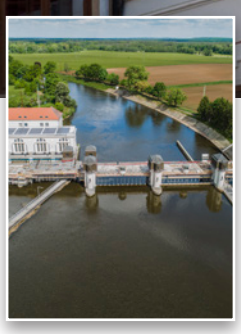
ČASOPIS SKUPINY OHL ŽS

mozaika

II/2021

Zeptali jsme se Ing. Jaromíra Pelinky, MBA, ředitele Divize Morava

strana 2



Modernizace mostu v Přelouči

strana 4

Rekonstrukce budovy měnírny Brno – Královo Pole

strana 7

obsah II/2021

Úvodník ⇒ 1

Zeptali jsme Ing. Jaromíra Pelinky, MBA, ředitele Divize Morava ⇒ 2

Divize Technologie staví rozvodnu pro trakční napájecí stanici v Ostravě-Svinově ⇒ 3

Mostaři Divize Železnice modernizují most v Přelouči ⇒ 4

Dokončili jsme obnovu zámku ve Vimperku ⇒ 5

OHL bude stavět metro ve Stockholmu ⇒ 5

Získali jsme krásné umístění v Integrované referenci kvality RABF 2021 ⇒ 6

Stavba Hemato-onkologické kliniky FN Olomouc získala ocenění ⇒ 6

Rekonstrukce budovy měnírny Brno – Královo Pole byla dokončena ⇒ 7

Stavební úpravy tramvajové trati v Brně v úseku Krematorium–Osová ⇒ 8

Divize Morava provádí rekonstrukci kanalizace a vodovodu v centru Brna ⇒ 9

Divize Čechy staví nové energocentrum v areálu vozovny v pražském Hloubětíně ⇒ 10

Použití nové technologie konstrukce nástupiště v zastávce Zeleneč ⇒ 11

Rozhovor s Davidem Kadlčíkem, oceněným zaměstnancem roku 2020 za Divizi Morava ⇒ 11

Foto na titulní straně:
Zámek Vimperk – obnova fasád II. nádvoří s hodinovou věží

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: 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 se vám dostává do rukou letošní druhé číslo firemního časopisu Mozaika, ve kterém jsme pro vás opět připravili řadu zajímavých informací a článků.

Zkraje přinášíme rozhovor s Ing. Jaromírem Pelinkou, MBA, ředitelem Divize Morava, která je jednou ze tří regionálních divizí společnosti OHL ŽS. V aktualitách naleznete informace o dokončené obnově Horního zámku ve Vimperku nebo o právě probíhající stavbě rozvodny pro trakční napájecí stanici v Ostravě-Svinově či modernizaci mostu na okraji Přelouče, který je technickou památkou.

Mateřská společnost OHL, která v květnu letošního roku oslavila 110. výročí své existence, působí na pěti kontinentech. Kromě Španělska realizuje významné stavební projekty především v USA, Latinská Americe a Evropě. Ve zprávě věnované této společnosti se dočtete o projektu rozšiřování metra ve Stockholmu, který bude realizovat v rámci svého působení ve skandinávských zemích.

Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství každoročně zpracovává a vyhlašuje výsledky ratingu stavebních společností, který je bodovým vyjádřením kvality účastníků v soutěžích, jako je např. Stavba roku, za uplynulé pětileté období. V tomto čísle Mozaiky proto nechybí zpráva o skvělém umístění OHL ŽS, a.s., v Integrované referenci kvality RABF 2021. V souvislosti s tím vás jistě potěší informace o tom, že pavilon Hemato-onkologické kliniky FN Olomouc, který jsme realizovali v letech 2019–2020, získal ocenění Stavba roku 2020 Olomouckého kraje v kategorii Stavby občanské vybavenosti a úpravy veřejných prostor.

V rubrice *Naše stavby* se dozvíte o použití nové technologie konstrukce nástupiště v zastávce Zeleneč, kde pracuje tým Divize Železnice v rámci rekonstrukce trati mezi Mstěticemi a Prahou-Vysočany. Dočtete se také o probíhající výstavbě nového energocentra v areálu tramvajové vozovny v Praze-Hloubětíně nebo o dokončené rekonstrukci budovy měnírny Brno – Královo Pole a o dalších dvou neméně zajímavých projektech, které naše divize aktuálně realizují v jihomoravské metropoli.

Jak již víte, tradiční lednové vyhlášení nejlepších zaměstnanců za uplynulý rok se letos konalo netradičním způsobem. Kvůli vládním opatřením v souvislosti s šířením onemocnění covid-19 setkání proběhlo 25. června v krásných prostorách sálu Hotelu Passage na Lidické ulici v Brně v komorním duchu. Jedním z oceněných zaměstnanců byl i pan David Kadlčík z Divize Morava, s nímž přinášíme rozhovor v rubrice *Představujeme naše zaměstnance*. V tradičním blahopřání uvádíme přehled zaměstnanců, kteří oslavili ve druhém čtvrtletí tohoto roku významné pracovní jubileum.

Milí zaměstnanci, přeji vám inspirativní čtení a příjemně prožité letní měsíce.

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

zeptali jsme se...

ZEPTALI JSME SE ING. JAROMÍRA PELINKY, MBA, ředitele Divize Morava

V naší společnosti působíte od roku 1998. Poté co jste prošel pozicemi vedoucího střediska, stavbyvedoucího a výrobního manažera, jste byl v roce 2004 jmenován ředitelem Divize Olomouc. Od roku 2017 působíte ve funkci ředitele Divize Morava. Mohl byste v úvodu představit tuto divizi a její zaměření?
Divize Morava je jednou ze tří regionálních divizí společnosti OHL ŽS. Jak již napovídá její název, realizuje stavby ve všech moravských krajích a také v Pardubickém kraji. Historicky vznikla spojením divizí Brno, Olomouc a Ostrava, které dnes v rámci Divize Morava tvoří tři samostatné oblasti. Od 1. dubna 2021 se do struktury divize začlenily také silniční stavby, které byly v minulosti realizovány Divizí Dopravní stavby. Na historické výhodě silného regionálního zastoupení ve třech největších moravských městech máme postavenu současnou strategii divize. Myslím si, že dobrá znalost regionů, regionálních dodavatelů a investorů v kombinaci s dlouhodobě korektní vzájemnou spoluprací je silnou stránkou Divize Morava a jedním z významných předpokladů pro její dlouhodobé úspěšné fungování. Největší výhoda regionálního zastoupení však spočívá v tom, že v každém regionu máme zkušené, kvalifikované a loajální zaměstnance, kteří jsou s danou oblastí úzce spjati.

Pokud jde o oborové zaměření Divize Morava, realizujeme pozemní, vodohospodářské, regionální liniové, průmyslové, ekologické a energetické stavby. Každoročně úspěšně zrealizujeme více než 44 staveb, takže za těch 18 let, co působím ve funkci ředitele Divize Olomouc, respektive Divize Morava, jsme s kolegy zrealizovali bezmála 1 000 staveb ve více než 250 městech či obcích pro více než 150 investorů. Naší užší specializací jsou inženýrské stavby a nebytové budovy. Zajišťujeme dodávky monolitických a montovaných železobetonových staveb, konstrukcí na pozemních a inženýrských stavbách. Provádíme podzemní stavby a máme bohaté zkušenosti se stavbami a rekonstrukcemi budov nemocnic, škol a univerzit, sportovních hal, kanalizací, čistíren odpadních vod a protipovodňových staveb.

