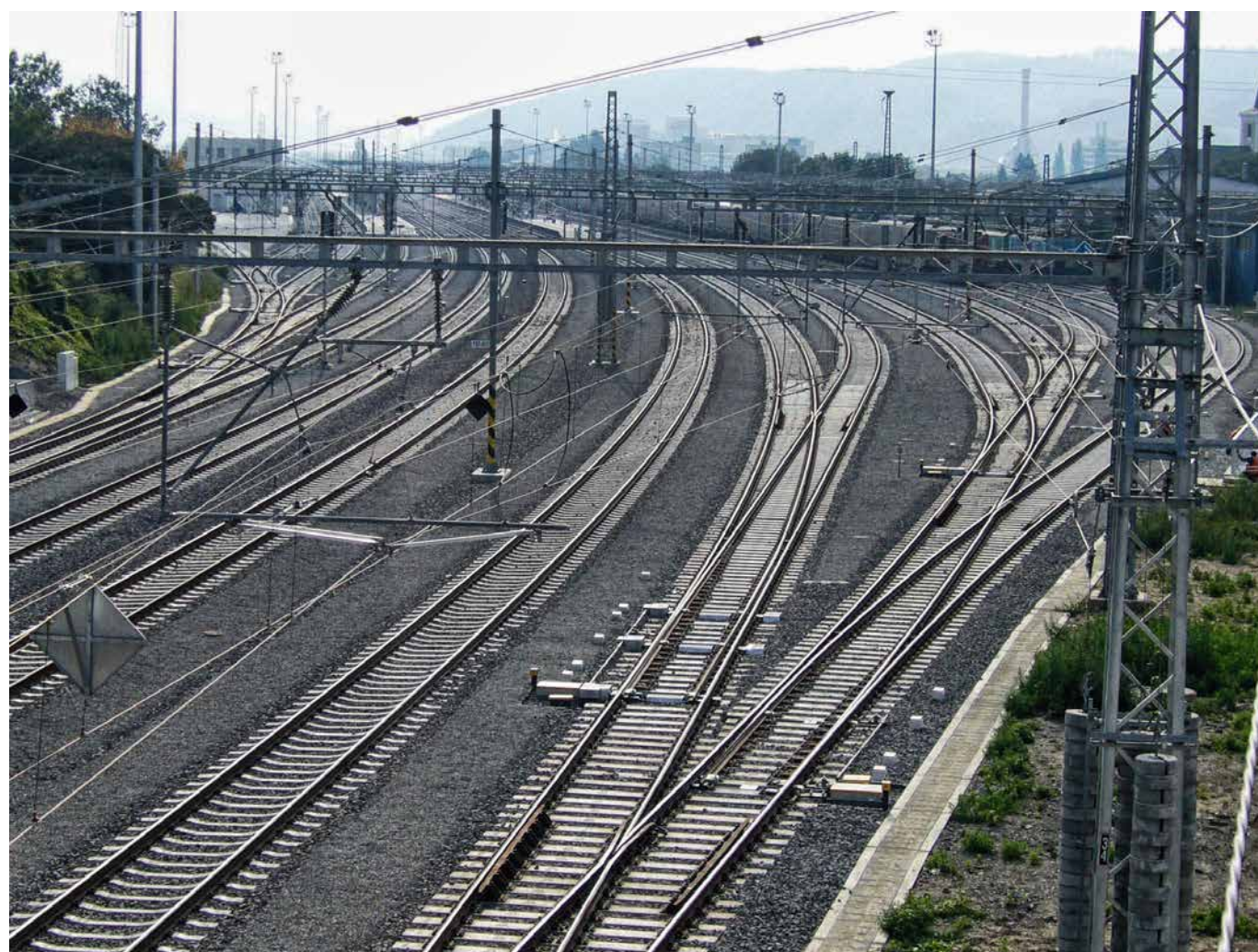
Foto na titulní straně:
Železniční stanice Púchov - žilinské zhlaví

Realizace stavby ŽSR,
Modernizace železniční
trati Nové Mesto nad
Váhom - Púchov ⇒ 2

Nový pavilon dětského
oddělení v Nemocnici
Jindřichův Hradec ⇒ 7

Divize Mosty a tunely
dokončila náročnou
výstavbu nového
mostu v Púchově ⇒ 3

Spojení letiště
s přístavem Gdaňsk –
tunel pod Mrtvou
Vislou ⇒ 9



Vážené kolegyně, vážení kolegové,

máme za sebou ekonomický rok 2015, jehož výsledky byly v předchozích dnech zkontrolovány a potvrzeny auditory. V tomto roce dosáhla naše společnost výjimečných výnosů, které se bohužel neodrazily do tvorby zisku. Uzavřela se tím jedna etapa v životě naší společnosti, a sice období, ve kterém ještě doznávaly důsledky krize. Jednalo se o období poznamenané úbytkem veřejných zakázek, na které se naše společnost tradičně orientuje, a s tím spojeným všeobecným trendem, kdy se zakázky v celém stavebním sektoru soutěžily hluboko pod vypsanou investorskou cenou. Také naše společnost byla nucena takovéto zakázky přijmout do svého portfolia a realizovat je i s vědomím veškerých

dopadů, které tato okolnostmi vynucená strategie do budoucna přinese. Dokončením těchto nerentabilních zakázek se toto období v roce 2015 uzavřelo i se všemi plánovanými dopady.

Musíme však být rádi za dosažení druhých nejvyšších výnosů v historii firmy, které nás svým objemem nadále udržují mezi pěti nejsilnějšími stavebními společnostmi v České republice a potvrzují dobrou pověst v očích investorů i bank, bez jejichž partnerství by naše podnikání nebylo možné. Nadále patříme mezi nejvýznamnější hráče na poli realizace velkých stavebních projektů doma i v zahraničí.

V roce 2015 se také naplno projevil výhody plynoucí z našeho členství ve velké stavební Skupině OHL, která nás stále vnímá jako strategickou výspu pro podnikání ve střední a východní Evropě. Naše členství v silné Skupině OHL se projevilo významnou podporou i v tomto krizovém období a pomohlo zmírnit dopady na tvorbu cash flow, jehož udržení pro nás bylo klíčové.

