ČASOPIS SKUPINY OHL ŽS

mozaika

III/2020

Zeptali jsme se Petra Zbraňka, ředitele Divize R – Dopravní stavby

strana 2

Rozšíření a rekonstrukce Bertiných lázní

strana 7

Výstavba elektrického předtápěcího zařízení v Brně

strana 9

obsah III/2020

Úvodník 1

Zeptali jsme se Petra Zbraňka, ředitele Divize R – Dopravní stavby 2

Divize Z – Železnice dokončila revitalizaci tramvajové smyčky v Ostravě 3

Tunel Mezno na úseku trati Sudoměřice – Votice je proražen 4

Nová elektrická zkušebna v Plzni vyroste pod řízením zaměstnanců Divize T – Technologie 4

Máme za sebou úspěšný recertifikační audit 5

Průběh výstavby dálničního úseku D1 Hubová – Ivachnová na Slovensku 6

Divize J – Čechy dokončila rozšíření a rekonstrukci Bertiných lázní v Třeboni 7

Od loňského roku provádíme úpravu toku v úseku Třebovice – Česká Třebová 8

Realizovali jsme výstavbu elektrického předtápěcího zařízení v Brně 9

Rozhovor s Ing. Jiřím Dolejšem, oceněným zaměstnancem roku 2019 za Divizi J – Čechy 10

Několik otázek na Ing. Alenu Nevrtalovou, manažerku financování ve společnosti OHL ŽS 11

Zúčastnili jsme se akce Ukliďme svět, ukliďme Česko 12

Foto na titulní straně:
Pohled na největší mostní objekt SO 213-00 na dálničním úseku D1 Hubová – Ivachnová na Slovensku

mozaika

Vydává: OHL ŽS, a.s., Burešova 938/17, 602 00 Brno, Veveří, **tel.:** +420 541 571 111, **e-mail:** ohlzs@ohlzs.cz
Předseda redakční rady: Mgr. Jana Matulajová
Koordinátor redakční rady: RNDr. Jana Petrásková, Ph.D.
Členové redakční rady: Mgr. Barbora Hocková, Ing. Jan Ledabyl, Zdeněk Přibyl
http://www.ohlzs.cz
Registrováno Ministerstvem kultury pod. č. E 12132 ze dne 31. 10. 1995.

úvodník

VÁŽENÉ KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ,

právě držíte v rukou další číslo časopisu Mozaika, které je již tradičně věnované přehledu událostí posledních několika měsíců v naší společnosti.

V rubrice *Zeptali jsme se…* přinášíme rozhovor s Petrem Zbraňkem, ředitelem Divize R – Dopravní stavby. Kromě základních informací o zaměření divize, stěžejních projektech či nově pořízené mechanizaci se dozvíte, proč považuje technologii postupného vysouvání mostních konstrukcí za elitní disciplínu této divize.

Jelikož se v polovině srpna uskutečnilo slavnostní proražení tunelu Mezno na stavbě „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, zařadili jsme do aktualit příspěvek o této události. Naleznete zde také informaci o významné zakázce Divize T – Technologie, která spolu s dalším partnerem ve sdružení zahájila v Plzni stavbu nové zkušebny elektricky hnaných vozidel a rozšíření kolejiště v průmyslovém areálu ŠKODA TRANSPORTATION a.s. Na tomto místě se rovněž dočtete o zakázce „Revitalizace tramvajové smyčky Hlučínská“, kterou během prázdnin realizovala Divize Z – Železnice pro nového investora Dopravní podnik Ostrava a.s.

Léto bylo také ve znamení úspěšného recertifikačního auditu, který u nás a dceřiné společnosti TOMI – REMONT provedl certifikační orgán SGS. Více o jeho průběhu přinášíme v samostatném příspěvku. Do rubriky *Naše stavby* jsme zařadili článek věnující se výstavbě dálničního úseku D1 Hubová – Ivachnová na Slovensku, jehož zprovoznění je naplánováno v roce 2023. Divize M – Morava, která má bohaté zkušenosti s realizací protipovodňových opatření, popisuje ve svém příspěvku aktuálně probíhající projekt úpravy toku v úseku Třebovice – Česká Třebová. Divize J – Čechy informuje o dokončení projektu rozšíření a rekonstrukce Bertiných lázní v Třeboni a Divize T – Technologie o výstavbě nového elektrického předtápěcího zařízení včetně kabelových rozvodů na odstavném nádraží B v železniční stanici Brno hlavní nádraží.

Ani v tomto čísle nechybí rozhovory s našimi zaměstnanci. Tentokrát vám představíme Ing. Alenu Nevrtalovou, která působí na ředitelství společnosti na pozici manažerky financování a za bezmála 38 let praxe v oboru se stala profesionálem v oblasti reportingu a ekonomické a finanční analýzy. Druhý rozhovor jsme vedli s Ing. Jiřím Dolejšem, který je obchodním manažerem na Divizi J – Čechy a současně patří mezi oceněné zaměstnance roku 2019.

Naše společnost klade důraz na ochranu životního prostředí a ekologicky odpovědné chování. V tomto čísle Mozaiky se proto dočtete o projektu Ukliďme svět, ukliďme Česko, do kterého se v září zapojil také firemní tým OHL ŽS, a.s. Jsme rádi, že jsme se této akce zúčastnili a přispěli k úklidu odpadků ve vybrané brněnské lokalitě.

Milí zaměstnanci, věřím, že si každý z vás najde v novém čísle Mozaiky téma, které ho zaujme a přeji vám příjemně strávený podzim, především ve zdraví a dobré náladě.

Ing. Roman Kocúrek,
generální ředitel OHL ŽS, a.s.

zeptali jsme se...

ZEPTALI JSME SE PETRA ZBRAŇKA, ředitele Divize R – Dopravní stavby

Od roku 2018 jste ředitelem Divize R – Dopravní stavby. Mohl byste nám blíže představit tuto divizi?
Divize R – Dopravní stavby odkazuje svým názvem na historické období oborového členění v naší společnosti. V tehdejším závodě Dopravní stavby byly soustředěny oborové kapacity uspořádané do pěti divizí: Mosty, Tunely, Silnice, Sanace a Železnice. Jednotlivé obory mají mnohaletou tradici v historii firmy.

V současnosti se Divize R – Dopravní stavby specializuje na výstavbu a rekonstrukce pozemních komunikací, mostů a tunelů formou komplexních dodávek, dále také na sanaci železobetonových konstrukcí a provádění bezvýkopových technologií. Součástí divize je i dceřiná společnost Obalovna Boskovice, která se zabývá výrobou a dodávkou asfaltových směsí zejména pro naši vlastní pokládku. Struktura divize je z hlediska výrobního portfolia a rozsahu poskytovaných služeb uspořádána v segmentech Silnice, Mosty a Tunely. Za výrobu jsou zodpovědní v segmentu silnic Vladimír Zlatník, v segmentu mostů Ondřej Doubek a v segmentu tunelů Zdeněk Mlýnek. Obchodně se mohu zcela spolehnout na týmy Jána Kleina a Michala Rádla. Divizním „rodinným“ stříbrem jsou naše vlastní kapacity. Počet zaměstnanců divize osciluje kolem čísla 220. Divize realizuje práce pro významné tuzemské investory. Naším teritoriem jsou zejména silnice a dálnice, ale lze nás také spatřit na železnici či pod zemským povrchem.

V naší společnosti působíte od roku 1991, kdy jste nastoupil do tehdejšího Železničního stavitelství Brno na pozici mistra a postupoval přes pozice vedoucího střediska a stavbyvedoucího až na různé výrobní řídicí a manažerské posty. Na které z těchto minulých období vzpomínáte nejraději a proč?
Ačkoliv mi to tak vůbec nepřipadá, opravdu působím u společnosti již 29. rokem. Tím osudovým dnem byl 1. listopad r. 1991, kdy jsem nastoupil na stavbu rekonstrukce tunelu v Nových Hamrech nedaleko Karlových Varů. Není snadné vyzdvihnout jedno období. Každá pracovní pozice, každé období nebo konkrétní stavba s sebou přinášely okamžiky, na které i po letech budu rád vzpomínat. Stejně tak na řadu spolupracovníků, které jsem za ta léta měl možnost poznat. Přece jen bych ale zmínil tři pro mě významné milníky. Psal se rok 1993 a já jsem byl mezi hrstkou zaměstnanců společnosti, kteří stáli u vzniku samostatné oborové divize MOSAN (Mosty a Sanace). Dnes jsem poslední, který z nich u naší společnosti stále aktivně působí. Druhým pro mě nezapomenutelným okamžikem bylo to, že mi tehdejší vedení závodu MOSAN (původní divize) umožnilo na počátku nového tisíciletí realizovat stavbu tramvajové trati Hlubočepy – Barrandov, respektive Hlubočepskou estakádu a most přes Růžičkovu rokli. Na tehdejší dobu se jednalo o impozantní dílo, kde byla navíc použita unikátní technologie postupného vysouvání nosných konstrukcí, což nás v branži katapultovalo mezi mostařskou smetánku. A posledním výrazným okamžikem byl pro mě rok 2018, kdy jsem dostal příležitost vést po fúzi nově vytvořenou oborovou Divizi R – Dopravní stavby, ne nepodobnou dřívějšímu závodu MOSAN.

