ČASOPIS SKUPINY OHLA ŽS

III/2023

mozaika

Zeptali jsme se Ing. Tomáše Justa, výrobního manažera divize Železnice

strana 2

Máme novou výrobní kapacitu zaměřující se na speciální zakládání

strana 3

Rekonstrukce stravovacího provozu a energocentra v jihlavské nemocnici získala ocenění

strana 7

obsah III/2023

Úvodník 1

Zeptali jsme se Ing. Tomáše Justa, výrobního manažera divize Železnice 2

Středisko Z162 Speciální zakládání – představení nové výrobní kapacity 3

OHLA ŽS se podílí na vývoji kompozitní výztuže nové generace 4

Největší dopravní stavba v Brně se otevřela veřejnosti 5

Ocenění pro stavbu Nemocnice Jihlava – Rekonstrukce stravovacího provozu a energocentra 7

Dokončení výstavby nového areálu v botanické zahradě v Praze-Troji 7

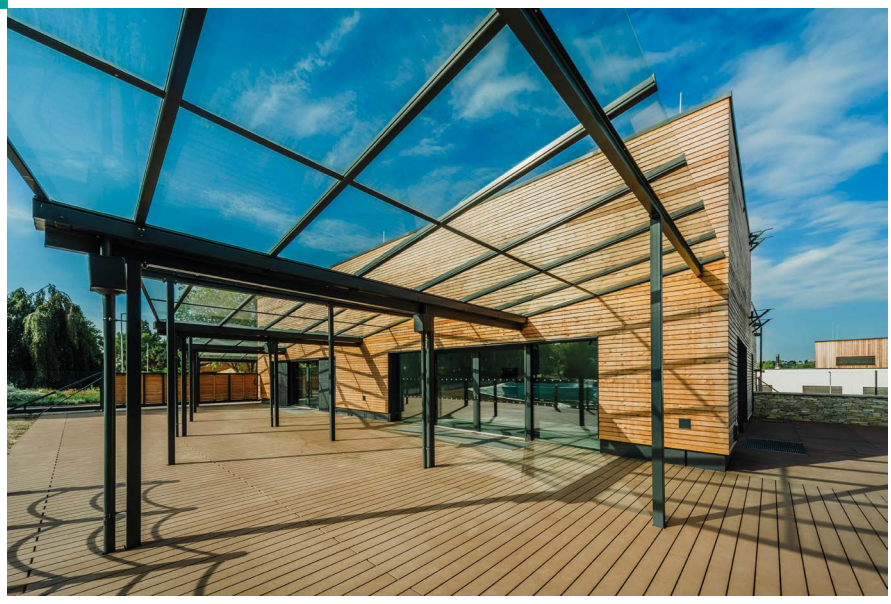
Divize Východ realizuje významné vodohospodářské stavby v Moravskoslezském kraji 9

Pod taktovkou divize Technologie vyrostla nová trakční napájecí stanice v Ostravě-Svinově 10

Rozhovor s Ing. Ľubomírem Krajčím, oceněným zaměstnancem roku 2022 za divizi Silnice 11

Rozhovor s Ing. Markétou Sedláčkovou, oceněnou zaměstnankyní roku 2022 za divizi Východ 12

Foto na titulní straně:
Multifunkční objekt, který je součástí nově vybudovaného areálu JIH v pražské botanické zahradě.



mozaika

Vydává: OHLA ŽS, a.s., Tuřanka 1554/115 b, 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: Ing. Mgr. Iva Cachová, Mgr. Barbora Hocková, Ing. Jan Ledabyl, Zdeněk Přibyl
http://www.ohla-zs.cz
Periodicita: 4× ročně, číslo III/2023 dáno do tisku 25. 9. 2023.
Evidováno Ministerstvem kultury České republiky pod číslem MK ČR E 12132.