V roce 2015 skončil evropský Operační program Doprava 1, který znamenal masivní přísun finančních prostředků do výstavby a modernizace silniční, dálniční i železniční sítě v souladu se strategickými cíli Národního rozvojového plánu a prioritami nadregionálního a evropského významu v oblasti dopravy. Zejména druhá polovina loňského roku byla tímto programem pozitivně ovlivněna, a proto všichni investoři i realizační společnosti včetně naší intenzivně pracovali na dočerpání alokovaných finančních prostředků a dokončení zakázek do konce roku, což se z velké části podařilo.

Rok 2016 bude pozitivně ovlivněn existencí navazujícího evropského Operačního programu Doprava 2. Jak všichni víme, začátky každého programového období jsou z pohledu realizace pomalejší, než by bylo potřeba, což zakázkově negativně ovlivní zejména první polovinu roku. První efekty tohoto nového evropského programu tak uvidíme až od roku 2017.



Paolo Bee, MBA, 2. místopředseda představenstva a finanční ředitel

mozaika

Vydává: OHL ŽS, a.s., Burešova 938/17, 602 00 Brno, Veveří, tel.: +420 541 571 111, fax: +420 541 212 166

Předseda redakční rady: Mgr. Jan Rupp

Členové redakční rady: Ing. Tomáš Psota, Ing. Soňa Krajčová, Oldřich Sobol, Zuzana Macků, Jana Botková

<http://www.ohlzs.cz>

Registrováno Ministerstvem kultury pod. č. E 12132 ze dne 31. 10. 1995.

S tímto vědomím je tedy potřeba zaujmout strategii pro rok 2016 a říci si, co pro nás bude znamenat. Jako každá rodina se i my musíme soustředit na peníze, které máme na účtu a neutrácet za to, na co peníze nemáme. To je nejdůležitější předpoklad k tomu, aby firma byla zdravá. Pozitivní cash flow je náš cíl pro letošní rok a tohoto cíle dosáhneme v momentě, kdy příjmy budou přesahovat

výdaje. Vzhledem k tomu, že známe pravděpodobnou úroveň příjmů, které budou vyplývat z množství a charakteru stavebních zakázek, o nichž víme, že budou v roce 2016 realizovány, víme také, že rok 2016 a zejména jeho první polovina bude slabá. Jedinou možností, kterou tak máme k pozitivnímu ovlivnění cash flow, je kontrola a významná redukce nákladů.

Naše společnost má před sebou každý rok vysoké cíle a rok 2016 nebude výjimkou. Přeji nám všem hodně štěstí k jejich dosažení!

Paolo Bee, MBA,
2. místopředseda představenstva
a finanční ředitel



zahraničí

REALIZÁCIA STAVBY ŽSR, MODERNIZÁCIA ŽELEZNIČNEJ TRATE NOVÉ MESTO NAD VÁHOM – PÚCHOV, žkm 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – VI. etapa (úsek Beluša–Púchov)

Úlohou stavby „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov, žkm 100,500 – 159,100 pre traťovú rýchlosť do 160 km/hod. – VI. etapa (úsek Beluša - Púchov)“ bolo umožniť lepšiu prístupnosť jestvujúcej dvojkolajnej železničnej trati k Transeurópskej dopravnej sieti a k dopravnej sieti susediacich štátov. Stavba po jej zrealizovaní splňa požiadavky na zaistenie interoperability Európskeho železničného systému v zmysle zákona č. 513/2009 Z.z. o dráhach v znení neskorších predpisov.

Daná stavba je jednou zo súboru stavieb európskeho koridoru č. V a to konkrétne III. úsek Nové Mesto nad Váhom – Púchov, ktorý má 20 ucelených častí (UČS 23 – UČS 43). Predmetom tohto projektu je VI. etapa daného úseku, ktorá zahŕňa ucelené časti 41 – 43.

2. Základné identifikačné údaje stavby

Miesto stavby	Líniová stavba je situovaná v okrese Púchov a prechádza cez katastre a obce Beluša, Hloža – Podhorie, Dolné Kočkovce, Horné Kočkovce, Púchov.
Objednávateľ stavby	Železnice Slovenskej republiky, Bratislava Generálne riaditeľstvo Klemensová 8, 813 61 Bratislava
Generálny projektant	REMING Consult a.s. Trnavská cesta 27, 831 04 Bratislava
Stavebný dozor	„Inžinierske združenie BELUŠA – PÚCHOV“ INFRAM SK s.r.o. Gallayova 11, 841 02 Bratislava
Zhotoviteľ	„Združenie Púchov“ Vedúci člen združenia: OHL ŽS, a.s. Burešova 938/17, 602 00, Brno, Veveří, Česká republika Člen združenia: VÁHOSTAV-SK, a.s. Priemyselná 6, 821 09 Bratislava Korešpondenčná adresa: Hlinská 40, 011 18 Žilina
Náklady stavby	87 180 351 € bez DPH



Cestný nadjazd a nástupištia Beluša



Napájacia stanica Púchov

Priebeh výstavby po ucelených častiach

Časť 41 Železničná stanica Beluša

Na základe dopravnej technológie bola železničná stanica Beluša zrušená so zriadením zastávky v novej polohe. Z tohto

dôvodu boli riešené len koľaje číslo 1 a 2 a to ako traťové. Prvá koľaj zostala v pôvodnej polohe a druhá bola zriadená v osovej vzdialenosti 4,10 metrov. Traťová rýchlosť oboch koľají je v celej dĺžke ucelené časti 160 km/h.

Zastávka Beluša bola posunutá oproti pôvodnej polohe nástupíšť bližšie k centru

obce o asi 500 metrov. Dĺžka nástupíšť je 250 metrov a výška nástupištých hrán je 550 milimetrov nad spojnicou temien koľajnicových pásov.

Na danej časti sa nachádzali dve železničné priestrešky, ktoré boli zrušené a nahradené cestným podjazdom a cestným nadjazdom. Pri týchto objektoch boli vybudované nové cestné komunikácie s napojením na jestvujúci stav.

Časť 42 Traťový úsek Beluša – Púchov

V oboch traťových koľajach bol použitý železničný zvršok sústavy UIC 60, takže bol v celej dĺžke vybudovaný nový železničný spodok s odvodnením pomocou pozdĺžnych spevnených priekop do jestvujúcich potokov. V rámci stavby sa upravil jeden existujúci priepust, vybudovali dva nové priepusty a na preložke trate boli postavené tri nové železničné mosty. V súlade s hlučkovou štúdiou boli zrealizované protihlukové steny pozdĺž železničnej trate. Spomínaný traťový úsek je vybavený novým traťovým zabezpečovacím zariadením 3. kategórie – automatické hradlo s oddielovým návěstidlom.

