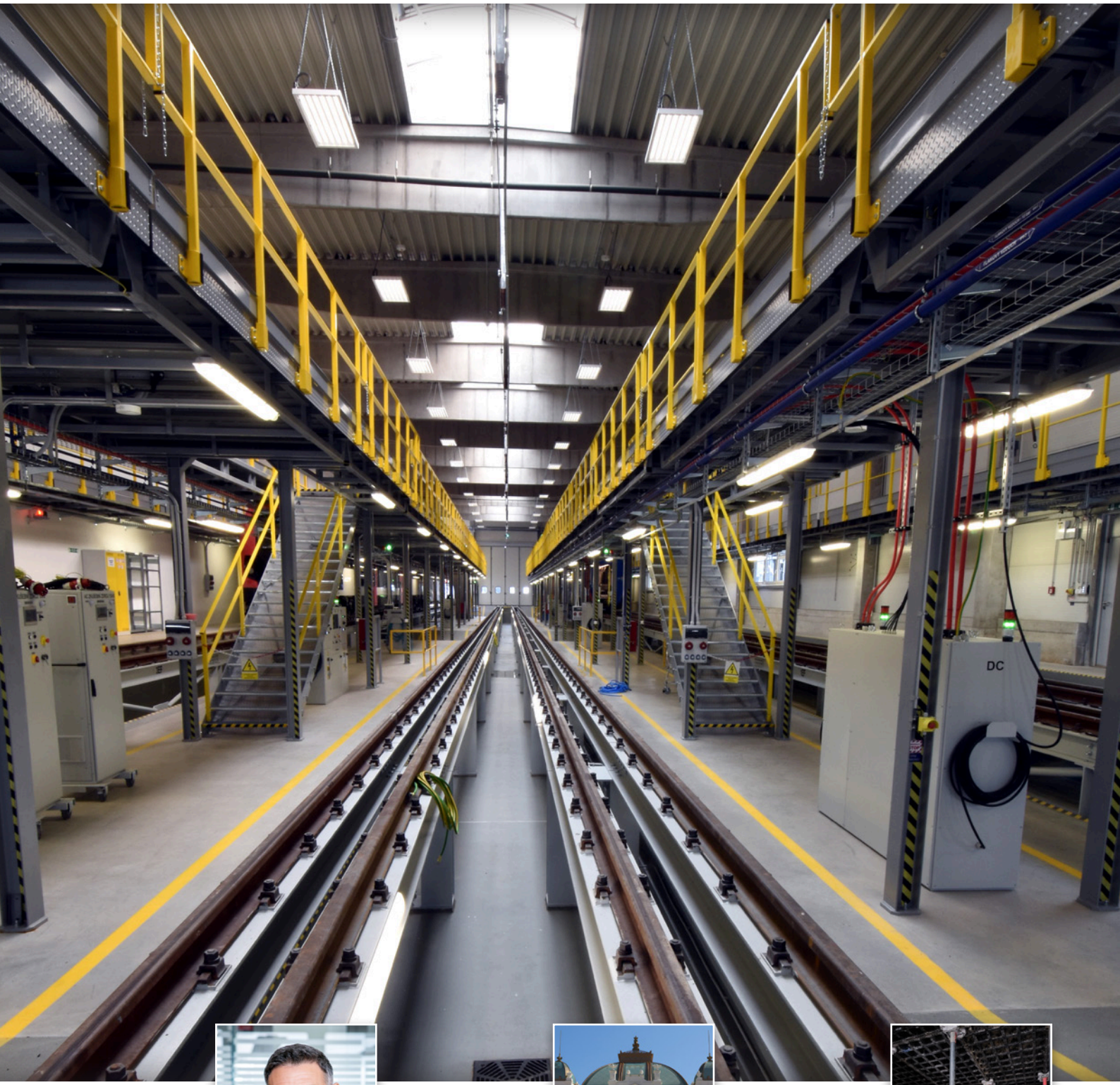
ČASOPIS SKUPINY OHLA ŽS

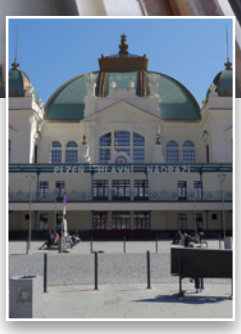
III/2021

mozaika



Zeptali jsme se J. A. Felicese Roma, předsedy představenstva OHLA ŽS, a.s.

strana 2



Rekonstrukce výpravní budovy hlavního nádraží v Plzni

strana 4

Inovativní použití moderního polymerového bednění DUO

strana 10

obsah III/2021

Úvodník 1

Zeptali jsme se Juana Antonia Felicese Roma, předsedy představenstva OHLA ŽS, a.s. 2

Rozsáhlá modernizace železniční trati z Adamova do Blanska 3

Podílíme se na opravě památkově chráněné výpravní budovy hlavního nádraží v Plzni 4

Naše nová identita je symbolem pokroku i tradice, stability a udržitelnosti 5

Zúčastnili jsme se Silničního veletrhu v Pardubicích a Silniční konference v Olomouci 5

Pod vedením Divize Technologie vznikla nová elektrická zkušebna v Plzni 6

Optimalizace železniční tratě mezi Uničovem na Olomoucku a Libinou u Šumperka 7

Divize Morava provedla celkovou výměnu střechy výrobní haly společnosti EKOVA ELECTRIC v Ostravě 8

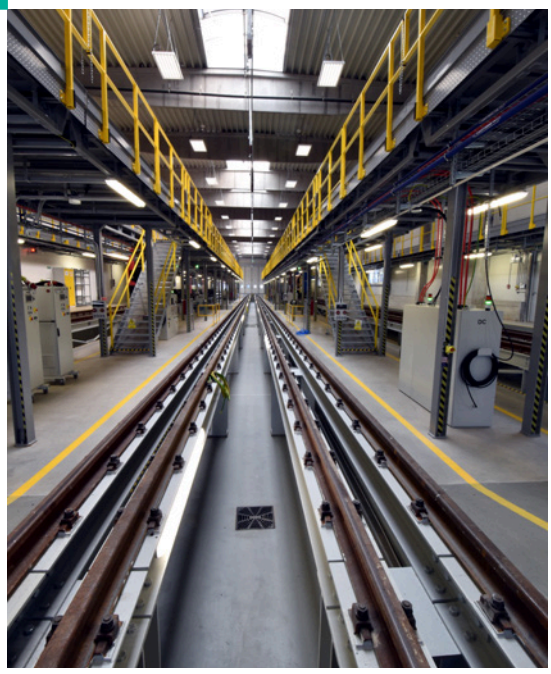
Divize Čechy dokončila náročnou rekonstrukci bývalé Petschkovy vily v Praze–Bubenči 9

Inovativní použití moderního polymerového bednění DUO na modelovém případu na Šlapanicku 10

Rekonstrukce a modernizace trakční napájecí stanice Čebín 11

Rozhovor s Pavlem Radou, oceněným zaměstnancem roku 2020 za Divizi Železnice 12

Foto na titulní straně:
Montážní kanál v hale nové zkušebny elektrických vozidel v Plzni



mozaika

Vydává: OHLA ŽS, a.s., Tuřanka 1554/115b, Slatina, 627 00 Brno, **tel.:** +420 541 571 111, **e-mail:** info@ohla-zs.cz
Předseda redakční rady: RNDr. Jana Petrásková, Ph.D.
Členové redakční rady: Mgr. Barbora Hocková, Ing. Jan Ledabyl, Zdeněk Přibyl, Ing. Mgr. Iva Šašinková
http://www.ohla-zs.cz
Registrováno Ministerstvem kultury pod. č. E 12132 ze dne 31. 10. 1995.

úvodník

VÁŽENÉ KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ,

dostává se vám do rukou třetí číslo Mozaiky roku 2021 v nových firemních barvách, které vycházejí z nového vizuálního stylu celé mezinárodní stavební skupiny OHLA. Kompletní změna korporátní identity se dotýká celé řady činností společnosti a všech firemních dokumentů a propagačních materiálů, které nesou naše logo. Změna byla završena na přelomu září a října tohoto roku novým sídlem společnosti a také jejím přejmenováním na OHLA ŽS, a.s.

Naše nové firemní prostory v brněnském Areálu Slatina na ulici Tuřanka představují technicky a materiálově vyspělé kanceláře, které nám přináší vysoký komfort s minimální možnou celkovou uhlíkovou stopou. O změnách spojených s novou korporátní identitou si můžete více přečíst v samostatném článku, který je součástí aktualit. Mezi ně jsme také zařadili informace o vybraných probíhajících stavbách, jako je rekonstrukce výpravní budovy plzeňského hlavního nádraží a rozsáhlá oprava železniční tratě z Adamova do Blanska.

V rubrice *Zeptali jsme se…* přinášíme rozhovor s Juanem Antoniem Felicesem Romem, předsedou představenstva OHLA ŽS, a.s., který hodnotí vývoj naší společnosti za poslední tři roky a nastiňuje aktivity, které nás čekají v krátkodobém a střednědobém horizontu. V rámci informací o odborných akcích jsme zařadili zprávu o naší účasti na Silničním veletrhu v Pardubicích a Silniční konferenci v Olomouci.

