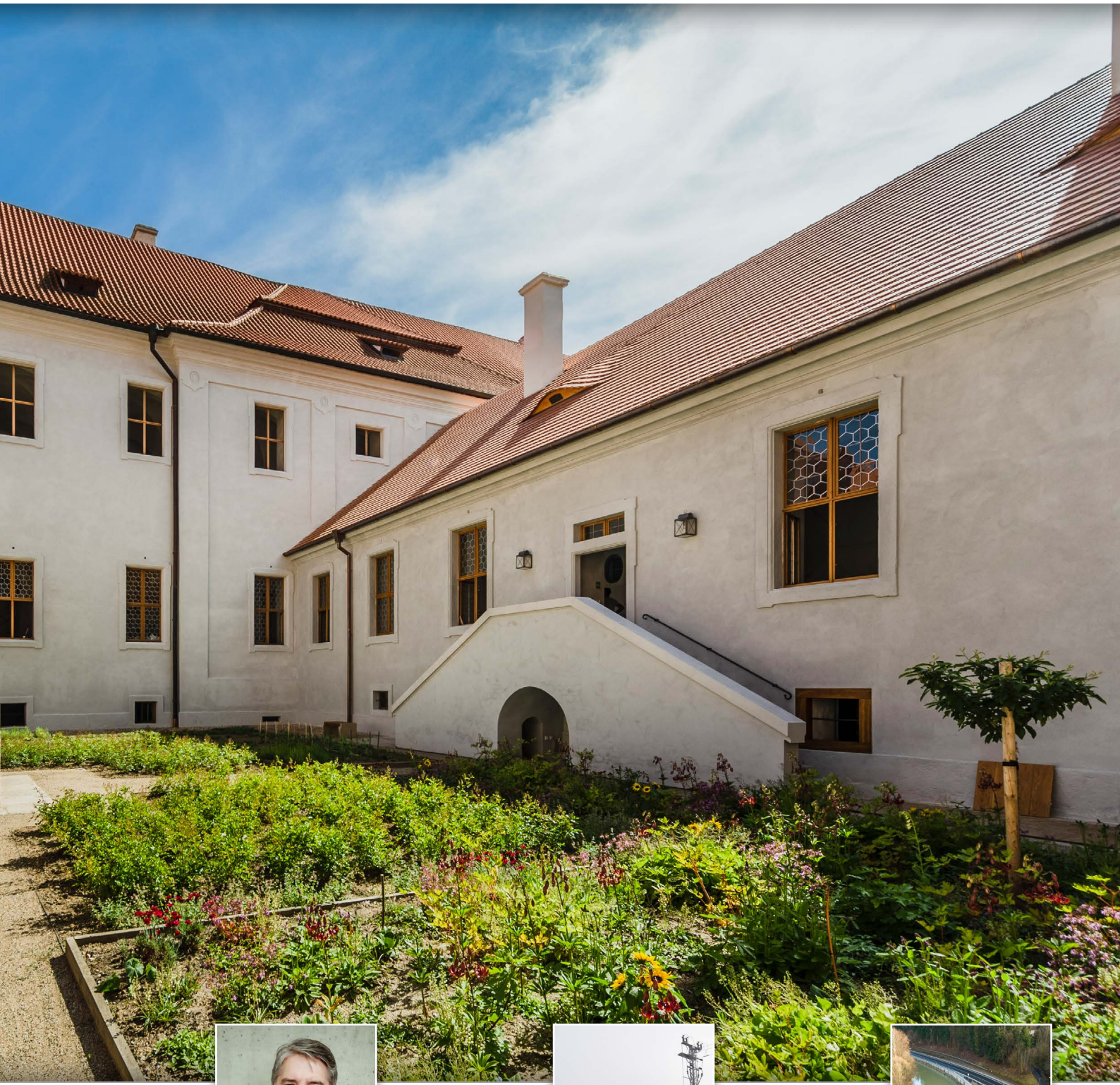
ČASOPIS SKUPINY OHLA ŽS

I/2023

mozaika

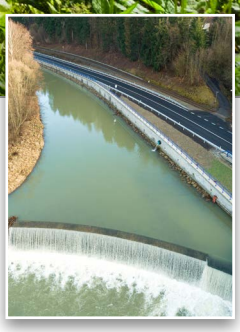


Zeptali jsme se Ing. Ondřeje Doubka, výrobního manažera divize Železnice

strana 2

Rekonstrukce a modernizace trakční napájecí stanice Čebín

strana 7



Výstavba opěrné zdi podél Vsetínské Bečvy

strana 10

obsah I/2023

Úvodník 1

Zeptali jsme se Ing. Ondřeje Doubka, výrobního manažera divize Železnice 2

Modernizace železniční trati v úseku mezi pražskými Bubny a Výstavištěm 3

V Praze probíhá celková rekonstrukce administrativní budovy Olšanská 4

Problematika ESG ve společnosti OHLA ŽS 5

Výstavba druhé etapy tramvajové trati na Nové Sady a Povel v Olomouci 6

Divize Technologie zrekonstruovala a zmodernizovala trakční napájecí stanici Čebín 7

Divize Západ provedla stavební obnovu kláštera Kladruby 8

Mostaři divize Železnice dokončili výstavbu opěrné zdi podél Vsetínské Bečvy 10

Rozhovor s Ing. Petrem Rašovským, MBA, oceněným zaměstnancem roku 2022 za divizi Východ 11

Rozhovor s Mgr. Matúšem Bandurčinem, oceněným zaměstnancem roku 2022 za divizi Slovensko 12

Foto na titulní straně:
Klášter Kladruby – detailní záběr na budovy Starého konventu s Rajským dvorem po stavební obnově, zde i s dobovou kašnou z historického kamene.

mozaika

Vydává: OHLA ŽS, a.s., Tuřanka 1554/115b, Slatina, 627 00 Brno, **tel.:** +420 541 571 111, **e-mail: mozaika@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
Periodicita: 4× ročně, číslo I/2023 dáno do tisku 31. 3. 2023.
Evidováno Ministerstvem kultury České republiky pod číslem MK ČR E 12132.

@ohla_zs

úvodník

VÁŽENÉ KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ,

čeká nás jarní období, které je v našem oboru tradičně spojené se začátkem nové stavební sezóny. Na jaře také pravidelně vychází první číslo Mozaiky a ani letos tomu není jinak. V aktuálním vydání jsme pro vás opět připravili výběr zajímavých informací ze života naší firmy.

Rád bych připomenul, že v prosinci loňského roku došlo k přejmenování některých divizí a oblastí tak, aby název divize lépe vyjadřoval její působení či oborové zaměření a název oblasti odpovídal pojmenování příslušného území vycházejícímu z klasifikace regionů soudržnosti podle Evropské unie. Z těchto důvodu došlo k přejmenování Divize Čechy na divizi Západ, která je tvořena oblastmi Jihozápad (dříve České Budějovice), Střední Čechy (dříve Praha), Metro a Severozápad (nová oblast). Divize Morava se nově jmenuje divize Východ a je tvořena oblastmi Jihovýchod (dříve Brno), Střední Morava (dříve Olomouc), Moravskoslezsko (dříve Ostrava), Silnice a Severovýchod (rozšíření původní oblasti Pardubice). Došlo rovněž ke změně názvu Divize Dopravní stavby na divizi Silnice, která se specializuje především na výstavbu velkých dálničních projektů v Česku a na Slovensku a využívá specializované kapacity ostatních divizí, jako jsou týmy zajišťující mostní a tunelové objekty, pokládku konstrukčních vrstev, monolity či práce v oblasti elektro.

S uvedenými názvy se budete setkávat od tohoto čísla Mozaiky, v níž přinášíme rozhovor s výrobním manažerem divize Železnice Ing. Ondřejem Doubkem, jehož doménou jsou mostní stavby, kterým se věnuje celý svůj profesní život. V aktualitách se dočtete o tom, že v lednu začala v Praze modernizace jednoho z úseků budoucí tratě z centra na letiště, konkrétně mezi Bubny a Výstavištěm, a naše společnost bude u toho. Naleznete zde i informace o celkové rekonstrukci administrativní budovy Olšanská 4, která rovněž probíhá v hlavním městě a provádí ji pracovníci divize Západ.

Vzhledem k tomu, že problematika ESG neboli Environmental, Social and Corporate Governance se stala fenoménem současnosti a začíná být čím dál aktuálnější, věnujeme se jí v samostatném článku. Uvádíme také aktivity, které OHLA ŽS v tomto směru již činí.

Do rubriky *Naše stavby* jsme tentokrát zařadili články o stavbách, které divize naší společnosti realizovaly v nedávné době. Mimo jiné se seznámíte s detaily z výstavbu opěrné zdi podél řeky Vsetínská Bečva, kterou postavili zaměstnanci střediska Mosty divize Železnice. Divize Technologie informuje o rekonstrukci a modernizaci trakční napájecí stanice Čebín a divize Východ o výstavbě druhé etapy tramvajové trati na Nové Sady a Povel v Olomouci. Divize Západ přibližuje stavební práce související s obnovou objektů klášterního komplexu v Kladrubech.

V rubrice *Představujeme naše zaměstnance* si můžete přečíst rozhovory s Ing. Petrem Rašovským, MBA, ředitelem výstavby z divize Východ, a Mgr. Matúšem Bandurčinem, specialistou nabídek z divize Slovensko. Oba získali v březnu letošního roku ocenění Zaměstnanec roku 2022 za příslušnou divizi. V tradičním blahopřání pak uvádíme přehled zaměstnanců, kteří v prvním čtvrtletí tohoto roku oslavili významné pracovní jubileum.