Poloha zastávky Dolné Kočkovce bola posunutá oproti pôvodnej polohe bližšie k centru obce. Dĺžka nástupíšť je 250 metrov a výška nástupištých hrán je 550 milimetrov nad spojnicou temien koľajnicových pásov.

Časť 43 Železničná stanica Púchov

Železničná stanica Púchov je poslednou ucelenou časťou, stavby modernizácie železničnej trate Nové Mesto nad Váhom – Púchov. Navrhovaná rýchlosť hlavných staníčných koľají je 160 km/h. V rámci stavby boli vybudované dve nové ostrovné nástupištia dĺžky 400 metrov, čo si vyžiadalo



Výpravná budova Púchov



Ostrovní nástupiště č. 1 v žst. Púchov

rozšírenie koľajiska stanice, čoho dôsledkom bolo odstránenie pôvodných budov v súbehu s nepárnou skupinou koľají. Osové vzdialenosti koľají v stanici majú hodnotu 4,75 metrov.

V hlavných koľajach a koľajach na predchádzanie bol použitý železničný zvršok

sústavy UIC 60 s pružným bezpodkladnicovým upevnením koľajníc na betónových podvaloch. V ostatných staničných koľajach bol použitý železničný zvršok sústavy S 49. Všetky nové výhybky boli realizované na betónových podvaloch s pružným upevnením koľajníc. Odvodnenie železničného spodku bolo riešené vyústením zemnej

pláne do prekrytého priekopového žľabu, pozdĺžnych tratívodov, respektíve na svah železničného telesa. Voda z tratívodov bola vyvedená do vodných tokov, kanalizácií a do vsakovacích zariadení. Taktiež boli realizované úpravy dvoch priepustov, jedného železničného mosta, vybudovanie nového podchodu pre cestujúcich (po zbúraní starého podchodu) a vybudovanie nového železničného mosta. V súlade s hlučovou štúdiou boli zrealizované protihlukové steny pozdĺž železničnej trate.

V dôsledku nového koľajového vedenia železničnej trate bolo nutné asanovať a nanovo postaviť viacero budov. Išlo o výpravnú budovu (ktorá sa skladá z časti pre verejnosť a administratívno-technickej časti), budovy traťového obvodu a dielni a budovu vozmajstrov. V okolí daných budov boli vybudované nové spevnené plochy a rampy.

V mieste pôvodného cestného nadjazdu nad železničnou traťou bolo z dôvodu rozšírenia koľajiska nutné asanovať starý cestný nadjazd a vybudovať nový. Daný mostný objekt bol vybudovaný ako dvojpoľový rámový doskový z predpätého betónu, pričom predpätie sa skladá z vnútorných káblov so súdržnosťou a voľne vedených káblov nad mostovkou na vonkajšej strane chodníkov na nízkych pilónoch.

V železničnej stanici bolo vybudované nové trakčné vedenie, v rámci ktorého bola realizovaná zmena systému trakčného vedenia z jednosmerného 3 kV na striedavý 25 kV, 50 Hz. Z tohto dôvodu bola vybudovaná nová napájacia stanica s kompletným technologickým servisom.

Pôvodné zabezpečovacie zariadenie bolo nahradené novým zabezpečovacím zariadením 3. kategórie – elektronickým



Výstup z podchodu do mestskej časti Horné Kočkovce

stavadlom. Toto zariadenie je ovládané dispečermi v centre riadenia dopravy, ktoré je umiestnené v novej výpravnej budove. Do nového elektronického stavadla boli zapracované úviasky existujúcich traťových zabezpečovacích zariadení zo smerov Považská Bystrica a Lúky pod Makytou.



EKONOMICKÉ VÝSLEDKY roku 2015 a výhľad pro rok 2016

V roce 2015 doznivaly v naší společnosti, stejně jako v celém sektoru stavebnictví, dopady dlouhodobé krize. Úsporná opatření vlád z předchozích let, spolu s tlakem na nejnižší cenu jako prakticky výhradní parametr veškerých soutěží, přivedly do společnosti velké zakázky nejen s minimem zisku, ale někdy i se ztrátou v přímých nákladech. Rok 2015 se stal rokem, kdy většina těchto zakázek postupně dospěla ke svému konci a plně se ukázala veškerá

pozitiva i negativa, která následně poznamenala hospodářský výsledek uplynulého roku.

V druhé polovině krizového období už byly nové zakázky soutěženy a získávány se zdravou rentabilitou. První prokazatelné oživení přinesl rok 2014, kdy index stavební produkce vzrostl o 4,3 %. Rok 2015 na tento růst navázal a dokonce výrazně zrychlil, meziročně o 7,9 %.

predovšetkým o pozitívne archeologické nálezy na všetkých ucelených častiach a dodatočné požiadavky jednotlivých správov, obcí a mesta. Napriek tomu sa všetky úlohy a ciele podarilo splniť v zazmluvnenom termíne a to vďaka ľuďom zo strany podzhotoviteľou, objednávateľa, projektanta a stavebného dozora. Predovšetkým však zásluhou celého závodu Železnice a jeho divízií Železnice, Technológie, Mostov a tunelov, ktoré sa významným spôsobom podieľali na realizácii tohto železničného uzla a ich vykonaná práca bola kladne hodnotená všetkými zložkami investora. Riadiaci tím projektu za OHL ŽS, a.s., menovite p. Walder, p. Veselá, Ing. Vrba, Ing. Vápeníková, p. Špaček, Ing. Saída a Ing. Nejezchleba, zvládli neľahkú úlohu ako po stránke administratívnej, ekonomickej a koordinačnej za čo je nutné im poďakovať. A pre mňa to bola ďalšia profesionálna skúsenosť, že aj zo zdanlivo beznádejnej situácie vedie cesta k úspechu.

Zbyněk Nečas,
ředitel výstavby

Situace se ale napříč segmenty výrazně lišila. Inženýrské stavitelství zaznamenalo meziroční růst o 20,8 %, produkce pozemního stavitelství meziročně vzrostla o 2,5 %. Jedním z hlavních důvodů pro výrazný růst inženýrského stavitelství byla snaha veřejných investorů o dočerpání financí z evropských fondů před koncem roku 2015. Tento rok tak lze charakterizovat především realizací projektů z Operačního programu Doprava pro období 2007 až 2013.