O tom, že tyto stavební projekty dokážeme zrealizovat v požadované kvalitě a čase, svědčí fakt, že většina našich objednatelů s námi realizuje bez obav další zakázky, a také to, že naše stavby získaly v minulosti desítky ocenění v celostátních, krajských či jiných specializovaných soutěžích. V minulém roce jsme převzali celkem deset ocenění, přičemž retenční nádrž na Medlánecké potoce v Brně uspěla hned dvakrát: v soutěži Vodohospodářská stavba roku 2019 (kategorie Stavby pro zásobování pitnou vodou, odvádění a čištění odpadních vod) a v soutěži Stavba Jihomoravského kraje 2019 (kategorie Vodohospodářské a ekologické stavby). V letošním roce jsme již zaznamenali první úspěch. Stavba „Fakultní nemocnice Olomouc, Hemato-onkologická klinika“, kterou jsme dokončili v září loňského roku, získala 4. června titul Stavba roku 2020 Olomouckého kraje v kategorii Stavby občanské vybavenosti a úpravy veřejných prostor.

Jak jste uvedl, vaše divize uskutečňuje z regionálního hlediska obchodní a výrobní činnosti prostřednictvím oblastí Brno, Olomouc a Ostrava. Liší se nějak tyto oblasti, pokud jde o oborovou strukturu a finanční objem zakázek?
Jednotlivé oblasti se nijak zásadně neliší. V Brně, Olomouci i Ostravě máme stabilizované zkušené výrobní, obchodní i administrativní týmy, které jsou schopny obchodně nabídnout a následně úspěšně zrealizovat i nejsložitější stavební projekty. Také z hlediska počtu zakázek a výnosů jsou na tom všechny tři oblasti přibližně stejně. Odlišnost je snad jenom v tom, že každá z nich si nad rámec své hlavní činnosti udržuje také speciální dovednosti. Oblast Brno má vlastní kapacity, které mají personální i technické vybavení pro realizaci štol až do průměru 3 600 mm. Výrobní kapacity Oblasti Olomouc si poradí i s nejsložitější monolitickou konstrukcí a Oblast Ostrava se v posledních letech zaměřujeme na provádění specializovaných zemních prací, jako jsou zemní tělesa přehrad, protipovodňová zemní opatření, sanace a revitalizace krajiny. Oborově se samozřejmě liší Oblast Silnice, která se zaměřuje na výstavbu a rekonstrukci silnic.

Ing. Jaromír Pelinka, MBA, ředitel Divize Morava

Jaké stěžejní silniční projekty aktuálně realizujete nebo připravujete?
Aktuálně provádíme několik zakázek na rekonstrukci komunikací. Jejich objem se pohybuje v rozmezí několik desítek až stovek tisíc korun. Zároveň nás plně zaměstnává příprava na realizaci naší nejzajímavější a největší silniční stavby „I/42 Brno VMO Tomkovo náměstí a I/42 Brno VMO Rokytova“. Jedná se o projekt za téměř tři miliardy korun, který byl slavnostně zahájen 23. června letošního roku a měl by být ukončen v roce 2024. Jeho realizaci budou mít na starost kolegové z Oblasti Silnice. Budeme zde úzce spolupracovat s mostařskými kapacitami z Divize Železnice a u objektů souvisejících s elektrotechnologií využijeme odborné znalosti kolegů z Divize Technologie.

Jsem rád, že díky dceřiné společnosti Obalovna Boskovice již více než deset let disponuje naše společnost vlastní výrobou asfaltových směsí. Na divizi navíc máme kvalitní technické vybavení a zkušený personál na provedení pokládky všech druhů asfaltových vrstev. Každý rok dokážeme zajistit výrobu a pokládku více než 130 000 m² nových asfaltových vrstev, což pro představu odpovídá více než 20 km nové či zrekonstruované komunikace.

Alfa a omegou úspěšné realizace všech těchto projektů jsou lidé. Jak hodnotíte tým zaměstnanců, který vás obklopuje?
Myslím si, že lidé jsou to nejcennější, co každá firma má. Stroje, zařízení, materiál a další věci si může pořídit téměř hned v jakémkoliv množství, ale získat kvalifikované a spolehlivé zaměstnance je

záležitost mnohaleté práce nejen nejvyššího managementu, ale také všech vedoucích pracovníků. Kvalitní personál je nezbytnou podmínkou pro úspěšné působení v tvrdém a náročném prostředí stavebního trhu. Snažíme se proto našim zaměstnancům nabídnout zajímavé pracovní uplatnění a co nejlepší pracovní podmínky. Zároveň chceme, aby každý zaměstnanec přesně věděl, jaké jsou jeho úkoly, a aby je spolehlivě plnil. Většina pracovníků Divize Morava působí u společnosti již mnoho let a noví zaměstnanci se dokážou rychle zapojit a přispět k vytvoření stabilních a úspěšných pracovních týmů. Jsem obklopen bezmála 300 kvalifikovanými a spolehlivými kolegy, díky nimž může naše divize již mnoho let realizovat i nejnáročnější zakázky. Jmenovitě bych chtěl vyzdvihnout minimálně své nejbližší spolupracovníky, kteří řídí jednotlivé oblasti. Za Oblast Brno to je Radim Machula, za Oblast Silnice Lukáš Witala, za Oblast Olomouc Jiří Calábek a za Oblast Ostrava Martin Polášek.

Se kterou divizí spolupracujete v rámci společnosti nejvíce?

Na to neumím přesně odpovědět, protože každá možnost mezidivizní spolupráce, která je pro společnost jako celek přínosná, by se měla využít a uskutečnit. Vždy ochotně přeorganizujeme své výrobní kapacity, abychom pro kolegy z Divize Železnice postavili nějakou nádražní budovu, podchod či jinou umělou stavbu. U většiny našich staveb komunikujeme také s kolegy z Divize Technologie. Jejich odborné kapacity využíváme v oblasti elektro, zdravotně technických instalací a rozvodů ústředního topení. Naopak jim dokážeme nabídnout naše kapacity na provedení pozemních staveb a stavebních částí pro jimi budované technologické celky. Nepřetržitá vzájemná spolupráce probíhá také s ostatními divizemi. Převážně jde o pomoc při zajištění odborných specialistů, ať již v nabídkové, nebo realizační fázi staveb.

Jak vidíte další vývoj a perspektivy Divize Morava s ohledem na současné vývojové trendy českého stavebnictví?

Očekávám, že i příští rok, stejně jako ten letošní, bude rokem jejího dalšího růstu. K tomuto pozitivnímu výhledu mne vedou minimálně dvě skutečnosti. Aktuálně máme na divizi zajištěnu zásobu práce na více než devatenáct měsíců. Naši potencionální investoři se navíc v nejbližším období chystají zahájit celou řadu velkých a zajímavých stavebních projektů, díky čemuž budeme mít v nejbližších měsících příležitost vytvořit si dostatečnou zásobu práce i na další roky.

