

ČSSI : referenční list o stavební firmě

Sledovaný údaj	Popis	Poznámky
Název firmy	Stavby silnic a železnic	Národní podnik Státní podnik Akciová společnost
Působení na trhu	Od roku :1952 – 2005	
Předchůd-ci	A.Dopravní stavby Havl. Brod. 10/ 1951. b. Baraba c. Ingstav – závod mosty d Skorkovský e. Brázdil a Jež (?)	
Následníci:	EUROVIA CS, a.s. SM CZ, a.s. Dálniční stavby a.s.	
Významní ředitelé	Vlastimil Skoumal(10/1951-06/1952 Jaroslav kozlíček Ing. Josef Gařner Ing.Ladislav Dostál Rudolf Máša (pověřen funkcí) Jaroslav Kozlíček Ing.Jiří Žádník Ing.Ivo Bartůšek Ing. Oldřich Koblížek Ing. Bořivoj Kačena(14.11.1988-31.12.2006 ing. Martin Borovka (1.1.2007-1.4.2009, pak EUROVIA CS, a.s.)	
Významné osobnosti	Ing. Bican Ing. Vladimír Hájek Ing. Jaroslav Brázdil (zahraniční) Ing. Ludvík Kratochvíl Ing. Hynek Hlasivec Ing. Vladimír Křížek	Projekce Později profesor ČVUT
Významné stavby	Železnice –Tišnovka s obloukovým mostem Mosty přes Vltavu od Č Krumlova do Prahy Dálnice D1 Praha -Soutice, D5 Praha –Plzeň, D8 Praha Trmice, D11, ZKS Prahy ČD –tranzitní koridory TK 1, TK2,TK3,TK4, Modernizace a přestavba sil.sítě I. třídy, obchvaty města a městské komunikace vč. mostů. Zahraníční stavby : Egypt, SAR, Libye, SRN,	
Další zajímavosti EUROVIA CS napsala ke 100. výročí založení ČSR: Století infrastruktury Československé silnice, dálnice a železnice stojí na pevných základech Stavby, které zná každý D1, dálnice D5, dálnice D11, D8, silnice I. tříd, okresní silnice, estakáda na D3 u Žiliny, tramvajové a		

ČSSI : referenční list o stavební firmě

železniční trati po celém Česku a Slovensku jako Zábřeh–Krasíkov, Votice–Benešov, mosty, náměstí, letištní plochy například v Praze-Ruzyni či v Čáslavi a další. To je jen malá část projektů, za kterými stojí Skupina Eurovia CS, jeden z nejvýznamnějších hráčů v oblasti dopravního inženýrství v České republice a na Slovensku s více než 65 lety zkušeností. Příběh této firmy, která doslova vybudovala československou silniční a dálniční páteřní síť, je neoddelitelně spojen s historií naší republiky.

Stavby silnic a železnic - předchůdce dnešní Eurovia CS

Historie společnosti Eurovia CS začíná už před druhou světovou válkou. V té době vzniká hned několik soukromých stavebních firem a některé z nich se stanou základem budoucí společnosti Stavby silnic a železnic (SSŽ), tedy předchůdcem dnešní Eurovie CS. Národní podnik Stavby silnic a železnic vzniká v roce 1952. O šest let později už zaměstnává osm tisíc lidí a stává se jednou z největších firem v tehdejší Československu. Ve stejném roce se stěhuje do nového sídla v Paláci Dunaj na Národní třídě v Praze, kde společnost sídlí dodnes. V podobném období vznikají Cestné stavby Košice sloučením několika místních firem. Od poloviny 50. let se mění specializace podniku a začínají jasně dominovat stavby dopravní infrastruktury. Mezi největší projekty patří například výstavba Letenského tunelu v Praze. Na přelomu 50. a 60. let se SSŽ podílejí na rekonstrukci a výstavbě některých částí železniční sítě – například na výstavbě železniční Jižní spojky, odstavného nádraží Praha-Jih nebo na výstavbě železničního tunelu v Praze-Chuchli. Společnost staví také mosty přes Slapskou a Orlickou přehradu. Od roku 1965 se SSŽ účastní přípravy a realizace stavby Nuselského mostu v Praze. Most je po dokončení oceněn titulem Stavba 20. století. Dlouho očekávanou událostí se v této době stává také zahájení prací na stavbě dálnice D1, kterou SSŽ přebírá v roce 1967.

Noví majitelé, nový název.