Největších tržeb v historii společnosti ve výši 12,6 miliardy Kč bylo dosaženo v roce 2009. Po zakolísání v krizových letech jsme v roce 2015 pokračovali v růstové trajektorii tržeb z roku 2014 a téměř se podařilo vytvořit nový rekord v jejich objemu. Na konci roku jsme zůstali jen o 0,1 mld. Kč pod historickým maximem. Dosáhli jsme úctyhodné hodnoty tržeb ve výši 12,5 miliardy Kč.

OBCHOD

Podíl realizovaných prací financovaných z veřejných prostředků se několik let snižoval. V roce 2009 byl 96,2 % a v roce 2012 klesl na 83,2 %. V roce 2013 se tento podíl vrátil k tradiční hodnotě 93,4 %. V roce 2014 se podíl veřejných prostředků zvýšil na 94,9 % a v roce 2015 došlo ještě k dalšímu navýšení, až na 97,2 %. Největším odběratelem byla v roce 2015 státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

V roce 2015 bylo získáno velké množství nových drážních staveb, které ale rovněž byly z velké části v tomto roce realizovány. Tento trend byl obecně trendem většiny nových zakázek roku 2015, které byly soustředěny a následně získány. V tomto oboru nyní převládá trend spíše krátkodobějších zakázek, z nichž pouze omezená část přechází do následujících let. Z důvodu této strategie v rámci obchodního trhu došlo k výraznému snížení zásoby práce, se kterou vstupujeme do roku 2016.

VÝROBA

Drážní stavby se vrátily na pozici největšího producenta tržeb a historicky dosáhly nejvyššího obratu. Největší stavbou oboru byla modernizace tratí na Slovensku mezi Belušou a Púchovem (763 144 tis. Kč). Dalšími velkými stavbami byla modernizace tratí mezi Blažovicemi a Nesovicemi (502 684 tis. Kč), rekonstrukce železniční stanice Olomouc (446 861 tis. Kč) a práce

na slovenské železnici Dolga Gora – Poljčane (424 056 tis. Kč). Další významnou zakázkou v zahraničí (na území Polska) je modernizace tratí Biadoliny - Tarnów (392 566 tis. Kč).

V segmentu „inženýrské stavby a silnice“ byly největší tržby vykázány rovněž na Slovensku na stavbě slovenské dálnice D1 Hubová – Ivachnová (901 166 tis. Kč), dále na stavbě ČOV v Kranji ve Slovinsku (309 488 tis. Kč). V těsném závěsu je výstavba kanalizačního sběrače v Přerově (282 121 tis. Kč) a výstavba kanalizace a ČOV Horní Pomoraví II jih (251 056 tis. Kč).

V oboru pozemních staveb bylo největší stavbou výzkumné centrum ELI v Dolních Bězanech (286 492 tis. Kč), Biology Park v Brně (265 149 tis. Kč) a výstavba ICRC v nemocnici u svaté Anny rovněž v Brně (234 282 tis. Kč).

FINANCOVÁNÍ

V červnu roku 2010 došlo ke splacení emise obligací v rozsahu 420 mil. Kč. Vzhledem k aktuálním sazбám by vydání další potřebné emise bylo nevýhodné a místo obligací se v bankovním sektoru sjednal určitý mix střednědobých úvěrů. Tato situace přetrvává i nadále. Masívní inkaso za realizované stavební projekty umožnilo společnosti v závěru roku 2015 splatit všechny úvěry a ještě deponovat na účtech v tuzemsku i v zahraničí finanční prostředky v celkové výši 2,192 miliardy Kč.

Ke konci roku 2015 měla společnost sjednan přístup k finančním nástrojům bankovního trhu v celkové výši 11 924 milionů Kč. Skutečné čerpání rámců dosáhlo 5 687 milionů Kč, tedy 48 %, což je mírný pokles ve srovnání s koncem roku 2014.

Tento pokles byl ovlivněn sníženou potřebou čerpání provozních úvěrů.

ORGANIZACE A ŘÍZENÍ

Systém řízení staveb zajišťuje metoda řízení, kterou ve společnosti prosazuje prostřednictvím svých zástupců ve statutárních orgánech majoritní vlastník. V průběhu roku 2015 došlo k podrobným revizím všech staveb a jejich výsledky byly promítnuty do hospodaření společnosti. V závěru roku bylo rovněž rozhodnuto, že stejné revizi budou podrobeny veškeré režijní náklady společnosti.

HLAVNÍ INVESTICE A JEJICH FINANCOVÁNÍ

Struktura hmotných investic se zásadním způsobem v roce 2015 nezměnila. Společnost eviduje pozemky, budovy a zařízení ve výši 610 071 tis. Kč, investice do nemovitostí ve výši 257 544 tis. Kč a majetek určený k prodeji ve výši 3 508 tis. Kč. Celková hodnota výše uvedeného majetku představuje hodnotu 871 123 tis. Kč.

Celková dlouhodobá aktiva bez dlouhodobých pohledávek představovala na konci roku 2015 hodnotu 1 423 mil. Kč. Ve financování investic převažuje financování cestou vlastních prostředků, leasingové financování má menší podíl. Na podzim roku 2015 byl pořízen zbývající podíl (22,34 %) ve společnosti Železničné stavebníctvo Bratislava, a.s.

PŘEDPOKLÁDANÝ VÝVOJ V ROCE 2016

Pro rok 2016 byl zadán plán ve výši 9,5 miliardy Kč tržeb. Výhled na letošní rok ukazuje, že růst v sektoru stavebnictví bude i nadále pokračovat, avšak pozvolněji než v roce 2015. Plán do státních investic v letošním roce bude o něco nižší, předpokládá se však zachování trendu rozvoje klíčové státní infrastruktury. Růst je

predikován napříč sektorem. Rozhodující bude připravenost investičních akcí k fyzické realizaci. Připravenost projektů v dopravním stavitelství byla před několika lety silně přibrzděna a prozatím se nepodařilo dřívější dynamiku dostatečně obnovit.