Milí zaměstnanci, přeji vám zajímavé čtení a krásné jarní dny!

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

zeptali jsme se...

ZEPTALI JSME SE ING. ONDŘEJE DOUBKA, výrobního manažera divize Železnice

Ing. Ondřej Doubek,
výrobní manažer divize Železnice

V naší společnosti působíte od roku 1998 a vaší doménou jsou mostní stavby. Poté co jste prošel pozicemi mistra a stavbyvedoucího, jste byl v roce 2013 jmenován výrobním manažerem. Co vás přivedlo k tomu, abyste se profesně věnoval zrovna mostům?

Po absolvování oboru Konstrukce a dopravní stavby na Fakultě stavební Vysokého učení technického v Brně jsem se zajímal o praxi ve vystudovaném oboru a rozhodoval jsem se mezi nástupem do projektantské nebo realizační firmy. Volba nakonec padla na realizační firmu z toho důvodu, že jsem chtěl po letech teoretického studia poznat výrobní praxi, tedy vidět, jak se stavba podle projektu na papíře zhmotní. Do ŽS Brno (dnešní OHLA ŽS) jsem nastoupil na volnou pozici „mistr v zácviku“ na stavby mostů na železničních koridorech.

Mostařské kapacity jsou v OHLA ŽS v současné době soustředěny v divizi Železnice. O jak velký tým lidí se jedná a jak hodnotíte loňský rok z pohledu objemu realizovaných zakázek?

Do střediska Mosty je v současné době zařazeno 101 zaměstnanců. Manažerské a THP pozice zastává 32 zaměstnanců a v dělnických pozicích máme celkem 69 zaměstnanců včetně těch, kteří jsou zaměstnáni na Slovensku. Vedoucími projektu jsou Petr Novotný, Ondřej Kryštof, Ivo Ondříček a Ing. Petr Zíb. Výrobní přípravu vede Ing. Kristýna Došlíková a ekonomickou část má na starosti Ing. Jana Vichtorová. Z obchodního oddělení divize má středisko silnou podporu v týmu Ing. Jána Kleina a v odborných technických věcech se můžeme obracet na kolegy z Technické kanceláře. Loňský rok byl pro nás mostaře stejně jako pro celou společnost OHLA ŽS z pohledu objemu realizovaných zakázek rekordní. Středisko dokázalo vlastní výrobní kapacitou zrealizovat objemy prací ve výši téměř 550 milionů korun na třinácti projektech, které byly v roce 2022 aktivně v realizaci. Podílíme se na velkých projektech vnitrodivizní nebo vnitropodnikovou účastí v realizaci. Téměř polovina našich výkonů v loňském roce ale byla uskutečněna na externích projektech pro různé investory, kteří zadávají veřejné zakázky v oblasti mostů a dopravních staveb napříč Českem.

Na jakých železničních stavbách jste se v roce 2022 podíleli? Můžete zmínit i silniční stavby?

Na železnici byla stěžejní z pohledu objemu prací účast na rozsáhlé přestavbě trati z Brna-Maloměřic do Blanska, která byla zahájena před Vánocemi roku 2021 a byla zdárně dokončena na sklonku roku 2022. Nejvýznamnější akcí loňského roku na železnici pro nás ale byla účast na projektu modernizace tratě ze Sudoměřic do Votic, kde byla několikaletá práce završena zprovozněním celého úseku. Významné estakády realizované na této stavbě v úseku České Sibiře (oblast na pomezí Středočeského a Jihočeského kraje) pro nás budou při získávání veřejných zakázek v dalších letech důležitou referencí. V roce 2022 jsme se podíleli také na výstavbě železničního koridoru v Petrovicích u Karviné.

Pokud jde o silniční stavby, bylo jich hned několik. Na stavbě slovenské dálnice D1 v úseku Hubová–Ivachnová jsme se v loňském roce vnitropodnikově podíleli na výstavbě unikátní mostní estakády převádějící dálnici přes geologicky nestabilní terén. Dokončili jsme zajímavou akci pro Ústecký kraj, kde výrobní tým střediska Mosty předal investorovi k užívání zcela nový most přes tříkolejnou trať v Kadani. Ve Zlínském kraji jsme měli dvě zakázky. Nový most z předpjatého betonu ve Zlíně-Přílukách zadávalo město Zlín a silniční úsek Hovězí–Huslenky se železobetonovou kotvenou opěrnou zdí podél Bečvy jsme realizovali pro Ředitelství silnic Zlínského kraje. Vloni jsme navíc převzali prestižní ocenění v rámci 19. ročníku celostátní soutěže Česká dopravní stavba, technologie, inovace, a to za rekonstrukci památkově chráněného jezového mostu přes Labe v Přelouči, který jsme realizovali v roce 2021.

Rád bych využil příležitosti a touto cestou poděkoval všem kolegům za jejich nasazení a zodpovědný přístup při práci na těchto náročných projektech.

Jaké mostní projekty aktuálně realizujete nebo připravujete a čím jsou specifické?

V lednu letošního roku jsme zahájili rozsáhlou rekonstrukci mostu Otakara Ševčíka v Brně, která byla ve veřejné soutěži zadána s obchodními podmínkami žluté knihy FIDIC. V oblasti rekonstrukcí je to netradiční způsob zadání, kdy je volba technologie a postupu výstavby zcela na uvážení zhotovitele. Pro nás je to nová výzva a věřím, že pozitivní zkušenost. Pro Krajskou správu a údržbu silnic Středočeského kraje realizujeme od listopadu loňského roku výstavbu nového silničního mostu přes inundační území řeky Jizery u Mnichova Hradiště. Jedná se o devítipolovou monolitickou konstrukci z předpjatého betonu, jejíž hlavní pole přes Jizeru bude mít rozpětí více než 60 m. Pro Správu ŘSD v Pardubicích realizujeme most na silnici I/11 v Žamberku a vracíme se také do Ústeckého kraje, kde nás v extravilánu obce Jeníkov čeká výstavba silničního mostu přes železnici s nosnou konstrukcí z předpjatých betonových tyčových prefabrikátů. V rámci brněnského VMO připravujeme stavby mostů přes Tomkovo náměstí, kde se budeme potýkat s velkými omezeními na staveništi se zachováním provozu. Na železnici se také účastníme projektu přestavby žst. Vsetín. Přípravné práce v současné době probíhají na projektu Praha-Bubny – Výstaviště a v rámci předvýrobní přípravy se podílíme na modernizaci trati Zastávka u Brna – Střelice.

Stavebnictví se v poslední době potýká s mnoha problémy. Patří k nim

zejména obavy z neustále rostoucí inflace, kolísavé ceny stavebních materiálů a nedostatek pracovních sil. Projevuje se to nějak i na vaši práci?
Státní investor si tuto situaci uvědomuje a mnohdy se snaží ji vyřešit. Ve smlouvách se objevuje možnost valorizace nabídkových cen. K rostoucí inflaci však takto nepřistupuje každý investor. Současná nestabilita na trhu stavebních materiálů bývá v obchodní fázi zakázky zohledněna také v přijatých rizicích. Vzhledem k vysoké konkurenci na trhu je to ale problematické a mnohdy nás to hendikepuje v úspěšném získání zakázky. V poslední době jsou také nabídky hodnoceny i podle časového kritéria a v tom vidíme příležitost uplatnit zkušenosti a nápaditá technická řešení. Pokud jde o nedostatek kvalitních pracovních sil, je to téma napříč obory. V současné době se snažíme získat do svých řídicích týmů na stavbách nové, čerstvé síly. Absolventi středních a vysokých škol v oboru jsou u nás vítáni a nabízíme start do profesní kariéry pod dohledem zkušených kolegů mostařů. Praxe na našich stavbách také technikům umožní získat autorizaci ČKAIT v oboru Mosty a inženýrské konstrukce.

Jak vidíte budoucnost mostařského řemesla a čím byste – i ohledem na vaši předchozí odpověď – motivoval ke studiu vašeho oboru mladou generaci?
Stavebnictví je tradiční a perspektivní odvětví a z dlouhodobého hlediska je také stabilní. U oboru Mosty, který také vyžaduje vysoké nasazení, to platí dvojnásob a s vidinou další výstavby dálniční sítě, vysokorychlostních tratí na železnici a nutné obnovy infrastruktury bude tento význam nabývat na síle. Účel mostu, geologické podmínky, překážka, kterou překonáváme, specifika okolního terénu, ale i ekonomické a administrativní omezení, to vše dělá z každého mostu originál, kde se uplatní technicky náročné postupy a inovativní přístup. Odměnou je pohled na dokončené inženýrské dílo, které bude sloužit i dalším generacím.

Poslední, ale neméně důležitá otázka: Jak využíváte svůj volný čas a co děláte, když se zrovna nezabýváte mosty?
S manželkou společně vychováváme tři teenagery, i když mám podezření, že občas vychovávají oni nás. Je to pro mě ale inspirace a motivace. Stylem „kovářova kobyla chodí bosa“ udržuji v chodu náš rodinný dům. Rád si zahraji fotbal, v zimě vyrazím na snowboard, rekreačně běhám nebo jako pěší pozorovatel objevuji na výletech nová místa.

Děkuji za rozhovor.