O své zkušenosti z realizace staveb se aktivně podělily výrobní divize. Mimo jiné se dozvíte o dokončení ojedinělého, technologicky výjimečného a svým rozsahem významného projektu v historii Divize Technologie a současně celé společnosti, který spočíval ve výstavbě zbrusu nové zkušebny elektrických vozidel v Plzni. Zajímavá je i zkušenost našich kolegů z Divize Morava, kteří inovativním způsobem použili moderní polymerové bednění DUO v srpnu na modelovém případu na Šlapanicku.

Také v tomto čísle Mozaiky naleznete rozhovor s oceněným zaměstnancem roku 2020. Tentokrát jsme ho vedli s Pavlem Radou, který je specialistou stavební výroby na Divizi Železnice. Nechybí ani tradiční blahopřání našim zaměstnancům, kteří oslavili ve třetím čtvrtletí tohoto roku významné pracovní jubileum.

Milí zaměstnanci, přeji vám příjemné čtení pestré mozaiky informací z dění v naší společnosti a těším se na nové výzvy, které se před námi otevírají.

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

zeptali jsme se...

ZEPTALI JSME SE JUANA ANTONIA FELICESE ROMA, předsedy představenstva OHLA ŽS, a.s.

Juan Antonio Felices Romo, předseda představenstva OHLA ŽS, a.s.

Pane Juane, jste vystudovaný stavební inženýr a ve stavebnictví se pohybujete již bezmála dvacet pět let. Svoji profesní dráhu jste od prvního okamžiku zahájil mimo Madrid, odkud pocházíte a kde jste studoval na vysoké škole. Mohl byste v úvodu přiblížit vaše pracovní zkušenosti, které jste získal ve Španělsku a jiných zemích předtím, než jste se stal součástí mezinárodního týmu Skupiny OHLA (dříve Skupina OHL)?

Jak jste již zmínila, narodil jsem se a vyrůstal v Madridu. Odmala mě přitahovala fyzika a matematika, přičemž inženýrství je výjimečná disciplína, která umožňuje rozvíjet oba tyto obory. V Madridu se navíc nachází jedna z nejlepších vysokých technických škol v Evropě (Escuela Técnica Superior de Ingeniería Civil) zaměřujících se na stavební inženýrství a management stavebnictví. Příliv evropských fondů do Španělska v devadesátých letech minulého století přispěl k významnému rozvoji podnikání ve stavebnictví a v celé zemi se objevilo velké množství příležitostí. Velmi brzy jsem zjistil, že moje profese je spojena s kočovným životem a že není jednoduché zapustit kořeny. Během svého působení ve Španělsku jsem pracoval v různých regionech a realizoval ojedinělé projekty v závislosti na potřebách zaměstnavatele. Španělsko se vyznačuje významnými kulturními rozdíly následkem rozmanitého georeliéfu a podnebí. Díky častým pracovním přesunům jsem měl proto možnost seznámit se s různými stavebními postupy, ale také s různými problémy a očekáváními jednotlivých subjektů podílejících se na realizaci staveb v daném místě.

Kolem roku 2000 zahájily španělské stavební společnosti důležitou mezinárodní expanzi mimo Latinskou Ameriku. Mimo jiné to bylo dané přílivem unijních peněz na rozvoj infrastruktury v zemích, které v té době přistoupily k Evropské unii. Můj tehdejší zaměstnavatel společnost Ferrovial mi v roce 2003 nabídl možnost působit ve stavební společnosti Budimex Dromex v Polsku, kterou v té době tato španělská společnost získala. Přestože Španělsko zažívalo velký boom ve stavebnictví, touha po osobním a profesním růstu mi pomohla rozhodnout se a nabídku přijmout.

Tato první mezinárodní zkušenost mě bezpochyby ovlivnila nejvíce a znamenala obrat o 180 stupňů ve srovnání s mými předchozími zkušenostmi. Usnadnila mi porozumět dalším zemím, kde jsem posléze pracoval, jako je Rusko, Anglie, Austrálie, Nový Zéland, skandinávské země a nyní Česká republika. V Polsku jsem měl štěstí nejen v tom, že jsem řídil projekty mimořádně složité jak po technické, tak po smluvní stránce, ale také v tom, že jsem začal nabírat zkušenosti ve vysokém managementu v různých společnostech holdingu.

V říjnu 2014 jste přijal nabídku naší mateřské společnosti Obrascón Huarte Lain, S.A., (OHL) a odcestoval do Austrálie, abyste tam a na Novém Zélandu řídil a rozvíjel obchodní aktivity. Proč jste se po předchozích zkušenostech se stavebními společnostmi v Polsku rozhodl právě pro tuto společnost?

Po deseti letech, které jsem strávil v Polsku na různých pozicích a v různých společnostech, ve mně sílila myšlenka opustit svoji komfortní zónu a zahájit další životní kapitolu. Dostal jsem různé pracovní nabídky včetně nabídky od společnosti OHL, abych vytvořil a vedl tým pro konsolidaci a rozvoj podnikání v Austrálii a na Novém Zélandu. Rozhodnout se odejít po dvaceti letech ze společnosti Ferrovial nebylo vůbec jednoduché, ale příležitost čelit výzvě, kterou mi OHL nabídla, byla velmi lákavá. Měl jsem již zkušenosti se zaváděním a rozvojem organizačních struktur a procesů pro otevření trhu a posílení správného řízení projektů a Austrálie a Nový Zéland nabízely ideální prostředí pro práci.

V červenci 2017 jste byl v rámci společnosti OHL, Divize Stavebnictví, jmenován ředitelem pro oblast severní Evropy. Co to pro vás znamenalo?

Během jedné dekády byla politika OHL založena na velmi agresivní mezinárodní expanzi. V roce 2017 se rozhodlo, aby byla více selektivní s ohledem na teritorium, kde chce působit a soustředit své lidské i ekonomické zdroje v rámci svých tradičních trhů, kterými jsou Španělsko, Jižní Amerika, USA a Evropa. To znamenalo, že činnost v Austrálii a na Novém Zélandu byla omezena na dokončení aktivních staveb. Rozhodnutí bylo složité, byly to tři velmi intenzivní roky, během kterých jsme dosáhli zviditelnění na trhu, usměrnili podnikání a získali důvěru partnerů a zákazníků. Současně byla společnost velmi blízko tomu, aby začala sklízet ovoce trpělivého budování obchodních vztahů se zákazníky a partnery v Norsku, Švédsku, Anglii, Irsku, Polsku... Pro vedení OHL bylo klíčové vytvořit tým, který by rozjel a upevnil obchodní aktivity a poskytl podporu při realizaci velmi důležitého EPC projektu (Engineering, Procurement and Construction), který společnost v té době získala v Norsku. Důvěra, kterou do mě společnost vložila při plnění velmi složitých úkolů, mi znovu pomohla zabalit kufry a přemístit se do Osla, kde jsme zřídili sídlo, jelikož zdejší letiště umožňuje dobré spojení s uvedenými zeměmi. Po profesní stránce nebyla tato změna příliš obtížná, protože pracovní metody se podobaly těm, které se používaly v Austrálii. Po osobní stránce to bylo komplikované, protože lidé v Austrálii jsou otevření a optimističtí, kdežto v Norsku tomu tak není.

Mateřská společnost OHL představila v prvním červencovém týdnu u příležitosti 110. výročí své existence novou korporátní identitu. Nová identita OHLA odkazuje na dlouholetou tradici této významné stavební společnosti a současně symbolizuje začátek nové etapy celé mezinárodní skupiny. Co za touto změnou stojí?
Je tomu několik let, co Skupina OHL spustila proces hloubkové revize a modernizace všech svých činností a struktur. Byla to dlouhá cesta, která – můžeme říci – se blíží ke konci, přestože firmy se musí jako každý živý organismus neustále vyvíjet. Jednalo se o komplexní, velmi pracný proces transformace, během něhož bylo vždy prioritou podpořit výrobní strukturu tvořenou vynikající skupinou profesionálů a poskytnout jí nástroje, které zaručí udržitelnost a transparentnost.

Bylo nezbytně nutné, aby došlo k zviditelnění úspěchu této transformace a jejího dokončení spolu se změnou významného akcionáře a finanční restrukturalizací skupiny. Nová identita a logo jsou nástrojem, díky kterému můžeme komunikovat úsilí, které bylo při obnově a modernizaci společnosti vynaloženo, a to při zachování hodnot a zkušeností nashromážděných za dobu 110 let její existence.