@ohla_zs

úvodník

VÁŽENÉ KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ,

tunelové stavby jsou jednou z nejdůležitějších částí dopravní infrastruktury a svým charakterem se odlišují od ostatních stavebních konstrukcí. Vzájemné působení tunelu a obklopujícího horninového masivu s proměnnými vlastnosti, nutnost přizpůsobovat stavební postupy a technologie daným podmínkám v procesu výstavby, zvýšené riziko a další skutečnosti určují, že každý tunel je neopakovatelným, unikátním dílem. To je také jedním z důvodů, proč aktuální číslo Mozaiky startuje rozhovorem s Ing. Tomášem Justem, výrobním manažerem divize Železnice a odborníkem na výstavbu tunelů. Ten v samostatném příspěvku představuje nově budovanou divizní kapacitu zaměřující se na speciální zakládání.

S dopravní infrastrukturou úzce souvisí i výstavba Velkého městského okruhu Brno v úseku Tomkovo náměstí a Rokytova, na níž se podílí také OHLA ŽS. Tato významná stavba probíhající v intravilánu města se druhou zářijovou sobotu otevřela veřejnosti v rámci dne otevřené estakády. S detaily o této akci a současném dění na stavbě se můžete seznámit v jedné z aktualit.

Výstavba budoucnosti má být šetrnější, efektivnější a kvalitnější. Inovace v technologiích a materiálech jsou tím, co nám k tomu pomůže. A proto i my hledáme další možnosti. O zapojení naší společnosti do mezinárodního projektu spočívajícího ve vývoji FRP výztuže, která je doplněna o recyklovatelnou termoplastickou pryskyřici, si můžete přečíst v článku Ing. Jana Šibala, stavbyvedoucího z divize Východ. Budoucnost se pojí také s použitím tradičních přírodních materiálů, jakým je i dřevo. To bylo v maximálně míře použito na fasádách dvou objektů, které jsou součástí nového areálu pražské botanické zahrady. Zajímavosti o této stavbě naleznete v článku divize Západ v rubrice *Naše stavby*. Na tomto místě se rovněž dočtete o zakázce divize Technologie, díky níž vyrostla zbrusu nová trakční napájecí stanice v Ostravě-Svinově. Svoji práci zde prezentuje i divize Východ, která má za sebou již několik úspěšných realizací vodohospodářských staveb a aktuálně realizuje dva významné projekty tohoto typu také v Moravskoslezském kraji.

Zajímavé projekty si určitě zaslouží patřičný věhlas. Jsem velmi potěšen, že tomu tak bylo i v případě rekonstrukce stravovacího provozu a energocentra v areálu jihlavské nemocnice, která byla v červnu letošního roku oceněna v soutěži Stavba roku Kraje Vysočina 2022. Informace o realizaci a přínosu této náročné zakázky jsou také součástí pestré mozaiky tohoto čísla našeho časopisu.

Rozhodně doporučuji vaší pozornosti oblíbené rozhovory s oceněnými zaměstnanci. Tentokrát představujeme Ing. Ľubomíra Krajčího, specialistu tvorby cen na divizi Silnice, který přibližuje práci „cenaře“ na stavbě slovenské dálnice D1 v úseku Hubová–Ivachnová. Rozhovor s Ing. Markétou Sedláčkovou, která zastává pozici specialisty obchodu a technické přípravy na divizi Východ, poodhaluje mimo jiné fakt, že tradiční chápání stavebnictví jako typicky mužského oboru se již mění. Na závěr uvádíme přehled zaměstnanců, kteří ve třetím čtvrtletí tohoto roku oslavili významné pracovní jubileum.

Milí zaměstnanci, přeji vám inspirativní čtení a příjemně strávený podzim!

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

zeptali jsme se...

ZEPTALI JSME SE ING. TOMÁŠE JUSTA, výrobního manažera divize Železnice

Ing. Tomáš Just,
výrobní manažer divize Železnice

Na VUT v Brně jste vystudoval geotechniku a v tomto oboru máte i autorizaci. Kdy jste poprvé zjistil, že existuje tento obor, a proč jste se rozhodl pro jeho studium?
Pokud to trochu odlehčíme, první geotechnické zkušenosti jsem získával již v raném dětství. Vzhledem k možnostem doby jsme trávili více času hraním na pískovišti než dnešní děti. Vybavuji si, že na rozdíl od většiny kamarádů, kteří tvořili různé výtvory především směrem vzhůru, jsem já nejraději kutal štoly a tunely pod povrchem. To jsem samozřejmě o geotechnice neměl ani tuchy, přesto jsem už tehdy vnímal rozdíl mezi tunelováním v suchém, sypkém písku oproti písku vlhkému. To, že jsem geotechniku nakonec studoval a stala se i mým povoláním, bylo spíše řízením osudu a také vlivem několika pro mě důležitých lidí, které jsem potkal na vysoké škole a později v zaměstnání. Při výběru střední i vysoké školy jsem ještě pro konkrétní specializaci nebyl rozhodnutý a vlastně jsem se vždy k někomu přidal.