Pokud však chceme být i nadále konkurenceschopní, musíme neustále sledovat moderní technologie a materiály a využívat výhod digitalizace procesů ve stavebnictví. Již několik let pracujeme také na tom, abychom měli oborově specializované realizační týmy, které díky svým odborným vědomostem a zkušenostem s konkrétním typem staveb dovedou tyto stavby realizovat v maximální kvalitě, v krátkém čase a s konkurenceschopnými náklady. Do budoucna se musíme připravit také na stále větší nedostatek kvalifikovaných pracovníků ve stavebnictví, obzvláště tradičních dělnických profesí, jako je zedník, fasádník, tesař, železář atd. Na druhé straně věřím, že díky progresivnímu myšlení projektantů a investorů budeme na stavbách stále více využívat nové, netradiční technologie a konstrukce, které nám pomohou se s touto realitou vyrovnat. A také věřím, že se již nebude tak dynamicky zvyšovat administrativní náročnost staveb, jako tomu bylo v posledních letech.

Od roku 2019 jste rovněž pověřen vedením Divize Slovensko. Mohl byste stručně přiblížit fungování naší společnosti na Slovensku?

Společnost OHL ŽS podnikala v minulosti v mnoha evropských zemích, přičemž Slovenská republika byla pro naše zahraniční obchodní aktivity vždy nejzajímavější. Je to dáno i tím, že je zeměpisně, kulturně a podnikatelsky velmi blízká České republice. Skutečnost, že obě země jsou dnes prakticky opět spojeny do jednoho svazku (EU), i když většího než bývalé Československo, vytváří ze Slovenska pro naši společnost zajímavý prostor pro další rozvoj. V současné době zde působí všechny oborově specializované divize a Divize Slovensko, která je regionální divizí. Mezi významné probíhající stavby patří výstavba dálnice D1 Hubová – Ivachnová nebo modernizace železničního uzlu Žilina. Samotná Divize Slovensko, jejímž vedením jsem pověřen již třetím rokem, má sídlo v Bratislavě a vykrývá na slovenském území oborově prakticky stejné stavby jako Divize Morava na Moravě.

Vaše pracovní aktivity jsou časově náročné, přinášejí vypětí a stres, na druhé straně radost z dobře vykonané práce. Prozraďte nám na závěr, jak ve svém volném čase relaxujete.

Máte pravdu, stavařina patří k časově náročnějším oborům, které přinášejí stres a vypětí. Jsem však přesvědčen, že oproti jiným oborům má i své jedinečné výhody. Každá stavba je ojedinělá, realizuje se vždy na jiném místě a s jinými partnery a výsledek práce je hmatatelný a trvalý po mnoho desetiletí. Chtěl bych proto všem, kteří nemají rádi stereotyp a nechtějí být roky ve stejné výrobní hale či kanceláři, tento obor doporučit jako dobrou volbu pro naplnění svých pracovních vizí.

Volný čas trávím s rodinou nebo přáteli, nejlépe na místě, kde je příroda a kde ideálně není pokrytí mobilním signálem. Na taková místa nelze však odjet každý týden, proto si alespoň párkrát do týdne zasportuji.

Děkuji za rozhovor.

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

aktualita

Divize Technologie staví ROZVODNU PRO TRAKČNÍ NAPÁJECÍ STANICI V OSTRAVĚ-SVINOVĚ

V březnu letošního roku zahájila Divize Technologie práce na projektu s oficiálním názvem „Výstavba R110kV na TNS Ostrava Svinov“, díky kterému bude zajištěn dostatečný příkon pro tuto trakční napájecí stanici (TNS) a pro návazné odběry. Celá stavba, jejímž investorem je Správa železnic, státní organizace, by měla být dokončena v květnu 2023.

Realizací stavby vznikne nová rozvodna 110 kV, budou vybudovány dva trakční transformátory 110/22 kV o jmenovitém výkonu 25 MVA a přípojky velmi vysokého napětí (VVN). To vše bude sloužit pro zajištění napájení TNS Ostrava Svinov s navýšeným rezervovaným příkonem z distribuční sítě pro současný a budoucí stav rozvoje železnice v dané oblasti.

Nová rozvodna včetně transformovny je navržena tak, aby byla využitelná jak pro stávající trakční měnírnu Ostrava Svinov pro napájení železniční dopravní cesty stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV DC, tak pro budoucí stav po konverzi na

TNS Ostrava Svinov, stávající stav

střídavou trakční soustavu 25 kV AC 50 Hz. Tohoto cíle bude dosaženo navrženým umístěním nové rozvodny 110 kV v blízkosti stávající trakční měnírny.

Samotná rozvodna bude řešena jako klasická venkovní (AIS Air Insulated Switchgear) typu H, čtyřřadá s jedním systémem přípojnic a bude obsahovat dvě přívodní pole, dvě transformátorová pole a H spojku přípojnic. Zároveň pro ni budou zřízeny nové uzemňovací soustavy.

Součástí této stavby jsou také demontáže stávající silnoproudé technologie, která nebude po výstavbě předmětné rozvodny na TNS Ostrava Svinov potřebná.

Petr Bělín
vedoucí projektu
Divize Technologie

aktualita

Mostaři Divize Železnice modernizují MOST V PŘELOUČI

V dubnu letošního roku byla zahájena modernizace mostu ev. č. 333-003 v Přelouči. Jedná se o historický objekt jezového mostu přes řeku Labe z města Přelouč do obce Břehy. Spolu s vodní elektrárnou, zdymadlem, jezem a jeho ovládacími věžovými zděnými objekty tvoří ucelené inženýrské dílo. Stavbu realizují mostařské kapacity Divize Železnice podle projektu společnosti MDS projekt s.r.o. Zakázka by měla být hotová v srpnu letošního roku a jejím investorem je Pardubický kraj.

Silniční most, který je dlouhý 129,8 m a široký 8 m, postavila v roce 1925 firma Müller a Kapsa jako součást zdymadla. Jeho rekonstrukce naposledy probíhala v roce 1993. Vzhledem ke skutečnosti, že most je jako součást komplexu vodního díla zařazen mezi technické památky, musí projekt respektovat původní provedení. Důvodem opravy není havarijní stav mostu, ale špatný technický stav nosné konstrukce a příslušenství mostu. Cílem opravy mostního objektu je odstranění poruch mostu identifikovaných stavebně-technickým průzkumem, který provedl Kloknerův ústav ČVUT v Praze v listopadu 2016. Modernizace zahrnuje rovněž obnovu mostního svršku a vybavení.

Stavební úpravy, které probíhají za plné uzávěry silničního provozu, zahrnují odstranění všech konstrukčních vrstev včetně izolace a odbourání vyrovnávací desky až na nosnou konstrukci a vybudování nové monolitické vyrovnávací desky včetně říms pod chodníky. Na mostě a na předmostí bude provedena obnova odvodnění, dále budou realizovány nové chodníky se zadlážděním ze žulových kostek. Most bude mít také novou vozovku a zábradlí. Spodní stavba, která bude stavebními úpravami mostu dotčena, bude očištěna a sanována.

Ing. Ivana Holasová
specialista obchodu a technické přípravy
Divize Železnice

Most v Přelouči během modernizace

Zvednuté druhé pole mostní konstrukce

aktualita

Dokončili jsme obnovu ZÁMKU VE VIMPERKU

Horní zámek ve Vimperku se téměř po třiceti letech dočkal zasloužené obnovy a 2. června se slavnostně otevřel veřejnosti. Na první etapě jeho oprav pracoval tým Divize Čechy v čele s vedoucím projektu Martinem Topkou od dubna 2019 v rámci projektu „NKP SZ Vimperk – Horní zámek (Winterberg) – Probouzení zimního zámku“. Objednatelem stavebních prací byl Národní památkový ústav – Územní památková správa v Českých Budějovicích, který v roce 2015 přebral zámek na pokraji havarijního stavu a započal s postupnou památkovou obnovou areálu.