Už to jsou tři roky, co jste nastoupil do funkce předsedy představenstva společnosti OHLA ŽS. Co bylo impulsem k tomu, abyste zamířil právě do České republiky?
Prvotním impulzem bylo nadšení. Díky některým kontaktům s tehdejší OHL ŽS jsem věděl o zkušenostech a profesionalitě této společnosti a jejího týmu ještě předtím, než mi byla nabídnuta funkce předsedy představenstva. Strategie, která zde byla uplatňována, se bohužel nelišila od strategie ostatních společností Skupiny OHL (dnešní OHLA). Návrh vést proces transformace směrem k efektivnějšímu řízení jsem přijal s velkým nadšením. V oblasti podnikového řízení se cítím dobře, je to ideální pole pro předávání zkušeností, které jsem získal během všech těchto let.

Jak hodnotíte vývoj společnosti OHLA ŽS během tohoto tříletého období?
S jejím vývojem během těchto let jsem spokojen. Je jen málo věcí, které jsou tak motivující jako to, že můžete pozorovat plody vynaloženého úsilí. Samozřejmě je zde prostor pro zlepšení a další úkoly, ale nepochybuji o tom, že doba těžkých rozhodnutí je již za námi. Ekonomické ukazatele jsou více v souladu s velkými schopnostmi týmu OHLA ŽS a vytvořili jsme podmínky pro její další, udržitelný růst.

V jaké nové oblasti se může společnost OHLA ŽS uplatnit či prosadit na současném stavebním trhu?
OHLA ŽS je referenční společností na železničním trhu a na Moravě. Jsme na to velmi hrdí a musíme udělat vše pro to, aby tomu tak bylo i nadále. Jedním z cílů, kterého jsme v těchto letech dosáhli, je usnadnění plynulé komunikace mezi společnostmi holdingu OHLA a kladení důrazu na znalosti získané v jiných oblastech. Pevně věříme, že v Česku budou brzy odstartovány aktivity, s nimiž má OHLA rozsáhlé zkušenosti v jiných zemích, a že zákazníkům a partnerům budeme moci přispět svým know-how. Mezi nejzajímavějšími aktivitami v krátkodobém a střednědobém horizontu můžeme vyzdvihnout realizaci PPP projektů, výstavbu rychlostních silnic a projekty týkající se obnovitelných zdrojů energie a vysokorychlostních železničních tratí.

Na závěr nám prozraďte, jak hodnotíte život v České republice. Co vás mile překvapilo a co vám naopak ve srovnání s rodným Španělskem chybí?
Bylo by z mé strany poněkud pošetilé, kdybych se vyjádřil k celému Česku. Možnosti jeho poznání byly zatím omezeny spíše na pracovní činnosti, proto není snadné, abych hodnotil život mimo Brno, kde se mi líbí mnoho věcí. Kromě pohodlného přemisťování se po městě a krásné přírody je zde bezpochyby velký počet možností, jak si užít volný čas s těmi nejmenšími. Mám dvě ještě docela malé děti a Brno předčilo moje očekávání, zejména pokud jde o nabídku vzdělávacích a zábavných aktiv, které lze s dětmi této věkové kategorie provádět. Odpověď na otázku, co postrádám ze Španělska, je velmi jednoduchá. Je to bezpochyby gastronomie, která je pro nás ve Španělsku velkou vášní. Máme ji zkrátka zakořeněnou od dětství. Je jen málo aktivit, které nekončí společným jídlem, i kdyby to mělo být jen pár piv doprovázených malým občerstvením v podobě tapas. Domnívám se, že takovou gastronomickou pestrost a kvalitu nabídky je za hranicemi naší země jen velmi obtížné najít.

Děkuji za rozhovor.

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

aktualita

ROZSÁHLÁ MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATI z Adamova do Blanska

Společnost OHLA ŽS se zúčastnila v první polovině letošního roku výběrových řízení na opravu železniční tratě z Brna-Maloměřic do Blanska. Jedná se o soubor tří na sebe navazujících staveb, které v nejbližším období ovlivní provoz na této velmi vytížené trati, jež je součástí 1. tranzitního koridoru. Jako lídr sdružení jsme společně s firmami FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a TRAMO RAIL uspěli v soutěži na rekonstrukci úseku z Adamova do Blanska.

Předmětem stavby v realizovaném úseku Adamov–Blansko je celková rekonstrukce kolejového svršku a částečně spodku v mezistaničním úseku, komplexní rekonstrukce nástupišť v zastávce Adamov a souvisejících inženýrských objektů, jako jsou trakční vedení, mosty, zdi a sanace skalních zářezů. Součástí projektu jsou také sanace všech stávajících pěti tunelů.

Adamov zastávka, stávající stav.
Zdroj: www.adamov.cz

Rekonstrukce zasáhne rovněž provozní soubory, jako jsou například informační, rozhlasové a kamerové systémy, a budou provedeny úpravy zabezpečovacího zařízení a silnoproudých technologií.

Vlastní stavební práce započaly s nástupem letošního školního roku výlukou koleje č. 2. Tato kolej je vyloučena kvůli rekonstrukci tunelu Pod hradem, který je v nevyhovujícím stavu. Společně s pracemi v tunelu jsme zahájili práce na souborech trakčního vedení a železničního svršku. S nástupem nového grafikonu v prosinci tohoto roku dojde k výluce obou kolejí a provoz na trati z Brna do Blanska bude úplně přerušen a nahrazen autobusy. Naplno se rozběhnou stavební práce na zbývajících provozních souborech a stavebních objektech. Dokončení všech těchto prací a uvedení kolejí do provozu se předpokládá v prosinci příštího roku. Kompletní dokončení stavby a předání díla investorovi, kterým je Správa železnic, je naplánováno na poslední červnový den roku 2023.

Výsledkem práce zaměstnanců Divize Železnice a ostatních členů sdružení bude zkrácení jízdních dob regionálních, mezistátních a nákladních vlaků a zlepšení bezpečnosti a komfortu cestujících odpovídající standardům jednadvacátého století.

Ing. Michal Fridrich
ředitel výstavby
Divize Železnice

aktualita

Podílíme se na opravě PAMÁTKOVĚ CHRÁNĚNÉ VÝPRAVNÍ BUDOVY HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ V PLZNI

V úterý 17. srpna byl slavnostním poklepem na základní kámen oficiálně zahájen projekt s názvem „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Plzeň hl. n.“. Stavební práce na rekonstrukci historické budovy z roku 1908 provádí od května tohoto roku sdružení „Společnost nádraží Plzeň“, kterou tvoří firmy Metrostav DIZ, OHLA ŽS a AVERS. Za naši společnost zakázku realizuje tým Divize Čechy, Oblast Praha, v čele s vedoucím projektu Jiřím Sílou.

V roce 2019 byla na plzeňském hlavním nádraží dokončena modernizace nástupišť, podchodů s bezbariérovým přístupem k vlakům a železničních mostů, na níž se podílela také Divize Železnice naší společnosti. Na tyto opravy navazuje projekt rozsáhlé rekonstrukce výpravní budovy s velkolepou charakteristickou kopulí s hrotnicí sahající do výšky až 40 metrů. Stavební práce, které začaly již v květnu, budou zahrnovat především opravu střešní krytiny a obvodového pláště, vše s důrazem na památkovou ochranu, úpravy vnitřních prostor v přízemí a patře odbavovací haly pro zlepšení služeb pro cestující, ale také sanaci sklepních prostor.

Při tvorbě projektové dokumentace byl zhodnocen stavebně-technický stav všech přístupných prostor objektu s ohledem na jejich využití, architektonickou hodnotu a původnost. U prostor novodobějších nebo výrazně znehodnocených pozdějšími stavebními zásahy je nové řešení vedeno snahou o maximální funkční i estetické ztvárnění podle soudobých požadavků. Ze stavebního hlediska jsou vedle oprav stávajících konstrukcí navrženy rovněž výměny konstrukcí, jejichž současný technický stav je nevyhovující (typicky stropy nadzemních podlaží) nebo jež jsou výsledkem provizorních stavebních zásahů (čekárenská hala se střešní konstrukcí zasahující do oken 2. nadzemního podlaží). S ohledem na nové dispoziční uspořádání jsou navrženy nové dělicí stavební konstrukce. Nově jsou pojaty všechny povrchy konstrukcí. V rámci úpravy komunikačních prostor bude osazeno nově celkem pět výtahů a dva eskalátory. U architektonicky hodnotných částí je snaha o zachování, případně navrácení původní podoby, jako je například zdobnost střešního pláště hlavní kupole a postranních schodišťových věží.

Vizualizace budoucí podoby výpravní budovy plzeňského hlavního nádraží. *Zdroj: SUDOP PRAHA*

Stavební úpravy interiérů budou zahrnovat komplexní výměnu a doplnění technického zařízení. Jedná se zejména o nové provedení zdravotně technických instalací, vzduchotechnických zařízení, zařízení pro ochlazování a vytápění staveb, plynových zařízení, silnoproudé a slaboproudé elektrotechniky, měření a regulace a veškeré propojovací vedení v návaznosti na provoz a ovládací prvky provozu nádraží, dráhy a orientačních a zabezpečovacích systémů.

V rámci úprav venkovních zpevněných ploch dojde k výsadbě automaticky zavlahované čtveřice stromů na východní straně výpravní budovy. Na střeše nástavby budovy B z padesátých let dvacátého století v úrovni 3. nadzemního podlaží a na zastřešení nové čekárenské haly na

úrovni přízemí objektu bude použita vegetační extenzivní střecha.