Profesní dráhu jste zahájil v roce 1996 u firmy Subterra a v OHLA ŽS působíte od roku 2001. Posledních zhruba patnáct let se zaměřujete na výstavbu tunelů v Česku a na Slovensku. Na jakých zajímavých stavbách jste se podílel a na čem aktuálně pracujete?
Když zmiňujete mé začátky, chvíli se u nich zastavím. V končícím ročníku na VUT v Brně jsem byl jediný geotechnik, který měl zájem nastoupit do výroby. A protože Subterra měla pro brněnský úsek zájem o jednoho absolventa, získal jsem nabídku práce ihned po složení státní zkoušky. Sice jsem musel absolvovat ještě rok vojenské služby, ale pak jsem dostal možnost nastoupit a získávat úžasnou praxi. V té době totiž vrcholila výstavba sekundárních kolektorů v historickém centru Brna a souběžně s ní probíhal i průzkum historického podzemí. Pak nastalo v oboru podzemního stavitelství období útlumu a asi po dvouleté zkušenosti v oboru pozemních staveb a výstavby inženýrských sítí se naskytla možnost přejít do společnosti ŽS Brno (dnešní OHLA ŽS) a vrátit se ke svému „řemeslu“. Zde se na tehdejším závodě MOSAN budovala na základech původního Závodu 04, posílených o nové kapacity z firem Subterra a Ingstav Brno, nová střediska zaměřená na ražení štol klasickou metodou a polomechanizovanými štíty. Postupně jsme se propracovali od menších profilů k velkým tunelům a v průběhu posledních let jsem měl možnost být účasten na realizaci významných staveb. Nejprve to byl železniční tunel Sudoměřický na IV. koridoru mezi Táborem a Sudoměřicemi, následoval dálniční tunel Čebrať u Ružomberoku na Slovensku (1. etapa), poté návrat na IV. koridor a železniční tunely Mezno a Deboreč na úseku mezi Sudoměřicemi a Voticemi a nakonec to byla rekonstrukce železničního tunelu Blanenský č. 8/2.

Kromě těchto velkých staveb byla ještě spousta menších. Z těch nejzajímavějších zmíním například výtahovou šachtu na Národní třídě v Praze, což je bezbariérové zpřístupnění stanice metra na lince B, nebo štolu pro tepelný napáječ Libeň–Holešovice, která byla ražena pod hladinou řeky Vltavy. Aktuálně dokončujeme drobnou rekonstrukci historického železničního tunelu u Oždian na Slovensku, který se stane součástí cyklostezky budované ve stopě bývalé železnice. Realizujeme rovněž opěrné a zárubní zdi na železničním projektu Praha-Bubny – Praha-Výstaviště a podílíme se na kalkulacích dalších tunelů do nabídek.

Ke konci loňského roku došlo k zprovoznění významné železniční stavby „Adamov–Blansko, BC“, kterou naše společnost realizovala z pozice lídra sdružení. Součástí modernizace tohoto železničního úseku byla i sanace pěti tunelů. Jednokolejný tunel Blanenský č. 8/2 byl kvůli špatnému technickému stavu rekonstruován kompletně. V čem přesně spočívala jeho přestavba a jak byla náročná?
Nejprve upřesním, že ze statického hlediska byl tunel v pořádku. Byl nejmladší ze všech rekonstruovaných tunelů (do provozu byl uveden roku 1992), přitom byl jediný kompletně vybouraný a nově vybudovaný. Problémem byla netěsnost jeho ostění a nevyhovující příčný profil pro umístění trakčního vedení. Před vlastní realizací se podařilo navrhnout a projednat změnu technického řešení spočívající v úpravě příčného profilu z kruhového na podkovu. Toto řešení umožnilo optimalizovat stavební postupy tak, aby se náročná rekonstrukce zvládla v požadovaném termínu daném výlukou provozu a objednateli to přineslo zajímavou úsporu. Samotná realizace byla zajímavá právě tím, že šlo o přestavbu. Vybourávali jsme stávající ostění tunelu z litinových a železobetonových segmentů a postupně jej nahrazovali novým ostěním ze stříkaného betonu. Za původním ostěním byla zakládka z různorodého materiálu, nejčastěji z cihel. Ta většinou vypadla až po původní výrub, jindy byl původní výrub pro nový profil nedostatečný a musel se ještě přibírat. Bylo nutné vyrovnat se i s nepříznivými okolnostmi, jako byl úsek se zhoršenou geologií doprovázený většími nadvýlomy nebo havárie Březovského vodovodu, který křižoval trasu tunelu v nadloží v oblasti blanenského portálu. Zejména díky zkušenostem a nasazení celého týmu se podařilo úkol zvládnout.