RNDr. Jana Petrásková, Ph.D.
útvar PR a komunikace

aktualita

MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ TRATI v úseku mezi pražskými Bubny a Výstavištěm

V lednu letošního roku byla slavnostně zahájena zakázka „Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)“, která je jednou z prvních realizovaných staveb, jež jsou součástí železničního spojení Praha–Letiště–Kladno. Dodavatelem stavebních prací za téměř 3,8 miliardy korun pro Správu železnic je sdružení firem Metrostav TBR, OHLA ŽS a Elektrizace železnic Praha. Cílem projektu, který za naši společnost realizuje divize Železnice, je modernizace stanice Praha-Bubny, zdvoukolejnění a elektrizace trati směr Praha-Dejvice včetně zřízení nové zastávky Praha-Výstaviště a také urbanistické propojení městských částí Letná a Holešovice.

Stanice Praha-Bubny se nachází na dvojkolejné elektrifikované trati Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubeneč – Kralupy nad Vltavou. Ze stanice odbočuje stávající jednokolejná neelektrifikovaná trať směr Praha-Dejvice – Kladno. Souhrnná délka staveniště je asi 3,1 km.

Rozsáhlé kolejiště stanice bude kompletně sneseno. Na jižním zhlaví, kde začátek stavby navazuje na zrekonstruovaný Negrelliho viadukt, je realizován rozplet na dvě dvojkolejné tratě ve směru na Kladno a Kralupy. Staniční koleje jsou tedy čtyři se čtyřmi nástupištními hranami délky 235 m a výškou 550 mm nad temenem kolejnice realizovanými pomocí dvou krajních a jednoho ostrovního nástupiště. Toto kolejové uspořádání umožní v případě provozních mimořádností v oblasti Masarykova nádraží ukončovat, resp. obracet vlaky ze směru Kladno již ve stanici Praha-Bubny.

Zastřešení stanice a nástupišť bude zajištěno netypicky výstavbou halového objektu, kde bude v úrovni terénu umožněn příčný pohyb cestujících podchodem a dvojicí vestibulů, zatímco staniční koleje a nástupiště budou umístěny o úroveň výš. Propojení obou vestibulů s nástupišti bude zajištěno systémem schodišť, výtahů a eskalátorů.

Konstrukce halového objektu navíc v budoucnu umožní výstavbu dalších podlaží s administrativní funkcí přímo nad kolejištěm stanice a zároveň propojení severního vestibulu s novým vestibulem stanice metra Vltavská pomocí podzemní pasáže.

Dvojkolejná trať směr Kralupy bude rekonstruována v délce přibližně 900 m. Bezprostředně před stanicí je tato trať vedena po 8polové dvojkolejné estakádě z předpjatého betonu délky 180 m.

Trať směr Praha-Dejvice bude nově zdvoukolejněna, proběhne zde i realizace stavební části trakčního vedení (základové patky a stožáry) jako příprava na budoucí elektrifikaci celého úseku Praha-Bubny – Praha-Dejvice. Téměř celá tato trať až po novou zastávku Praha-Výstaviště je vedena na estakádě (8polová délky 180 m a 25polová délky 555 m, obě z předpjatého betonu). Odstraněním násypového tělesa stávající trati a vedením kolejí na estakádě bude zajištěna prostupnost území jak pro pěší, tak pro veřejnou dopravní síť navrženou jako součást možných vztahů urbanistického propojení Letné a Holešovic.

V oblasti nově vybudované zastávky Praha-Výstaviště se dvěma vnějšími nástupišti délky 220 m a výškou hrany 550 mm nad temenem kolejnice s bezbariérovými přístupy vznikne v budoucnu významný přestupní uzel mezi městskou železnicí a tramvajovými linkami. Za touto železniční zastávkou stavba končí, dvojkolejná trať bude pomocí provizorní sjízdné výhybky napojena na stávající kolej.

Stavební práce byly zahájeny v lednu 2023, dokončeny by měly být za dva roky. Nejdříve musí být realizována ražba kanalizační stoky pro odvodnění staveniště a následně i celé stanice, sneseno kolejiště, odtěženo násypové těleso stávající trati směr Praha-Dejvice

Jižní pohled na železniční stanici Praha-Bubny od Negrelliho viaduktu. *Zdroj vizualizace: Správa železnic*

a provedeny přeložky kolidujících inženýrských sítí. Poté budou zahájeny práce na výstavbě všech tří estakád a halového objektu stanice. Po jejich dokončení se položí železniční svršek, vybuduje se trakční vedení s ukolejněním, zabezpečovací, sdělovací a silnoproudá technologie a další související objekty jako například protihlukové stěny.

Železniční provoz na trati směr Praha-Dejvice bude přerušen po celou dobu stavby, na rameni Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou bude provoz linky S4 po dobu výstavby veden po provizorní objízdné koleji, u které se zároveň zřídí provizorní nástupiště zastávky Praha-Holešovice zastávka. V posledních třech měsících stavby bude snesena i tato provizorní kolej a stavba bude kompletně dokončena.

Zakázkou jiného investora (Dopravní podnik hl. m. Prahy), která bezprostředně s touto stavbou souvisí a musí s ní být úzce koordinována, je akce „Podjezd Bubny“. Konstrukce podjezdu přímo přiléhá k jižnímu vestibulu stanice a kromě své hlavní funkce, tedy převedení železniční trati přes přednádražní prostor a výhledové propojení tramvajové trati mezi ulicemi Veletržní a Dělnická, zajišťuje i protipovodňovou ochranu celé stanice. Naše společnost v soutěži o tuto zakázku uspěla, a bude se tedy podílet i na její realizaci.

Modernizace trati v úseku mezi stanicí Praha-Bubny a Výstavištěm je pro divizi Železnice specifickou stavbou zejména svým umístěním v husté zástavbě hlavního města Prahy se všemi z toho vyplývajícími úskalími. Přesto je to pro nás a hlavně pro celý realizační tým pod vedením vedoucího projektu Pavla Waldera velká výzva a příležitost. Jako tradičně se budeme opírat o schopnosti a zkušenosti našich vlastních kapacit při realizaci železničního spodku a svršku, mostních estakád, opěrných zdí a kanalizační stoky. Právě proto věřím, že tuto náročnou, ale zároveň velmi zajímavou a nadčasovou stavbu dokončíme v požadované kvalitě i termínu.

Ing. Zdeněk Heikenwalder
specialista technické přípravy
divize Železnice

aktualita

V Praze probíhá CELKOVÁ REKONSTRUKCE ADMINISTRATIVNÍ BUDOVY OLŠANSKÁ

Od dubna loňského roku realizuje sdružení firem OHLA ŽS a EDIKT projekt „Snížení energetické náročnosti a modernizace administrativního objektu Olšanská 4, Praha 3“, jehož investorem je Zařízení služeb pro Ministerstvo vnitra. Předmětem zakázky je komplexní rekonstrukce objektu s důrazem na zajištění tepelně-technických parametrů obálky budovy, modernizace interiérů a kompletní výměna technologických celků. Stavební práce za naši společnost, která je lídrem sdružení, provádí realizační tým divize Západ.

Výstavba devítipatrové administrativní budovy půdorysných rozměrů 67 × 34 m a výšky 38 m , která se nachází na ulici Olšanská v Praze, byla dokončena v roce 1983. Z konstrukčního hlediska bylo první podzemní a první nadzemní podlaží realizováno jako monolitická konstrukce a druhé až deváté nadzemní podlaží jako prefabrikovaný systém MS-71. Původní obvodový plášť budovy byl proveden z boletických panelů.

Probíhající projekt je rozdělen do dvou základních stavebních objektů (SO): SO1 souvisí se snížením energetické náročnosti objektu, zatímco SO2 s jeho modernizací. Harmonogram prací musel být podřízen požadavkům investora, respektive požadavkům poskytovatele dotace Státního fondu životního prostředí.

Co se týče SO1, odpovídající dotační části projektu, je nutné do 31. října letošního roku zrealizovat novou obálku celé budovy. To obnáší zejména odstranění kompletního původního svislého pláště budovy, všech vrstev plochých střech a všech původních technologií a konstrukcí v interiéru vyjma původního nosného systému. Následně bude zrealizována nová obálka budovy, tvořená na svislých konstrukcích kombinací bond desek a lehkého obvodového pláště (prosklená fasáda). V této fázi dojde také k zateplení soklových částí budovy, všech plochých střech a podlah v prvním podzemním podlaží. V devátém patře budou instalovány mycí technologie fasády a bude vybudována nová monolitická opěrná stěna nového vjezdu do budovy. Do konce října 2023 bude nutné provést i konečné terénní úpravy včetně sadových úprav.

Souběžně s etapou SO1 bude částečně probíhat i etapa SO2. Budou zrealizovány nové interiéry celé budovy včetně

Administrativní budova Olšanská 4 v Praze před rekonstrukcí

instalace nových technologií, jako je například sedmnáct kondenzačních jednotek na střeše, které umožňují topit a zároveň chladit. Budou instalovány nové VZT jednotky a rozvody. Modernizace elektro vybavení budovy bude obnášet instalaci nového kamerového systému a instalaci nových rozvodů silno- a slaboproudu. Na čistě administrativních patrech budovy (2.–8. NP) budou veškeré podlahy provedeny jako zdvojené a veškeré podhledy jako akustické. Konečný termín etapy SO2 je i konečným termínem dokončení celého projektu, který je aktuálně smluvně stanoven na leden roku 2025.