Vzhledem k náročnosti provedení zakázky a především nutnosti průběžného zachování plného provozu plzeňského nádraží je stavba rozdělena do jedenácti etap. Do konce letošního roku bude probíhat ještě restaurátorský průzkum a začne výstavba nových konstrukcí ve vybouraných prostorech. Hlavní objem stavebních prací začne v lednu příštího roku a ukončení celého projektu je naplánováno na prosinec 2023.

Jiří Síla
vedoucí projektu
Divize Čechy

aktualita

NAŠE NOVÁ IDENTITA je symbolem pokroku i tradice, stability a udržitelnosti

Mateřská společnost Obrascón Huarte Lain, S.A., představila na začátku července novou korporátní identitu u příležitosti 110. výročí své existence. Nová identita OHLA odkazuje na dlouholetou tradici této významné mezinárodní stavební skupiny, současně reprezentuje finanční zapojení rodiny Amodiů a symbolizuje začátek nové fáze rozvoje a pokroku.

Jedním z pilířů nové etapy OHLA je důraz na ochranu životního prostředí a jeho udržitelnost. Přesun sídla společnosti OHLA ŽS, a.s., (dříve OHL ŽS, a.s.) do moderní budovy GREEN BUILDING II v brněnském Areálu Slatina na adrese Tuřanka 1554/115b, postavené na základě multioborového environmentálního přístupu, s tímto pilířem plně koresponduje. Společenská odpovědnost firmy k okolnímu světu je v dnešní době nejen nevyhnutelná, ale v dlouhodobém horizontu také ekonomická.

Právě akvamarínově zelená jako barva světového oceánu představuje soulad s přírodou. Tmavě modrá pak symbolizuje tradici a důvěru. Nové logo vyjadřuje posun směrem k nové budoucnosti a k další etapě růstu, rovnováhu mezi racionálním a technickým světem, mezi humánním světem a přírodou.

Pokud jde o dílčí kroky implementace nové korporátní identity, v první vlně došlo ke spuštění webu v nových barvách společnosti na doméně ohla-zs.cz. Změna se rovněž promítla do našich e-mailových adres a informovali jsme o ní naše hlavní obchodní partnery a zákazníky.

Stále probíhá aktualizace loga ve firemní dokumentaci a propagačních materiálech, přeznačování staveb a úprava vizuální komunikace. Grafický manuál bude řídicím dokumentem pro veškeré další úkony spojené s novou vizuální identitou, protože obsahuje veškeré důležité nástroje ke správnému používání a grafické aplikaci ochranné známky OHLA ŽS ve všech možných formátech.

Nový symbol naší společnosti a celé Skupiny OHLA vyjadřuje rovnováhu mezi racionálním a technickým světem, mezi humánním světem a přírodou.

Ing. Mgr. Iva Šašinková
PR manažerka

odborné akce

Zúčastnili jsme se SILNIČNÍHO VELETRHU V PARDUBICÍCH A SILNIČNÍ KONFERENCE V OLOMOUCI

Začátkem září se naše společnost zúčastnila jako vystavovatel dvou významných dopravních akcí. První z nich byla Dopravní konference a Silniční veletrh v Pardubicích 2. a 3. září, druhou Silniční konference v Olomouci 8. a 9. září.

Stěžejními tématy jubilejního 10. ročníku Dopravní konference v Pardubicích, jejímž hlavním partnerem byla společnost OHLA ŽS, byl rozvoj a financování dopravní infrastruktury v regionu východních Čech, silniční hospodářství a dopravní obslužnost východočeského regionu obecně a nejvýznamnější stavby Pardubického kraje.

Prezentace naší společnosti na Silničním veletrhu v Pardubicích

Další den následoval také jubilejní 20. ročník Silničního veletrhu v areálu Správy a údržby silnic Pardubického kraje, kde se prezentoval rekordní počet vystavovatelů z celé České republiky. Svou práci přijelo prezentovat sedmdesát firem, a to z oboru silničního hospodářství a dopravy, dále stavební společnosti, výrobci a dodavatelé silniční techniky i výrobci strojů a automobilů. Mezi nimi nechyběl ani stánek naší společnosti, u kterého jsme představili nový speciální stroj pro horizontální vrtání. Naši pracovníci ho používají zejména k realizaci vrtů pod komunikacemi a železnicí, respektive tam, kde se nemohou realizovat otevřené výkopy. Ukázka stroje u stánku měla velký úspěch a přilákala mnoho návštěvníků.

Na Silniční konferenci v Olomouci se v rámci konferenční části řešily zejména otázky rozvoje silniční infrastruktury v dalších letech, silniční infrastruktura v celostátním i regionálním pojetí nebo dopravní inženýrství a bezpečnost silničního provozu. Na tuto část navazovala doprovodná výstava s 68 prezentujícími se firmami, na které jsme měli také své zastoupení na stánku, který byl hojně navštěvován.

Mgr. Barbora Hocková
útvar Kancelář GŘ a komunikace

naše stavby

Pod vedením Divize Technologie vznikla NOVÁ ELEKTRICKÁ ZKUŠEBNA V PLZNI

Společnost Škoda Transportation se sídlem a výrobním závodem v Plzni patří mezi největší výrobce elektricky napájených kolejových vozidel pro městskou a železniční dopravu ve střední Evropě. V květnu letošního roku došlo k ukončení výstavby zbrusu nové zkušebny elektrických vozidel a rozšíření kolejiště stávající průmyslové dráhy ve zmíněné společnosti. Díky výstavbě nové zkušebny, která vznikla pod vedením Divize Technologie společnosti OHLA ŽS, bylo vytvořeno technicky špičkové zázemí, jehož součástí je pracoviště určené k testování nových typů vozidel. Zde je tento tradiční strojírenský subjekt schopen testovat všechna elektrická kolejová vozidla nebo jejich části z vlastní produkce.

Budova nové elektrické zkušebny

Na přípravě a realizaci takto významného projektu, který se zahájením datuje k červnu loňského roku, se podílelo sdružení firem OHLA ŽS, a.s., a ELEKTROTECHNIKA, a.s. Naši společnost v pozici lídra sdružení „Zkušebna 2020“ zastupovala Divize Technologie, která ve sdružení koordinovala veškerá přípravná obchodní jednání a poté řízení celého projektu. Oba partneři sdružení zajišťovali společně realizační projektovou dokumentaci. Divize Technologie prováděla stavební část díla včetně realizace kolejové dráhy a všech slaboproudých a silnoproudých rozvodů. Současně se významně podílela na výrobě a dodávce samostatných prvků a zařízení vlastní zkušebny, kde partner ve sdružení dodal moderní technologické vybavení zdrojovny a zkušebny, vše společně s novým řídicím systémem. Objednatel využívá pro výrobu, zkoušky a expedici elektricky napájených kolejových vozidel svoji vlastní průmyslovou dráhu zahrnující montážní, zkušební, expediční a technické kolejiště dráhy nacházející se v areálu PZ Škoda. Stávající hala však neměla žádné kolejové napojení. V rámci výstavby bylo proto provedeno nové kolejové napojení a související úpravy území.

Realizace projektu spočívala v komplexní přestavbě stávající haly, bývalé lepírny, na nové prostory tzv. Zkušebny II, včetně vybudování nových kolejových drah a zkušebních kolejí, které jsou napojeny na stávající škodováckou vnitroareálovou železniční trať. Při určitém zjednodušení je možné stavbu rozdělit na tři základní celky. Jedním z nich jsou stavební objekty pozemního stavitelství zahrnující objekt vlastní zkušebny a novou zdrojovnu. Další celek představují objekty vlastní kolejové dráhy, které zajišťují napojení kolejí nové zkušebny na stávající vlečku PZ Škoda a zkušební kolej Škody Transportation.

Posledním a velmi významným celkem je samostatná rekonstrukce haly pro umístění zařízení zkušebny a zdrojovny. V rámci stavebních prací došlo k rekonstrukci původní výrobní haly v centrální části areálu na provoz zkušebny kolejových vozidel. Část haly prošla kompletní rekonstrukcí, kdy došlo ke snížení podlahy a byly vybudovány tři montážní kanály, nad kterými byly pomocí ocelových konstrukcí zřízeny koleje. Ve většině případů se jedná o provedení ve třech možných rozchodech (tzv. kolejová splítka). Dále byly nově namontovány ocelové plošiny s výsuvy umožňující provádění montážních prací na střešních konstrukcích souprav. Jednotlivé koleje disponují trakcí pro zkoušení vlakových souprav. Při východní straně fasády byl realizován vodní box pro funkční zkoušku těsnosti kolejových vozidel. Z mycího boxu je dále možný pohyb na kolejovou váhu. Při západní straně haly zkušebny byla provedena výstavba nového objektu zdrojovny, která ve spodním patře disponuje vlastní trafostanicí a kompresorovnou. V horním patře je umístěna elektrotechnologie, která je uzpůsobena tak, aby splňovala veškeré požadavky investora.