Na rekonstrukci zmíněného tunelu dohlížela přímo u vjezdového portálu z osvětlené skříňky soška svaté Barbory. Jsou tuneláři pověrčiví?
Ano, do jisté míry je to pověrčivost, ale je to i úcta k tradici a profesi. Je zvykem při zahájení každého podzemního díla umístit a vysvětit sošku svaté Barborky, patronky horníků i dalších profesí. Věříme, že její přítomnost na ústí díla zvyšuje

šanci, že se všichni fárající ve zdraví vrátí ke svým blízkým. Významným dnem je pro nás i 4. prosinec, kdy má Barborka svátek. Další takovou tradicí, kterou držíme, je ražba pamětní medaile při ukončení podzemního díla. Je to nejen pěkný dárek pro účastníky výstavby a hezká upomínka, ale i vyhledávaný sběratelský kousek. Pamětní medaile byla vyražena i u příležitosti dokončení rekonstrukce tunelu Blanenský č. 8/2.

Divize Železnice má tunelářské kapacity soustředěny na středisku Tunely. Jak tento tým vznikl a s jakými dalšími kapacitami v této oblasti na divizi počítáte?

Náš nynější tým vznikl v roce 2021 rozdělením tunelářských kapacit v rámci změny organizační struktury. Skupina realizující v té době železniční tunel Mezno byla začleněna do divize Železnice a skupina působící na stavbě tunelu Čebrať zůstala na divizi Silnice. Oba týmy bylo nutné po rozdělení částečně doplnit o nové kolegy, takže nyní máme ve společnosti dva plnohodnotné realizační týmy. Po dokončení tunelu Čebrať by mělo dojít k opětovnému sloučení obou kolektivů do jedné skupiny. Další vlastní kapacitou, kterou na divizi Železnice aktuálně budujeme, je nové středisko Z162 Speciální zakládání. Jde o další zajímavou geotechnickou disciplínu, která v portfoliu našich dovedností dosud chyběla.

Na tomto místě bych rád využil možnosti a poděkoval všem svým stávajícím a také nově příchozím kolegům za práci, kterou odvádějí. Mnohdy musí cestou za splněním cíle překonat různé překážky, jako jsou složité podmínky na staveništi, vady projektů, nedostatek zdrojů, velká administrativní zátěž vyžadovaná legislativou a bohužel i složitost našich interních procesů.

Převažující metodou konvenčního tunelování (cyklický postup ražby) v Česku je nová rakouská tunelovací metoda (NRTM), která vědomě využívá nosných vlastností horninového masivu s cílem optimalizovat proces ražení a zabezpečování výrubu a minimalizovat s tím spojené ekonomické náklady. Jaké hlavní podmínky je třeba pro úspěšnou aplikaci NRTM splnit?

Převažující použití nové rakouské tunelovací metody u nás je dáno geologickými a geomorfologickými podmínkami. Její výhodou je její velká univerzálnost a možnost rychle reagovat na změnu podmínek. Jak říkáte, při správném využití umožňuje pracovat efektivně a ekonomicky. Ona svým principem s přírodou nesoupeří, ale spolupracuje. Je důležité, aby s takovým přístupem a jistou pokorou jednali i ti, kteří tuto metodu aplikují, a to nejen v pozici zhotovitele, ale i projektanta, stavebního dozoru a objednatele. Velký význam pro úspěšnou aplikaci má dostatečně podrobný geologický průzkum ve fázi přípravy stavby jako podklad pro projektování. Klíčový je pak průběžný geotechnický monitoring při výstavbě a správná interpretace získaných výsledků, která umožňuje optimalizaci dalších postupů. Předpokladem úspěchu je i spravedlivé nastavení smluvního vztahu s jasně daným rozdělením rizik mezi účastníky výstavby.