Jak byste zhodnotil své nynější působení ve funkci ředitele divize?
Nemyslím si, že by toto hodnocení mělo zaznít z mých úst, ale samozřejmě mám na současné dění a stav divize vlastní pohled. Restrukturalizace společnosti v roce 2017 zahájila velké přelívaní firemních kapacit do nově (staronově) vznikajících organizačních jednotek. Po oddělení od závodu Železnice to pro nás mostaře a tuneláře znamenalo zahájení fúze s dalšími oborovými kapacitami rozptýlenými napříč společností do tzv. Produkčních center tak, aby byl po roce proces fúzování završen spojením Divize R – Silnice s výrobními kapacitami na mostech, tunelech a sanacích do podoby současné Divize R – Dopravní stavby. To, jakým způsobem dokázali manažeři divize takhle zásadní změny absorbovat bez negativního ovlivnění výrobních procesů, kdy se ze dne na den rivalita změnila na spolupráci, mě naplňuje uspokojením. Bylo pro mě důležité, aby ve všech sférách převážil pocit sounáležitosti s nově vzniklou divizí, a to byl klíčový okamžik pro stabilizaci. Jenže úspěšnost v byznysu se odráží v číslech, proto máme stále co zlepšovat jak po stránce ekonomické, tak i obchodní. Nicméně věřím, že je v mých silách tato očekávání naplnit. Nakonec, kdybych nevěřil sám v sebe, jak by mi mohli věřit ostatní?

Petr Zbraněk, ředitel Divize R – Dopravní stavby

Vaše divize se neobejde bez spolupráce s ostatními divizemi společnosti. S kterou spolupracuje nejvíce a proč?
Jsme víceoborovou divizí, což nás v podstatě předurčuje k vnitrofiremní spolupráci. Těsná spolupráce je po dlouhá léta utvrzována zejména s Divizí Z – Železnice. Vždyť jsme taky řadu let byli součástí společné organizační jednotky. A na tyto okamžiky se nezapomíná. Takže nejen, že se společně podílíme na přípravě i provádění těch nejvýznamnějších staveb na železnici, ale i po té restrukturalizační „odluce“ stále společně a v duchu tradice slavíme ukončení stavební sezóny před koncem roku. Momentálně společně působíme na stavbě „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, kde dostaly dostatečný prostor naše mostařské a tunelářské kapacity při realizaci tunelu Mezno a několika mostů v souhrnné délce téměř 1 100 m.

Jednou z největších aktuálních staveb divize je stavba slovenské dálnice D1 v úseku Hubová – Ivachnová. Které další stěžejní projekty realizujete nebo připravujete?
Stavba „Diaľnica D1 Hubová – Ivachnová“ nedaleko slovenského Ružomberka je nejen nejvýznamnějším projektem divize z pohledu finančního objemu, ale

i s ohledem na koncentraci technologicky náročných a svými parametry výjimečných stavebních objektů. Jedná se doslova o přehlídku technického umu a brilantního zvládnutí těch nejnáročnějších technologií. Součástí stavby je dálniční most SO 213-00 s celkovou délkou 756 m a nosnou konstrukcí realizovanou technologií postupného vysouvání. Dále most SO 214-00 s délkou 646,484 m, kde je nosná konstrukce komorového průřezu prováděna na výsuvné skruži, a také dvoutubusový tunel Čebrať, který je dlouhý 3 600 m a ražený dle zásad Nové rakouské tunelovací metody (NRTM).

Mezi významné v současnosti realizované projekty nepochybně patří most Zbraslav (demolice + nový/provizorní) přes čtyřpruhou ulici Strakonickou nebo celková rekonstrukce silnice II/360 Oslavička – Rudíkov. V rámci zakázky „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“ realizujeme aktuálně pro Divizi Z – Železnice formou interní subdodávky již zmíněný 840 metrů dlouhý tunel Mezno a mimo jiné i estakády na úseku 73, z nichž SO 73-20-05 je nejvyšší (25,1 m) s nejdelším hlavním polem (50 m) a SO 73-20-14 je nejdelší estakáda o sedmi polích (267,9 m).

Technologie postupného vysouvání mostních konstrukcí, technologie pro pokládku asfaltových vozovek a technologie řízených protlaků patří mezi silné stránky divize. Provádí v současné době divize ještě nějaký další projekt, který je zajímavý a unikátní z technologického hlediska?

Technologii postupného vysouvání považujeme za naší elitní disciplínu. Domnívám se, že zcela oprávněně. Vždyť během patnácti let jsme touto technologií vysunuli téměř 3 000 m nosných konstrukcí mostů komorového průřezu ve třech evropských zemích (ČR, Slovensko a Bosna a Hercegovina). Za těmito úspěchy stojí zejména pánové Jiří Zahrada, Petr Novotný a Miloš Kozák. V pondělí 7. září měla premiéru technologie protláčení železobetonového tubusu pod železniční tratí v obci Červenka. Tubus o rozměrech 3,1 × 3,1 m a délky 18 m bude sloužit jako podjezd pod železniční tratí na cyklostezce. Tato nová technologie rozšíří portfolio nabízených služeb střediska Mikrotuneláže pod vedením Michala Sodomky.

Proběhly v poslední době, případně chystáte nějaké zajímavé investice do strojového a technologického vybavení?

I přes nesporné úspěchy v minulosti je třeba si uvědomit, že nové technologie přináší do stavební výroby zvýšení produktivity práce, bezpečnost, výrazně zlepšují kvalitu prováděných staveb a v neposlední řadě zvyšují naši konkurenceschopnost. V nedávné minulosti byly proto zrealizovány výrazné investice do tunelové techniky. Jednalo se o speciální rypadlo Liebherr R950 T, dvoulafetovou vrtací soupravu Boomer E2C nebo stroj na stříkání betonu Meyco ME5. Pro realizaci mostů byl na počátku roku pořízen mobilní rychlostavitelný věžový jeřáb Liebherr 42 KR.1 na pásovém podvozku s vlastním pohonem, jehož výhodou je možnost přemístění po staveništi bez nutnosti demontáže věže do přepravní polohy. Momentálně řešíme dodávku samohybné vrtací soupravy Grundodrill 15N pro technologii horizontálně řízeného vrtání pro podvrtávání staveb dopravní infrastruktury nebo vodních toků do vzdálenosti až 200 m v profilu d 450 mm. Dosluhující předchůdce této vrtací soupravy zrealizoval kolem 45 km vrtů, což je úctyhodný výkon.

Kdo kromě ŘSD ČR patří mezi klíčové klienty divize?

Mimo ŘSD ČR řadíme mezi další, pro nás významné, investory kraje, správy a údržby silnic a pražskou Technickou správu komunikací. Klíčovým klientem na Slovensku je pro nás Národná diaľničná spoločnosť. A brousíme si zuby na další investory, jako je Ředitelství vodních cest, Brněnské komunikace nebo Slovenská správa ciest.

Jak vidíte vývoj divize z hlediska střednědobé perspektivy a v čem spatřujete její příležitosti?

I v budoucnu je naším záměrem se nadále orientovat na silnou investorskou strukturu řízenou státem a hospodařící s objemově značnými finančními prostředky. Cestou dalšího zdokonalování nabízených služeb chceme být pro naše zákazníky volbou jistoty, zodpovědnosti, kvality a odborné zdatnosti. Máme zájem se profilovat jako technicky vyspělá firma s dostatečnou odbornou kapacitou schopnou udržet krok s moderními trendy v dopravním stavitelství. Naším cílem samozřejmě zůstává účast na realizaci významných nebo technicky přínosných projektů při zachování standardní kvality realizovaných prací.

Prozraďte nám na závěr, jak si nejlépe odpočinete od pracovního vytížení a jak trávíte volný čas?