V roce 2001 přebírá většinový podíl v SSŽ francouzská společnost Eurovia ze skupiny Vinci, největšího stavebního koncernu na světě. Od roku 2006 je Eurovia stoprocentním vlastníkem akcií SSŽ. V únoru 2008 dochází ke spojení Stavby silnic a železnic se slovenskými společnostmi Eurovia – Cesty a Eurovia – Kameňolomy. Rozšířením působnosti na východ společnost výrazně posílila svou pozici v celém regionu. V dubnu 2009 se Stavby silnic a železnic přejmenovaly na Eurovia CS a tři roky poté se společnost stala jedničkou v oblasti výstavby dopravní infrastruktury v zemi. Do portfolia skupiny přibyla také silná surovinová základna v podobě lomů a pískoven.

Stavby, které zná každý

Společnost Eurovia CS stojí za většinou dopravních staveb, které se na československém území od 50. let minulého století realizovaly. Patří k nim silniční a dálniční stavby, mostní konstrukce, železniční nebo tramvajové projekty, obnova veřejného prostoru, náměstí, ulic i například historických částí města. Kromě staveb v rámci československých regionů má na svém kontě také řadu zahraničních zakázek. Mezi nejvýznamnější projekty z poslední doby, jejichž existence denně usnadňuje život tisícům lidí u nás i na Slovensku, patří například dálnice D11, D1, D3, D5, D8, optimalizace tramvajové trati v Olomouci a dalších tratí v Liberci, Praze, Ostravě a Košicích na Slovensku, železniční trati jako Zábřeh–Šumperk, uzel Ústí nad Labem a mnoho dalších.

Historicky první PPP v česko-slovenském regionu. Na Slovensku dokončila Eurovia CS také svůj historicky první PPP projekt v roce 2012. Ten zahrnoval výstavbu severního obchvatu v úseku Nitra, Tekovské Nemce a Banská Bystrica. Eurovia CS vybudovala za 24 měsíců 52 kilometrů dlouhé rychlostní komunikace rozdělené do několika úseků. Stavbu doplňuje 96 mostů, opěrné zdi a 14 protihlukových stěn. Z architektonického hlediska poutají nejvíce pozornosti mosty. Jednotlivé objekty se od sebe liší konstrukčně i stavebním provedením v závislosti na charakteru křižující překážky a místních podmínkách. Svou klenbovou konstrukcí je mimořádně zajímavý železniční most, který zajišťuje mimoúrovňové křížení železniční tratě Banská Bystrica – Horná Štubňa s místní komunikací Rudlovská cesta.

Eurovia - všechny fáze života staveb

S rekonstrukcí či budováním nových komunikací souvisí také jejich údržba. I té se společnost Eurovia CS dlouhodobě věnuje. Jedná se mimo jiné o zimní údržbu nebo o vývoj technologií, díky kterým jsou realizované stavby dlouhodobě funkční a kvalitní. Pozemní komunikace pod nápozem neustávajícího provozu a střídajících se ročních období ztrácejí na svých kvalitách. Udržovat je v dobrém provozním stavu vyžaduje od správců komunikací velké úsilí a investice. Vývojáři z Eurovia CS proto přišli například s novou technologií Gripseal, která zesiluje vozovku a je ekonomicky i ekologicky výhodnější. Silnice díky ní lépe odolávají všem vnějším vlivům. Společnost již několik let úspěšně využívá technologii Viaphone, která zajišťuje podstatné snížení hluku, což ocení lidé ve městech i na vesnicích. Mezi další patří Rugovia, jež zajišťuje dobré povrchové vlastnosti a trvanlivost, Flexiplast, systém zpomalující šíření trhlín, Rexovia, speciální asfaltový beton odolný proti trvalým deformacím, a mnohé další, které zajišťují kvalitu staveb od Eurovie CS.

600 milionů do vzdělání

Úspěch projektů stojí z velké části na lidech a jejich spolupráci v rámci týmu. Za uplynulý rok vzrostl počet zaměstnanců Eurovia CS na 2901 lidí. Společnost ale nadále rozšiřuje svoji základnu a plánuje investovat celkem 600 milionů korun především do vzdělávání a školení a také do moderního technologického vybavení a vývoje. „Máme v plánu nabírat jak zájemce o technické pozice, tak manažery. Nabízíme jim nejen možnost práce ve společnosti se silným mezinárodním zázemím, ale také kariérní a osobní růst. Zároveň mají možnost podílet se na projektech, které mají výsledky a reálný dopad,“ říká Erika Kohoutová z Eurovia CS.