Je vidět, že svoji práci děláte s plným nasazením a doslova tím vším žijete. Přesto je také nutné vypnout a relaxovat. Jak nejraději odpočíváte?

Tak to je různorodé. Aktivit a nápadů je dost, ale volného času je omezené množství a je potřeba jej rozdělit mezi rodinu, dům a práci kolem něho, kamarády a alespoň kousek ušetřit sám pro sebe. Mám rád aktivní pohyb, hlavně kolo, lyže a turistiku. Z méně aktivních sportů mě baví šipky. Rád relaxuji prací kolem domu, kde se svépomocí pouštím téměř do všeho a při fyzicky náročnější práci se dá stres vypustit a přeměnit v nějakou hodnotu.

Děkuji za rozhovor.

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

aktualita

STŘEDISKO Z162 SPECIÁLNÍ ZAKLÁDÁNÍ – představení nové výrobní kapacity

Od počátku letošního roku se na základě rozhodnutí vedení naší společnosti buduje nová vlastní výrobní kapacita působící v oblasti speciálního zakládání. Dosud byla realizace těchto činností zajišťována výhradně dodavatelsky, a to v řádu stovek milionů korun ročně.

Nové středisko Z162 je začleněno v organizační struktuře divize Železnice při středisku Tunely. Obě střediska jsou si blízká zaměřením na geotechniku a také využíváním obdobných technologií. Při jeho zakládání se podařilo efektivně využít správného rozhodnutí, aktuální dostupnosti zkušených kapacit na trhu a zásoby práce na stavbě slovenské dálnice D1 v úseku Hubová–Ivachnová.

Oblast speciálního zakládání zahrnuje široké spektrum činností vyžadujících specializované vybavení a kvalifikovaný personál. Proto jsou do našeho portfolia jako první zaváděny nejčastěji se vyskytující prvky, kterými jsou velkoprofilové piloty a maloprofilové vrty. Aktuálně má středisko k dispozici dvě velkoprofilové pilotovací soupravy BAUER BG 28 H a jednu maloprofilovou vrtnou soupravu KLEMM KR 806-3GS včetně části potřebného obslužného vybavení.

Pokračuje doplňování pracovních kapacit i dalšího strojního a obslužného vybavení potřebného k činnosti střediska podle požadavků aktuálně realizovaných projektů. Jedná se o velké počáteční investice, které se nenakupují „na sklad“, ale jsou okamžitě uváděny do provozu na realizovaných stavbách. Plánovaná

Velkoprofilová vrtná souprava BAUER BG 28 H při vrtání pilot průměru 1 300 mm na stavbě D1 Hubová–Ivachnová

kapacita střediska je dostatečná pro obsazení všech souprav. Vedením střediska byl pověřen Ing. Ivan Košťál (+420 739 082 703, kostali@ohla-zs.cz), který má v oblasti speciálního zakládání bohaté profesní zkušenosti.

V současné době nabízí výrobní středisko Z162 realizaci velkoprofilových pilot průměru 620 mm, 880 mm a 1 300 mm do hloubky 30 m. Nabízí rovněž realizaci maloprofilových vrtů (zemní hřeby, mikropiloty, dočasné a trvalé lanové a tyčové kotvy a odvodňovací vrty) průměru pažení od 133 mm do 324 mm včetně nízkotlakové a vysokotlakové injektáže a předpínání tyčových a lanových kotev. Součástí prováděných technologií jsou i stříkané betony prováděné „mokrou cestou“.