V tomto směru je to pro mě složité. Jelikož pracuji v režimu dojíždění za prací, můj volný čas se koncentruje pouze na dny pracovního volna. To se o můj relax postará rodina, dobrá knížka, experimenty s výrobou likérů a kupodivu i cestování. Pro odbourání stresu mi dobře slouží sekání trávy na chalupě a úplně nejlepší výsledky dosahuji poslechem hudby, čím tvrdší, tím účinnější.

Děkuji za rozhovor.

RNDr. Jana Petrásková, Ph.D.,
útvar Kancelář GŘ a komunikace

aktualita

Divize Z – Železnice dokončila revitalizaci TRAMVAJOVÉ SMYČKY V OSTRAVĚ

Divize Z – Železnice navázala na své úspěchy z dávné minulosti a na novější úspěchy Divize T – Technologie získáním stavební zakázky pro nového investora Dopravní podnik Ostrava a.s. Smlouva na projekt „Revitalizace tramvajové smyčky Hlučínská“ byla podepsána v prosinci r. 2019. Vlastní realizace probíhala v červenci a srpnu tohoto roku za přísných hygienických a bezpečnostních opatření.

Tramvajová smyčka Hlučínská je součástí tramvajové sítě provozované Dopravním podnikem Ostrava. Na této smyčce, kde je ukončena tramvajová trať ve směru od přestupního uzlu Sad Boženy Němcové, končí/začínají dvě tramvajové linky. V těsné blízkosti smyčky bude v rámci samostatné související stavby vybudováno záchytné parkoviště automobilů. Tramvajová síť má normální rozchod 1.435 mm a je elektrizována trakční napájecí soustavou o napětí 600 V.

Předmětem stavby byla zejména rekonstrukce stávajícího kolejiště tramvajové smyčky, vybudování nového výstupního a nástupního nástupiště včetně přístupových chodníků, zastřešení nástupiště, revitalizace stávající budovy sociálního zařízení, úprava trakčního vedení

a veřejného osvětlení a estetizace okolních ploch. Tyto stavební objekty doplňují ještě provozní soubory kamerového a informačního systému, datových služeb (Wi-Fi) a úpravy světelné signalizace.

Před investorem jsme se chtěli prezentovat vlastními kapacitami, proto dodavatelský systém stavby byl vytvořen z pracovníků Divize Z – Železnice pod vedením Františka Bendy, který zajišťoval práce na železničním svršku a spodku. Na realizaci se rovněž podíleli zaměstnanci Divize T – Technologie s dodávkou všech technologických zařízení a trakčního vedení a také kolegové z dceřiné společnosti TOMI – REMONT, kteří pracovali na nástupištích, budově sociálního zabezpečení a zpevněných plochách. Toto vše probíhalo pod vedením ředitele výstavby Ing. Martina Dostála.

Pro všechny zúčastněné to byla nová zkušenost s novým investorem, projektantem, prostředím realizace a hlavně technickým rozsahem díla. Přece jen konstrukci železničního svršku na žlábkové kolejnici a trakční vedení nerealizujeme tak často. Čas ukáže, zdali se nám vše podařilo ke spokojenosti investora a divizi se podaří navázat a získat další podobné zakázky.

Ing. Jiří Maiwaelder,
obchodní manažer Divize Z – Železnice

Revitalizace tramvajové smyčky Hlučínská v Ostravě

aktualita

TUNEL MEZNO na úseku trati Sudoměřice – Votice je proražen

V pátek 14. srpna přesně v 9:50 hod. byl slavnostně proražen tunel Mezno na modernizovaném úseku železniční trati Sudoměřice – Votice. Jedná se o druhý tunel na této stavbě, jehož ražba byla zahájena v září loňského roku. Ražen byl, stejně jako první tunel Deboreč, tzv. Novou rakouskou tunelovací metodou, která spočívá v zajištění stability výrubu primárním ostěním při současném využití nosných vlastností horninového masivu.

Pracovníci po úspěšně provedené prorážce

Tunel Mezno je dlouhý 840 metrů, z toho 768 metrů je ražených. Je tedy delším ze dvou tunelů na trati. Celý modernizovaný úsek Sudoměřice – Votice délky cca 20 km je součástí čtvrtého železničního koridoru, jehož modernizace má zrychlit cestování mezi Prahou a jihem Čech.

Dle ministra dopravy Karla Havlíčka, který byl slavnostní prorážce přítomen, je právě čtvrtý koridor ukázkou toho, jak vypadá v praxi zrychlování na české železnici. Díky budování dlouhých přeložek s tunely a estakádami se mohou napřímovat koleje, což se pozitivně odráží ve zvyšování traťové rychlosti a komfortu cestování. Cesta vlakem z Prahy do Českých Budějovic tak v budoucnu potrvá méně než hodinu a půl. Stavební práce by měly být hotové v roce 2022 a následovat by měl zkušební provoz.

Ing. Tomáš Just,
Divize R – Dopravní stavby

aktualita

NOVÁ ELEKTRICKÁ ZKUŠEBNA V PLZNI vyroste pod řízením zaměstnanců Divize T – Technologie

Sdružení „Zkušebna 2020“ ve složení firem OHL ŽS a ELEKTROTECHNIKA zahájilo v Plzni stavbu nové zkušebny elektricky hnaných vozidel a rozšíření kolejiště v průmyslovém areálu ŠKODA TRANSPORTATION a.s. Naši společnost s většinovým 70% podílem zastupuje Divize T – Technologie, která má na starosti stavební část výstavby včetně montáže. Partner ve sdružení dodává technologické vybavení zdrojovny spolu s provozními soubory.

ŠKODA TRANSPORTATION patří mezi největší výrobce kolejových vozidel pro městskou a železniční dopravu ve střední Evropě. V závislosti na dynamickém vývoji dopravního strojírenství investuje Škoda do výstavby nového výrobního a zkušebního zázemí. Právě proto je předmětem stavby komplexní přestavba haly bývalé lepírny na zkušebnu a vybudování nových kolejových drah, které budou napojeny na stávající železniční trať v areálu.

Probíhající bourací práce na stavbě nové zkušebny

Realizací výstavby nové budovy zkušebny bude zajištěno perfektně zařízené zázemí, jehož součástí bude mimo jiné prototypové pracoviště určené k testování nových typů vozidel. Ve zkušebně bude možné testovat všechna vozidla nebo jejich části z produkce Škody. V souvislosti s výstavbou zkušebny vzniknou v plzeňské metropoli nové pracovní příležitosti. Ukončení stavebních prací je plánováno na prosinec 2021.

Bc. Martina Bischofová,
referent administrátor Divize T – Technologie

certifikace

Máme za sebou ÚSPĚŠNÝ RECERTIFIKAČNÍ AUDIT

Ve dnech 13. – 21. 7. 2020 proběhl u společnosti OHL ŽS, a.s. a její dceřiné společnosti TOMI – REMONT a.s. recertifikační audit, který provedl certifikační orgán SGS. Jeho cílem bylo posouzení shody zavedeného integrovaného systému řízení obou společností s požadavky mezinárodních norem pro systém managementu kvality, BOZP a environmentálního managementu.

Integrovaný systém řízení u skupiny OHL ŽS je již od roku 2016 posuzován a certifikován v rámci globální certifikace Skupiny OHL.

Za oblast železničních a dopravních staveb v OHL ŽS, a.s. byl v letošním roce vybrán projekt „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, kde auditoři certifikačního orgánu posuzovali systém uplatňovaný při vrcholovém řízení projektu, a následně pak při realizaci železničního spodku (zhotovitel Divize Z – Železnice) a tunelu Mezno (zhotovitel Divize R – Dopravní stavby). Oblast pozemních staveb reprezentoval projekt Divize J – Čechy „Botanická zahrada – areál západ, dostavba“. Vodohospodářské stavby byly zastoupeny projektem „Brno, Solniční I, Česká II, Opletalova – rekonstrukce kanalizace a vodovodu“, který realizuje Divize M – Morava. Certifikační audity jsou také prováděny v areálech společnosti, v letošním roce byl auditován brněnský areál Slatina.

Ve společnosti TOMI – REMONT byly auditovány dva projekty: „Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc“ a „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“.

Předmětem auditu byla vždy prohlídka stavby/areálu a následné prověření související dokumentace, kterou odpovědní zaměstnanci předložili auditorům, přičemž prokázali velmi dobré povědomí o zavedeném systému. Během auditu nebyla zjištěna žádná neshoda. Auditoři kladně hodnotili mj. vysokou úroveň vedení záznamů, využívání databází, pořádek na stavbách i v areálu, loajálnost a odbornou kvalifikaci zaměstnanců.