Úspěšný rok 2017

V uplynulém roce společnost dokončila několik menších i větších projektů, které výrazně ovlivnily dopravu v naší republice. Mezi ně patří například úseky dálnice D3, které pracovníci předali do užívání několik měsíců před plánovaným termínem. K dalším zásadním projektům patří dokončená dálnice D11 v úseku Osíčky–Hradec Králové. V rámci městských staveb je potřeba zmínit rekonstrukci tramvajové trati v historické části města Olomouc, v Liberci nebo v Praze v Klapkové ulici.

V 70. letech

se SSŽ výrazně angažují také v zahraničí – podílejí se na výstavbě rafinerie v Homsu v Sýrii, mostů v egyptské Benze a Gize a vodojemů v Kuvajtu.

V Československu současně pokračují s **výstavbou dopravní infrastruktury** – dokončují koridor Most a začínají stavbu mostu přes Berounku pro budoucí dálnici D5. V roce 1978 zahajují SSŽ stavbu největšího mostního díla v Praze – Barrandovského mostu. Deset let poté se Stavby silnic a železnic stávají státním podnikem a **v roce 1991 začíná příprava společnosti na plánovanou privatizaci**. Hlavním privatizačním partnerem je tehdy francouzská společnost Entrepriise Jean Lefebvre. V červenci 1992 se tato společnost stává majoritním vlastníkem SSŽ

Eurovia CS

Stavební skupina je organizována do šesti oblastí, pod které spadá 26 regionálních závodů na území České a Slovenské republiky. Díky celorepublikovému pokrytí dokáže obsáhnout práce pro velké množství zadavatelů najednou, ať už se jedná o veřejný, či soukromý sektor, a to na území celé České i Slovenské republiky. Jednou z klíčových obchodních oblastí je také těžba a prodej materiálů a surovin. Eurovia Kamenolomy a Eurovia-Kameňolomy patří k významným a tradičním výrobcům a dodavatelům drceného a těžného kamenná na českém trhu a jsou lídrem na trhu.

66 euro Eurovia CS

Století infrastruktury

Československé silnice, dálnice a železnice stojí na pevných základech

Dálnice D1, dálnice D5, dálnice D11, D8, silnice I třídy, okružní silnice, estadaža na D3 u Žitavy, tramvajové a železniční trati po celém Česku a Slovensku jako Záhřeň-Bratislava, Vojce-Banská, mosty, námořní, letištní plochy například v Praze-Ruzyně či v Čáslavi a další. To je jen malá část projektů, za kterými stojí skupina Eurovia CS, jeden z nejvýznamnějších hráčů v oblasti dopravní infrastruktury v České republice a na Slovensku a více než 65 let zkušeností. Přibližně třetinu stavby tvoří autobusová Československá silniční a dálniční síť, jež je neoddělitelnou součástí a nastorčí naší republiky.

Stavby silnic a železnic
Historie společnosti Eurovia CS začíná již před druhou světovou válkou. V té době vzniká hned několik soukromých stavebních firem a některé z nich se stávají základem budoucí společnosti Stavby silnic a železnic (SSŽ), tedy předchůdcem dnešní Eurovia CS. Následně podnik Stavby silnic a železnic vzniká v roce 1952. O deset let později už zaměstnává více než 100 tisíc lidí a stává

se jednou z největších firem v tehdejší Československu. Ve stejné době se odvíjí do nového sídla v Prašské Dumě na Národní třídě v Praze, kde společnost sídlí dodnes. V podporání opoziční vzniká i Česká stavba kódeje současným námořním sídlem v Praze.
Od poloviny 50. let se mění specializace podniku a začínají jasně dominovat stavby dopravní infrastruktury. Mezi největší projekty patří například výstavba Letavského tunelu v Praze.
Na přelomu 50. a 60. let se SSŽ podílí na rekonstrukci a výstavbě některých částí železniční sítě – například na výstavbě železniční žláby spojky, odstavného nádraží Písně a tím neobvyklé výstavbě železničního tunelu v Praze-Chručín. Společnost staví také mosty přes Blatenskou a Církovskou přehradu. Od roku 1965 se SSŽ účastní přípravy a realizace stavby Nuselského mostu v Praze. Most je po dokončení ocelán titulem Stavba 20. století. Ocelová ocelokovano ušlechtilá se v této době stává také záležitostí prací na stavbě dálnice D1, kterou SSŽ přebírá v roce 1987.