Strategickým cílem letošního roku je konsolidace domácích trhů (především Česko, Slovensko, Polsko). Pro závod Železnice v segmentu dopravních železničních staveb platí, že makroprostředí v ČR, SR a Polsku (oblast vojvodství Wrocław, Katowice, Krakow – obecně okolí hranic ČR a Slovenska) je obdobné a nadále vhodné a perspektivní pro další působení OHL ŽS. Na těchto trzích existuje jasná a silná investorská struktura, která je řízena státem definovanou legislativou. Finanční prostředky jsou ve značném celkovém objemu, zabezpečené státním rozpočtem a rozvojovými fondy EU. S těmito trhy jsme se v minulosti seznámili

a zajistili jsme si určité postavení, které je nutné udržet a rozvíjet. I v budoucnu považujeme za naši hlavní prioritu být pro nejvýznamnější investory uznávaným, spolehlivým a technicky zdatným partnerem.

Závod Česká republika v nadcházejícím roce 2016 očekává v prvním pololetí propad veřejných zakázek, díky přechodu na nové dotační období 2014 - 2020. Předpokládám, že soukromý sektor tento propad vykryje. V novém dotačním období bude nejvíce finančních zdrojů v OP Doprava, IROP, OP Výzkum, vývoj a vzdělávání a OP Životní prostředí, kdy v součtu bude k čerpání 17 mld. Eur. Očekávané zahájení realizací projektů z tohoto období je v druhé polovině roku 2016. Obecným cílem závodu je zabezpečovat výrobní procesy realizace staveb v segmentech pozemní stavby, inženýrské stavby (především silnice), vodohospodářské stavby a technologické stavby.



naše stavby

NOVÝ PAVILON DĚTSKÉHO ODDĚLENÍ v Nemocnici Jindřichův Hradec

Rovinatý, místy mírně svažité pozemek se nachází v areálu Nemocnice Jindřichův Hradec mezi stávajícími pavilony D a E. Novostavbu pavilonu D dokončil v roce 2013 tým OHL ŽS pod vedením stavbyvedoucího Václava Šáléného. Tímto projektem tedy naše firma navazuje na dlouholetou spolupráci s nemocnicí v Jindřichově Hradci.

Architektura vychází z provozu, dispozic a konstrukce. Dalším určujícím faktorem je přiměřený odstup od stávajících budov.

Aby byl zachován, je nový pavilon navržen jako poměrně štíhlá budova. Stávající spojovací koridor na severní straně a nadzemní spojovací chodba na jižní straně jsou zásadními prvky, které určují, ovlivňují a omezují celkový návrh pavilonu dětského oddělení. Pavilon je navržen v jednoduchém tvaru kvádrů v bílé barvě. Na bílý základ je dále použita barevná kombinace červené a šedé. V těchto barvách jsou navržena okna a barevné plochy v rámci omítek. Okna jsou členěna

Závod Zahraniční projekty má za úkol doplnit zásobu práce společnosti zakázkami, které splňují kritéria ohledně rentability a cash flow ve státech, kde je politické, ekonomické a právní prostředí akceptovatelné pro naši společnost.

Je veden další tlak na úsporná opatření v oblasti nákladů na obsluhu a řízení a rok 2016 by měl být i v této oblasti rokem očisty. Cílem společnosti je vstoupit do roku 2017 ve výrazně štíhlejší a modernější podobě. V oblasti zisku si naše společnost pro rok 2016 klade jeden velký cíl. Zlomit dvouleté období ztrát a vrátit naši společnost do pozitivních ekonomických výsledků.

Ing. Marcela Kolovrátková,
vedoucí ekonom společnosti

Divize 5 uspěla v březnu v soutěži na výstavbu nového pavilonu pro dětské oddělení v areálu Nemocnice Jindřichův Hradec v ulici U Nemocnice.

a rozvržena takovým způsobem, aby vznikl optický chaos a byl potlačen zásadní rozdíl mezi dispozicemi ve druhém a třetím nadzemním podlaží, který se promítá do fasády.

Pavilon je navržen jako třípodlažní, pouze v severní části u spojovacího koridoru má ještě čtvrté podlaží. Půdorysné rozvržení je trojtrakt, přičemž ve středním traktu je vedená chodba a krajní trakty jsou využívány jako provozní místnosti s přímým

Základní údaje:

Název projektu	Nový pavilon Dětské – Nemocnice Jindřichův Hradec
Investor	Nemocnice Jindřichův Hradec, a.s.
Projektant	AGP NOVA spol. s r.o.
Vedoucí projektu	Ing. Milan Pitner
Technická příprava	Petra Jannová, Zuzana Macků, Ing. Jana Zabílková
Termín zahájení	04/2016
Termín dokončení	09/2016
Cena	77 257 262 Kč



Pohled na stávající spojovací chodbu z místa staveniště



Pohled na stávající Pavilon D a prostor staveniště

odvětráváním a osluněním. Obvodové zdivo je uvažováno pouze jako výplňové.

Hlavní objekt je přibližně obdélníkového tvaru o zastavěné ploše okolo 900 m². Nosný systém je tvořen železobetonovými prefabrikovanými stěnami a sloupy se zastropením železobetonovými polo-prefabrikovanými stropními deskami (filigrán + nadbetonávka) s příznanými polo-prefabrikovanými průvlaky. Prostorová tuhost je zajištěna tuhými stropními deskami, které vodorovné síly zatížení přenášejí do železobetonových stěn a do sloupů vetknutých do kalichů pilot.

Založení objektu je navrženo jako hlubinné na velkopřůměrových vrтанých pilotách o průměru 420-900 mm. Předpokládá se délka pilot v rozmezí 10-19 metrů.

V návrhu je uvažováno s možnou budoucí dostavbou dalšího nadzemního podlaží. Toto zatížení je zohledněno v zatěžovacích údajích pro návrh pilotového založení a v návrhu svislých konstrukcí.

Projektová dokumentace dále řeší rozvody elektroinstalací, vzduchotechniky, chlazení, ústřední topení, lékařské technologie, úpravu stávajícího koridoru, vybourání části stávajícího betonového teplovodu, výtahů a úpravu komunikací.

Účelem stavby je vybudovat nové dětské oddělení (lůžkový pavilon) v bezprostředním dosahu akutních provozů v pavilonu E. Doufáme, že i díky tomuto projektu bude spolupráce mezi naší firmou a Nemocnicí Jindřichův Hradec pokračovat i v budoucnu.