Vzhledem k současným celosvětovým bezpečnostním opatřením nebylo možné provést recertifikační audity ve všech vybraných společnostech Skupiny OHL, proto je platnost nově vydaných certifikátů omezena do 4. února 2021. Během letošního roku budou audity dokončeny a certifikáty budou prodlouženy na klasické tříleté období.

Na závěr chci poděkovat všem zúčastněným zaměstnancům za hladký a pohodový průběh auditu.

Ing. Ivana Vodvárková,
manažer systémů řízení

naše stavby

Průběh výstavby dálničního úseku D1 HUBOVÁ – IVACHNOVÁ na Slovensku

Naše společnost jako lídr ve sdružení „Čebraťˮ společně s partnerem Váhostav-SK, a. s. zahájila na konci roku 2013 výstavbu slovenské dálnice D1 v úseku Hubová – Ivachnová. Jedná se o projekt realizovaný formou žlutého FIDICu. Zmíněný úsek měří 15 km a předmětem projektu je realizace dálničního úseku na zelené louce se 199 objekty, přičemž klíčovými jsou tunel Čebraťa těleso dálnice. V současné době probíhají práce na mostech, opěrných stěnách, tunelu, trase dálnice, stabilitních opatřeních, kanalizaci a sekundárních protihlukových opatřeních. Uvedení do provozu tohoto náročného a specifického díla je naplánováno v roce 2023.

Pohled na východní portál tunelu Čebraťa

Dokončená parapláň v 14,5 km

V průběhu výstavby v letech 2014 a 2015 byly na základě provedených dodatečných inženýrsko-geologických průzkumů zdokumentovány výrazně složitější geologické poměry v oblasti západního portálu tunelu, než jaké byly definované v zadávací dokumentaci. Z tohoto důvodu investor Národná diaľničná spoločnosť (NDS) pozastavil práce na tunelu, tělese dálnice a dalších souvisejících objektech a vydal pokyn k přípravě variantního řešení, které vedlo ke změně trasy dálnice a prodloužení tunelu z 2 na 3,6 km. Do konce roku 2017 fakticky pokračovaly pouze práce na mostních objektech a přeložkách inženýrských sítí. S investorem jsme v témže roce přistoupili k dohodě na pokračování prací, kdy odsouhlasil novou koncepci projektu se změnou trasy, a my jsme předložili dokumentaci pro posouzení vlivu stavby na životní prostředí. Závěrečné stanovisko Ministerstva životního prostředí o vlivu stavby nabylo právní platnosti v červenci 2018, což vedlo k obnovení prací na pozastavených objektech. Pro realizaci díla bylo nutné získat ještě rozhodnutí o umístění stavby a následně stavební povolení, v tomto případě povolení změny stavby před dokončením. Jelikož objekt tunelu je na kritické cestě projektu, přistoupili jsme po dohodě s NDS po dobu vyřizování výše uvedených povolení k realizaci obou tunelových rour formou geologického průzkumu, což je podle geologického zákona možné. Rozhodnutí bylo správné, protože během schvalovacích procesů docházelo k mnoha odvoláním. Ušetřili jsme tím až o další dva roky prodloužení projektu. Realizace geologické úlohy je pro projekt klíčová i z důvodu pokračování dalších prací, protože vyrubaný materiál je následně používán pro realizaci všech násypů na stavbě.

Na průzkumném díle v trase tunelu postupujeme v současné době stále hlouběji do hory směrem od východního portálu. Aktuálně jsme z celkových 3 600 tunel metrů (TM) v TM 2 922 v jižní tunelové rouře, kterou realizuje středisko R160 Divize R – Dopravní stavby, a v TM 2 862 v severní tunelové rouře, kterou pro sdružení realizuje společnost Slovenské tunely. Rychlost ražby je 3,4 m denně, což je na současnou zhoršenou geologii velmi dobré tempo. Předpokládáme však, že čím více se budeme blížit k západnímu portálu, bude geologie horší, a tedy i postup pomalejší. Geologický průzkum máme odsouhlasený do 3 300 TM, předpoklad jejich dosažení je ke konci roku 2020, nejpozději do ledna příštího roku.

Výrub z tunelu se vyváží na mezideponii, kde je následně předrcen primárně na frakci 0-125 mm a posléze převezen na trasu dálnice, kde se zapracovává do násypů dálničního tělesa (objekt SO 101-00) a také do dalších silničních objektů. Od obnovení prací bylo celkově zabudováno 1 300 000 tun materiálu, přičemž se primárně dokončil násyp v km 13,5 – 15,0 po úroveň parapláně. Dokončené jsou z větší části i násypy k mostům a mimoúrovňové křížení u obce Hubová a Likavka. Zemní práce jsou pod vedením stavbyvedoucích sdružení realizovány za součinnosti střediska Doprava a mechanizace naší společnosti, partnera ve sdružení a místních subdodavatelských kapacit.

Obnovené mohly být i práce na mostních konstrukcích po dokončení přechodových oblastí z výrubu, zejména realizace příslušenství a dokončovací práce. Po komplikacích s COVID-19 nastoupili na dokončování dvou nejdelších mostních objektů (SO 213-00 a 214-00) i naši mostaři ze střediska R150 a pro zpestření si pod taktovku vzali i menší nadjezd (SO 217-00). Práce na mostech má v tomto roce velmi dobré tempo, většinu objektů plánujeme dokončit do konce

roku 2021. Dva objekty pod vedením stavbyvedoucích ze sdružení Čebrať (SO 211-00 a SO 215-00) dokončíme kromě obrusné vrstvy vozovky ještě letos. Kolegové z firmy Váhostav-SK odvádějí dobrou práci na dvou opěrných stěnách a třetí opěrnou stěnu začala v srpnu letošního roku realizovat dceřiná společnost OHL ŽS Slovakia.

Kromě prací na samotné výstavbě dálnice D1 realizujeme práce ve městě Ružomberok za účelem zmírnění dopadu prodloužení výstavby na jeho obyvatele. Jedná se o práce vyplývající zejména z požadavků třetích stran a závěrečného stanoviska MŽP SR. V tomto roce byla dokončena výměna signalizace všech velkých městských křižovatek a v současné době probíhá nastavení tzv. dynamické zelené vlny, která by měla zajistit plynulejší provoz skrz město. Rovněž probíhá výměna oken domů u hlavních cest I/59 v obci Likavka a I/18 v obci Ivachnová v rámci sekundárních protihlukových opatření.

Mimo stavební činnost probíhá projekce změněného úseku trasy, inženýrská činnost pro zabezpečení stavebního povolení a intenzivně se řeší i financování celého projektu, který se z důvodu přerušení prací realizuje až po původní době výstavby.

Pro dokončení stavby je klíčové získání stavebního povolení na dvou úsecích: již dříve zmíněná západní strana od km 1,0 po západní portál tunelu a také úsek v km 11,0 – 12,3 s další geologickou poruchou zjištěnou při dodatečném průzkumu – aktivní sesuvné území. Cílem zhotovitele i investora je zprovoznit dálnici v roce 2023, proto potřebujeme právoplatné stavební povolení získat nejpozději začátkem roku 2021. Současně s projektováním stupně pro stavební povolení probíhá aktivní spolupráce na přípravě realizační dokumentace zejména na technologii tunelu, kterou bude koordinovat a realizovat Divize T – Technologie naší společnosti, a taktéž na projekčním řešení estakády v km 12,1 – 12,3 ovlivněné aktivním sesuvem.

Projekt D1 Hubová – Ivachnová je krásná, avšak složitá stavba nejen z technického, ale i finančního a politického hlediska. Proto jsem velmi rád, že máme sestavený schopný a sehraný projektový tým, který stavbou žije. To významně pomáhá k udržení morálky a nasazení pro realizaci na tak zdlouhavém projektu. Zároveň jsem velmi vděčný za výraznou podporu vedení Divize R – Dopravní stavby i vedení obou společností ve sdružení jak směrem k týmu, tak i při jednáních se zástupci investora a představiteli Slovenské republiky. Pevně věřím, že v tomto nastavení a nasazení dílo dokončíme ve stanoveném termínu a ke spokojenosti všech stran.

Ing. Ondřej Tomek,
vedoucí projektu Divize R – Dopravní stavby

naše stavby

Divize J – Čechy dokončila ROZŠÍŘENÍ A REKONSTRUKCI BERTINÝCH LÁZNÍ V TŘEBONI

V červnu 2020 byl dokončen projekt „Bertiny lázně Třeboň – stavební akce 2019/20“, jenž byl zaměřen na stavebně technickou úpravu historické části Bertiných lázní nacházejících se v těsné blízkosti městské památkové rezervace Třeboň. Účelem zakázky bylo zvýšení komfortu prostoru pro lázeňské hosty, modernizace kuchyně a přiléhajících prostor. Stavba začala v září loňského roku, trvala devět měsíců a realizoval ji tým Divize J – Čechy v čele s vedoucím projektu Ing. Milanem Pitnerem, hlavním stavbyvedoucím Ing. Jiřím Pundou a technikem přípravy Pavlem Melicharem.