Rozsáhlé stavební práce byly zaměřeny na řešení stavebně-technického stavu části národní kulturní památky zámku Vimperk, konkrétně tzv. Horního zámku. Práce zahrnovaly restaurátorskou obnovu vybraných nádvorních fasád, odstranění nevhodných stavebních zásahů a ošetření míst napadených dřevomorkou domácí, související s dopadem na výměnu některých stropních konstrukcí. Rovněž byly řešeny statické poruchy zdiva a kleneb a pod dohledem archeologů bylo provedeno přeložení lokálních i páteřních areálových sítí. Při těchto pracích byl odhalen gotický kamenný most.

Zrestaurovaná fasáda příčného křídla zámku na II. nádvoří

Obnova historických objektů probíhala za užití tradičních stavebních materiálů. Výplně otvorů byly repasovány, v některých případech byly provedeny repliky původních výplní. Dochované historické konstrukce, prvky a dispozice byly v maximální míře zachovány. V rámci obnovy došlo k opravě omítek, podlah a stropů, opravena byla i hlavní schodiště při zachování původního vzhledu. Do historických interiérových omítek bylo zasaženo pouze v nezbytně nutném rozsahu, vytipované stěny, stropy, fasády a umělecko-řemeslné výrobky byly restaurovány. Vnější vzhled objektu byl plně zachován, přesné barevné odstíny fasád byly určeny ve spolupráci s pracovníky památkové péče.

Projekt obnovy Horního zámku byl spolufinancován z prostředků Evropské unie. Návštěvníci se mohou těšit na dvě prohlídkové trasy mapující život na zámku v sedmnáctém století, spojený s působením významného rodu Novohradských z Kolovrat, nebo na moderní expozici Muzea Vimperska, které zde sídlí od šedesátých let minulého století.

Martin Topka
vedoucí projektu
Divize Čechy

OHL

OHL bude stavět METRO VE STOCKHOLMU

V červnu letošního roku podepsala společnost OHL smlouvu za více než 69 milionů eur na rozšíření modré linky stockholmského metra. Zadavatelem projektu je společnost Administration for Extended Metro, kterou kraj Stockholm zřídil speciálně pro účely rozšiřování sítě metra v hlavním a současně největším městě Švédska.

Společnost OHL se podpisem první smlouvy s tímto investorem stává jednou ze stavebních společností, které se podílejí na rozšiřování metra ve Stockholmu, jehož podzemní chodby jsou celosvětově obdivovanou výtvarnou galerií s množstvím rozmanitých stylů od street artu po antiku. Předmětem zakázky je prodloužení modré linky na jih od stávající stanice Kungsträdgården, která se nachází v městské části Norrmalm. Nově budovaná trasa v délce 1,4 km prochází pod stockholmskými ostrovy Blasieholmen a Skeppsholmen a bude navazovat na novou stanici Sofia. Součástí trasy budou dva jednokolejné tunely, jeden tunel servisní a také příčné tunely o přibližné celkové délce 4,5 km.

OHL je přítomno ve skandinávských zemích od roku 2015. Kromě Švédska působí také v Norsku, kde prostřednictvím dceřiné společnosti OHL Noruega realizuje významnou zakázku „EPC Ski“ (Engineering, Procurement and Construction), která je součástí projektu „Follo Line“, zaměřeného na vytvoření vysokorychlostní tratě mezi Oslem a obcí Ski. Na tomto projektu spolupracovala v souvislosti s realizací elektrického ohřevu výhybek také Divize Technologie OHL ŽS, a.s.

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

ocenění

Získali jsme krásné umístění V INTEGROVANÉ REFERENCI KVALITY RABF 2021

Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství zveřejnila výsledky ratingu pro rok 2021 a předala certifikáty „Excelentní kvalita“ vítězům ve čtyřech samostatných kategoriích na online konferenci Rating 2021. Ta proběhla 13. května letošního roku v prostorách této nadace v Praze v omezeném formátu kvůli pandemickým opatřením. Za OHL ŽS, a.s., převzal certifikát generální ředitel Ing. Roman Kocúrek.

Rating Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství (RABF) neboli Integrovaná reference o kvalitě firem a osob ve stavebnictví pro výběrová řízení ve státní i soukromé sféře zpracovává tato nadace již desátým rokem. Hodnocení probíhá vždy za uplynulé pětileté období. RABF 2021 pracuje s výsledky zrealizovaných a zdokumentovaných přehlídek, soutěží a veletrhů v období 2016–2020, zahrnuje také hodnocení z 31 samostatných akcí. Výsledky hodnocení jsou rozděleny do čtyř samostatných kategorií (Inženýři a architekti, Projektové kanceláře a ateliery, Výrobci a dodavatelé služeb pro stavebnictví a Dodavatelé staveb).

Díky oceněním za uplynulé pětileté období ze stavebních přehlídkových soutěží, jako je např. Stavba roku, Stavba Jihomoravského kraje či Dopravní stavba roku, se společnost OHL ŽS umístila v RABF 2021 na skvělém druhém místě v kategorii Dodavatelé staveb z celkových 710 posuzovaných firem. Znovu jsme tak splnili podmínky k získání certifikátu „Excelentní kvalita“. Ocenění si velmi ceníme i proto, že seznam firem v kategorii Dodavatelé staveb byl v RABF 2021 proti loňskému roku o úctyhodných 57 % delší.

Mgr. Barbora Hocková
útvar Kancelář GŘ a komunikace

Generální ředitel OHL ŽS, a.s., Ing. Roman Kocúrek během předání certifikátu.
Zdroj: Nadace ABF

ocenění

Stavba HEMATO-ONKOLOGICKÉ KLINIKY FN OLOMOUC získala ocenění

V pátek 4. června letošního roku proběhlo v Olomouci slavnostní vyhlášení oceněných staveb soutěže o Stavbu roku 2020 Olomouckého kraje. Krásné ocenění titulem Stavba roku 2020 Olomouckého kraje v kategorii Stavby občanské vybavenosti a úpravy veřejných prostor získal pavilon Hemato-onkologické kliniky Fakultní nemocnice Olomouc, který v letech 2019–2020 realizovala Divize Morava naší společnosti.

Ceny vyhlašoval a předával hejtman Olomouckého kraje Ing. Josef Suchánek. V jednotlivých kategoriích porotci posuzovali zejména architektonické vyznění díla, jeho celkový přínos, prostorové a funkční řešení, začlenění objektu do daného prostředí, dále kvalitu stavebních prací i spokojenost veřejnosti s výslednou stavbou. Vzhledem ke složité situaci způsobené koronavirovou pandemií probíhalo hodnocení projektů online.

Cílem vybudování nových prostor pro ambulantní provoz Hemato-onkologické kliniky (HOK) Fakultní nemocnice Olomouc bylo vytvoření moderních a kapacitně dostačujících prostor pro stacionáře, vyšetřovny lékařů, výkonovou místnost pro malé zákroky, čekárny s dostatečnou kapacitou a prostory pro centrum klinického hodnocení HOK.