V rámci stavby byly vybudovány nové přejezdy pro dopravní prostředky a nové chodníky. Stavba dráhy byla realizována s ohledem na minimalizaci zásahů do již existujících průmyslových prostor (zejména komunikace a výrobní část) a vegetace. V místech, kde to bylo možné, došlo k zachování, obnovení nebo rozšíření funkce zelených ploch se zasakováním nebo odparem srážkových vod. Po finální bilanci úpravy území lze konstatovat, že nedošlo k úbytku zatravněných ploch.

Technologické vybavení nové zkušebny zajišťoval ve spolupráci s naší divizí dlouholetý partner a účastník sdružení společnost ELEKTROTECHNIKA, a.s., která dodala unikátní zkušební zdroje a příslušenství vyrobené na míru dle požadavků zákazníka. Jedná se o zdroje stejnosměrného regulovaného napětí a o soupravu dvanácti kusů výpustních skříní, které slouží k vyvedení libovolného zkušebního zdroje k libovolné zkušební koleji umístěné v hale zkušebny, zdroje vysokého napětí pro napěťové zkoušky trakční výzbroje a řídicí systém celé zkušebny. Návrh řídicího systému (ŘS) pro novou zkušebnu vycházel z požadavků zákazníka tak, aby navázal na ŘS staré zkušebny a současně poskytoval nové možnosti. Nový ŘS je tak plně intuitivní a umožňuje zapnutí libovolného zdroje z libovolné výpustní skříně (tzv. hrušky) na libovolnou trolej a tím provádět na každé ze tří zkušebních kolejí zkoušky z dostupných nově instalovaných zdrojů trakčního napětí.

Hala nové zkušebny se zkoušenou soupravou

Výstavba nové zkušebny v plzeňské metropoli za použití nejmodernějších technologií vybavení představuje jednu z největších investičních akcí privátní společnosti Škoda Transportation v poslední době. V červnu minulého roku finalizovala obchodní jednání a byla zahájena stavba, v červnu letošního roku proběhla její úspěšná kolaudace, to vše pod vedením a za účasti pracovníků Divize Technologie naší společnosti.

Bylo a je nám profesní ctí, že jsme uspěli v poměrně náročném tendru a poté bez zásadních problémů zrealizovali tento ojedinělý, technologicky výjimečný a svým rozsahem významný projekt v historii Divize Technologie a současně celé společnosti. Nezbývá než srdečně poděkovat všem pracovníkům Divize Technologie, kolegům ve sdružení „Zkušebna 2020“ a všem malým i větším dílčím zhotovitelům, kteří svým přístupem a odborným umem přispěli k úspěšnému dokončení a předání stavby jejímu investorovi do užívání.

Roman Hradil
vedoucí projektu
Divize Technologie

naše stavby

OPTIMALIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATĚ mezi Uničovem na Olomoucku a Libinou u Šumperka

V závěru loňského roku získalo sdružení UTROL, tvořené firmami OHLA ŽS, EUROVIA CS a Elektrizace železnic Praha, stavební zakázku s názvem „Elektrizace a zkapacitnění trati Libina–Uničov“, jejímž zadavatelem je Správa železnic. Patnáctikilometrový úsek je jednou ze tří na sebe navazujících staveb optimalizace a elektrizace celé trati z Olomouce do Šumperka. Realizaci této liniové stavby za 1,65 miliardy korun bude za naši společnost, která je vedoucím společníkem sdružení, provádět Divize Železnice.

Přestože jde o rekonstrukci jednokolejné regionální tratě, má stavba nemalý význam jak pro region, tak pro samotnou železniční síť Správy železnic. Zatímco v některých regionech naší země cestující veřejnost přešla od železnice k individuální dopravě, Olomoucko je dráze stále věrné. Trať Šumperk–Olomouc, jejíž součástí je tato stavba, plní důležitou roli také v nákladní dopravě. Jedná se zejména o dopravu vytěženého dřeva z okolních lesů. S ohledem na své začlenění do železniční sítě Správy železnic může trať sloužit rovněž jako náhradní trasa pro koridorovou trať Olomouc – Zábřeh na Moravě.

Elektrizace a zkapacitnění trati Libina–Uničov je pokračováním rekonstrukce tratě mezi Olomoucí a Šumperkem, která začala v roce 2019 modernizací úseku z Olomouce do Uničova. Podílí se ní také naše společnost a stavebně by měla být dokončena v letošním roce. Modernizace trati mezi Libinou a Uničovem poběží paralelně s modernizací úseku mezi Libinou a Šumperkem a oba projekty by měly být dokončeny v závěru roku 2022. Tím bude kompletně rekonstruováno a elektrifikováno celé železniční rameno Šumperk–Olomouc.

Trať mezi Libinou a Uničovem je charakteristická přechodem z rovinatého území okolo Uničova do kopců v úpatí Jeseníků. Směrem z Uničova trať pozvolně stoupá do stanice Troubelice, odtud přes zastávku Nová Hradečná nabírá výšku strměji a před stanicí Libina má již charakter téměř horské železnice. Z toho důvodu lze v okolí železniční stanice Uničov vidět spíše jen pole a louky, zatímco výpravní budova v Libině se tiskne u odřezu drážního tělesa tak, že kolejiště stanice se nachází v úrovni jejího prvního nadzemního podlaží.

Na stavbě již proběhly přípravné práce, kácení zeleně a výstavba základů a stožárů trakčního vedení. Samotné práce ve výluce prvního úseku mezi Uničovem a Troubelicemi začaly v první polovině září. V průběhu stavby bude provedena komplexní rekonstrukce traťové koleje v celém jejím úseku včetně mostních objektů a propustků. Proběhne rekonstrukce všech nástupišť na zastávkách i stanicích včetně stavby nových bezbariérových nástupišť. Bude instalováno nové traťové a staniční zabezpečovací zařízení. Kromě nových silnoproudých technologií a rozvodů bude vytvořeno nové informační zařízení pro cestující a kamerové systémy pro přehled na trati při dálkovém řízení z regionálního dispečinkového pracoviště v Olomouci.

Železniční stanice Troubelice, stav před rekonstrukcí.

U přejezdu v Troubelicích bude zřízena nová zastávka Troubelice střed. V železničních stanicích Libina a Troubelice se zrekonstruují stávající výpravní budovy pro umístění stavědlové ústředny a dalších železničních zabezpečovacích zařízení, v Libině navíc vznikne nový energetický objekt. Díky projektu dojde k navýšení traťové rychlosti až na 100 km/h a odstranění propadů na méně než 70 km/h. Trať bude elektrizována stejnosměrnou soustavou a připravena na přechod na střídavou soustavu.

Jedná se o náročné a zajímavé dílo realizované v krásné krajině, díky němuž dojde ke snížení negativních vlivů železniční dopravy na životní prostředí a zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících. Pevně věřím, že naši zaměstnanci, partneři spolupracující ve sdružení a subdodavatelé odvedou na stavbě jako vždy perfektní práci.

Ing. Marcel Navrátil
ředitel výstavby
Divize Železnice

naše stavby

Divize Morava provedla celkovou výměnu STŘECHY VÝROBNÍ HALY SPOLEČNOSTI EKOVA ELECTRIC V OSTRAVĚ

V roce 2020 uspěla naše společnost ve veřejné soutěži na realizaci projektu s názvem „Rekonstrukce střechy výrobní haly EKOVA ELECTRIC a.s.“, jejímž zadavatelem byla stejnojmenná společnost. Od března letošního roku probíhaly vlastní stavební práce zahrnující výměnu kompletní střešní konstrukce včetně statických prvků nad celou halou, která se nachází v areálu Dopravního podniku Ostrava v Ostravě-Martinově. Zakázku prováděl tým Divize Morava, Oblast Ostrava, v čele s vedoucím projektu Ing. Tomášem Špačkem a stavbyvedoucími Ing. Petrem Bulawou a Lukášem Plačkem.

Výrobní hala společnosti EKOVA ELECTRIC byla postavena v letech 1967–1969 jako prefabrikovaný objekt. Skládá se ze šesti lodí o šířce 18 m a celá konstrukce tvoří jeden celek o půdorysných rozměrech 126 × 108 m. Celková střešní plocha činí 13 600 m^2. Potřeba rekonstrukce střechy byla vyvolána především nevyhovujícími střešními nosnými prvky v podobě železobetonových předpjatých vazníků uložených ve vzdálenosti 6 m na předpjaté betonové průvlaky o délce 12 m, které spočívaly na betonových sloupech.

Pro posouzení stavu nosných prvků střechy byl v roce 2019 vypracován diagnostický průzkum, který byl podkladem pro následné statické posouzení a návrh oprav. Část střešních vazníků byla ve špatném technickém stavu. S ohledem na charakter nosného prvku (složený ze tří částí a dodatečně předpínaný na stavbě) byla jeho oprava, spočívající ve statickém zajištění, velmi problematická, navíc nezaručovala splnění požadavku na mechanickou odolnost a stabilitu. Také v případě ostatních, toho času vyhovujících předpjatých vazníků docházelo ke ztrátám předpětí a tím ke snižování únosnosti a stability. Vzhledem k haváriím těchto prvků na různých místech České republiky bylo rozhodnuto o odstranění jak vazníků, tak střešních žebříkových desek nad nimi.