Novodobé dějiny třeboňské lázeňské tradice se pojí s rokem 1861, kdy místní učitel Václav Hucek založil historickou budovu Bertiných lázní, dříve Lázně Berta, kde zavedl léčebné procedury s aplikací ozdravné rašeliny. Postupem času se lázně rozšířily o další dvě budovy a obklopil je ze tří stran okrasný park s altánem. Čtvrtou stranu lemují městské hradby, za kterými se nachází historické jádro města Třeboň a před kterými protéká vodní kanál Zlatá stoka, který propojuje síť místních rybníků.

Přední pohled na Bertiny lázně v Třeboni

Zrekonstruovaná jídelna

Projekt rozšíření a rekonstrukce Bertiných lázní, který jsme započali na podzim loňského roku, proměnil lázeňský komplex k nepoznání. Vedle nové prostorově vzdušné jídelny, přesahující přes dvě patra, s lepenými dřevěnými vazníky a třemi velkými střešními světlíky dosáhla změn každá část lázní, a to v podobě nových povrchů, instalací a moderní kuchyně. Proměnou prošlo 88 pokojů, ve kterých vznikly nové koupelny s moderním zařízením podle dnešních nároků. Akustika pokojů dostála výrazně lepších poměrů díky akustickým předsazeným příčkám a novým stropním podhledům. Barevné provedení nových omítek a tapet na stěnách navozuje ve spojení s kobercem a novým nábytkem harmonickou atmosféru v duchu moderního retra. Chloubou lázní jsou prostorné apartmány s uživatelnou plochou okolo 40 m^2. Také chodby se schodišti dostaly nový vzhled. Proběhly výměny povrchu stěn, koberců a instalace nových podhledů, které rozsvítily stovky přisazených čtvercových světel. Doplněn byl nový prosklený výtah spojující jednotlivá patra.

Významnou změnou prošla kuchyně, která se proměnila v nerezovou gastronomickou baštu lázní. Rekonstrukcí došlo k jejímu zvětšení. Získala mnohem více chladících a mrazících boxů, skladů a několik oddělených specializovaných místností např. pro cukráře, pro úpravu rybích specialit, přípravu zeleniny nebo místnost s poloautomatickou myčkou nádobí. Vzhledovou proměnu získaly také jídelny společně s restaurací Adéla a jejími dvěma salonky, které po výměně povrchů navozují dojem teplého podzimu.

K slavnostnímu otevření nově zrekonstruovaných Bertiných lázní došlo 13. června, během něhož lázním i místní léčebné slatině požehnal českobudějovický pomocný biskup. Je nutno dodat, že tato rekonstrukce lázní v Třeboni není pro OHL ŽS, a.s. žádnou novinkou. Již v minulosti zde Divize J – Čechy pod vedením Ing. Jaroslava Kašpara provedla rozsáhlou rekonstrukci ubytovacího zařízení Lázní Aurora.

Bc. Daniel Lacina,
stavbyvedoucí Divize J – Čechy

naše stavby

Od loňského roku provádíme ÚPRAVU TOKU V ÚSEKU TŘEBOVICE – ČESKÁ TŘEBOVÁ

Od února 2019 probíhá pro zadavatele Povodí Labe, státní podnik realizace zakázky „Třebovka, Třebovice – Česká Třebová, úprava toku – stavební část“, jejímž zhotovitelem je sdružení firem HOCHTIEF CZ a.s. a OHL ŽS, a.s. s oficiálním názvem „Společnost Třebovka HT + OHL“. Za naši společnost projekt provádí Divize M – Morava. Účelem této stavební akce je ochrana přilehlých obcí Rybník, Třebovice a části města Česká Třebová proti povodňovému stavu v místech, kde v minulosti opakovaně docházelo k záplavám. Realizace tohoto opatření je navržena na stav největšího průtoku 53,3 m^3/s, jež odpovídá padesátileté vodě. K finálnímu dokončení zakázky by mělo dojít v srpnu příštího roku.

Železobetonové konstrukce nábřežních zdí PB 8 a LB 7 v obci Rybník, které realizuje Divize M – Morava.

Úprava toku v úseku Třebovice – Česká Třebová je poslední částí celého rozsáhlého systému protipovodňových opatření, který je v této oblasti postupně realizován již od roku 2000. V minulosti došlo k výstavbě poldrů na Třebovce a Dětřichovském potoce, proběhla rekonstrukce hráze rybníka Hvězda a byly provedeny úpravy toku Třebovky v úseku Dlouhá Třebová – Hylváty a v obci Opatov.

Předmětem aktuálně realizovaného díla ve výše uvedeném úseku jsou především zemní hráze, úpravy toku v korytě řeky Třebovka, výstavba povodňových a nábřežních zdí podél toku řeky a zpevnění břehů kamennou rovnaninou. Stavba zahrnuje také demolice stávajících mostů, jež nevyhovují průtoku při povodňovém stavu, a následně výstavbu nových mostních objektů takovým způsobem, aby byly zabezpečeny především obce Rybník a Třebovice při povodňové situaci. Celkově se jedná o devět nových mostních objektů, z nichž sedm budou pro sdružení realizovat naší kolegové z Divize R – Dopravní stavby, středisko R151. Jednotlivé objekty budou uváděny a předávány do provozu postupně v závislosti na jejich dokončení.

Před zahájením zemních prací bylo nutno provést kácení vzrostlých dřevin (1 372 ks), jež kolidovaly s plánovanou výstavbou nových protipovodňových objektů. Proběhla také demolice nevyužívaných nemovitostí umístěných v území určených k zaplavení při mimořádné povodňové situaci.

Dále jsou prováděny přeložky nejrůznějších inženýrských sítí. Vzhledem k nedostatečným podkladům ke stávajícím kanalizacím a vodovodům je realizace těchto přeložek předmětem častých změnových listů. Zejména u přeložek plynu je situace náročná na administraci, jelikož se jich bude realizovat celkem 27 kusů a správce plynovodní sítě požaduje dodatečné podpůrné konstrukce, se kterými projekt původně

nepočítal. Mezitím ze strany investora probíhá jednání s vlastníky dotčených pozemků ohledně umožnění vstupu na tyto pozemky.

Součásti stavby je také pořízení mobilního hrazení proti tekoucí vodě, jež bude po jejím dokončení předáno jednotlivým obcím k zajištění ochrany při povodních. Celkem bude do protipovodňových a nábřežních zdí zabudováno 16,5 tisíc m^3 betonu, vytěženo a uloženo 55 tisíc m^3 zeminy a uloženo 21 tisíc tun záhozového kamene.

Uvedený projekt za naši část díla realizuje na pozici hlavního stavbyvedoucího pan Radek Janota a na pozici stavbyvedoucího Ing. Mikuláš Škrach. Jako technik přípravy zde působí Ing. Alena Felgrová. Tým monolitických konstrukcí pracuje pod vedením Ing. Martina Soukopa a mostní objekty provádí tým pod vedením Ing. Milana Matějíčka. Všem svým spolupracovníkům bych touto cestou rád poděkoval za výborně odváděnou práci.

Ing. Jan Vykopal,
vedoucí projektu Divize M – Morava

naše stavby

Realizovali jsme výstavbu ELEKTRICKÉHO PŘEDTÁPĚCÍHO ZAŘÍZENÍ V BRNĚ

V roce 2019 získala Divize T – Technologie významnou zakázku na vybudování nového elektrického předtápěcího zařízení (EPZ) včetně kabelových rozvodů na odstavném nádraží B v železniční stanici Brno hlavní nádraží. Realizace projektu, jejímž zadavatelem byla Správa železnic, byla úspěšně dokončena v červenci letošního roku. Nově vybudované brněnské EPZ je svým rozsahem největším zařízením tohoto druhu v České i Slovenské republice.

Nová budova EPZ v Brně

Zařízení EPZ je důležitou součástí železniční infrastruktury a slouží pro napájení vytápění odstavených osobních železničních vozů v zimním období, případně napájení odstavených osobních vozů vybavených klimatizačními jednotkami v letním období. Toto zařízení sestává zejména z předtápěcích stojanů v kolejišti, na které se připojují osobní vozy, dále z kabelových rozvodů a trafostanice, která zajišťuje napájení jednotlivých stojanů. Nové EPZ nahradilo stávající kapacitně a technicky nevyhovující zařízení, jež bylo na pokraji životnosti a nesplňovalo požadavky na spolehlivý a bezpečný provoz.