Zuzana Macků,
technik kalkulací



SPOJENÍ LETIŠTĚ S PŘÍSTAVEM GDAŇSK – TUNEL POD MRTVOU VISLOU, trasa Słowackiego, IV. etapa, Gdaňsk, Polsko

V rámci celého projektu připadl OHL úkol vybudovat tunel pod ramenem řeky Visly zvaném Mrtvá Visla (Martwa Wisła). Alexey Pryadko, zástupce zhotovitele stavby Trasa Słowackiego v Gdaňsku, k tomu říká: „Jedná se o první silniční tunel v zemi, z tohoto pohledu jde o jedinečnou akci na území Polska.“

Základní údaje:

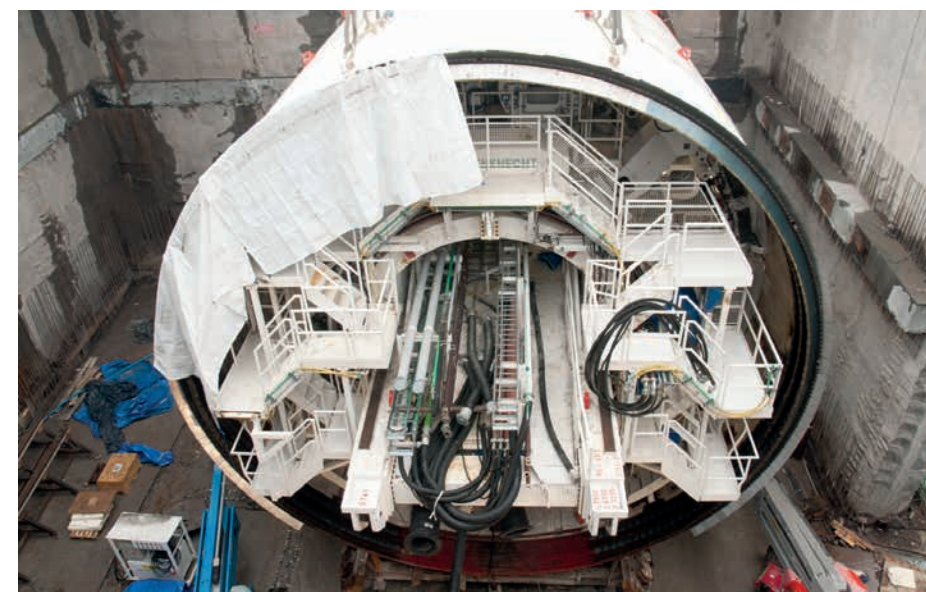
Investor	Gdańskie Inwestycje Komunalne Sp z o.o (GIK)
Druh smlouvy	červený FIDIC
Délka	2,4 kilometru
Lhůta výstavby	36 + 18 měsíců (dokončení v dubnu 2016)
Hodnota kontraktu	885 560 000 PLN (221 390 000 €) s DPH

Součástí projektu je:

- Zhotovení Trasy Słowackiego v úseku mezi uzly Marynarki Polskiej – Ku Ujściu.
- Výstavba dvou souběžně vedených tunelových tubusů, každý v délce 1 072 metrů, umístěných v oblasti ústí řeky Visly do Baltského moře. Oba tunely jsou

propojeny sedmi spojovacími chodbami. Při jejich budování byla použita technologie zmrazení zeminy.

- Výstavba uzlu Marynarki Polskiej spolu s víceúrovňovým kruhovým objezdem o vnějším průměru 130 metrů. Uzel se skládá ze tří úrovní: podzemní, kterou



Vystrojený razící štít o průměru 12,56 metrů. Foto Rafal Birkos.

vede Trasa Słowackiego, prostřední s pěší a cyklistickou stezkou a pozemní s mimoúrovňovým křížením a infrastrukturou pro veřejnou dopravu. Součástí objezdu je sedm estakád: dvě silniční, jedna tramvajová, dvě obslužné pro podzemní zařízení, dvě pro chodce a cyklisty. Půjde o největší kruhový objezd v Polsku a zároveň jediný, který má více úrovní.

Součástí komunikace jsou dva tunely v celkové délce 1,4 kilometru, vedené pod řekou Martwa Wisła v hloubce až 35 metrů (nejhlubší část). Ústí tunelů je situováno v úrovni přístavních mol „Dworec Drzewny“ (v oblasti křižovatky Ku Ujściu, ve vzdálenosti přibližně 520 metrů od východního břehu řeky Mrtvá Visla) a „Dworzec Wiślany“ (v oblasti křižovatky Marynarki Polskiej, ve vzdálenosti asi 370 metrů od západního břehu). Jedná se o první tunel na území Polska vybudovaný metodou TBM (Tunnel Boring Machine) v geologicky obtížných podmínkách (terén s drenáží). Dno vodního toku dosahovalo hloubky až 35 metrů, přičemž nadloží nad štíty v tomto místě bylo jen 6 metrů. Pro zajištění stability a ochrany proti vztlaku mají segmenty ostění ze železobetonu s šířkou dva metry, tloušťkou 60 cm a váží 18 tun. Průměr každého tunelu je 11 metrů, což umožňuje použít vnitřní železobetonovou konstrukci, která tunely rozdělí do dvou úrovní. V horní části se nachází dvouproudová silnice pro provoz vozidel, spodní část je určená pro vedení technických a komunikačních sítí.

Pro ražbu tunelu byl použit tunelový stroj TBM s kombinovaným razícím štítem o průměru 12,56 metru. V historii firmy OHL se jedná o zatím největší a nejdelší razicí štít, který kdy firma použila, a zároveň se stala první španělskou stavební firmou, která použila hydroštít. Tato technologie patří k novinkám i na území Polska, kde doposud nikdo takový stroj nepoužil.

Tunelový stroj byl v provozu 24 hodin denně, ve třech směnách se střídalo několik set pracovníků.

„Za zmínku stojí zejména náročná koordinace prací, dodávek materiálů, komunikace s investorem a stanovení harmonogramu tak, aby nedocházelo ke zpožděním, a aby se po proražení tunelů mohlo začít s navazujícími pracemi,“ dodává Alexey Pryadko.

V průběhu ražby tunelů pod ramenem Mrtvé Visly se využila zajímavá metoda zmrazování zeminy. Tato metoda byla použita při budování sedmi propojek mezi oběma tubusy. Nejdříve se zmrazila zemina, teprve potom byla vybudována spojovací chodba. Tento proces je časově náročný a má značný vliv na termín dokončení prací.