Stavba byla realizována metodou dodávky Design & Build. Předmět díla proto zahrnoval vedle samotné rekonstrukce střechy také zpracování dokumentace pro získání stavebního povolení, zajištění doplňujících průzkumů a expertíz včetně zajištění požadované inženýrské činnosti ve spojení s vydáním stavebního povolení a zajištění všech stanovisek dotčených orgánů nezbytných k provedení stavby.

Poté co stavební povolení nabylo právní moci, mohlo dojít od 1. března letošního roku k samotné realizaci zakázky. Vlastní práce byly rozděleny do několika fází, jež zahrnovaly bourací práce, realizaci ocelové konstrukce a střešního pláště, vnitřní stavební úpravy a opětovné provedení instalací, které byly demontovány kvůli snesení původní střechy a montáži nové ocelové konstrukce. V rámci bouracích prací byly odstraněny všechny vrstvy střechy, železobetonové střešní panely a železobetonové příhradové vazníky. Z hlavních nosných konstrukcí zůstaly zachovány pouze sloupy haly a železobetonové průvlaky, které již nenesou žádné zatížení.

Původní předpjaté železobetonové vazníky nahradila ocelová konstrukce, která je zhotovena z lehkých příhradových vazníků. Jednotlivé vrstvy střešního pláště tvoří nosný trapézový plech ukládaný na vaznice, které jsou kolmo na vazníky, a tepelná izolace s parotěsnou zábranou. Ve střešním plášti byly osazeny světlíky, které zajišťují denní osvětlení v hale. Jedná se o obloukové světlíky zhotovené z kvalitních Al profilů a zasklené polykarbonátem. Dále byly ve střeše v místech původních bodových světlíků osazeny nové světlíky z hliníkové konstrukce s automatizovaným systémem větrání.

Po provedení bouracích prací a montáži ocelové konstrukce byly stěny haly očištěny a dozděny, došlo k doplnění poškozené a chybějící omítky a k vymalování v potřebném rozsahu. V rámci rekonstrukce střešní konstrukce byla zrušena původní silová a slaboproudá elektroinstalace a rozvody měření a regulace, které byly znova instalovány po osazení nové střešní konstrukce. Opětovné provedení instalací se týkalo také vzduchotechniky a klimatizace, plynu a zdravotně technické instalace.

V rámci realizace projektu byla řešena rovněž demontáž a zpětná montáž stávajícího záchytného systému na novou geometrii ocelové konstrukce střechy. Navržený systém dvou podélných podvěsných drážek slouží pro zajištění bezpečnosti zaměstnanců, kteří pracující při opravách na střechách trolejbusů.

Veškeré stavební práce byly prováděny ve velmi napjatém časovém harmonogramu, kdy jediným milníkem stavby byla její kolaudace do 29. června 2021. Vlastní realizace projektu mohla začít až po získání stavebního povolení v březnu letošního roku. Z tohoto důvodu musely být hlavní práce na střeše dokončeny do května, aby bylo možné získat včas stanovisko Krajské hygienické stanice a Hasičského záchranného sboru a následně stavbu zkolaudovat k požadovanému datu.

Díky intenzivnímu úsilí všech členů realizačního týmu, tvořeného zaměstnanci Divize Morava naší společnosti a subdodavateli, se podařilo kompletní rekonstrukci střechy úspěšně dokončit ve stanoveném termínu. Dne 29. června vydal Drážní úřad pro novou střechu kladné kolaudační rozhodnutí. Chtěl bych tímto poděkovat všem, kteří se na realizaci tohoto projektu podíleli, za skvěle odvedenou práci.

Pohled na novou střechu výrobní haly po jejím dokončení. *Zdroj: EKOVA ELECTRIC*

Ing. Tomáš Špaček
vedoucí projektu
Divize Morava

naše stavby

Divize Čechy dokončila náročnou REKONSTRUKCI BÝVALÉ PETSCHKOVY VILY V PRAZE–BUBENČI

Od června 2017 do července 2021 realizoval tým Divize Čechy, Oblast Praha, projekt s názvem „PNP Praha – Rekonstrukce objektu V Sadech čp. 44/2, Praha 6 – Bubeneč“, jehož investorem byl Památník národního písemnictví (PNP). Záměrem investora byla kompletní přestavba prvorepublikové vily na nové sídlo PNP, které bude sloužit také jako archív. Část objektu je vyhrazena pro expoziční sály, které budou přístupné veřejnosti.

Během poslední čtvrtiny devatenáctého a první čtvrtiny dvacátého století byly v pražské Bubenči postupně vystavěny tři vily patřící bankéřské a průmyslnické rodině Petschků. Takzvaná třetí Petschkova vila čp. 44 byla vybudována v letech 1929–1930 pro Marianne Gellertovou, dceru Julia Petschka, podle plánů dosud neidentifikovaného architekta. Stavbu v eklektickém stylu tzv. třetího francouzského baroka realizovala stavební firma bratří Kalichových z Královských Vinohrad jako dům pro bydlení a reprezentaci. Z historických plánů a dokumentací pozdějších vnitřních úprav vyplývá, že ani původní návrhy nebyly realizovány v plném rozsahu, zejména pokud jde o schodiště, která byla nepochopitelně redukována z navrhovaných tří velmi reprezentativních dispozic na jediné schodiště, navíc v odloučené pozici a v charakteru schodiště čistě provozně obslužného.

Po emigraci rodiny Petschků do Anglie byla vila upravována v letech 1939–1940 pro potřeby německé okupační moci. Po druhé světové válce zde až do roku 1989 sídlilo velvyslanectví Čínské lidové republiky, které v letech 1958–1959 provedlo další necitlivé stavební úpravy. Po roce 1990 byl objekt bez využití, kterému bránily pozdější soudní spory o vlastnictví. V roce 2006 ho spolu se souvisejícími pozemky převzal PNP pro své budoucí sídlo. V souvislosti s nevyjasněnými majetkovými nároky proběhlo soudní řízení, které bylo uzavřeno roku 2011 ve prospěch PNP, a mohly začít přípravy projektu nového sídla této státní instituce.

Vzhledem k tomu, že se objekt před zahájením rekonstrukce více než patnáct let neužíval a docházelo pouze k velmi omezené údržbě, konstrukce vily se dostaly do poměrně žalostného stavu. V období, kdy objekt nebyl využíván, došlo mimo jiné k odcizení okapových svodů, oplechování zaatikového žlabu a střešního pláště. Následkem toho došlo k degradaci vnějších omítek, a to zejména v části atiky a v místech rohových bosáží. Zatékání dešťové vody do interiéru zapříčinilo masivní výskyt řas, plísní a dřevokazné houby dřevomorky prakticky v celém objektu. Tyto skutečnosti byly jedním z celé řady problémů, které zpomalily postup realizace projektu.

Předmětem zakázky byla přestavba a renovace samotné vily na novou moderní budovu, která bude vybavena veškerými dostupnými moderními technologiemi, přičemž vnější plášť musel zachovat vzhled původní historické stavby. Dále bylo nutné upravit a vybudovat nové venkovní inženýrské sítě, obnovit zahradu vily včetně renovace původní kašny a výstavby nových mlatových cest, zrealizovat nové parkoviště a opravit veškeré venkovní oplocení objektu.

Nejzásadnější změnou, kterou bylo nutné provést, bylo vložení nového patra (mezipatra), které bude sloužit jako archív PNP. Tato změna si vyžádala zbourání stropu mezi původním 1. NP a 2. NP a vložení dvou nových spřažených ocelobetonových stropů. Vzhledem k tomu, že se jednalo o podstatný zásah do původních nosných konstrukcí budovy, bylo nutné postupovat

Vila během rekonstrukce, pohled od východu

striktně dle navrženého statického řešení jak při bouracích pracích, tak při samotné realizaci ocelové konstrukce.

Postup prací komplikovala nejenom skutečnost, že veškeré bourací práce o objemu více než 5 000 tun musely být prováděny ručně, ale také značné množství statických změn, které si mimo jiné vyžádaly prakticky každodenní přítomnost statika na stavbě. Vložení mezipatra nesmělo mít dle záměru architekta žádný vliv na členění venkovního pláště, který musel být zachován v původní kompozici včetně rozměrů a pozic okenních prvků. V místě, kde nové patro „přeťalo“ okenní výplně, bylo nutné vybudovat v interiéru odrazivé plochy nebo ve 2. NP vlepit mléčné fólie do spodní části oken.