Realizaci této zakázky od začátku ztěžoval fakt, že při provádění bouracích prací bylo postupně zjištěno množství nepředvídatelných okolností, které nebylo možné identifikovat v původním projektu ani během stavebně-technického průzkumu. Mezi největší problémy, které zkomplikovaly počáteční postup prací, patřilo zejména nalezení azbestu v obvodovém plášti budovy, v lepenkách plochých střech, a dokonce i v původních technologiích, jako je například obložení brzd původních výtahů. K dalším velkým změnám bylo nutné přistoupit po zjištění stavu podkladní monolitické konstrukce plochých střech a atiky v 2. NP. Všechny tyto konstrukce bylo nutné dodatečně sanovat.

Na zhotovení této náročné, ale současně velmi zajímavé zakázky se podílí realizační tým oblasti Střední Čechy divize Západ v čele s vedoucím projektu Ing. Pavlem Bečvářem, hlavním stavbyvedoucím Ing. Michalem Dvořákem, stavbyvedoucím Vladimírem Rýdlem, vedoucím technické přípravy Ing. Zdeňkem Čapkem a specialistou tvorby cen Ing. Šárkou Schejbalovou.

Ing. Pavel Bečvář
vedoucí projektu
divize Západ

podniková udržitelnost

PROBLEMATIKA ESG ve společnosti OHLA ŽS

Téma podnikové udržitelnosti se v poslední době skloňuje ve všech pádech. Celospolečenská poptávka, instituce i investoři tlačí na firmy, aby se začaly chovat odpovědněji a udržitelně s ohledem na životní prostředí. Evropská směrnice CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive), která nabude účinnosti 1. ledna 2024, bude postupně nařizovat podnikům, aby zveřejňovaly nefinanční zprávy týkající se udržitelného přístupu.

S udržitelným přístupem se pojí anglická zkratka ESG (Environmental, Social and Corporate Governance), za níž se skrývá zodpovědné chování firem ve vztahu k životnímu prostředí, společnosti a řízení rizik. Všechny tyto aspekty jsou vzájemně propojeny a mezi investory, tvůrci politik a dalšími klíčovými zúčastněnými stranami získávají v poslední době větší význam. Jsou totiž považovány za způsob, jak ochránit podniky před budoucími riziky, a rovněž slouží jako způsob, jakým sociálně uvědomělí investoři prověřují potenciální investice.

Zdroj: www.blog.worldbank.org

Zkratka ESG označuje tři hlavní faktory, které ovlivňují udržitelnost společnosti. Environmentální faktor („E“) se zabývá dopadem spotřeby zdrojů podniku na životní prostředí, jako je například uhlíková stopa či vypouštění odpadních vod. Environmentální aspekt je obzvláště důležitý v současné době, kdy se společnosti po celém světě snaží splnit environmentální požadavky Pařížské dohody a zastavit nevratné změny klimatu. Dosažení klimatické neutrality do roku 2050 je také cílem Zelené dohody pro Evropu.

Sociální faktor („S“) se soustředí na to, jak podnik spolupracuje s komunitami, v nichž působí. Zkoumá vnitropodnikové politiky týkající se například vztahů společnosti se zaměstnanci, zákazníky a dalšími zainteresovanými stranami. Rovněž jsou brány v úvahu sociální ukazatelé, jako jsou zdraví a bezpečnost na pracovišti, férové pracovní podmínky, vzdělávání a další rozvoj zaměstnanců, etický výběr dodavatelů, bezpečnost a kvalita výrobků a ochrana spotřebitele.

Faktor řízení rizik („G“) se týká interních postupů a politik, které vedou k efektivnímu rozhodování a dodržování právních předpisů. Do správy a řízení spadá například složení představenstva, zásady odměňování manažerů společnosti, dodržování práv akcionářů, rovné zastoupení ve vedení firmy a transparentnost.

Udržitelné strategie představují pro podniky nejen výzvy, ale také příležitosti. Společnosti, které se adaptují na požadavky ESG v předstihu, mohou mít konkurenční výhodu například v podobě lepšího umístění v tendrech veřejných zadavatelů.

V OHLA ŽS se všem těmto faktorům (byť odděleně) dlouhodobě věnujeme a zásady jednotlivých oblastí naplňujeme. Společnost je již od roku 2004 registrována v programu EMAS, jenž vede organizace k odpovědnému přístupu k životnímu prostředí a ke zlepšování jejich environmentálního profilu nad rámec legislativních požadavků. Je zapojená rovněž do programu „Bezpečný podnik“. S ohledem na korporátní řízení pak lze uvést závazky naší společnosti dle Protikorupční politiky a Etického kodexu Skupiny OHLA.

Ing. Marcela Vurbalová
vedoucí ekolog

naše stavby

VÝSTAVBA DRUHÉ ETAPY TRAMVAJOVÉ TRATI na Nové Sady a Povel v Olomouci

Od března 2021 do října 2022 probíhala v metropoli Hané stavba, jejímž cílem bylo prodloužení tramvajové trati ze zastávky Trnkova do sídliště Nové Sady. Součástí zakázky za téměř 420 milionů korun bez DPH byla i výstavba komunikací, chodníků, cyklostezek, parkovacích stání, zastávek MHD a semaforů či překládka kanalizace a inženýrských sítí. Tyto stavební práce prováděl za naši společnost, která byla lídrem sdružení tvořeného spolu s firmou IDS Inženýrské a dopravní stavby Olomouc, realizační tým divize Východ, oblast Střední Morava.

Dokončená křižovatka Rooseveltova–Zikova a ulice Zikova se stejnojmennou zastávkou

V rámci stavby „Tramvajová trať II. etapa Nové Sady – Povel“, jejímž investorem bylo statutární město Olomouc a generálním projektantem společnost MORAVIA CONSULT Olomouc, byla vybudována dvoukolejná tramvajová trať (kolejový svršek a spodek včetně odvodnění tratě a konstrukce krytu) v délce cca 1 180 m se třemi obousměrnými zastávkami. Trať navazuje na konec I. etapy výstavby při ulicích Rooseveltova–Trnkova a spojuje centrum Olomouce s největším městským sídlištěm Nové Sady. Dva páry zastávek jsou zrealizovány jako sdružené a slouží jak pro tramvajovou, tak pro autobusovou dopravu. Součástí výstavby tramvajové tratě byla na většině délky úseku i realizace kolejových absorbérů s funkcí retence vody a vegetačním pokryvem z rozchodníkových rohoží.

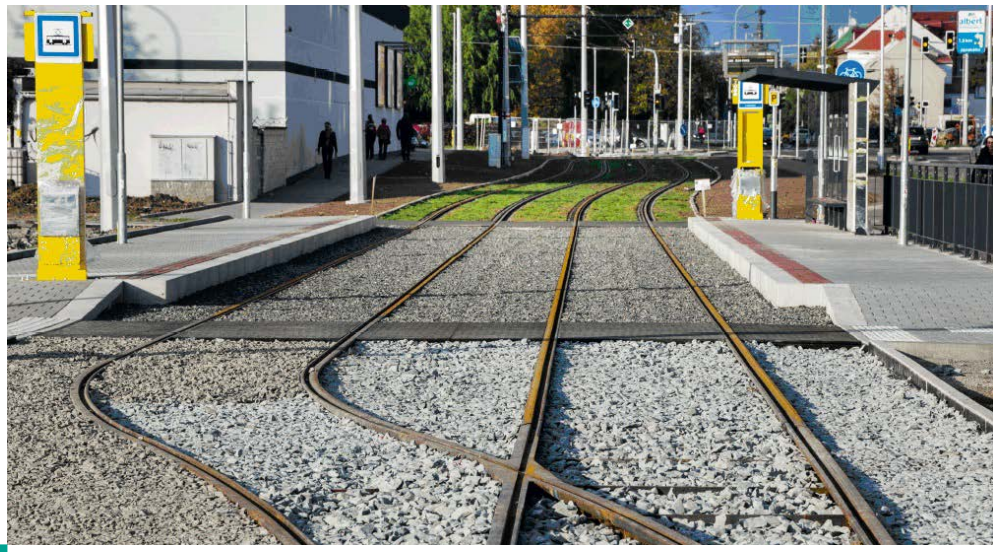
Stavební práce zahrnovaly rovněž opravu přilehlých silnic. Rekonstrukce komunikací na ulici Zikova, jež slouží jako dopravní tepna pro sídliště Nové Sady a zajišťuje dopravní obslužnost pro navazující tři ulice městského sídliště, má délku cca 750 m a respektuje původní dopravní uspořádání: obousměrná dvoupruhová místní komunikace funkční skupiny C s podélnými parkovacími stáními. Podél vozidlové komunikace jsou zrealizovány chodníky. Vybudovány byly i cyklostezky, které jsou buď samostatné, nebo jsou součástí jízdního pruhu s barevným odlišením. Práce v této části zahrnovaly i provedení rekonstrukce stávajících inženýrských sítí včetně zbudování nových sítí s napojením na stávající infrastrukturu sídliště.

V dotčené lokalitě došlo také ke zvýšení dopravní bezpečnosti. Bylo doplněno světelné signalizační zařízení na křižovatky Rooseveltova–Zikova, Zikova–Schweitzerova a Rooseveltova–Trnkova, přičemž došlo k posunu ulice Trnkovy do průsečného uspořádání s ulicí Jeronýmovou. Na uvolněných plochách byla zbudována dvě parkoviště s 26 parkovacími stáními pro vozy individuální automobilové dopravy.