Maloprofilová vrtná souprava KLEMM KR 806-3GS při vrtání odvodňovacích vrtů délky 100 m na stavbě D1 Hubová–Ivachnová

Momentálně středisko realizuje práce na stavbách „D1 Hubová–Ivachnová“ (interní dodávka pro Združenie Čebrať), „R3 Tvrdošín–Nižná“ (dodávka pro externího objednatele) a „ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina–Teplička“ (dodávka pro externího objednatele). Jeho posláním je realizace prací v oblasti speciálního zakládání na projektech v rámci celé naší společnosti, ale i pro externí zákazníky na území Česka a Slovenska. V naší společnosti se očekává interní spolupráce již ve fázi přípravy nabídek s cílem optimalizovat návrhy a kalkulace technických řešení.

Do budoucna je v plánu postupně rozšířit portfolio strojního vybavení a příslušenství tak, aby bylo možné nabídnout realizaci pilot průměru od 620 do 1500 mm a vrtů průměru od 133 do 500 mm. Další technologie v oblasti speciálního zakládání je možné doplnit dle požadavků staveb.

Ing. Tomáš Just
výrobní manažer
divize Železnice

aktualita

OHLA ŽS se podílí na vývoji KOMPOZITNÍ VÝZTUŽE NOVÉ GENERACE

Jednou ze současných výzev stavebního sektoru je navrhovat a stavět vysoce odolné konstrukce s delší životností. Odborná pracoviště a také stavební firmy hledají proto možnosti, jak nahradit klasickou ocelovou výztuž do betonu jinými materiály s vhodnými fyzikálně-mechanickými vlastnostmi. Ani naše společnost není v této oblasti pozadu. Podílí se totiž na realizaci významného mezinárodního projektu spočívajícího ve vývoji FRP výztuže, která je doplněná o recyklovatelnou termoplastickou pryskyřici.

Díky využití moderních kompozitních materiálů je možné realizovat konstrukce, které mají vyšší odolnost, zejména v agresivním prostředí. Tyto materiály nejenže tedy přispívají k udržitelnosti konstrukce, ale vylepšují tím i recyklační hospodářství. Nově vyvíjená nekovová kompozitní FRP výztuž (z anglického Fibre Reinforced Polymers výztuž tvořená nosnými vlákny vzájemně pojenými polymerní matricí) doplněná o recyklovatelnou termoplastickou pryskyřicí s označením TP FRP by měla tato kritéria splňovat. Představuje konkurenční alternativu ke konvenční ocelové výztuži díky své nízké náchylnosti ke korozi, vysoké pevnosti a nižším nákladům na životní cyklus. Hlavním omezením ve využití současné výztuže z FRP je však fakt, že ji nelze na místě ohnout kvůli nevratnému vytvrzení pryskyřice. Nahrazením termosetové pryskyřice za pryskyřici termoplastickou mohou být výztuže po pultruzi tvarovány ve zkrácené době. Kromě této zásadní výhody vykazuje TP FRP výztuž dle prvotních zjištění podobné mechanické vlastnosti a vyšší odolnost vůči agresivním vlivům než standardní ocelová výztuž, kterou by proto v budoucnosti mohla nahradit.

Vývoj, výzkum a zpracování kompozitní výztuže nové generace probíhá v rámci rozsáhlého mezioborového projektu „TOP-Crete“ pod vedením zástupců z Universitat Politècnica de Catalunya (UPC BarcelonaTech) ve Španělsku. Z vysokoškolských institucí se na jeho realizaci, která probíhá v rámci mezinárodní výzvy M-ERA.NET 3, podílí také Fakulta stavební (FAST) VUT v Brně. Kromě naší společnosti, kterou reprezentují Ing. Petr Široký a Ing. Jan Šibal z divize Východ, jsou do projektu zapojeny další čtyři nadnárodní společnosti (Hormipresa NEC, S. L.; Arkema; Canoe; Sireg).