Jedním z nejnáročnějších stavebních objektů byl kabelovod (SO 50-15-02), který se Divize T – Technologie rozhodla budovat vlastními kapacitami. Vzhledem k tomu, že jeho trasa vedla přes celou šířku odstavného nádraží B (celkem 15 kolejí), bylo nutné veškerou vytěženou zeminu odvozit mimo kolejiště a naopak materiál na podsyp a zásyp dopravit na staveniště pomocí kolejové techniky. Vytěžená zemina byla odvážena na odstavnou kolej v Horních Heršpicích a následně pomocí nákladních vozů na skládku. V této situaci jsme velmi ocenili vlastní strojníky a výkopovou techniku. Vzhledem k tomu, že nebylo možné použít mobilní hydraulické pažení, bylo nutné vlastními silami zhotovit klasickou výdřevu výkopu tak, aby bylo možné provádět montáže multikanálů a zároveň nebyla ohrožena bezpečnost pracovníků. Po dobu výluk bylo uloženo a zkompletováno celkem cca 1 000 m multikanálů a 350 m chrániček.

Současně s budováním kabelovodu byla realizována nová budova EPZ, která slouží pro umístění veškeré technologie, jako jsou transformátory, VN a NN rozváděče, technologie ovládání atd. Budova byla navržena z betonových prefabrikátů, je složená z 24 buněk (9 místností), má pultovou střechu a nad trafokobkami jsou osazeny větrací komíny. Veškeré prefabrikované díly byly s ohledem na přístupovou cestu dopravovány na stavbu pomocí kolejových vozidel a na místě montovány do jednoho celku.

Práce na kabelovodu a budově byly nakonec zdárně dokončeny a vše se stihlo připravit k provádění prací, které jsou nám přece jenom bližší, a to osazení technologie, pokládka kabelů a zapojování.

Musím vyzvednout přístup všech zúčastněných, kteří bez ohledu na termíny a osobní volno během měsíců, kdy je zvykem trávit dovolenou s nejbližšími, vše podřídili zdárnému dokončení prací. Roman Machatý, Mirek Pácl, Milan Lokajíček, Luděk Dostál, Libor Líčeník, Lukáš Vidlák, Honza Zifčák, Janko Lazarevič, Miroslav Kanich - těm všem patří mé poděkování. Každý z nich odvedl svůj díl práce, který patří do jedné skládanky, jež tvoří kompletní celek.

Jiří Peloušek,
vedoucí projektu Divize T – Technologie

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S ING. JIŘÍM DOLEJŠEM, oceněným zaměstnancem roku 2019 za Divizi J – Čechy

Jiří Dolejš nastoupil do OHL ŽS v roce 2008 na pozici manažera zakázky a obchodu. V současné době působí na Divizi J – Čechy, Oblast JIH jako obchodní manažer. Za výborné vedení obchodní a nabídkové činnosti a úspěšné získání aktuálně největší zakázky divize „Přístavby, nástavby a stavební úpravy pavilonu CH, Nemocnice České Budějovice, a.s.“ obdržel ocenění Zaměstnanec roku 2019 za tuto divizi.

Ing. Jiří Dolejš, obchodní manažer Divize J – Čechy

V OHL ŽS působíte 12 let. Proč jste si tehdy jako svého zaměstnavatele vybral právě tuto společnost?
Pokud se podívám do historie, tak se mohu považovat za jednoho ze zakladatelů naší divize, která vznikla ke konci roku 2008 v Českých Budějovicích. Většina kolegů pochází z dnes již neexistující stavební společnosti CBPS s.r.o., která se dostala v témže roce do velkých finančních potíží. Z toho důvodu většina z nás využila nabídky společnosti OHL ŽS a přešli jsme do nově zakládané divize. Začátky nebyly jednoduché, nicméně se zázemím a podporou ředitelství společnosti jsme postupně získali nové zakázky a vybudovali si pevné místo na stavebním trhu v našem regionu, tj. v oblasti jihozápadních Čech. Takže odpověď na vaši otázku zní, že jsem si současného zaměstnavatele vlastně nevybral, ale shodou náhod a okolností jsem se stal jeho zaměstnancem.

Na Divizi J – Čechy, Oblast JIH se věnujete obchodu. Co je podle vás nejdůležitější vlastnost obchodního manažera v jakékoli stavební firmě kromě schopnosti navázat vztahy, připravit nabídku a získat zakázku?
Myslím si, že k nejdůležitějším vlastnostem patří zejména trpělivost, houževnatost, pečlivost a víra v úspěch. Vzhledem k tomu, že mnoho podaných nabídek v tvrdé konkurenci ve stavebnictví nevyjde, tak se nesmíte těmito dílčími neúspěchy nechat odradit. Je potřeba se poučit, věnovat se dalším nabídkám, trpělivě pracovat, pokračovat a úspěch se dostaví. V obchodě podobně jako v životě je to v nějakém daném časovém úseku vyrovnané.

Jak hodnotíte svůj pracovní tým?
Nabídkový tým v Českých Budějovicích je skvělý. Vytvářel se postupně a za sebe mohu říci, že si vše časem „sedlo“. Myslím si, že spolu vycházíme velice dobře. Vzájemný respekt a ochota spolupracovat je základem týmové práce. Příprava nabídek je zejména o komunikaci, předávání informací a zkušeností a rozdělení dílčích činností. Tým musí být vytvořen tak, aby si všichni lidsky i pracovně vyhovovali a cítili, že jejich činnost má podporu. Je to hodně podobné jako ve sportu, například můžete mít ve fotbalovém týmu 11 vynikajících hráčů, ale není to rozhodně záruka úspěchu.

Mezi nejvýznamnější zakázky, které naše společnost získala v roce 2019, patří také historicky nejrozsáhlejší rekonstrukce Českobudějovické nemocnice spočívající v přístavbách, nástavbách a stavebních úpravách pavilonu chirurgie. Mimo jiné za její úspěšné získání jste obdržel ocenění Zaměstnanec roku 2019. Co to pro vás znamená?
Ocenění mě samozřejmě velice potěšilo, ale vnímám to více jako ocenění mé práce za celé období působení u společnosti a zároveň i ocenění celého našeho nabídkového týmu v Českých Budějovicích. Českobudějovická nemocnice patří v poslední době k největším zadavatelům stavebních zakázek v Jihočeském kraji. S tímto investorem spolupracujeme dlouhodobě. Realizovali jsme pro nemocnici více zakázek a díky výborně odvedené práci realizačního týmu jsme si vybudovali velice dobré jméno. Nicméně výše zmíněná rekonstrukce a dostavba chirurgického oddělení je zatím největší a nejsložitější zakázka. Nerealizujeme ji sami, ale ve sdružení s další firmou. Obecně získání zakázky není a ani nemůže být práce pouze jednoho člověka a u této zakázky to platí dvojnásob. Byl jsem součástí týmu, který celou nabídku připravoval. Všechny činnosti spolu souvisejí a vše je o týmové práci a společném výsledku. Vzhledem k rozsáhlosti a složitosti nabídky to ani jinak nejde a samozřejmě na konci musí být trocha toho štěstí.

Můžete připomenout další významné projekty, které Oblast JIH získala v loňském roce?
Uplynulý rok byl pro naši oblast z pohledu získání zakázek a hospodářských výsledků staveb docela úspěšný. Soutěžili jsme mnoho zajímavých zakázek a kromě již zmíněné nemocnice jsme získali i další. Jednalo se o rekonstrukci pavilonu C – Oddělení následné péče Nemocnice Český Krumlov, přístavbu budovy Jihočeské vědecké knihovny v Českých Budějovicích, rekonstrukci národní kulturní památky zámku Vimperk a rekonstrukci Mlýnské kolonády v Karlových Varech, která byla zahájena počátkem letošního roku.