Na zhotovení této náročně, ale současně velmi zajímavé zakázky se podílel tým Divize Čechy v čele s vedoucím projektu Ing. Pavlem Bečvářem, hlavním stavbyvedoucím Ing. Michalem Dvořákem, stavbyvedoucími Ing. Petrem Bulawou a Vladimírem Rýdlem, vedoucím technické přípravy Ing. Zdeňkem Čapkem a specialistou tvorby cen Ing. Šárkou Schejbalovou. V rámci subdodávky se navíc na realizaci této stavby podílel tým Miroslava Schoře ze střediska T147 Divize Technologie, který kompletně zastřešil profese zdravotně technické instalace, chlazení a vytápění včetně realizace plynové kotelny. Generálním projektantem stavby byla společnost VPÚ DECO PRAHA a.s., technický dozor během její realizace prováděla společnost FRAM Consult a.s.

I přestože bylo nutné vyřešit mnoho projekčních změn, vypořádat se s nedostupností některých stavebních materiálů a kapacit kvůli pandemii covid-19, byl projekt zdárně dokončen. Pevně věříme, že dílo bude velmi dobře sloužit investorovi a pro OHLA ŽS, a.s., bude tato stavba určitě reprezentativní a zajímavou referencí.

Ing. Pavel Bečvář
vedoucí projektu
Divize Čechy

aktualita

INOVATIVNÍ POUŽITÍ MODERNÍHO POLYMEROVÉHO BEDNĚNÍ DUO na modelovém případu na Šlapanicku

V září roku 2019 byl zahájen projekt s názvem „Šlapanicko – posílení skupinového vodovodu, II. etapa“ v hodnotě 176 milionů korun, který je těsně před dokončením a na jehož realizaci se naše společnost podílí jako lídr sdružení. Tým Divize Morava se při odstraňování problémů se zásobováním vodou ve vybraných obcích tohoto regionu rozhodl pro použití systému bednění PERI DUO při realizaci objektu armaturní šachty v chráněném území Mariánského údolí na břehu Říčky a při realizaci části stropu vodojemu v Pozořicích.

Společnost PERI představila lehké rámové bednění DUO z technických polymerů jako svou novinku na stavebním veletrhu Bauma v Mnichově v roce 2016. Mnoho firem považovalo toto bednění za „slepou uličku“ v již dlouhodobě zavedeném sortimentu, jako je bednění DOMINO, TRIO nebo MULTIFLEX. První použití bednění DUO v praxi však ukázalo, že přináší celou řadu výhod zejména na menších a středně velkých projektech. Toto pevné bednění, které vyniká malou hmotností a snadnou manipulací, je na rozdíl od dřeva a oceli odolné proti vlhkosti. Technické polymery se nesmršťují, nebobtnají a nerezivějí a při jejich výrobě nevzniká žádný odpad. Nejtěžší dílec má cca 25 kg.

Díky nízké hmotnosti dílců a spojovacího materiálu lze přepravit větší množství bednění na jeden návoz. Na rozdíl od běžného ocelového bednění je montáž bednění DUO mimořádně tichá. Tesař může s lehkými dílci manipulovat sám, bez pomoci jeřábu. To byl také hlavní důvod nasazení tohoto bednění na objektu armaturní šachty vrtu umístěného v chráněném území Mariánského údolí na břehu Říčky v rámci projektu rozšíření skupinového vodovodu pro vybrané obce na Šlapanicku, jehož finální dokončení se předpokládá v listopadu letošního roku.

V letošním roce, kdy čelíme historickému nedostatku stavebních surovin, a to převážně kvalitního smrkového dřeva, jsme se začali zajímat o možné náhrady za populární příhradové nosníky GT 24 a překližky, u nichž došlo k nárůstu cen až o 200 %. Divize Morava má v majetku stropní bednění MULTIFLEX pro montáž cca 2 000 m² stropu. Zatímco stropní stojky a ostatní ocelové prvky mají

Vodojem Pozořice II – montáž stropního bednění z úrovně základové desky

Křížové hlavy podpěrných stojek a spoje dílců PERI DUO

životnost dlouhou, u dřevěných nosníků a překližek je životnost mnohem kratší. U větších staveb bytových domů se dá alternativně použít hliníkový stropní bednicí systém SKYDECK, ale i zde se dá předpokládat zdražení nosných hliníkových rámů. Ocelové a hliníkové bednění včetně jejich spojovacích prvků jsou také často odcizeny sběrači kovů. Při řešení této problematiky jsme se s naším dlouholetým obchodním partnerem z firmy PERI Ing. Martinem Jurenem rozhodli použít na části stropu vodojemu v Pozořicích stropní bednění DUO. Jedná se o stejné dílce, které se využívají při bednění stěn, jen pro podporu jsou nasazené stropní stojky používané ve vlastním stropním bednění MULTIFLEX. Ty jsou osazeny speciální křížovou hlavou systému DUO.

Vodojem v Pozořicích má dvě shodné akumulační nádrže o objemu 75 m³. Jednu část jsme se rozhodli bednit vlastním bedněním MULTIFLEX s laťovkou a druhou s bednicími dílci DUO. Porovnávanými kritérii byly náklady na dopravu, rychlost montáže, bezpečnost při montáži, kvalita povrchu, obrátkovost a cena nájmu. Realizace bednění stropů za účasti našich montérů pod vedením mistra Tomáše Wolfa a šéfmontéra partnerské společnosti Vladimíra Vybírala, kterou jsme provedli 18. srpna letošního roku, byla pojata také jako prezentace nové korporátní identity naší společnosti, která se svým novým pojetím zaměřuje na propojení technického světa s přírodou.

Bednění DUO je v České republice zavedeno již čtvrtým rokem a zaměstnanci střediska Monolitické a speciální konstrukce Divize Morava ho často používají na stavbách v Olomouckém kraji při realizaci objektů, jako jsou kolektory a šachty. Díky zkušenostem s použitím stropního bednění DUO na vodárenském projektu na Šlapanicku v Jihomoravském kraji můžeme konstatovat, že tento typ bednění se s ohledem na nárůst cen smrkového řeziva a dopravy jeví jako vhodná alternativa dnes používaných systémů, a to převážně u jednoduchých staveb do tloušťky stropu max. 300 mm.

Naše společnost klade důraz na ochranu životního prostředí. Proto také velmi oceňujeme fakt, že při výrobě jednotlivých dílců DUO nevzniká žádný odpad a je zpracováno 100 % surovin. Bednění PERI DUO lze používat opakovaně. Bednicí desky, které lze snadno vyměnit přímo na stavbě, lze dokonce použít až stokrát. Ve srovnání s konvenčními systémy, které lze nasadit v průměru pětkrát, se snižuje dopad na životní prostředí na minimum. Na konci životnosti výrobku lze materiál DUO recyklovat u výrobce a použít na výrobu nových desek nebo bednicích dílců. Tímto způsobem je dosaženo udržitelné cyklické ekonomiky. Bednění DUO je tak více než jen ekologický výrobek.

David Bilavčík
vedoucí projektu
Divize Morava

naše stavby

Rekonstrukce a modernizace TRAKČNÍ NAPÁJECÍ STANICE ČEBÍN

V lednu letošního roku zahájila Divize Technologie práce na realizaci projektu s oficiálním názvem „Zvýšení trakčního výkonu TNS Čebín“, díky kterému dojde k rekonstrukci rozvodny R 25 kV a výměně trakčních transformátorů s trvalou zatížitelností až 16 MVA v této trakční napájecí stanici (TNS). Celá stavba, jejímž investorem je Správa železnic, státní organizace, by měla být dokončena v září 2022.

Předmětem stavby je především kompletní rekonstrukce a modernizace trakční napájecí stanice Čebín, která slouží pro napájení trakčního vedení 25 kV, 50 Hz Správy železnic v traťovém úseku Brno – Kutná Hora. Rekonstrukce zahrnuje výstavbu nové rozvodny R 110 kV včetně dvou nových zastřešených stání trakčních transformátorů 110/25 kV o výkonu 16 MVA.

Součástí zakázky je také rekonstrukce rozvodny 25 kV včetně nového napájecího vedení, vlastní spotřeby, místního řídicího systému a dispečerské řídicí techniky a výstavba nového kompenzačního zařízení. Rovněž bude provedena pokládka nového traťového optického kabelu a instalace přenosových systémů, kamerového systému a zabezpečujících systémů, nových rozvodů nízkého napětí, uzemnění a osvětlení areálu.

V rámci prováděných činností dojde ke stavebním úpravám stávající technologické budovy a k výstavbě nové budovy pro rozvodnu 25 kV. Projekt počítá také s výstavbou nových opěrných zdí pro možnost rozšíření rozvodny R 110 kV, kabelových kanálů a komunikace.

Pro zajištění dostatečného trakčního výkonu pro stále se navyšující provoz na trati Brno – Kutná Hora bude v rámci této stavby provedeno i zvýšení výkonu stávajících trakčních transformátorů v navazujících TNS Ostrov nad Oslavou, Havlíčkův Brod a Golčův Jeníkov. Provedením technologie přídavného vzduchového chlazení trakčních transformátorů bude výkon 12 MVA navýšen na hodnotu 16 MVA.