Novostavba ambulantního pavilonu Hemato-onkologické kliniky je vůbec první veřejnou budovou ve zdravotnictví, která splňuje přísná pravidla Státního fondu životního prostředí k dosažení pasivního standardu. V budově se zelenou retenční střechou sestávající z pěti nadzemních a jednoho podzemního podlaží je umístěno devět vyšetřoven, pět odběrových míst, výukové prostory, dva denní stacionáře pro podání léčby

Ocenění, které naše společnost získala v soutěži Stavba roku 2020 Olomouckého kraje.

a transfuzních přípravků a moderně řešené čekárny s dostatečnou kapacitou a odpovídajícím sociálním zázemím.

Společnost OHL ŽS v rámci realizace stavby také finančně podpořila nadační fond Umění léčit, léčba uměním. Díky dílům, která v rámci tohoto nadačního fondu vznikla, je pavilon HOK jedním z mála zdravotnických objektů, které mají interiér doplněn uměleckými díly. Podle přednosty Hemato-onkologické kliniky FN Olomouc prof. MUDr. Tomáše Papajíka, CSc., mají artefakty umocnit vyznění celého prostoru a pomoci snížit stres, který řada pacientů v době léčby prožívá.

Mgr. Barbora Hocková
útvar Kancelář GŘ a komunikace

Pavilon HOK FN Olomouc

naše stavby

Rekonstrukce budovy MĚNÍRNY BRNO – KRÁLOVO POLE byla dokončena

Jednou z významných zakázek Divize Technologie v roce 2020 byl projekt „Rekonstrukce budovy měnírny Brno – Královo Pole“, který realizovala pro Dopravní podnik města Brna, a.s. V prosinci téhož roku zaměstnanci této divize rekonstrukci úspěšně dokončili a stavbu předali zástupcům investora k užívání.

Budova královopolské měnírny byla postavena kolem roku 1900 a původně sloužila jako vozovna. V roce 1954 byla přestavěna na měnírnu a tuto funkci plní dodnes. Slouží k řízené dodávce elektrické energie do jednotlivých úseků tramvajových a trolejbusových tratí v oblasti ulic Štefánikova – Královo pole, nádraží – Řečkovice, Slovanské náměstí – Srbská, Purkyňova – vozovna Medlánky, Královopolská.

Technologie měnírny byla naposledy renovována v roce 1982.

Součástí rekonstrukce byla kompletní obnova budovy a technologického zařízení. Při obnově budovy byly kompletně provedeny nové omítky a výmalba. Fasáda z režného zdiva byla vyčištěna, vyspárována a opatřena antigraffiti nátěrem. Původní ocelové okenní a dveřní výplně byly odstraněny a nahrazeny novými, rovněž ocelovými výplněmi, přičemž byl současně zachován vzhled této historické budovy.

Z venkovních úprav byla provedena demolice původního ocelového schodiště a přístavku akumulátorovny. Rovněž byl nahrazen původní ocelový plot moderním nevodivým oplocením z kompaktních desek s prořezy.

V průběhu rekonstrukce byla měnírna vybavena novou, moderní trakční technologií, která je řízena z centrálního energetického dispečinku DPMB, a.s, pomocí dálkového ovládání SAT.

Budova královopolské měnírny

Nová technologie měnírny

Skříňový trakční rozváděč, který je výrobkem Divize Technologie, je napájen třemi trakčními transformátory o výkonu 1 650 kVA. Obsahuje tři usměrňovače s výstupním proudem 2 250 A, pět napaječů pro trolejbusy a dvanáct napaječů pro tramvaje.

Měnírna je provozována jako bezobslužná s přítomností osob pouze pro servisní a revizní činnost. Její rekonstrukce trvala devět měsíců a probíhala za provozu, bez zásadních omezení dopravy tramvajové a trolejbusové sítě v městské části Brno – Královo Pole.

Tímto děkuji všem zaměstnancům Divize Technologie, kteří se na výstavbě této krásné měnírny podíleli.

Stanislav Šůstek
vedoucí projektu
Divize Technologie

naše stavby

STAVEBNÍ ÚPRAVY TRAMVAJOVÉ TRATI V BRNĚ
v úseku Krematorium–Osová

V květnu letošního roku byly v Brně zahájeny práce na stavbě s názvem „Stavební úprava tramvajové trati Bohunice – Starý Lískovec, etapa I, úsek Krematorium–Osová“. Zhotovitelem této zakázky je sdružení firem OHL ŽS, a.s., a FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s. Za naši společnost, která je lídrem sdružení, byl vedoucím projektu jmenován Vítězslav Konečný z Divize Železnice. Konec této stavební akce, jejímž investorem je Dopravní podnik města Brna, a. s., je naplánován na říjen tohoto roku.

Zastávka Krematorium – stávající stav

Rekonstruovaná dvojkolejná tramvajová trať se nachází na samostatném zemním tělese v úseku Bohunice – Starý Lískovec. Začátek stavby je za odbočným uzlem 701/702 v km –0,250 (souběh tratí tramvajových linek č. 6 a č. 8), její konec se nachází v km +1,440, kde navazuje na právě realizovanou stavbu „Prodloužení tramvajové trati Osová–Kampus“. Součástí stavby je také tramvajová smyčka Švermova a část vnitřní koleje smyčky Starý Lískovec. Celkem tedy bude rekonstruováno 3 283 m kolejí, dvě výhybky a jedno kolejové křížení. Rekonstrukcí projdou také tramvajové zastávky Krematorium, Běloruská, Švermova-smyčka (výstup a nástup) a Švermova.

V rámci tramvajového svršku bude stávající rošt nahrazen roštem novým z kolejnic 49E1 a betonových pražců B03, ve smyčce Švermova a Starý Lískovec budou použity žlábkové kolejnice NT1. Výhybky i kolejové křížení budou položeny na dřevěných pražcích. Předpokládá se, že rovněž bude kompletně vyměněno přibližně 7 000 m³ štěrkového lože frakce 32/63. V obloucích s malými poloměry (< 350 m) budou pro zvýšení stability koleje namontovány pražcové kotvy. Pro eliminaci hlukové zátěže od tramvajového provozu budou na kolejnice oboustranně osazeny pryžové bokovnice. Kolejnice budou v celém rekonstruovaném úseku svařeny do bezstykové koleje. Pro zvýšení životnosti kolejnic budou ve vybraných směrových obloucích instalovány kolejnicové mazníky (2× zařízení s mazáním čtyř kolejnicových pasů a 2× zařízení s mazáním dvou kolejnicových pasů).

Součástí stavby bude rekonstrukce odvodnění, kde dojde jednak k pročistění stávajících odvodňovacích žlabů, horských vpustí a propustků, jednak k vybudování 331 m nových odvodňovacích žlabů. Tramvajový spodek rekonstruován nebude, na přehutněnou zemní pláň se pouze položí separační geotextilie. Ve všech zastávkách bude provedena oprava nástupištních hran v nezbytně nutném rozsahu: bude osazen betonový obrubník, budou zřízeny podkladní vrstvy a obrusná vrstva z litého asfaltu s navázáním na stávající povrch. V zastávkách Krematorium, Běloruská a Švermova bude provedena oprava přechodů přes dvoukolejnou trať. Pro zajištění přístupu vozidel provádějících údržbu trolejového vedení budou u odbočného uzlu 701/702 a za zastávkami Krematorium a Běloruská obnoveny nakolejovací plochy ze štěrkodrti uložené na separační geotextilii. Pro zajištění průjezdu tramvají přes tyto nakolejovací plochy bude na kolejnici namontován speciální profil Krug, umožňující bezpečný průjezd okolku.