„V průběhu realizace stavby jsme narazili na jednu obtíž - Polsko nemá dostatečný počet odborníků na ražbu tunelů. Bylo tedy nutné sestavit mezinárodní tým. Zhruba polovina zaměstnanců pocházela z Polska, zbytek tvořili Španělé, Kolumbijci, Ekvádorci, Moldavané, Ukrajinci, Němci a Dominikánci. Jsme opravdu pyšní na to, že se nám z tolika různých národností podařilo vytvořit fungující jednotný tým,“ říká hrdě Alexey Pryadko

Přestože výstavba tunelů patřila k nejnáročnějším prvkům stavby Trasy Słowackiego, šlo pouze o dílčí část celého



Unikátní metoda zmrazování zeminy při budování propojek mezi tubusy.

Parametry mechanizace

Druh stroje:	kombinovaný štít (mixshield)
Průměr štítu:	12 560 mm
Maximální tlak:	4 bar
Jmenovitý výkon:	3 500 kW
Moment:	16 841 kNm
Celková váha:	2 200 t
Celková délka:	91 m

Investiční a technické údaje

Určení:	dopravní tunel
Zadavatel:	GIK Gdańskie Inwestycje Komunalne
Zhotovitel:	Obrascón Huarte Lain S.A.
Délka tunelu:	2 × 1 076 m
Geologie:	písky, štěrky
Nadloží:	8 - 21,5 m

projektu, který dále zahrnoval rekonstrukci Trasy Słowackiego v úseku mezi Letištěm Lecha Wałęsy a křižovatkou Ku Ujściu. Tento úsek byl rozdělen do čtyř etap, z nichž OHL realizovala dvě. Součástí II. etapy bylo, mimo jiné, vybudování úseku mezi ulicemi Potokowa a bulvárem Rzeczpospolitej, výstavba estakády v délce přibližně 200 metrů, zhotovení tří podchodů pro pěší a jeden železniční nadjezd. OHL dodatečně realizovala ještě mimoúrovňovou křižovátku Marynarki Polskiej, pod níž probíhá Trasa Ruta de Słowacki.

Práce na projektu skončily v roce 2015, v současnosti probíhají instalace zařízení, bezpečnostní a finální zkoušky. Uvedení do provozu se předpokládá během jarních měsíců roku 2016.

OHL získala za tento projekt první cenu v VII. ročníku soutěže Stavební stroje a Inženýrské stavby 2013, vyhlášené časopisem Potencia. První místo získala firma v kategorii Městské stavby. Porota tak vyjádřila uznání nad tím, že firma využila při realizaci projektu novátorské

a účinné postupy s minimálním dopadem na životní prostředí.

Další ocenění získala Skupina OHL za svou angažovanost v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v letech 2012 a 2014 v podobě prvního místa v soutěži Stavět bezpečně. Tuto cenu uděluje Národní inspektorát práce.

Za OHL S.A.
Alexey Pryadko,
zástupce zhotovitele stavby



lidské zdroje

Nová naděje pro STAVEBNÍ ŘEMESLA V CELÉ REPUBLICE OTEVŘENA V BRNĚ

Společnost OHL ŽS, a.s., se dlouhodobě zabývá problematikou učňovského školství v ČR, zejména v Jihomoravském kraji. Zde panuje nedostatek kvalifikovaných učňů stavebních řemesel, kteří tradičně tvoří jádro naší zaměstnanecké dělnické základny. Jako dlouhodobí spolupracovníci a partneři Střední školy stavebních řemesel Bosonohy jsme se zúčastnili slavnostního otevření Regionálního centra stavebních řemesel Jihomoravského kraje.



Ing. Ladislav Lněniček (vlevo), ředitel společnosti ESL, a.s., představuje interaktivní panely, které dodala tato společnost pro modelovou výuku různého zapojení kotlů a tepelných soustav.

V areálu Střední školy stavebních řemesel Brno-Bosonohy se sešli zástupci ministerstva školství, ministerstva vnitra, Jihomoravského kraje, brněnských vysokých škol, Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR, České školní inspekce a mnoha dalších organizací a profesních spolků, aby společně oslavili otevření multifunkčního vzdělávacího centra.

Zde, na ploše o výměře 662 m², jsou nainstalovány a vzájemně propojeny funkční systémy vytápění, funkční spalínové cesty, související rozvody plynu, vody, elektrické energie a řídicí systémy pro měření a regulaci i s využitím technologií obnovitelných zdrojů (fotovoltaika, biomasa) a celá řada cvičných panelů se vzorově zapojenými, zazděnými a obloženými vanami a toaletami včetně plynových zařízení. Tyto panely jsou variabilní a je možné měnit různé sestavy zapojení tak, aby bylo docíleno maximálně reálného přiblížení prostředí staveb.

Součástí centra je specializovaná učebna s pětiosým CNC dřevoobráběcím strojem a přednášková aula pro 50 posluchačů s interaktivními pomůckami.

Celý objekt i s vybavením v hodnotě přes 30 milionů korun byl s příspěvním Jihomoravského kraje spolufinancován z Regionálního operačního programu regionu Jihovýchod v projektu Regionální vzdělávací centrum stavebních řemesel Jihomoravského kraje. Interaktivní výukové panely IINVYSYS jsou výstupem úspěšně ukončeného projektu Šikovné ručičky JMK – cesta k řemeslu, který škola realizovala v rámci Operačního programu Vzdělávání pro konkurenceschopnost.

Žáci středních škol, studenti VUT, ale i hasiči, příslušníci řemeslných cechů a revizní technici spalinových cest i plynových zařízení se tu na jednom místě mohou prakticky seznámit a vyzkoušet si souvislosti jednotlivých profesí při stavbě domu tak, aby celá stavba perfektně fungovala jako celek.

„Měli jsme ambici vytvořit na jižní Moravě druhé nejlepší zázemí pro výuku stavebních řemesel v republice, ale troufám si tvrdit, že s takovými výstupy, jako je toto centrum, bude brzy jihomoravské učňovské školství nejlepší vůbec,“ zmínil při slavnostním otevření Ing. Stanislav Juránek, senátor a první náměstek hejtmana Jihomoravského kraje.

Centrum samozřejmě využijí žáci všech oborů SŠSŘ Brno-Bosonohy. Budou do něj ale jezdit na jednotlivé bloky výuky žáci dalších středních škol a učilišť z celé republiky, počítá se i s bloky pro studenty architektury a stavebních oborů vysokých škol, pro které bude podle proděkana fakulty stavební VUT v Brně Miloslava Novotného přínosem, vidět všechno, co navrhují, takto v souvislostech. Centrum nebude zahálet ani v odpoledních hodinách a o prázdninách. Postupně se otevře i žákům základních škol a také bude k dispozici profesním spolkům a cechům pro další vzdělávání nebo hasičským sborům k nácvičce a simulaci možných krizových situací.