Nuselský most v Praze. Dle SSŽ celou Eurovia CS, která byla ocelokovano jako Stavba 20. století.



Dělníci, stavbu napřední a napřední dálnice v Česku – D1 – začaly SSŽ (dnes Eurovia CS) budovat v roce 1987.

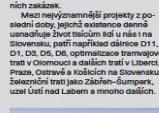
V 70. letech se SSŽ významně angažuje také v zahraničí – podílí se na výstavbě zapřahací v Hornu a v Sijm, mostu v egypčské Benaze a Gize a vodopádu v Kuvajtu. V Československu současně pokračují i s výstavbou dopravní infrastruktury – dokončují koridor Most a začínají stavbu mostu přes Berounku pro budoucí dálnici D5. V roce 1978 zahajují SSŽ stavbu největšího mostního díla v Praze – Barrandovského mostu. Deset let poté se Stavby silnic a železnic stávají státním podnikem a v roce 1991 začíná příprava společnosti na plánovanou privatizaci. Hlavním privatizačním partnerem je tehdy francouzská společnost Entrepriise Jean Lefebvre. V červenci 1992 se tato společnost stává majoritním vlastníkem SSŽ.



Stavba železnice, SSŽ stáží také za vybudování železniční sítě na Československém území.

Noví majitelé, nový názvy
V roce 2001 přichází do nově posilované SSŽ francouzská společnost Eurovia ze skupiny Vinci, největšího stavebního koncernu na světě. Od roku 2008 je Eurovia sto procentním vlastníkem akciové SSŽ. V únoru 2008 došlo k spojení Stavby silnic a železnic se slovenskými společnostmi Eurovia – Cesty a Eurovia-Kameňolomy, rozšířením působnosti na východní společnost význam posílala svou pozici v celém regionu.
V dubnu 2009 se Stavby silnic a železnic přejmenovaly na Eurovia CS a tři roky poté se společnost stala jedinou v oblasti výstavby dopravní infrastruktury v zemi. Do portfolia skupiny přibyla také síť surovinová základna v podobě lomů a pískovců.

Stavby, které zná každý
Společnost Eurovia CS stojí za většinou dopravních staveb, které se na Československém území od 50. let minulého století realizovaly. Patří k nim silniční a dálniční stavby, mostní konstrukce, železniční nebo tramvajové projekty, okružní a výhledové prostory, námořní, ulice i například historickou částí města. V roce 2008 se v rámci Československých regionů má na svém kontě také řadu zahraničních zakázek.
Mezi nejvýznamnější projekty z poslední doby, jejichž realizace demná uspokojuje životní podmínky lidí v nás i na Slovensku, patří například dálnice D11, D1, D5, D8, D6, optimalizace tramvajové trati v Olomouci a dalších tratí v Liberci, Praha, ocelová a kolčovník na Slovensku. Železniční trati jako Záhřeň-Bumpark, ulice Uší nad Labem a mnoho dalších.



Banská Bystrica, Eurovia CS vybudovala za 24 měsíců 82 kilometrů dlouhý rychlostní komunikace rozložená do několika úseků. Stavbu doplňuje 66 mostů, opevnění zón a 14 protisukových stěn. Z architektonického hlediska použitá nejvíce pozorovatelné mosty. Jednotlivé objekty se od sebe liší konstrukčně i stavebním provedením v závislosti na charakteru kritických částí.

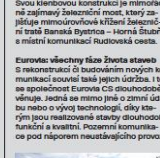


Historicky první PPP v Česko-slovenském regionu
Na Slovensku dokončila Eurovia CS také svůj historicky první PPP projekt v roce 2012. Ten zahrnoval výstavbu severního okružního v úseku Nitra, Tekovské Nemce

PPP – Historicky první PPP projekt na Slovensku v tomto rozsahu.
Žijící příkazky a mistriní podnikání. Dvou úsekovou konstrukci je mimořádně náročná železniční most, který zaplňuje mimořádně výškově železniční trať Banská Bystrica – Horná Štubňa s místní komunikací Ruskovské oceli.