Jednou z nejvýznamnějších částí stavby byla devítiměsíční výstavba nového kanalizačního sběrače v celkové délce 720 m kvůli nedostatečné únosnosti původního kanalizačního sběrače s postupným přepojováním. Během realizace bylo zřízeno 28 hydrovrtů pro snížení hladiny spodní vody pod úroveň výkopu. Práce byly navíc prováděny při zachování hlavní funkce sběrače, jež spočívala v zajištění retence vod závislé na odlehčovací komoře při nátoku do řeky Moravy a sběrném potrubí při nátoku do ČOV Olomouc. Ostatní stavební postupy byly podřízeny kontinuitě výstavby sběrače, který je specifický svými velkými rozměry. Jedná se o betonové roury o DN 1 800 mm, které byly ukládány na armovaný podkladní beton

v hloubce výkopu až 6 m, ve vzdálenějších úsecích se jejich velikost zmenšila na DN 1 400 mm a 1 200 mm. Původní sběrač byl po dokončení sběrače nového zalit zálivkovou směsí Poroflow o objemu cca 2 760 m³.

Důležitou částí stavby byla výstavba sdruženého kabelovodu podél celé délky tramvajové tratě. Jeho provedení spočívalo v realizaci čtyř devítikomorových multikanálů se sníženou hořlavostí uložených do pískového lože o délce 1 250 m, které byly propojeny 13 železobetonovými šachtami o celkovém objemu 311 m³ a 27 plastovými šachtami. Výstavba kabelovodu se prováděla po etapách v návaznosti na jednotlivé uzavírky stavby s ohledem na zachování dopravní obslužnosti.



Tramvajová trať na ulici Schweitzerova, zastávka Schweitzerova

Další důležité přeložky na ulici Zikova se prováděly na stávajícím horkovodním vedení společnosti Veolia Energie ČR a trvaly přibližně pět měsíců. Přeložky vedení od DN 80 mm po DN 300 mm se řídily důležitými pravidly pro přesnost provedení a následnou kontrolu. Tyto práce včetně odstávek překládaných úseků musely být plánovány několik měsíců předem, aby měly minimální dopad na zásobování občanů sídliště teplou vodou. V této ulici byly dále provedeny přeložky metalických a optických sítí.

Po celé délce nově vybudované tramvajové tratě došlo k výstavbě 57 stožárů trolejového vedení včetně montáže trolejového vedení v délce 2 470 m. Tyto práce realizovala divize Východ ve spolupráci s divizí Technologie.

Výstavba druhé etapy tramvajové trati na Nové Sady, která byla spolufinancována Evropskou unií z Operačního programu Doprava, trvala dvacet měsíců a kvůli zachování dopravní obslužnosti sídliště probíhala v pěti uzávěrách. Jsme velmi rádi, že jsme se mohli podílet na její realizaci a přispět tak k rozšíření kvalitní ekologické městské hromadné dopravy v Olomouci.

Ing. Martin Kutěj
vedoucí projektu
divize Východ

naše stavby

Divize Technologie zrekonstruovala a zmodernizovala TRAKČNÍ NAPÁJECÍ STANICI ČEBÍN

Přibližně po dvouleté přestávce po dokončení stavby trakční napájecí stanice (TNS) Horní Cerekev navázali pracovníci divize Technologie na zdařilé rekonstrukce napájecích stanic trakčního vedení střídavé soustavy prováděné v posledním desetiletí naší firmou projektem „Zvýšení trakčního výkonu TNS Čebín“. Přestože smluvní termín dokončení byl stanoven na březen 2023, zařízení TNS Čebín bylo uvedeno do provozu na podzim loňského roku. Zadavatelem zakázky byla Správa železnic a vyšla na 410 milionů korun.

Střídavá soustava napájení 25 kV / 50 Hz je jednou ze tří soustav používaných v Česku. Pomineme-li trať Tábor–Bechyně (SS 1,5 kV), lze zjednodušeně říci, že střídavá soustava napájí jih a stejnosměrná 3 kV sever území. Aktuálně probíhá postupná konverze napájecí soustavy z 3 kV na 25 kV.

Zakázka byla členěna asi do devadesáti stavebních objektů a provozních souborů. Jejím předmětem byla kompletní rekonstrukce a modernizace trakční napájecí stanice Čebín, která slouží pro napájení trakčního vedení 25 kV / 50 Hz Správy železnic a doplnění dalších TNS v úseku do Kutné Hory pro zvýšení výkonu potřebného pro napájení trakčního vedení a úpravy a doplnění ostatní infrastruktury Správy železnic. Byla provedena rovněž úprava zpětné cesty pro zlepšení jejích parametrů, a to především doplněním kolejnicových propojek ve vybraných lokalitách v úseku Brno – Kutná Hora.

V TNS Čebín byla provedena kompletní rekonstrukce rozvodny 110 kV včetně výstavby dvou nových zastřešených stání trakčních transformátorů pro transformátory 110/27 kV o výkonu 16 MVA. Tomu předcházela demontáž dosluhujících zařízení a demolice stávajících trafostání. Podmínkou pro rozšíření rozvodny bylo odtěžení svahu na pomezí s „civilní“ rozvodnou EG.D a výstavba nové monolitické opěrné stěny lemující ze severní strany areál TNS. Byla také rekonstruována rozvodna 25 kV, vlastní spotřeba, místní řídicí systém a dispečerská řídicí technika. Vystavěli jsme nové kompenzační zařízení, nové rozvody nízkého napětí, uzemnění a osvětlení areálu. Poté se upravila stávající technologická budova a postavila nová prefabrikovaná rozvodna R 25 kV.

Pracovníci střediska Instalace vybudovali novou dešťovou i splaškovou kanalizaci a kabelové kanály. Byl instalován nový optický kabel a přenosové, kamerové a zabezpečovací systémy. Dále bylo rekonstruováno stávající napájecí vedení 25 kV vedené z TNS k trati v délce cca 400 m. Staré volné vedení

Zmodernizovaná TNS Čebín

bylo demontováno a nahrazeno novým volným vedením včetně nových podpěr, které je situováno v původní trase. Pod novým vedením byl v zemní trase vybudován nový kabelovod, který nahradil stávající, nevyhovující vedení. V kabelovodu jsou uloženy zpětné kabely, kabely pro dálkové ovládání úsekových odpojovačů a optický kabel a výhledově bude využit pro doplnění kabelu 22 kV.

Během výstavby vznesl objednatel požadavek na doplnění TNS o třetí kryté stání transformátoru 110/22 kV a rozvodnu R 22 kV. Oba objekty jsou řešeny jako prostorový prefabrikát s plochou střechou. Přes časovou náročnost neznamenalo podstatné navýšení rozsahu prací prodloužení smluvního termínu výstavby. Na hlavním staveništi byla činnost ukončena zbudováním nových komunikací, chodníků a oplocení TNS. Jako náhrada za dřeviny, které musely ustoupit vystavěným objektům, byla vysázena nová zeleň.

V TNS Ostrov nad Oslavou, Havlíčkův Brod a Golčův Jeníkov bylo doplněno přídavné vzduchové chlazení (tzv. ofuky) na stávající transformátory s cílem zvýšení výkonu z 12 MVA na 16 MVA. Sestavy filtračně-kompenzačního zařízení jsou doplněny zařízením s tlumícím rezistorem pro potlačení rezonančního jevu na obou filtračních větvích. Také bylo osazeno registrační měření. V žst. Křižanov byla zřízena nová spínací stanice v provedení Recloser, umístěná na stožárech trakčního vedení. K nim byly přivedeny kabely nízkého napětí a optický kabel ze stávající trafostanice 22/0,4 kV. Spínací stanice slouží pro příčné spínaní obou stop trakčního vedení.

Realizace předmětné zakázky byla náročná nejen kvůli rozsahu prací, ale také kvůli poloze staveniště od Čebína na Tišnovsku po Kutnou Horu. Navíc probíhala za plného provozu bez možnosti výluky napájení trakčního vedení. Výluky byly možné pouze na dílčích částech zařízení a harmonogram stavby musel reagovat na výluku traťového úseku Adamov–Blansko, kvůli které bylo nutno zajistit dostatek trakčního výkonu pro navýšení provozu na trati Brno – Kutná Hora.

Za splnění zmíněných úkolů patří poděkování všem členům realizačního týmu. Hlavní elektromontáže prováděli pracovníci střediska T142 pod vedením Stanislava Šůstka, instalace a kabelovody řešili zaměstnanci střediska T147 v čele s Mirkem Schořem. Poděkování patří i Martině Bischofové a Lukáši Czislinskému ze střediska T180 Speciální projekty. Pozitivně lze hodnotit spolupráci jednotlivých dodavatelů dílčích částí stavby, zejména tradičních partnerů firmy Elektrizace železnic Praha, AŽD Praha a SUDOP Brno.

Roman Hradil
vedoucí projektu
divize Technologie

naše stavby

Divize Západ provedla STAVEBNÍ OBNOVU KLÁŠTERA KLADRUBY

V srpnu loňského roku dokončil realizační tým divize Západ, oblast Jihozápad, stavební část projektu „Klášter Kladruby – Život v řádu“. Předmětem zakázky pro objednatele Národní památkový ústav byla obnova části exteriérů a interiérů Starého i Nového konventu a rekonstrukce Rajského dvora. Naši zaměstnanci v čele s vedoucím projektu Martinem Topkou ji provedli dle projektové dokumentace ateliéru FACIS architekti a vyšla téměř na 140 milionů korun.

Bývalý benediktinský klášter Kladruby na Plzeňsku byl založen roku 1115 knížetem Vladislavem I. Ještě během 14. století patřil mezi nejbohatší kláštery v českém království. K jeho úpadku došlo koncem 16. století vlivem požáru i následné třicetileté války.