Letošní rok ještě nekončí, ale jak byste zhodnotil obchodní a nabídkovou činnost Oblasti JIH v roce 2020?
Začátek roku se jevil poměrně příznivě, očekávali jsme, že navážeme na předchozí úspěšný rok. V prvním čtvrtletí jsme získali novou zakázku na rekonstrukci národní kulturní památky kláštera Kladruby u Stříbra a předpokládali jsme, že budeme úspěšně pokračovat. Bohužel vlivem opatření souvisejících s COVID-19 se termíny odevzdání rozpracovaných nabídek začaly posouvat a zadavatelé vyčkávali s vypsáním nových soutěží. Přišli jsme odhadem o cca 2-3 měsíce standardního vývoje trhu. Situace se sice částečně uklidnila, ale některé firmy, zejména ty střední, které mají nedobré zkušenosti z minulosti s nedostatkem práce, začaly být nervózní a chovat se při stanovování cen do soutěží velice nestandardně. Výsledkem je, že se v poslední době objevují v soutěžích velice nízké až nereálné realizační ceny a velké cenové rozdíly mezi uchazeči. Tento stav je pro nás velice nepříjemný vzhledem ke stanoveným úkolům v podobě zásoby práce pro další období. Musíme věřit, že se stavební trh co nejdříve uklidní a vrátí se k normálnímu předvídatelnému vývoji.

Jak předcházíte stresu?
Jak se s oblibou říká, nejlepším předcházením je si stres nepřipouštět, ale to dost dobře nejde. Čím jsem starší, tak si více uvědomuji možné dopady nebo důsledky činností, možná na sebe beru větší díl odpovědnosti a někdy se stres bohužel dostaví. Proto je velice důležité si všechny pracovní činnosti dobře rozdělit, naplánovat, vše si předem promyslet a stanovit si splnitelné úkoly v reálném čase. Dále je důležité mít dostatek volného času pro odpočinek. Ve svém volném čase musím dělat úplně odlišnou činnost, kterou se odreaguji a oprostím od pracovních úkolů. V prvé řadě je to sport, který mě provází celý život. Aktivně jsem hrál dlouhá léta fotbal a i po ukončení aktivní kariéry si chodíme s bývalými spoluhráči stále minimálně jednou týdně „kopnout“, a to celoročně, venku a za každého počasí. Občas si zahraji i tenis, ale hlavně jsem se začal více věnovat individuálním sportům. Jejich výhodou je, že závisí pouze na mém vlastním volném čase a chuti. Chodím si pravidelně zaběhat. Pokud počasí dovolí, tak hodně jezdím na horském kole a v zimě si užívám sjezdového a běžeckého lyžování. Při sportu přicházím na úplně jiné myšlenky, uvolním se a fyzická únava je nejlepším lékem na případný stres. Člověk si uvědomí, že zdraví je v životě to nejdůležitější.

Máte kromě sportu ještě jiné koníčky?
Ve zbývajícím volném čase se starám o zahradu, různé údržbářské práce kolem domu a drobné opravy a úpravy. Většinu těchto činností si chci v mnoha případech udělat sám, což není vždy ideální a zabere mi to minimálně dvojnásobek času, než pokud by přišel odborník, ale zase se stále něco učím, vymýšlím a je to dobrý způsob relaxace. Dále velice rád poslouchám rockovou hudbu, občas zajdu na nějaký koncert a podívám se na dobrý film.

Máte nějaké životní motto?
Žádné životní motto, kterým bych se řídil, zatím nemám. Ale můj otec, který mimo jiné v letošním roce ve zdraví oslavil 90 let, říká „celý život se učím žít“ a na tom něco je.

Děkuji za rozhovor.

RNDr. Jana Petrásková, Ph.D.,
útvar Kancelář GŘ a komunikace

představujeme naše zaměstnance

NĚKOLIK OTÁZEK NA ING. ALENU NEVRTALOVOU, manažerku financování ve společnosti OHL ŽS

Alena Nevrtalová vystudovala na FAST VUT v Brně obor Pozemní stavby – ekonomika a řízení stavebnictví. Po ukončení studia v roce 1982 nastoupila do státního podniku Železniční stavitelství Brno (dnešní OHL ŽS, a. s.). Za bezmála 38 let praxe v oboru se stala profesionálem v oblasti reportingu a ekonomické a finanční analýzy. Od ledna loňského roku zastává na ředitelství společnosti pozici manažerky financování.

V současné době vedeš útvar Financování na ředitelství společnosti. Mohla bys v úvodu představit tento útvar a jeho hlavní činnosti?
Činnost útvaru Financování by se dala rozdělit do tří nejdůležitějších oblastí. První je řízení peněžních toků, druhá je oblast bankovních garancí a třetí se týká pojištění. Všechny tyto tři činnosti jsou stejně důležité a pojí se k nim množství povinností, spolupráce se všemi útvary na ředitelství, všemi divizemi, mateřskou společností v Madridu, odběrateli, dodavateli, bankami a pojišťovnami.

Vraťme se ještě na začátek tvé profesní dráhy. Co tě přivedlo do tehdejšího státního podniku Železniční stavitelství Brno a jaké pozice jsi postupně zastávala až do té současné?
V průběhu studia na FAST VUT mi byla nabídnuta možnost pracovat po ukončení studia pro společnost Železniční stavitelství Brno. Souhlasila jsem, a tak jsem se stala na poslední dva roky studia stipendistkou. Nastoupila jsem na útvar Přípravy výroby na Závodě 05 Montáže a elekro. Přerušení práce mateřskou dovolenou vždy vedlo ke změně pracovní pozice. Proto jsem postupně pracovala na útvaru Organizace a technika řízení, dále jako ekonom v AZ Servisu (tehdejší Divize 15), později na Závodě 50 Energetické a ekologické stavitelství. Po vstupu OHL, S.A. do ŽS Brno, a.s. v roce 2003 došlo k organizační změně, Závod 50 byl rozdělen mezi závody 40 Pozemní stavitelství a 20 Železniční stavitelství a já jsem začala pracovat na OHL Central Europe, kde jsem dostala na starosti reporting pro mateřskou společnost. V roce 2013 jsem se vrátila do OHL ŽS.

Na které z těchto období vzpomínáš nejraději?
Na všechna svá pracovní působiště mám krásné vzpomínky. Je velmi těžké vybrat. Vždy jsem začínala téměř od začátku, neboť každá práce byla z jiného oboru. Vše se ale postupně skládalo do mozaiky, která mi utvořila celistvý pohled na fungování společnosti. Krásné vzpomínky mám na roky strávené v AZ Servisu, když jsme se začali ucházet o dealerství Škoda, stavěli autosalon s lakovnou. Úplně jiná zkušenost se mi otevřela při přestupu do OHL Central Europe. Setkání s jinou kulturou,

Ing. Alena Nevrtalová, manažerka financování

poznání jiné země, nutnost naučit se španělštinu na komunikativní úrovni. Každá zkušenost byla velmi obohacující.

Znamenal tehdy vstup španělského majoritního vlastníka velké změny v reportingu?
Ano. Do té doby se u společnosti žádný reporting neprováděl. Prováděly se ekonomické rozbory, které sloužily pro vedení společnosti. Museli jsme

vzájemně pochopit své činnosti a své potřeby. Byl to dosti dlouhý proces. Nakonec byl implementován způsob reportingu, který je totožný v OHL, S.A. pro filiálky na celém světě. Postupem času se způsob reportování více automatizuje a přidávají se další kontrolní systémy jako například BWISE.

Firemním financím se věnuješ celý svůj profesní život. Jak moc se tento svět proměnil za tu celou dobu?
Svět financí se změnil hlavně po revoluci. Už v roce 1995 jsme si začali u společnosti uvědomovat důležitost cash flow. Byla zaváděna vnitropodniková banka. Vzhledem k tomu, že podnikové cash flow je velmi složitý proces, její zavedení nebylo dotaženo do konce. V dnešní době je to jeden z nejdůležitějších parametrů každé společnosti a bohužel ne všichni si to u nás zatím uvědomují. Je nutné udržovat disciplínu v peněžních tocích. Dnes nejvíce platí, že vyhrává ten, kdo má kladné cash flow.

Laik si oblast financí pojí s činnostmi, kde se to hemží čísly a excelovskými tabulkami. Jak vypadá tvůj běžný pracovní den?
Vždy když jdu na konci pracovního dne domů, jsem ráda, když mám tzv. vyčištěný stůl od úkolů toho dne a připravím si úkoly na den následující. Bohužel ráno po příchodu přijdou další, neočekávané úkoly, hlavně od mateřské společnosti. Ráno také přichází informace o stavech na bankovních účtech. Pravidelně sleduji vývoj pohledávek a závazků a podle toho rozhoduji realizaci úhrad. Každý den je jiný. Jiné povinnosti jsou na počátku měsíce, kdy se tvoří reporty. Uprostřed měsíce se provádí porovnávání plánu a skutečnosti a konec měsíce se pojí s tvorbou plánu cash flow na následující období. Ale ano, je to Excel a zase Excel.