„Obzvlášť ve sféře stavebních řemesel je nutná spolupráce mezi vzdělávacími institucemi a zaměstnavateli. Abychom mohli připravit opravdu zdatné řemeslníky, musí se zaměstnavatelé podílet na tvorbě vzdělávacích programů. I k tomu by nám toto centrum mělo napomoci. Protože se do něj budou sjíždět i praktikující

profesionálové,“ podotkl ředitel SŠSŘ Ing. Josef Hypr, který dlouhodobě apeluje na nutnost propojení praktické sféry se školami a který také upozorňuje, že do roku 2020 se projeví dlouhodobý nezájem žáků o učňovské obory kritickým nedostatkem řemeslníků. Už teď firmy ročně poptávají průměrně pětkrát více absolventů, než školu ročně dokončí.

Je tedy i naším cílem, aby se na SŠSŘ v Bosonohách připravovali žáci podle požadavků nás zaměstnavatelů a do praxe tak přicházeli skutečně dobře připravení řemeslníci, jejichž způsob vzdělávání bude odrážet aktuální trendy v jednotlivých oborech.

Mgr. Jan Rupp,
manažer HR
ve spolupráci se SŠSŘ Bosonohy



BLAHOPŘÁNÍ

V únoru 2016 oslavili někteří naši zaměstnanci významné pracovní jubileum patnácti a více let nepřetržitého pracovního poměru v naší společnosti.

20 let pracují u společnosti

Jan Malinka, stavební dělník (středisko A212)
Radek Hrabovský, stavbyvedoucí (středisko 5421)
Fridrich Lázok, traťový dělník (středisko 5421)
Jiří Just, specialista tvorby cen (středisko 1143)
Roman Rampáček, traťový dělník (středisko 5421)
Ing. Petr Jilg, mistr (středisko 5421)
Jan Formánek, traťový dělník (středisko 5421)

15 let pracují u společnosti

Daniel Hrnčířik, traťový dělník (středisko 5421)
Martin Hanák, traťový dělník (středisko 5421)
Jiří Rajský, stavební zámečnický (středisko 54U1)
Pavol Kučera, obsluha razících strojů, tunelář (středisko A212)
Josef Macháček, stavební zámečnický (středisko A233)
René Hrnčířik, traťový dělník (středisko 5421)
František Holík, obsluha zemních a příbuzných strojů (stř. 6145)
Ludvík Fabiánek, zedník (středisko 54U1)
Bohdan Vondruška, stavební dělník (středisko A242)
Ing. Tomáš Špaček, vedoucí projektu (středisko A212)
René Rožnovský, zedník (středisko 54U1)
Oldřich Bartoníček, traťový dělník (středisko 5421)

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

Ing. Ivana Julínková, CSc.,
personální ředitelka

Produkční centra ZÁVODU ČESKÁ REPUBLIKA

INSTALACE A TECHNOLOGICKÉ DODÁVKY

Světlá 5, 614 00, Brno, tel.: 602 532 429
zdravotechnická instalace • vytápění •
plynoinstalace • chlazení • parovody •
horkovody • teplovody • technologie
kotelen a zdrojů tepla • solární kolektory
• venkovní vodovody • nízkotlaké
a středotlaké plynovody včetně
regulačních stanic a přípojek • rozvody
stlačeného vzduchu • kompresorové
stanice • alternativní zdroje vytápění •
strojně technologické části úpraven vod •
čistiřmy odpadních vod • čerpací stanice
a vodojemy



MONOLITY A SPECIÁLNÍ TECHNOLOGIE

**Drážní 11, 627 00 Brno-Slatina,
tel.: 603 425 751**
kompletní dodávky monolitických
a inženýrských staveb, sanace
železobetonových konstrukcí, sanace
cihelného zdiva, tryskání ŽB konstrukcí,
injektáže, mokré i suché stříkané
betony, hloubkové spárování zdiva



PODZEMNÍ STAVITELSTVÍ

**Drážní 11, 627 00 Brno-Slatina,
tel.: 602 416 429**
liniové podzemní stavby prováděné
bezvýkopovou technologií horizontálně
řízeného vrtání, protlaky, pažené šachty





OHL ŽS

Ředitelství společnosti

Burešova 938/17, 602 00 Brno, Veveří
tel.: +420 541 571 111, fax: +420 541 212 166
www.ohlzs.cz, ohlzs@ohlzs.cz, IDS: xbicgdt

Závod Železnice

Management a správa závodu Železnice

Burešova 938/17, 602 00 Brno, Veveří
tel.: +420 541 572 212, fax: +420 541 572 542
zeleznice@ohlzs.cz

Divize Železnice

Burešova 938/17, 602 00 Brno, Veveří
tel: +420 541 272 365

Divize Mosty a Tunely

Drážní 11, 627 00 Brno-Slatina
tel: +420 541 573 356

Divize Technologie

Světlá 5, 614 00 Brno
tel: +420 541 574 001

Divize Mechanizace a doprava

Kulkova 946/30
614 00 Brno-Maloměřice

Středisko Doprava a mechanizace

tel.: 541 575 797
doprava@ohlzs.cz

Středisko Půjčovna drobné mechanizace

tel.: 541 575 537,
jzelenak@ohlzs.cz

Závod Zahraniční projekty

Management a správa závodu Zahraniční projekty

Olšanská 1a, 130 00 Praha 3
tel.: +420 296 761 130, fax: +420 296 761 134
zahraniaci@ohlzs.cz

Závod Česká republika

Divize 1

Burešova 938/17, 602 00 Brno, Veveří
tel.: +420 541 572 576

Divize 3

Tovačovského 22, 772 00 Olomouc
tel.: +420 585 100 333

Divize 4

Olšanská 1a, 130 00 Praha 3
tel.: +420 296 761 111

Divize 5

Vrbenská 2, 370 01 České Budějovice
tel.: +420 387 022 321

Divize Silniční stavitelství

Olšanská 2643/1a, 130 00 Praha 3
tel.: +420 296 761 130

Produkční centra Závodu Česká republika

Obor Instalace a technologické dodávky
Obor Monolity a speciální technologie
Obor Podzemní stavitelství
Drážní 11, 627 00 Brno-Slatina, tel. 724 088 559