Vrcholem rozsáhlé obnovy celého areálu bylo 18. století, kdy došlo k přestavbě původně románské baziliky Panny Marie ve stylu barokní gotiky pod vedením architekta J. B. Santiniho a stavbě Nového konventu podle návrhu K. I. Dienzenhofera. V roce 1785 nechal císař Josef II. klášter zrušit a objekt byl postupně upraven pro potřeby kasáren, nemocnice a invalidovny. Od roku 1825 až do konce druhé světové války byl využíván knížecím rodem Windischgrätzů a došlo k dalším zásahům do budov kláštera. Nový konvent byl přestavěn na pivovar, který byl následně poškozen požárem, dále došlo k nehistorickému přebudování interiéru východního křídla konventu na knihovnu či k necitlivé adaptaci většiny interiérů na byty. Od roku 1945 je bývalý klášter majetkem státu a do 60. let minulého století se v areálu nacházely kanceláře a byty státního statku a státních lesů. V roce 1968 přešel do správy současného Národního památkového ústavu a od roku 1995 je prohlášen za národní kulturní památku.

Cílem stavební zakázky byla obnova stávajících objektů Nového konventu, Starého konventu a Rajského dvora, respektive jejich částí, formou stavebních úprav, udržovacích prací a terénních a sadových úprav. Národní památkový ústav nám předal staveniště 16. července 2020. Nejprve proběhlo zakrývání a ochrana historických konstrukcí, tj. původní dlažby, dřevěných podlah a barokního schodiště v Novém konventu. Následovaly bourací práce nevhodně vestavěných konstrukcí ve všech stavebních objektech. Byly odstraněny příčky v ambitových chodbách, vybourány dveřní otvory, odstraněny poškozené či nevhodné podlahy ve Starém konventu a demontovány rozvody technických zařízení budov a zařizovací předměty. Rovněž byly sejmuty vegetační vrstvy na Rajském dvoře a odstraněny novodobé výmalby a lokální opravy omítek. Stavební práce od počátku probíhaly současně se záchranným archeologickým výzkumem a stavebně historickým průzkumem.

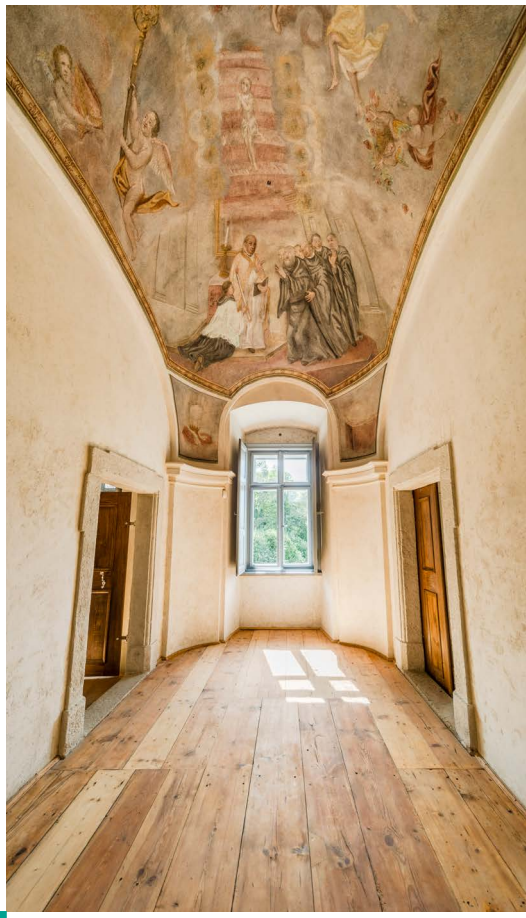
U Nového konventu byla snaha respektovat původní dispoziční návrh barokního kláštera s důrazem na obnovu původní ambitové chodby a vyčistit dispozice od nevhodných druhotných stavebních zásahů s ohledem na kvalitní historické prvky dochované z pozdějších dispozičních úprav. Podlaha v obnovovaných prostorech byla snížena na původní klášterní úroveň, okenní otvory venkovních severních fasád do Rajského dvora Starého konventu byly doplněny replikami kamenných okenních ostění, oken a kovaných mříží. Proběhla také oprava omítek stěn a kleneb ve východním křídle a v ambitové chodbě severního křídla, obnova finálního tvaru říms a zdobných hlavic v ambitové chodbě v patře konventu či výměna nevhodné cementové dlažby za kamennou. V prostoru bývalé klášterní kuchyně byla položena cihlová dlažba a byly vestavěny nové toalety. V zimním refektáři došlo k výměně oken a k odstranění nevhodné novodobé výmalby a nepůvodní podlahy. Dále bylo opraveno hlavní barokní schodiště a schodiště z 19. století.

Objekt Starého konventu, který se nachází v severozápadní části areálu kláštera mezi objekty kostela a severního křídla Nového konventu, pravděpodobně dříve sloužil jako oddělený prostor noviciátu s kaplí a celami. V druhé polovině 19. století byl přebudován na byty náležící k pivovaru. Cílem bylo objekt očistit od novodobých úprav, vrátit mu

Ambitová chodba Nového konventu

jeho původní barokní vzhled s využitím pro plánované expozice v rámci klášterních prohlídkových okruhů. Ambitová chodba prošla obnovou v celém rozsahu včetně kamenných podlah a byl zpřístupněn středový vstup do Rajského dvora dvouramenným schodištěm.
V kapli noviciátu došlo k nejvýznamnější obnově, a to k odstranění překryvů barokní výmalby za pomocí restaurátorských prací. Restaurovány nebyly jen malby v kapli a v jiných částech objektu, ale také například zábradlí na kůru či litinový záchod. Byla provedena rovněž konzervace omítkových vrstev z konce 17. století na zdi kostela. Dále proběhla oprava krovu, fasád a kruhové schodišťové věže v severovýchodní části budovy s jediným přístupem ke kůru a k varhanám. Po výmalbě v expozičních místnostech, fraterii či učebnách noviciátu následovalo očíslování místností římskými číslicemi.

Rajský dvůr Starého konventu je původním dvorem sloužícím řádovým bratřím k rozjímání. Vlivem pivovarských úprav byla snížena nivelita o cca 2,5 metru na úroveň 1. NP přilehlých objektů.
V rámci zvyšování úrovně dvora proběhla ukládka dešťového kanalizačního potrubí a obnova kamenných odvodňovacích štol. Podél dvora byl vyskládán okapový chodník ze štětového kamene a chodník spojující Starou prelaturu a Starý konvent byl vydlážděn replikou cihelné dlažby dle nálezu podlahy původní ambitové chodby. Uprostřed dvora byla druhotně instalována dobová



Kaple noviciátu Starého konventu

kašna z historického kamene včetně osvětlení. Na celém dvoře proběhla výsadba zeleně, která vychází z dochovaných pramenů z benediktinského prostředí raného středověku a skrze dvůr jsou vedeny symetrické mlatové cesty.

Během realizace stavebních prací, které trvaly dva roky, byly ve východní části křídla Nového konventu odkryty pozůstatky historické konstrukce pivovaru, které jsou prezentovány veřejnosti. V prostoru Rajského dvora byla objevena dnes již neexistující ambitová chodba vedle bývalé varny jako pozůstatek pivovaru. V místě původního raně barokního schodiště v severovýchodním rohu Rajského dvora byl nalezen kostrový hrob z doby na přelomu 15. a 16. století.

Snahou projektu, který byl spolufinancován z prostředků EU v rámci Integrovaného regionálního operačního programu, bylo rehabilitovat význam památky a ochránit památkové hodnoty. Podařilo se nejen rozšířit oblasti návštěvnických prohlídkových okruhů, zahrnující oproti původnímu předpokladu i již zmíněné pivovarnictví, včetně zpřístupnění obnoveného Rajského dvora jako expozice, ale zároveň také udržet historickou a kulturní tradici. Jsme rádi, že náš realizační tým byl u toho.

Aleš Hrala
technik přípravy
divize Západ

naše stavby

Mostaři divize Železnice dokončili výstavbu OPĚRNÉ ZDI PODÉL VSETÍNSKÉ BEČVY

Od června 2021 do prosince 2022 probíhala realizace zakázky s oficiálním názvem „Silnice II/487: Hovězí–Huslenky“ pro Ředitelství silnic Zlínského kraje. Společnost OHLA ŽS byla 50% podílníkem sdružení zhotovitelů stavby za více než 129 milionů korun. Projekt zahrnoval výstavbu opěrné zdi podél řeky Vsetínská Bečva, kterou postavili zaměstnanci střediska Mosty divize Železnice.

Předmětem stavebních prací byla rekonstrukce silnice v části intravilánu obce Hovězí a v extravilánu mezi obcemi Hovězí a Huslenky v celkové délce 980 m. Oprava silnice spočívala ve výměně konstrukce vozovky včetně sanace podloží a rozšíření komunikace do normových parametrů. Vzhledem k prostorovému uspořádání nové komunikace v extravilánovém úseku mezi obcemi byla mezi řekou Vsetínská Bečva a jednokolejnou tratí ve správě Správy železnic navržena realizace opěrné zdi o délce 270,5 m v km 1,440–1,720 vlevo (stavební objekt C213-4).