Rekonstrukcí projde také trakční vedení. Celkem bude nahrazeno 38 stožárů TV včetně vystrojení, ponechané stožáry budou nově natřeny. Kompletně bude nahrazen trolejový drát v celkové délce 3 400 m. Na osmi lokalitách dojde také k rekonstrukci stávajících trakčních kabelů a rozpojovacích skříní včetně uzemnění. Celkem bude položeno téměř 300 m kabelů a 220 m HDPE chrániček.

Pod ulicí Dlouhá bude kabelová trasa v délce 58 m realizována metodou řízeného protlaku.

Z hlediska technologie výstavby a výluk tramvajového provozu je stavba rozdělena na dvě části. První úsek od odbočného uzlu 701/702 po smyčku Švermova (včetně) bude realizován v období letních prázdnin. V navazujícím úseku za smyčkou Švermova byly práce za výluky tramvajového provozu zahájeny již v květnu letošního roku a dokončeny budou na konci září společně s pracemi na obou navazujících kolejích směr Starý Lískovec, smyčka sousední stavby „Prodloužení tramvajové trati Osová–Kampus“. Zaměstnanci Divize Železnice budou realizovat dvojkolejnou trať od začátku stavby po smyčku Švermova (mimo), zbývající stavební část bude realizovat náš partner ve sdružení. Trakční vedení a rekonstrukci kabelů má kompletně na starosti Divize Technologie.

Ing. Jiří Maiwaelder
obchodní manažer
Divize Železnice

naše stavby

Divize Morava provádí REKONSTRUKCI KANALIZACE A VODOVODU V CENTRU BRNA

Od podzimu 2019 realizuje tým Divize Morava, Oblast Brno, rekonstrukci kanalizace a vodovodu v brněnských ulicích Česká, Solniční a Opletalova. Zakázka, jejímž investorem je statutární město Brno, je specifická tím, že se odehrává přímo v historickém centru města. Celá stavební akce by měla být hotová na podzim letošního roku.

Stavba s názvem „Brno, Solniční I, Česká II, Opletalova – rekonstrukce kanalizace a vodovodu“ probíhá v městské části Brno-střed. Hlavní práce se soustředí do ulice Solniční v celé její délce přes Komenského náměstí a ulici Husova až do ulice Údolní. Kanalizační stoka, jejíž celková délka je 255 m, je v těchto místech realizována jako klasicky ražená štola (210 m) s monolitickým vystrojením a čedičovým obkladem kynety. Současně dochází k využití původní historické štoly (45 m). Ražený profil s výrubem 4,5 m³/bm byl realizován pomocí systémového bednění jako monolitická stoka ze samozhutnitelného betonu v profilu 1000/1600 mm. Hloubka na této větvi kanalizace se pohybuje v rozmezí 7,8–8,85 m pod úrovní terénu.

Část kanalizace se větví do ulice Česká, kde bylo její napojení původně navrženo jako otevřený výkop. Z historických pramenů však bylo zjištěno, že v trase kanalizace se nachází třílodní kamenný most z první poloviny šestnáctého století. Z tohoto důvodu byla projednána změna technologie z otevřeného výkopu na klasicky raženou stoku s využitím veřejové výstroje, tzv. pražského rámu. Délka realizovaného úseku v této ulici je 26,5 m.

Ulice Opletalova byla řešena jako kanalizace a vodovod v otevřených výkopech. Na základě smluvního požadavku společnosti Brněnské komunikace byla provedena celková rekonstrukce chodníku a komunikace včetně parkovacích stání ze žulové dlažby.

Dle zpracované projektové dokumentace se stavba na počátku jevila jako bezproblémová. Skutečnost však ukázala, že naše činnost odhalila celou řadu neznámých věcí z historie města Brna od patnáctého století až po současnost. Při ražbě byly nalezeny staré zasypané sklepy a části historických chodeb. V úseku před hotelem Slavia jsme odkryli historické opevnění města.

Ulice Česká, veřejová výstroj s použitím pražského rámu

Lubomír Halfar před kontrolou prací v podzemí

Hradby pamatující Švédy procházely celým profilem čelby. Kritický úsek v délce cca 30 m bylo nutno rozpojovat kombinací vrtů a hydraulických klínů a následně dotěžovat ručním pneumatickým nářadím. Součinností s archeology, kteří průběžně kontrolovali naše pracovníky při razících pracích, jsme odhalili i pro ně neznámé skutečnosti.

Prováděné práce jsou většinou skryty před zraky obyvatel, o to větší důraz je kladen na odbornost a zkušenosti při realizaci, hlavně při řízení prací. Činnosti, které probíhaly v oblasti zastavěného území, vyžadovaly použití metod, jež nevyvolávají dynamické otřesy a tím minimalizují riziko vykomínování nadložních vrstev. Kvůli nutnosti zajistit odvod splaškových a dešťových vod v rozsahu celého staveniště bylo nutné realizovat přibližně 55 m rozrážek pro napojení dešťových svodů, domovních přípojek a uličních vpustí. Mimo zasmluvněné práce bylo naší dodatečnou povinností zkoordinovat a zajistit výměnu nových potrubních řadů pro teplárenské a plynárenské rozvody.

V souvislosti s realizací této stavby nelze nevzpomenout pana Lubomíra Halfara, který k 31. červenci 2021 odchází do starobního důchodu. Tento zkušený stavbyvedoucí s autorizací a oprávněním závodního a báňský projektant pro činnost prováděnou hornickým způsobem (ČPHZ) realizoval za 21 let práce u naší společnosti mnoho staveb v segmentu vodohospodářských staveb a staveb realizovaných jako ČPHZ. Jako jeho blízký spolupracovník a kolega si dovoluji za nás říci: Lubo, díky.

Ing. Vladimír Král
vedoucí projektu
Divize Morava

naše stavby

Divize Čechy staví NOVÉ ENERGOCENTRUM V AREÁLU VOZOVNY V PRAŽSKÉM HLOUBĚTÍNĚ

V areálu tramvajové vozovny Hloubětín vzniká od loňského listopadu nové energocentrum a měnírna. Stavbu pro Dopravní podnik hl. m. Prahy realizuje sdružení firem Elektrizace železnic Praha a.s. (lídr sdružení zodpovědný za technologickou část) a OHL ŽS, a.s. (zodpovědné za stavební část). Dodávku stavební části má na starost tým Divize Čechy v čele s vedoucím projektu Ing. Petrem Izákem a stavbyvedoucím Josefem Hejlem.

Vozovna Hloubětín – výstavba nového energocentra

Jedná se o první etapu výstavby nové vozovny Hloubětín, která navazuje na její nultou etapu, realizovanou týmem Divize Čechy pod vedením vedoucího projektu Ing. Jiřího Síly v druhé polovině roku 2019. Tato etapa spočívala v havarijním bourání původní haly vozovny Hloubětín, pocházející z počátku padesátých let minulého století.