Úspěšný rok 2017
V uplynulém roce společnost dokončila několik nových i větších projektů, které významně ovlivnily dopravu v naší republice. Mezi ně patří například dálnice D5, které pracovníci přivádějí do užívání několika měsíci před plánovaným termínem. K dalším zásadním projektům patří dokončení dálnice D11 v úseku Čáslava – Hradec Králové. V rámci městských staveb je potřeba zmínit rekonstrukci tramvajové trati v historické části města Olomouce, v Liberci nebo v Praze v výhledové ulici.



Úspěšný rok 2017
V uplynulém roce společnost dokončila několik nových i větších projektů, které významně ovlivnily dopravu v naší republice. Mezi ně patří například dálnice D5, které pracovníci přivádějí do užívání několika měsíci před plánovaným termínem. K dalším zásadním projektům patří dokončení dálnice D11 v úseku Čáslava – Hradec Králové. V rámci městských staveb je potřeba zmínit rekonstrukci tramvajové trati v historické části města Olomouce, v Liberci nebo v Praze v výhledové ulici.

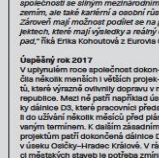


Úspěšný rok 2017
V uplynulém roce společnost dokončila několik nových i větších projektů, které významně ovlivnily dopravu v naší republice. Mezi ně patří například dálnice D5, které pracovníci přivádějí do užívání několika měsíci před plánovaným termínem. K dalším zásadním projektům patří dokončení dálnice D11 v úseku Čáslava – Hradec Králové. V rámci městských staveb je potřeba zmínit rekonstrukci tramvajové trati v historické části města Olomouce, v Liberci nebo v Praze v výhledové ulici.

Úspěšný rok 2017
V uplynulém roce společnost dokončila několik nových i větších projektů, které významně ovlivnily dopravu v naší republice. Mezi ně patří například dálnice D5, které pracovníci přivádějí do užívání několika měsíci před plánovaným termínem. K dalším zásadním projektům patří dokončení dálnice D11 v úseku Čáslava – Hradec Králové. V rámci městských staveb je potřeba zmínit rekonstrukci tramvajové trati v historické části města Olomouce, v Liberci nebo v Praze v výhledové ulici.



Úspěšný rok 2017
V uplynulém roce společnost dokončila několik nových i větších projektů, které významně ovlivnily dopravu v naší republice. Mezi ně patří například dálnice D5, které pracovníci přivádějí do užívání několika měsíci před plánovaným termínem. K dalším zásadním projektům patří dokončení dálnice D11 v úseku Čáslava – Hradec Králové. V rámci městských staveb je potřeba zmínit rekonstrukci tramvajové trati v historické části města Olomouce, v Liberci nebo v Praze v výhledové ulici.



Úspěšný rok 2017
V uplynulém roce společnost dokončila několik nových i větších projektů, které významně ovlivnily dopravu v naší republice. Mezi ně patří například dálnice D5, které pracovníci přivádějí do užívání několika měsíci před plánovaným termínem. K dalším zásadním projektům patří dokončení dálnice D11 v úseku Čáslava – Hradec Králové. V rámci městských staveb je potřeba zmínit rekonstrukci tramvajové trati v historické části města Olomouce, v Liberci nebo v Praze v výhledové ulici.



Úspěšný rok 2017
V uplynulém roce společnost dokončila několik nových i větších projektů, které významně ovlivnily dopravu v naší republice. Mezi ně patří například dálnice D5, které pracovníci přivádějí do užívání několika měsíci před plánovaným termínem. K dalším zásadním projektům patří dokončení dálnice D11 v úseku Čáslava – Hradec Králové. V rámci městských staveb je potřeba zmínit rekonstrukci tramvajové trati v historické části města Olomouce, v Liberci nebo v Praze v výhledové ulici.

Eurovia CS
Stavební skupina je organizována do šesti oblastí, pod které spadá 26 regionálních závodů na území České a Slovenské republiky. Díky celorepublikovému pokrytí dokáže obsáhnout práce pro velké množství zadavatelů najednou, ať už se jedná o veřejný, či soukromý sektor, a to na území celé České i Slovenské republiky. Jednou z klíčových obchodních oblastí je také těžba a prodej materiálů a surovin. Eurovia Kamenolomy a Eurovia-Kameňolomy patří k významným a tradičním výrobcům a dodavatelům drceného a těžného kamenná na českém trhu a jsou lídrem na trhu.

Jméno a kontakt.adresa zpracovatele: Ing.Jiří Hájek, tel : +420 739 006 262; e –mail: haieki.prosek@seznam.cz.
Spolupráce: EUROVIA CS, a.s.