Je třeba mít v tomto oboru talent, nebo jde hlavně o tvrdou práci?
Dle mého názoru musí mít člověk logické myšlení. Nevidím na své práci nic složitého, ale hlavně ji musí mít rád a musí ho bavit. Musí mít vizi, čeho chce dosáhnout, kam chce nasměrovat vývoj, který můžete ovlivnit.

Jaké jsou dovednosti a kompetence, bez nichž se úspěšný finanční manažer neobejde?
Myslím si, že na prvním místě to jsou zkušenosti, které si každý musí odžít, musí je umět vstřebat a poučit se do budoucnosti. Škola nám dá jen předpoklady, teoretickou průpravu, ukáže možnosti. Každý si už dál musí poradit sám, jak tyto dvě věci zkombinovat.

Jaké pracovní priority má útvar Financování na nejbližší období a co bys případně chtěla na tomto útvaru zlepšit?
Musím říct, že mám na útvaru výborný kolektiv profesionálů, kteří si i lidsky sedí a dovedou si pomoci, vzájemně se zastoupit. Stále zlepšujeme a zdokonalujeme procesy, které na útvaru zabezpečujeme. Když v pracovním procesu žijete, ani vám nepřijde, že se něco mění, zlepšuje, posunuje na vyšší úroveň.

Prozraď nám na závěr, jak nejraději trávíš volný čas?
Volný čas trávím ráda s rodinou. Moc mě těší, když se u nás všichni sejdou. Každý podvečer si jdu urovnat myšlenky z prožitého dne do lesa s našim psem. Je to báječný relax. Odpočívám také pohybem, v zimě lyžujeme a hrajeme badminton, v létě jezdíme na kole a hrajeme golf.

Děkuji za rozhovor.

RNDr. Jana Petrásková, Ph.D.,
útvar Kancelář GŘ a komunikace

životní prostředí

Zúčastnili jsme se akce UKLIĎME SVĚT, UKLIĎME ČESKO

Protože v OHL ŽS, a.s. klademe důraz na ekologii a ochranu životního prostředí, velmi rádi jsme se zapojili do projektu Ukliďme svět, ukliďme Česko. Jedná se o úklidovou akci, během níž ve stanoveném termínu týmy dobrovolníků na území celé České republiky uklízí jednotlivé lokality od nepořádku a černých skládek.

Firemní tým OHL ŽS, a.s. na akci Ukliďme svět, ukliďme Česko

Během loňského roku se do úklidů zapojilo celkem 157 163 dobrovolníků, kteří během 3 895 akcí uklidili 2 613 tun odpadů. V letošním roce byla akce tradičně vyhlášena v jarním termínu, kvůli pandemii a nouzovému stavu však byla přesunuta na podzim.

Termín pro firemní tým OHL ŽS, a.s. připadl na středu 16. září a jako lokalita byl vybrán cca 3 km dlouhý úsek Svitavského nábřeží od Cejlu k Maloměřickému mostu v Brně. Do týmu se přihlásilo 22 zaměstnanců, mezi nimi i generální ředitel společnosti Ing. Roman Kocúrek a ředitel Podpůrných služeb Ing. Radim Tichý. Počasí nám přálo a týmová nálada byla dobrá, nebyla nouze ani o humorné okamžiky, zvláště při nálezech některých neobvyklých předmětů. Díky zápalu do akce a dobré náladě se podařilo během dopoledne uklidit celý vybraný úsek a naplnit 25 velkých pytlů odpadu. Dostalo se nám i poděkování od kolemjdoucích a výsledkem byl skvělý pocit po dobře odvedené práci.

Mgr. Barbora Hocková,
útvar Kancelář GŘ a komunikace

BLAHOPŘÁNÍ

Ve třetím čtvrtletí roku 2020 oslavili někteří naši zaměstnanci významné pracovní jubileum patnácti a více let nepřetržitého pracovního poměru u naší společnosti.

45 LET PRACUJE U SPOLEČNOSTI

Dušan Mutala, stavební zámečník (středisko M240)
Lubomír Plachý, instalatér (středisko T147)

35 LET PRACUJE U SPOLEČNOSTI

Ing. Radomil Konečný, specialista tvorby cen (středisko Z120)

30 LET PRACUJE U SPOLEČNOSTI

Petr Hofman, stavbyvedoucí (středisko M340)
Vlastimil Soviar, mistr (středisko Z131)

25 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Jaroslav Cenek, zedník (středisko M240)
Ladislav Kala, traťový dělník (středisko Z131)
Karel Peza, elektromontér (středisko R150)
Ing. Ivana Vodvárková, manažer systémů řízení (středisko 1008)
Roman Vrečka, traťový dělník (středisko Z131)
Rudolf Štefanec, elektromontér (středisko T142)
Hana Macháčková, technik přípravy (středisko R150)
František Matoušek, strojní zámečník (středisko T146)
Martin Lukeš, zedník (středisko M340)
Dagmar Krejčiříková, specialista ekonom (středisko Z130)
František Matal, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko 1741)
Libor Líčeník, elektromontér (středisko T143)

20 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Lubomír Halfar, stavbyvedoucí (středisko M240)
Pavel Šeffer, instalatér (středisko T147)
Renata Nagyová, technik přípravy (středisko M240)
František Dospíšil, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko Z131)

15 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Dana Němcová, DiS., specialista účetní (středisko 1680)
Ing. Roman Piják, geodet (středisko M440)
Miloš Babor, tesař (středisko R150)
Ing. Pavel Žatečka, stavbyvedoucí (středisko R150)
Michal Dohnal, instalatér (středisko T147)
Ing. Aleš Meloun, vedoucí projektu (středisko M240)
Vlastimil Jelínek, vedoucí projektu (středisko R151)
Tereza Kuzmová, specialista obchodu a technické přípravy (středisko M420)
Mgr. Josef Nečas, vedoucí projektu (středisko T170)

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

Daniela Musilová,
personálně-právní ředitelka

OHL ŽS

KONTAKTY

Ředitelství společnosti

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

Divize J – Čechy

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

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

Divize M – Morava

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

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

Oblast Ostrava
Hlávkova 1, 702 04 Ostrava
tel.: +420 596 157 225

Divize S – Slovensko

Tuhovská 29, 831 06 Bratislava, SK
tel.: +421 02 3278 4100

Divize Z – Železnice

Burešova 938/17, 602 00 Brno, Veveří
tel.: +420 541 572 212

Divize R – Dopravní stavby

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

Divize T – Technologie

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

www.ohlzs.cz

OHL ŽS, A.S. NABÍZÍ MOŽNOST PRACOVNÍHO UPLATNĚNÍ V DĚLNICKÝCH A THZ PROFESÍCH PO CELÉ ČR

DĚLNICKÉ PROFESE:

- **ZEDNÍK**
- **TESAŘ**
- **INSTALATÉR**
- **ŽELEZÁŘ/STAVEBNÍ ZÁMEČNÍK**
- **STROJNÍK - OBSLUHA ZEMNÍCH A PŘÍBUZNÝCH STROJŮ**
- **OBSLUHA RAZÍCÍCH STROJŮ - TUNELÁŘ**
- **ELEKTROMONTÉR**
- **TRAŤOVÝ DĚLNÍK**
- **STAVEBNÍ DĚLNÍK**

THZ PROFESE:

- **MISTR**
- **STAVBYVEDOUCÍ**
- **TECHNIK PŘÍPRAVY**
- **SPECIALISTA TVORBY CEN**
- **VEDOUCÍ PROJEKTU**
- **SPECIALISTA STAVEBNÍ VÝROBY**

BOHATÁ NABÍDKA BENEFITŮ:

- 1 týden dovolené navíc
- Penzijní připojištění a životní pojištění
- Onkologická prohlídka, očkování
- 3 dny zdravotního volna ročně
- Příspěvky na dětskou rekreaci
- Bezúročné půjčky, zájezdy, rekreace
- Odměny za odpracované roky
- Zvýhodněné mobilní tarify i pro rodinné příslušníky

Dělníkům nabízíme
NÁBOROVÝ PŘÍSPĚVEK
a příspěvek na dovolenou.

Všem zaměstnancům na stavbách nabízíme:

- Dopravu do práce a zpět na naše náklady
- Ubytování v místě stavby, cestovní náhrady

Všem zaměstnancům nabízíme **ODMĚNU** za doporučení kandidáta, pokud najdou a doporučí nového zaměstnance v dělnických a vybraných technických profesích.

Kontaktujte Personálně-právní úsek na e-mailu:

zamestnani@ohlzs.cz

a zanechte nám svoje kontakty.
Oslovíme Vás.

OHL ŽS