Stavba nového energocentra byla zahájena počátkem loňského listopadu bouracími pracemi, přeložkou trolejového vedení, přeložkou areálové kanalizace a zajištěním stavební jámy pomocí záporového pažení včetně zemních kotev. Po dokončení zemních prací, podkladních betonů a hydroizolace spodní stavby navázaly práce na železobetonovém monolitu a zděné nosné konstrukci. Během letošního jara byly dokončeny kompletační konstrukce stavební části. Jedná se o dvoupodlažní objekt o půdorysném rozměru 11 × 33 m. V prvním podzemním podlaží se nachází kabelové prostory, v prvním nadzemním podlaží je umístěna vlastní měnírna, kobka transformátoru PREdi, místnosti transformátorů Dopravního podniku hl. m. Prahy, rozvodny, velín a další technické místnosti.

Součástí dodávky je také přeložka areálového vodovodu DN 160 délky 180 m a přeložka areálové kanalizace DN 300, která dosahovala v nejhlubších místech až 8 m pod úrovní terénu. V jejím vedení bylo nutné rozebrat a následně částečně opět obnovit tramvajovou trať. Součástí realizace nového energocentra je také výstavba nových kabelovodů, obnova stávajících a realizace nových komunikací.

Během letošního léta proběhnou práce na technologické části a následně dojde k přepojování technologií nového energocentra a měnírny. Předání investorovi je naplánováno na konec letošního srpna. Poté již nebude nic bránit výstavbě dalších etap nové vozovny Hloubětín, v jejichž rámci dojde mimo jiné ke zbourání stávající měnírny.

Ing. Petr Izák
vedoucí projektu
Divize Čechy

naše stavby

POUŽITÍ NOVÉ TECHNOLOGIE KONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ v zastávce Zeleneč

V květnu loňského roku byl zahájen významný projekt s názvem „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“, na jehož realizaci se jako člen sdružení podílí také naše společnost. Tým Divize Železnice v současné době pracuje na úseku mezi železničními stanicemi Mstětice a Horní Počernice včetně zastávky Zeleneč, kde bylo 8. dubna letošního roku uvedeno do zkušebního provozu 170 metrů nástupištní hrany s použitím nové technologie konstrukce nástupiště.

Výstavba vysokorychlostních tratí je ve světě běžně na vysoké úrovni, nicméně jednotlivé země přizpůsobují zvolenou technologii podmínkám daného regionu. Lze tedy říci, že to, co funguje například ve Francii, nemusí fungovat v Německu. Vzhledem k postupnému budování hlavních koridorů a zvyšování rychlosti na tratích v České republice bylo nutné přijít s technologií, která je kompatibilní s našimi podmínkami. Proto bylo rozhodnuto o použití konzolové lomené desky KDL 800/1600 v kombinaci s nástupištním blokem typu L. Pro první použití této konstrukce v rámci železniční sítě na našem území byl zvolen úsek na trati Praha-Vysočany – Lysá nad Labem, konkrétně zastávka Zeleneč.

Doposud standardně používané technologie počítají s rychlostí do 160 km/h (včetně), zatímco technologie KDL 800/1600 umožňuje zvýšení rychlosti až na 200 km/h. V praxi to znamená, že dojde k zapření konzolové lomené desky o nástupištní zídku typu L oproti původní konstrukci, kde byly desky pouze položeny a mohly se tak po nástupištní zídce nebo blocích pohybovat. Nová technologie využívá stejné železobetonové prefabrikáty nástupištní zídky typu L, které se využívají při standardních technologiích, ale liší se ve způsobu uložení, v tloušťce a hmotnosti konzolové desky.

Použití nové konstrukce nástupiště s deskami KDL 800/1600 přináší rovněž pozitiva z hlediska zvýšení komfortu cestování a snížení nákladů na údržbu. Technologie umožňuje jednodušší údržbu kolejové lože (např. použití strojní čističky ve stanicích a zastávkách) díky stabilnější konstrukci nástupištní zídky a stejně tak i jednodušší demontáž a zpětnou montáž.

Díky použití nové technologie konstrukce nástupiště se Divizi Železnice podařilo zkrátit termín výstavby oproti původnímu harmonogramu, který počítal s použitím běžně užívané nástupištní konstrukce typu SUDOP. Oproti původně plánovaným 45 dnům se tak podařilo během 38 dnů provést v zastávce Zeleneč kompletní realizaci 170 m nástupištní hrany včetně železničního spodku, svršku, trakčního vedení a osvětlení nástupiště. Samotná výstavba nástupiště probíhala v součinnosti zhotovitele OHL ŽS, investora Správy železnic a výrobce těchto prvků společnosti ŽPSV. V případě, že se tato technologie ve zkušebním provozu osvědčí, bude možné ji častěji využívat na tratích, kde bude postupně docházet ke zvyšování rychlosti.

Ing. Lukáš Feichtinger
vedoucí projektu
Divize Železnice

Zkušební provoz nového nástupiště v zastávce Zeleneč

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S DAVIDEM KADLČÍKEM, oceněným zaměstnancem roku 2020 za Divizi Morava

David Kadlčík pracuje u společnosti OHL ŽS od září 2017. Od svého nástupu na pozici vedoucího projektu působí na Divizi Morava, Oblast Olomouc, kde se zabývá prováděním silničních zakázek. Je jedním z oceněných zaměstnanců roku 2020, konkrétně za úspěšnou realizaci šesti silničních projektů v Olomouckém kraji v témže roce. Mezi tyto projekty patří například úprava silnice III/37352 převážně v extravilánu mezi obcemi Holubice a Ptení nebo stavební úprava vozovky silnice III/4466 v obci Skrbeň.

Jakými pozicemi jste prošel, než jste začal pracovat v OHL ŽS, a.s., a proč jste se rozhodl pracovat u naší společnosti?
V praxi se pohybuji již bezmála 28 let. Po dokončení studií na SPŠ stavební ve Zlíně, kde jsem se zaměřil na dopravní stavby, jsem nejprve několik let pracoval jako mistr hlavní stavební výroby a následně jako stavbyvedoucí. Během realizace stavby silnice I/49 Zlín–Malenovice jsem dostal nabídku od firmy BERGER BOHEMIA, abych založil

a řídil její moravskou divizi. Byla to pro mě ohromná osobní výzva, zvlášť v roce 2009, kdy se naplno rozjela ekonomická recese a brutální omezení všech projektů ze strany tehdejšího ministra dopravy. I přesto jsme jako divize dokázali zakázky získávat a úspěšně realizovat. Po sedmi letech působení u firmy jsem se však kvůli změnám v koncepci její strategie a také kvůli neuvěřitelnému fyzickému a psychickému vypětí rozhodl pro změnu, dal jsem výpověď a krátce nato jsem přijal nabídku na pozici ředitele divize Morava u společnosti SILNICE GROUP. Po dvou letech jsem zjistil, že vývoj a směrování divize jde úplně jiným směrem, než mi majitel slíbil, proto jsme po vzájemné dohodě spolupráci ukončili.

Společnost OHL ŽS jsem z několika možných nabídek zvolil ze dvou důvodů. Věděl jsem, že se jedná o etablovanou stavební společnost s významným postavením na trhu. A také jsem již z dřívější doby znal ředitele Jaromíra Pelinku a bývalého ředitele tehdejší Divize R – Silnice Pavla Novotného.