Zahájení výstavby opěrné zdi bylo hned od začátku komplikované kvůli nutnému vstupu do koryta Vsetínské Bečvy, která je součástí chráněné krajinné oblasti Beskydy. Pod kontrolou odborníků z různých oblastí a po zřízení norné stěny na řece a dalších opatření byly zahájeny práce na založení opěrné zdi. V této fázi bylo nutné zdemolovat větší část původní opěrné zdi a provést násyp přímo v korytě řeky kvůli provedení pilotového založení. Proti povodňové situaci byl tento násyp na okraji mezi tokem a stavbou vybaven záporovým pažením pomocí ocelových profilů HEB 160 s převázkou a výdřevou.

Opěrná zeď je hlubinně založena na mikropilotách. Založení obsahuje 390 mikropilot délky 5 m a 60 trvalých zemních kotev kotvených skrz základy opěrné zdi délky 7 m s 3 m dlouhým kořenem do skalního podloží. Celkově bylo provedeno úctyhodných 2 370 délkových metrů vrtů. Tyto práce probíhaly převážně v roce 2021.

V roce 2022 byla zbudována železobetonová monolitická konstrukce opěrné zdi. Ta je tvořena základem, dříkem a římsou jakožto nosnou železobetonovou konstrukcí, která je oporou pro novou komunikaci ve zúženém úseku extravilánu mezi obcemi Hovězí a Huslenky. Opěrná zeď je z estetických důvodů a kvůli zasazení do prostředí nádherné Vsetínské Bečvy opatřena z líce kotveným lomovým obkladovým kamenem na vyrovnávací vrstvě torkretu a těžkým kamenným záhozem v toku. Římsy opěrné zdi jsou vylepšeny o žlaby, které budou díky příčnému sklonu odvádět dešťovou vodu z komunikace II/487 do toku řeky. Standardní záležitostí je osazení zábradelního svodidla a zábradlí v celém úseku opěrné zdi, provedení terénních úprav mezi opěrnou zdí a vozovkou a vytvoření podélného žlabu, horské vpusti a dvou aktivních propustků průměru DN 600 mm a DN 800 mm.

Zajímavostí a zároveň prvkem s vysokou obtížností byla realizace torkretu a lícního obkladu opěrné zdi pod hladinou řeky. S ohledem na životní prostředí jsme museli využít usazovacích nádrží pro přečerpávání vody zpět do řeky, za podpory všech zainteresovaných stran jsme tuto nelehkou situaci nicméně zvládli. Poté bylo možno demontovat záporové pažení a odtěžit násyp (provizorní stavební komunikaci) v řece a tím dílo úspěšně dokončit.

Jsme rádi, že se náš tým mohl na realizaci této zakázky v malebném údolí Vsetínské Bečvy podílet.

Ivo Ondříček
vedoucí projektu
divize Železnice

Pohled na novou opěrnou zeď podél Vsetínské Bečvy

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S ING. PETREM RAŠOVSKÝM, MBA, oceněným zaměstnancem roku 2022 za divizi Východ

Petr Rašovský nastoupil do společnosti OHLA ŽS v březnu 2003 jako stavbyvedoucí, později zastával pozici vedoucího projektu. V současné době působí jako ředitel výstavby na divizi Východ a řídí realizaci vodohospodářských zakázek především na jižní Moravě. Pod jeho vedením aktuálně probíhá výstavba přírodě blízkých protipovodňových opatření na řece Svratce v Brně. Za úspěšné komplexní vedení více souběžných stavebních zakázek a za příkladné řízení velkých projektů zejména v oblasti claim managementu a organizace výstavby obdržel ocenění Zaměstnanec roku 2022 za tuto divizi.

Ing. Petr Rašovský, MBA,
ředitel výstavby z divize Východ

Ve firmě působíte již dlouho. Můžete připomenout stěžejní zakázky, které jste pod její hlavičkou realizoval?

Ve firmě pracuji dvacet let a za tu dobu jsem se podílel na celé řadě zakázek menšího i většího rozsahu. Mezi významné stavby realizované v minulosti mohu zařadit například výstavbu nové kanalizace a ČOV v Ivančicích s názvem „Zlepšení kvality vody v řekách Jihlava a Svratka nad nádrží Nové Mlýny“, která probíhala v letech 2011 až 2012. V okolí Ivančic jsem se v letech 2013 až 2015 podílel také na projektu výstavby vodovodních řádů a úpraven vod s označením „SV Ivančice–Rosice, zajištění kvality pitné vody“. Mezi zakázky z poslední doby bych pak zařadil projekt „Dostavba kanalizace v Brně II“, který probíhal v letech 2020 až 2022 a spočíval ve výstavbě nové kanalizace v pěti městských částech města Brna.

Na čem pracujete aktuálně?

V letošním roce pokračuji ve vedení týmu, se kterým stavíme protipovodňová opatření na řece Svratce v centru Brna v úseku od koupaliště Riviéra až po viadukt přes Uhelnou ulici. Cílem stavby je ochránit město před stoletou vodou a jeho obyvatelům vytvořit podél řeky místo k procházkám a sportování. Kromě toho pracujeme na dokončení výstavby vírského vodovodního přivaděče, který zásobuje jihomoravskou metropoli pitnou vodou. Jedná se o druhou etapu rekonstrukce důležité části vodárenského systému, která začala v lednu loňského roku a probíhá na území městyse Drásov.

Při řízení projektů se zabýváte claim managementem. Co spadá do této problematiky a s kým v této oblasti nejčastěji spolupracujete?

Claim management se týká uplatňování našich finančních a časových nároků (claimy) ze smlouvy vůči zákazníkům. Tento proces dostal v souvislosti se zaváděním smluvních podmínek FIDIC na českých stavbách nový rozměr, neboť jeho úspěšnost závisí na včasném uplatnění nároku. Tomu předchází identifikace rizika a analýza jeho případného dopadu na dobu realizace a náklady stavby, které běžně připravuje náš realizační tým. Při následném zpracování odpovídající dokumentace a předložení nároku zákazníkovi pak spolupracujeme s kolegy z útvarů Contract & Risk Managementu či Komerčního práva, případně s externími specialisty. Při řešení nároku je nezbytná také spolupráce s partnery projektu, tedy zejména se správcem stavby, technických dozorem a objednatelem. Typickými příklady nároků uplatňovaných na stavbách, které realizoval nebo realizuje náš tým, jsou nároky související s nedostatky projektové dokumentace, s nálezovými situacemi na staveništi a v poslední době rovněž s covidem-19 a s válkou na Ukrajině.

Jak se liší projednávání změn na velkých a malých projektech?

Jak již vyplývá z předchozí odpovědi, téměř u všech vodohospodářských staveb často narážíme na změny projekčního charakteru. Jedná se zejména o nesoulady v umístění stávajících inženýrských sítí s nově navrženým projekčním řešením. U menších projektů v obcích projednáváme tyto změny v úzkém kolektivu lidí a shody v řešení dosáhneme ve velmi krátkém čase. U velkých projektů realizovaných ve velkých městech, jako je například Brno, je projednávání změn a dosažení shody se všemi účastníky výstavby na jednom jediném řešení velmi náročné. Do těchto projekčních změn navíc vstupuje celá řada dalších subjektů, se kterými je třeba vše projednat. Pokud projekční změna například zasáhne do jiných pozemků, je nutné získat souhlasy vlastníků s umístěním stavby na těchto pozemcích. Často řešíme i náhradní autobusovou dopravu, přesun zastávek, výluky tramvajové dopravy a změny v neposlední řadě ovlivňují i navazující investiční akce města Brna. Jedná se tedy o proces velmi složitý a zdlouhavý, kdy může řešení i malých změn zabrat několik měsíců.

Ocenění zaměstnanec roku 2022 jste získal za komplexní vedení více souběžných stavebních zakázek a také za příkladné řízení velkých projektů. Jaké speciální schopnosti a vlastnosti jsou k tomu zapotřebí?

V dnešní zrychlené době je nutné mít velkou trpělivost, problémy musíme často řešit s „chladnou hlavou“. Ke zvládnutí těchto projektů je zapotřebí tým dobře sehraných odborníků, na které se můžete vždy spolehnout. Není to o jednotlivci, ale o kvalitním kolektivu, který úzce spolupracuje, komunikuje, a to nejenom o problémech stavby, ale i o dosažených úspěších.

Jste ostřílený profík s bohatými pracovními zkušenostmi. Máte i přesto ještě nějaký profesní sen, který byste si přál uskutečnit?

Na začátku své kariéry jsem se podílel na rekonstrukci ČOV v Brně-Modřicích. Nyní se opět připravuje její modernizace a rozšíření. Z mého pohledu by pro mne byla velká výzva se na tomto významném vodohospodářském projektu podílet.

Zbývá vám čas i na koníčky?

Času není mnoho, pokud se naskytne, strávím ho s rodinou, rád cestuji, poznávám nové kraje. Věnuji se turistice, v přírodě nalézám klid a pohodu i se svými čtyřnohými kamarády.

Děkuji za rozhovor.

RNDr. Jana Petrásková, Ph.D.
útvar PR a komunikace

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S MGR. MATÚŠEM BANDURČINEM, oceněným zaměstnancem roku 2022 za divizi Slovensko

Matúš Bandurčin nastoupil v listopadu 2018 do dceřiné společnosti OHLA ŽS Slovakia jako specialista řízení rizik. V současné době působí jako specialista nabídek v obchodním oddělení divize Slovensko. Je jedním z oceněných zaměstnanců roku 2022, konkrétně za aktivní a zodpovědný přístup ke sledování obchodních příležitostí a kvalitní práci na přípravě obchodních nabídek do veřejných i privátních soutěží.