Celý projekt, který neopomíjí ani recyklovatelnost a dopady na životní prostředí, je členěn do osmi etap. Jednotliví členové řešitelského konsorcia mají přesně vymezené zařazení a definovány úkoly. OHLA ŽS vstupuje do konsorcia jako odborník v oboru stavebnictví a má pomoci převážně s realizační částí. V první fázi průběhu projektu vyhotoví naše společnost ve svých výrobních prostorech potřebná betonová zkušební tělesa obsahující TP FRP, která budou následně zkoumána v běžných i extrémních podmínkách odborníky z FAST VUT v Brně. Výsledky zkoušek zaměřených na testování mechanicko-fyzikálních vlastností TP FRP výztuží a vzájemné spolupůsobení s betonem budou porovnávány se závěry kolegů z UPC BarcelonaTech. V další fázi proběhne experimentální ověření krátkodobého a dlouhodobého

chování betonových prvků vyztužených tímto typem výztuže. Následně bude nutné provést demonstraci alespoň dvou prototypů betonové konstrukce se zapracováním TP FRP v agresivním prostředí v Česku a ve Španělsku, aby bylo možné tyto objekty sledovat a vyhodnocovat v čase v reálných podmínkách. Vzhledem k požadavku agresivního prostředí se nabízí zabudování TP FRP například u čistíren odpadních vod, případně retenčních nádrží. Kolegové z Hormipresa NEC, S. L., využijí jako agresivní prostředí místa s mořskou vodou.

V červnu letošního roku proběhla první, zahajovací schůzka účastníků projektu v podobě třídenní konference v Barceloně za účasti všech jeho členů. Během ní došlo k upřesnění informací o postupu jednotlivých kroků a k aktualizaci harmonogramu prací tak, aby bylo dosaženo všech cílových bodů.

Hlavním výsledkem tohoto tříletého projektu bude nová TP FRP výztuž, která nahradí termoset za termoplast. Toto řešení umožní pomocí tepelného tvarování TP FRP výztuž ohýbat na potřebné rozměry a značně se tím přiblíží tvarování klasické betonářské výztuže. Rovněž se sníží náklady a výrobní čas, což umožní větší variabilitu využití ve stavebních

Realizační tým projektu TOP-Crete

konstrukcích. Jak již bylo zmíněno, hlavní předností této výztuže je odolnost vůči agresivním vlivům, což může zásadně prodloužit životnost celé konstrukce.

Projekt „TOP-Crete“ rovněž zahrnuje vylepšení a optimalizaci složení, výrobní a ohýbací proces se zaměřením na recyklovatelnost TP FRP. Výsledky výzkumu budou sloužit jako podklad pro zpracování doporučení pro návrh betonových konstrukcí vyztužených TP FRP. Zmíněné doporučení je možné zapracovat do nového eurokódu tak, aby tato výztuž mohla být následně globálně využívána.

Jsme potěšeni, že i naše společnost se může podílet na realizaci tohoto zajímavého projektu zaměřeného na materiálový výzkum a inovace.

Ing. Jan Šibal
stavbyvedoucí
divize Východ

aktualita

NEJVĚTŠÍ DOPRAVNÍ STAVBA V BRNĚ se otevřela veřejnosti

V sobotu 9. září měla široká veřejnost jedinečnou příležitost projít se po budované estakádě přes maloměřické seřaďovací nádraží, která je součástí výstavby Velkého městského okruhu (VMO) Brno v úseku Tomkovo náměstí a Rokytova. Zakázku za téměř 2,5 miliardy korun provádí sdružení firem FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby, OHLA ŽS a Metrostav.

Návštěvníci seznamující se stavbou během dne otevřené estakády

Výstavba Velkého městského okruhu Brno v úseku Tomkovo náměstí a Rokytova, která je aktuálně největší dopravní stavbou v Brně, začala v létě 2021. Budovaný úsek, jehož délka činí 1 249 m, se skládá z velkoprůměrových vodovodů a kanalizací, čtyř třípólových mostů založených na pilotách, dvou mimoúrovňových křižovatek a protihlukové stěny o celkové délce 2 355 metrů. Velké mostní objekty přes řeku Svitavu a Tomkovo náměstí, kde bude situována hlavní křižovatka, budou napojeny na více než půlkilometrovou mostní estakádu přes maloměřické seřaďovací nádraží, kterou tvoří 40 polí a 37 pilířů. Hlavní trasa Velkého městského okruhu a přilehlé rampy budou na závěr přikryty asfaltovými vrstvami vozovky a jejich zprovoznění se předpokládá v průběhu roku 2024.