Vaší doménou je realizace silničních projektů. Co je jejich společným jmenovatelem?
Jde převážně o stavby, kde jsou vždy minimálně dva investoři, zpravidla Správa silnic Olomouckého kraje nebo Olomoucký kraj v kombinaci s obcemi. Jsou zhruba stejné i z hlediska rozsahu, jejich finanční objem se pohybuje v řádu desítek milionů korun.

Na jaké stavbě pracujete nyní a jak se vám spolupracuje s ostatními kolegy v realizačním týmu?
Nyní realizujeme čtyři projekty, a to Skrbeň – průtah, Všechovice – průtah, Určice, Alojzov – průtahy a II/150 Prostějov–Přerov.

Náš realizační tým sice není velký, ale o to je lépe sehraný. Jeho velkou oporou jsou stavbyvedoucí Martin Turek a technik přípravy Michal Flám, které znám již z předchozích zaměstnání a na které se mohu ve všem spolehnout. Do týmu patří také mistr Adam Felger, který k nám nastoupil vloni po škole. Dokázal se poměrně rychle zapracovat a je vidět, že ho „silničařina“ chytla. Výborně se mi spolupracuje s Danou Hubáčkovou, Janou Niščákovou a Nikolou Tomáškovou z ekonomického útvaru, které nám hlídají finance. V neposlední řadě musím zmínit perfektní spolupráci s týmem Zbyňka Rauše, který provádí živičné povrchy, jelikož odvádí opravdu skvělou práci a v konečném výsledku vlastně celou stavbu prodává.

V červnu jste obdržel prestižní ocenění nejlepšího zaměstnance roku 2020 za Divizi Morava v souvislosti s realizací šesti silničních projektů v témže roce. Mohl byste tyto projekty krátce přiblížit?
Jednalo se o projekty financované Správou silnic Olomouckého kraje a obcemi. Pro všechny tyto zakázky bylo bez výjimky společné krajně nepříznivé počasí celého loňského roku, které nás mnohdy postavilo před opravdové výzvy.

Na realizaci stavby v extravilánu mezi obcemi Určice a Alojzov, která se z velké části dokončovala z předchozího roku, bylo vymezeno velmi málo času. Kompletní rekonstrukce silnice v délce 1,5 km měla být hotová za 40 dnů, což pochopitelně znamenalo nepřetržitou práci včetně všech víkendů. Dále se jednalo o kompletní rekonstrukci silnice mezi Ptením a Holubicemi, Blatcem a Kocandou, Hruškou a Tvorovicemi. Tyto tři stavby jsme prováděli víceméně stejnou technologií, kdy jsme provedli kompletní sanaci neúnosného podloží, vybudovali nová odvodňovací zařízení a poté následovala recyklace za studena a pokládka živičných vrstev. Z úplně jiného ranku jsou stavby Skrbeň – průtah a Všechovice – průtah, na kterých jsme museli či stále ještě musíme řešit spoustu problémů s inženýrskými sítěmi a zajištěním obslužnosti obce.

Ocenění, které jsem obdržel, vnímám především jako ocenění všech báječných lidí, kteří se na uvedených projektech podíleli a přispěli k jejich zdárné realizaci. A pro mě osobně to znamená, že svou práci asi dělám celkem dobře.

Který z těchto projektů považujete za nejsložitější?
Určitě silniční průtah obcí Skrbeň, kde bylo velké množství problémů. Na druhou stranu ale musím říci, že po dokončení to bude opravdu pěkné dílo.

Máte za sebou realizaci celé řady staveb v rámci naší společnosti. Kterou stavbu byste si dal na vizitku? Na kterou rád vzpomínáte?
To je hodně těžká otázka. Každá z těch staveb měla něco, co člověku utkví v paměti. Nejdůležitější je pro mě ale

David Kadlčík, vedoucí projektu z Divize Morava

fakt, že po dokončení jakékoliv stavby jsou všichni spokojeni. A také to, že si i po několika letech, kdy jedu po zrealizované silnici, mohu říct „dobře jsi to postavil“.

Máte nějaké pracovní přání do dalších let?
Ano, mám. Chtěl bych realizovat nějakou velkou a časově dlouhou stavbu v Karibiku.

Snad se vám to někdy splní! Přesuňme se k volnému času: Máte nějaký recept na dobíjení baterek?
Záleží na náladě, ale baví mě spousta věcí. Jelikož s rodinou žijeme na vesnici, pečujeme o malé hospodářství čítající včely, berany, psy a kočky. Mám rád fyzickou práci, a to hlavně se dřevem, cestování a sportovní aktivity související s pobytem u moře. V létě se báječně odreaguji při práci okolo domu a na zahradě. V zimě je to hlavně sauna, dobrá kniha, film nebo počítačové hry.

Děkuji za rozhovor.

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

BLAHOPŘÁNÍ

Ve druhém čtvrtletí roku 2021 oslavili někteří naši zaměstnanci významné pracovní jubileum patnácti a více let nepřetržitého pracovního poměru u naší společnosti.

45 LET PRACUJE U SPOLEČNOSTI

Miroslav Šujan, zedník (středisko M240)

35 LET PRACUJE U SPOLEČNOSTI

Stanislav Simonides, stavební zámečník (středisko Z150)

25 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Josef Harrer, traťový dělník (středisko Z131)
Daniel Kaštovský, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko Z131)
Jarmila Kratochvílová, referent organizační jednotky (středisko M540)
Petr Jandásek, technik skladového hospodářství (středisko T123)
František Strapina, železář (středisko Z150)
Pavel Změlík, traťový dělník (středisko Z131)
Ladislav Nagy, traťový dělník (středisko Z131)

20 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Miroslav Matušinec, vedoucí projektu (středisko T141)
Zdeněk Bílek, stavební dělník (středisko M240)
Jana Quittová, referent administrátor (středisko M440)
Ing. Marie Závalová, specialista obchodu a technické přípravy (středisko M540)
Ing. Tomáš Just, manažer výrobní (středisko Z160)
Petr Kuřava, stavební dělník (středisko M440)
Bronislav Vážan, vedoucí projektu (středisko M540)
Martin Kupka, stavbyvedoucí (středisko M440)
Rostislav Vašina, traťový dělník (středisko Z131)
Jindřich Beneš, specialista správy majetku (středisko 1702)
David Bilavčík, vedoucí projektu (středisko M240)
Pavol Kubala, zedník (středisko M440)
Josef Kubica, tesař (středisko M440)
Štefan Šuška, stavební zámečník (středisko M440)

15 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Dalibor Holek, elektromontér (středisko T143)
Jiří Pražák, specialista tvorby cen (středisko T121)
Gerhard Kaluža, stavební dělník (středisko M440)
Jozef Kmínek, tesař (středisko M440)
Herbert Kramář, elektromontér (středisko M440)
Milan Rýmel, zedník (středisko M440)
Vladimír Halm, instalatér (středisko T147)
Zdeněk Hejda, traťový dělník (středisko Z131)
Karel Matůš, obsluha dvoucestných strojů (středisko Z131)

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

Daniela Houčková
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 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 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 Slovensko

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

Divize Železnice

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

Divize Dopravní stavby

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

Divize 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 RAZICÍCH 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