Rekonstruovaná rozvodna v Čebíně

Stanislav Šůstek
vedoucí projektu
Divize Technologie

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S PAVLEM RADOU, oceněným zaměstnancem roku 2020 za Divizi Železnice

Pavel Rada nastoupil do akciové společnosti ŽS Brno (dnešní OHLA ŽS, a.s.) v roce 1993 na pozici technik geodet do střediska Projekce a byl na ní až do roku 2015. Od roku 2016 působí na Divizi Železnice (dříve závod Železnice) jako specialista stavební výroby. Je jedním z oceněných zaměstnanců roku 2020, konkrétně za náročnou koordinaci prací při realizaci železničního spodku na stavbě „Modernizace trati Sudoměřice–Votice“ a za návrh a zpracování technického řešení změn při zřizování tělesa železničního spodku s významným ekonomickým přínosem.

Pavel Rada, specialista stavební výroby z Divize Železnice

Jaké byly vaše profesní začátky, co vás přivedlo ke stavebnictví?
Po ukončení studia na Střední průmyslové škole stavební Brno, obor geodézie, jsem určitě neměl v úmyslu nastoupit do stavební firmy a věnovat se profesně inženýrské geodézii. Nicméně shodou okolností a neodbytností pana Jandáska st., který pracoval v ŽS Brno jako vedoucí geodetické skupiny, jsem do této společnosti v červenci roku 1993 nastoupil. Po mém příchodu se geodetická skupina rozšířila o 100 % a stala se tak plnohodnotnou a funkční.

Prošel jste zajímavou profesní změnou. Po ukončení aktivit na pozici geodeta jste se pustil do spoluřízení velkých železničních projektů. Co vás k tomu vedlo?
Po dvaadvaceti letech práce geodeta jsem se cítil trochu unavený z práce u firmy a chtěl jsem nějakou změnu. V letech 2005–2006 a poté v roce 2014 se mi naskytla příležitost práce pro naši společnost v zahraničí, konkrétně v Turecku, kde jsem se poprvé začal podílet na řízení stavby, i když stále jako geodet. V prvním případě se jednalo o výstavbu nové vysokorychlostní železniční tratě pro rychlost 250 km/h mezi Ankarou a Istanbulem. Ve druhém případě šlo o modernizaci městské a příměstské železniční dopravy v aglomeraci Istanbul včetně tunelu, který propojil evropskou a asijskou část Istanbulu.

V roce 2015 jsem již byl definitivně rozhodnut pro odchod z firmy. Tehdejší výrobní náměstek závodu Železnice Ing. Roman Kocúrek se mě zeptal, zda nechci svůj odchod ještě jednou zvážit a zkusit práci mimo obor geodézie. Nabídl mi místo v projektovém řídicím týmu na stavbě týkající se rekonstrukce druhé koleje v úseku Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole. Po šesti letech práce v této oblasti to zatím hodnotím jako dobrou změnu, tak uvidíme...

Podílíte se na realizaci nejvýznamnější stavby naší společnosti za poslední roky. Mohl byste ji ve stručnosti představit?
Nevím, zda je nejvýznamnější, ale svou velikostí a tím, že nejsme ve sdružení s žádnou jinou firmou, mi připomíná velké železniční projekty v Turecku. Jedná se o stavbu IV. železničního koridoru ze Sudoměřic u Tábora do Votic „na zelené louce“, na jejíž realizaci se podílí kromě Divize Železnice rovněž Divize Dopravní stavby (tuneláři a mostaři), Divize Technologie, zaměstnanci Oblasti České Budějovice Divize Čechy a především středisko geodetů. Délka modernizovaného úseku je cca 16 km s pěti novými zastávkami a jednou dopravní stanicí. Mezi nejzajímavější umělé stavby, které jsou nově vybudovány, patří bezesporu dva tunely o délce 660 a 840 m a čtyři viadukty, z nichž nejdelší měří 240 m. Více informací o tomto projektu je možné dohledat na webových stránkách *https://sudomerice-votice.cz/*.

Jak byste ohodnotil své profesní působení a přínos této stavbě?
Mé profesní působení na tomto projektu má docela široký záběr. Funguji zde jako stavbyvedoucí, mistr, koordinátor, pošťák, „slibotechna“, spisovatel atd. Podle každoročního hodnocení zaměstnanců, které má jistě velký význam pro chod společnosti, to vypadá, že je můj přínos pozitivní.

Co považujete za největší výzvu pro rok 2021?
Nevím o nějaké zásadní výzvě pro zbývající měsíce tohoto roku. Snad nakoupit správné vánoční dárky. Nicméně pro rok 2022 jsem si stanovil úkol „předat“ všechny stavební objekty, za něž jsem zodpovědný, s minimem vad a nedodělků.

Máte nějaký profesní cíl do budoucna?
Každý nový stavební projekt, na jehož realizaci se budu podílet v následujícím období, je víceméně výzva ke zdokonalování a seberealizaci – a post generálního ředitele je již obsazen.

Prozraďte nám na závěr: Jak nejraději trávíte svůj volný čas?
Momentálně žádný volný čas nemám, ale pokud se najde, nejraději se svými dětmi.

Děkuji za rozhovor.

Jana Botková
asistentka ředitele
Divize Železnice

BLAHOPŘÁNÍ

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

40 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Miroslav Poulíček, malíř a natěrač (středisko M340)
Ján Marec, provozní zámečník (středisko Z131)
Antonín Prokop, obsluha dvoucestnýchstrojů (středisko Z131)
Vladimír Křivda, traťový dělník (středisko Z131)

35 LET PRACUJE U SPOLEČNOSTI

Jitka Neugebauerová, specialista ekonom (středisko Z131)

30 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Andrea Koumalová, specialista účetní (středisko 1680)
Radek Hedrich, instalatér (středisko T147)
Petr Lukáš, instalatér (středisko T147)

25 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Ing. Helena Zelená, specialista finanční (středisko 1211)
Ing. Eva Malá, hlavní účetní (středisko 1222)
Jana Kovaříková, specialista účetní (středisko 1680)
Josef Kučera, tesař (středisko M240)
Ing. Milan Musil, specialista obchodu a technické přípravy (středisko M240)
Tomáš Jelínek, mistr (středisko T142)
Miroslav Švancara, elektromontér (středisko T142)
Jaroslava Božková, referent organizační jednotky (středisko T146)
Jaroslav Hofírek, mistr (středisko T142)
Josef Důbrava, traťový dělník (středisko Z131)
Zdeňka Adámková, referent administrátor (středisko Z150)

20 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Jan Markus, mistr (středisko M240)
Miroslav Dostál, zedník (středisko M440)
Roman Honeš, stavební dělník (středisko M440)
Miroslav Zámoravec, technik provozu (středisko M540)
Lukáš Tetur, mistr (středisko T145)
Pavel Kropáček, elektromontér (středisko T151)
Roman Hradil, vedoucí projektu (středisko T180)
Petr Nekula, elektromechanik elektrických zařízení (středisko T146)
Petr Nečas, vedoucí projektu (středisko T123)

15 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Ing. Pavlína Hýžová, specialista controllingu (středisko 1221)
Ing. Michal Máyer, specialista garancí a reklamací (středisko M240)
Miroslav Filák, obsluha razících strojů, tunelář (středisko M240)
Ing. Petr Šíma, stavbyvedoucí (středisko M240)
Petr Král, zedník (středisko M340)
Jana Hrazděrová, referent administrátor (středisko M540)
Karel Bloudíček, stavbyvedoucí (středisko T147)
Martin Sedláček, instalatér (středisko T147)
Lenka Procházková, elektromechanik elektrických zařízení (středisko T146)
František Benda, stavbyvedoucí (středisko Z131)
Roman Gajdoš, mistr (středisko Z131)
Martin Drtílek, mistr (středisko Z131)
Viktor Maláč, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko Z131)
Ing. Petra Šenkýřová, geodet (středisko Z140)

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

Daniela Houčková
personálně-právní ředitelka

ŽS OHLA

KONTAKTY

Sídlo společnosti

Tuřanka 1554/115b, 627 00 Brno
tel.: +420 541 571 111
www.ohla-zs.cz, info@ohla-zs.cz, IDS: xbicgdt

Divize Čechy

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

Oblast České Budějovice
U Jeslí 494/1, 370 01 České Budějovice
tel.: +420 387 022 321

Divize Morava

Oblast Brno
Tuřanka 1554/115b, 627 00 Brno
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

Oblast Silnice
Tuřanka 1554/115b, 627 00 Brno
tel.: +420 541 572 576

Divize Slovensko

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

Divize Železnice

Tuřanka 1554/115b, 627 00 Brno
tel.: +420 541 572 212

Divize Dopravní stavby

Tuřanka 1554/115b, 627 00 Brno
tel.: +420 541 573 356

Divize Technologie

Tuřanka 1554/115b, 627 00 Brno
tel: +420 541 574 001

www.ohla-zs.cz

OHLA 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.

ŽS OHLA

Kontaktujte Personálně-právní úsek na e-mailu

zamestnani@ohla-zs.cz

a zanechte nám svoje kontakty. Oslovíme Vás.