Co vše obnáší vaše práce a co vás na ní nejvíce baví?
Ako špecialista ponúk som zodpovedný za kompletnú prípravu ponuky v nadväznosti na striktné dodržanie požiadaviek verejných obstarávateľov, prípadne súkromných investorov, na obsah ponuky. Som zodpovedný za externú komunikáciu s investormi, prípravu otázok k súťažným podkladom, ako aj odpovedí na otázky obstarávateľov k predloženým ponukám, prípadne uplatnenie revíznych postupov v zmysle zákona o verejnom obstarávaní. Súčasne zazmluvňujem subdodávateľov za účelom splnenia kvalifikačných kritérií, tiež sa podieľam na tvorbe združení, pokiaľ si to daná súťaž vyžaduje. V rámci spoločnosti ďalej plním všetky zakotvené povinnosti v súlade s obchodnými pravidlami, prípadne súvisiacimi internými normami. Každá zo súťaží má vždy presne stanovené pravidlá a termín, do ktorého je potrebné podať ponuku. Môže sa to zdať niektorým zvláštne, no takáto striktnosť sa mi veľmi páči. Mnohí vnímajú prísne pravidlá a termíny ako akýsi Damoklov meč. Ja si rád organizujem prácu a na tom nie je nič lepšie ako poznať presné termíny na vybavenie jednotlivých úloh. Človek si vie dokonale usporiadať svoje priority.

S kým nejčastěji spolupracujete na vaši divizi a jakým problémům při tvorbě nabídek čelíte?
Prípravu ponuky by som rozdelil na dokladovú a cenovú časť. Za dokladovú časť som plne zodpovedný ja. Čo sa týka cenovej časti ponuky, tú by som rozdelil na prípravnú a finalizačnú časť. V prípravnej časti komunikujem prevažne s rozpočtárkami našej divízie a vo finalizačnej časti s riaditeľom divízie pri uzatváraní konečnej ceny do ponuky. Pri tvorbe ponúk častokrát čelím rôznorodým problémom, od neštandardných požiadaviek na kvalifikačné kritéria obstarávateľov v dokladovej časti, až po neštandardné požiadavky na cenovú časť ponuky. Niektorí obstarávatelia proste radi komplikujú život všetkým uchádzačom, či už v dokladovej časti, napríklad preukazovaním disponibility každej profesnej odbornosti aká sa v danej zákazke vyskytne, prípadne v cenovej časti mätúcimi a protichodnými požiadavkami. S týmito problémami sa samozrejme musím popasovať a apelovať na obstarávateľov, aby súťažné podklady dali do poriadku.

Jak ovlivňuje legislativa v oblasti veřejných nabídek na Slovensku vaše pracovní činnosti?
Pokiaľ by som jednou vetou definoval, čo je to verejné obstarávanie, tak je to súbor pravidiel a postupov ustanovených zákonom, ktoré zastrešujú zadávanie zákaziek, koncesií a súťaže návrhov. Verejné obstarávanie je striktne regulované zákonom o verejnom obstarávaní. Tento zákon býva často novelizovaný, teda musím sledovať všetky jeho zmeny. Ďalej študujem rozhodovaciu prax Úradu pre verejné obstarávanie, ktorá má markantný vplyv na verejné obstarávanie v praxi, ako aj metodické usmernenia a výkladové stanoviská tohto úradu, ktoré napomáhajú v správnej aplikácii zákona a odpovedajú na konkrétne otázky účastníkov procesu verejného obstarávania. A v neposlednom rade sa snažím sledovať zverejňované právoplatné rozhodnutia súdov Slovenskej republiky vzťahujúce sa k rozhodnutiam úradu. Všetko uvedené je nevyhnutné ovládať pre prípravu kvalitnej a nepriestrelnej ponuky vo verejnej súťaži.

Určitě spolupracujete i s kolegy z jiných divizí naší společnosti. Jaké vnímáte největší rozdíly v přípravě nabídek do veřejných soutěží v Česku a na Slovensku?
Hoci som v Česku nepodával žiadne ponuky, mal som možnosť spolupracovať s českými kolegami, ktorí podávali ponuky na Slovensku. Pri uplatňovaní revíznych postupov som študoval aj legislatívu verejného obstarávania v Česku, ktorá je vcelku veľmi blízka s tou slovenskou. Viaceré inštitúty sú si veľmi podobné, rovnako ako je podobné aj ich uplatňovanie. Nevnímam výrazné rozdiely v príprave ponúk v Česku a Slovensku.

Mgr. Matúš Bandurčin,
specialista nabídek z divize Slovensko

Na přípravě kolika nabídek jste se doposud podílel a na co z vaší práce budete vždy vzpomínat?
Osobne počet odovzdaných ponúk nesledujem, aj keď sa to dá z marketingových analýz vyčítať. Na komunikáciu a na správanie niektorých obstarávateľov budem nadosmrti spomínať. Medzi najúsmevnejšie momenty by som uviedol súťaž, v ktorej došlo k predĺženiu lehoty na predkladanie ponúk po jej uplynutí.

Letos v březnu jste se stal jedním z oceněných zaměstnanců roku 2022. Co pro vás toto ocenění znamená?
Ocenenie zamestnanca roku 2022 za divíziu Slovensko bolo pre mňa prekvapením. Za celé obdobie pôsobnosti v OHLA ŽS sa snažím byť asertívny a plniť si svoje úlohy svedomito a starostlivo. Veľmi ma potešilo, že moje úsilie neostalo nepovšimnuté a dostalo sa mi takejto pocty. Hlavne, keď si uvedomím, že pracujem v tíme plnom kvalitných a rovnako usilovných ľudí.

Prozraďte nám na závěr, jak nejraději trávíte volný čas.
Väčšinu svojho voľného času trávim so svojou čerstvo rozrastenou rodinou. Niet väčšieho potešenia ako počuť smiech sedemmesačného syna. Večery rád trávim s manželkou pri zaujímavom seriáli alebo filme. Veľmi rád cestujem po Slovensku, Maďarsku a Česku. V lete sa najviac teším na bicyklovanie a plávanie.

Děkuji za rozhovor.

RNDr. Jana Petrásková, Ph.D.
útvar PR a komunikace

BLAHOPŘÁNÍ

V prvním čtvrtletí roku 2023 oslavili někteří naši zaměstnanci významné pracovní jubileum patnácti a více let nepřetržitého pracovního poměru u naší společnosti.

35 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Karla Kohlíčková, personální specialista (středisko 1005)
Miroslav Dvořák, traťový dělník (středisko Z131)

30 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Radoslav Harašta, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko T145)
Ivana Cetlová, specialista účetní (středisko 1222)

25 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Ing. Karel Kocian, specialista finanční (středisko 1211)
Ing. Hana Bejčková, specialista ekonom (středisko Z130)
Jan Nykl, vedoucí střediska (středisko M240)
Ing. Martin Dostál, ředitel výstavby (středisko Z130)
Radek Juhaňák, traťový dělník (středisko Z131)
Pavla Barčová, referent administrátor (středisko M440)
Dana Lemonová, referent organizační jednotky (středisko 1702)
Miroslava Andrýsková, referent administrátor (středisko M440)
Veronika Ochová, specialista ekonom (středisko M240)
Jaroslav Osouch, stavební dělník (středisko M540)
Roman Handl, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko R181)
Libor Kaňa, traťový dělník (středisko Z131)
Tomáš Šurýn, traťový dělník (středisko Z131)
Ing. Roman Kocúrek, generální ředitel (středisko 1001)

20 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Ing. Petr Kubica, technolog (středisko 1603)
Ing. Lubomír Matula, specialista obchodu a technické přípravy (středisko Z120)
Antonín Nestával, řidič osobních automobilů (středisko 1702)
Ing. Monika Škutová, specialista stavební výroby (středisko Z130)
Ing. Richard Dokulil, specialista obchodu a technické přípravy (středisko M440)
Ing. Jiří Galandr, vedoucí projektu (středisko M240)
Ing. Petr Rašovský, MBA, ředitel výstavby (středisko M240)
Břetislav Chromík, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko Z131)
František Šebák, obsluha zemních a příbuzných strojů (středisko Z131)

15 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Jiří Bergman, technik přípravy (středisko M540)
Kamila Veselá, specialista ekonom (středisko Z130)
Ing. Marek Burian, referent administrátor (středisko Z150)
Ing. David Hurník, nákupčí (středisko 1603)
Petr Zvonič, elektromontér (středisko T142)
Ing. Martin Comorek, Ph.D., specialista tvorby cen (středisko M220)
Magda Nádeníčková, referent administrátor (středisko T140)
Petr Krůžela, traťový dělník (středisko Z131)

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

Mgr. Lenka Slouková
HR manažerka

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 Západ

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

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

Oblast Metro
Olšanská 1a, 130 00 Praha 3
tel.: +420 602 647 079

Divize Východ

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

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

Oblast Severovýchod
Pražská třída 686/13
500 04 Hradec Králové-Kukleny
tel.: +420 731 819 099

Oblast Moravskoslezsko
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 Silnice

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 POZICE:

- **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 dětské volnočasové aktivity
- bezúročné půjčky, možnost využití firemních rekreačních zařízení
- odměny za odpracované roky
- zvýhodněné mobilní tarify i pro rodinné příslušníky

Dělníkům nabízíme
NÁBOROVÝ PŘÍSPĚVEK
a příspěvek na dovolenou.

Všem zaměstnancům na stavbách nabízíme:

- 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
Personální útvar na e-mailu
zamestnani@ohla-zs.cz
a zanechte nám svoje kontakty.
Oslovíme Vás.