Statutární město Brno a Ředitelství silnic a dálnic ČR, které jsou investorem stavby, se ji ve spolupráci se zhotovitelem rozhodli ukázat druhou zářijovou sobotu široké veřejnosti v rámci tzv. dne otevřené estakády. Více než patnáct tisíc návštěvníku se při procházce po

Pokládka asfaltových vrstev na mostě přes řeku Svitavu

Realizační tým oblasti Silnice divize Východ

vznikající estakádě, jejíž výška nad terénem je až 18 metrů, mohlo seznámit s vizualizacemi výsledné podoby budované části VMO či dozvědět se zajímavé detaily o průběhu stavby na infobannerech a videích. Nechyběla ani ukázka stavební techniky pracující na stavbě.

Stavební práce na výstavbě nové infrastruktury, která přispěje k významnému odstranění dopravní zátěže z centra a několika hlavních ulic Brna, provádí za naši společnost tým oblasti Silnice divize Východ. Na projektu se rovněž aktuálně podílí divizní kapacity oblasti Jihovýchod zajišťující především práce v oblasti monolitických konstrukcí. Přítomni jsou i zaměstnanci střediska Mosty divize Železnice, kteří zde staví dva mostní objekty tvořící křížení VMO s Tomkovým náměstím.

Díky dobrým klimatickým podmínkám v zimním období 2022 se v letošní stavební sezóně podařilo na stavbě dokončit monolitickou opěrnou zeď, násyp a odvodnění rampy „Nová Dukelská“, jeden z dvojice mostů přes řeku Svitavu a dopojení rampy do ulice Karlova včetně veškerých konstrukčních vrstev. Realizováno bylo osazení protihlukových stěn na dokončených římsách a montáž ocelových i betonových svodidel pro předání do předčasného užívání.

V červenci 2023 byla zahájena výluka tramvajového provozu přes Tomkovo náměstí a demontáž kolejí pro dokončení přeložek inženýrských sítí v ulici Dukelská, Valchařská a Cacovická a následovala realizace nového tramvajového kolejiště a trakčního vedení. K převedení provozu ze zbývající části VMO na nově vybudované rampy a most nad řekou došlo na přelomu července a srpna letošního roku.

Byly zahájeny práce na hlubinném založení mostní estakády pravého mostu přes Karlovu ulici, na dvou zbývajících pilířích a na opěře budoucího mostu na Tomkově náměstí. Provedla se demontáž mostního provizoria a demolice mostu a bude zahájena výstavba zbývajícího mostu přes řeku ve směru na Svitavy. Rovněž bylo možné zahájit dokončení poslední třetiny podchodu pro parovod. Stále probíhá dokončování opěry a křídel na pravém mostě a dopojení přechodové oblasti na ulici Rokytova směrem na městkou část Brno-Vinohrady.

Posunem na některých stavebních objektech oproti původnímu harmonogramu se stavba dostává do nepříznivých klimatických podmínek zimního období, kdy se bude bez zimní technologické přestávky pracovat za nákladných opatření na betonážích, izolacích a pokládkách konstrukčních vrstev, tak aby byla dodržena a zkouškami prokázána kvalita provádění prací.

Při dosavadní realizaci zakázky musel realizační tým OHLA ŽS čelit různým výzvám, jako byly velmi složité práce související s napojením nového velkoprůměrového (DN 800) litinového vodovodu délky 571 m na stávající sklolaminátové potrubí bez zámkových spojů ve stavu rozpadu na hranici záboru stavby. Dalším příkladem je i požadavek investora na změnu tvaru rampy Nová Dukelská během výstavby, který zapříčinil úpravu a koordinaci přibližně v padesáti stavebních objektech kanalizací, vodovodů, kabelů a opěrných systémů násypu. Důležitým okamžikem bylo i schválení návrhu na změnu vedení dopravy stavbou začleněním etapy dopravně-inženýrského opatření.

Velké poděkování patří všem, kteří se na realizaci této unikátní a současně velmi složité dopravní stavby v intravilánu města Brna podílejí, za proaktivní přístup k řešení komplexní problematiky postupu výstavby a neprodlenému zapracování požadovaných i nutných změn během výstavby. Poděkování rovněž patří všem, kteří se podíleli na organizaci dne otevřené estakády, za pomoc při přiblížení naší práce na tomto významném projektu široké veřejnosti.

Jiří Petrla
vedoucí projektu
divize Východ

ocenění

Ocenění pro stavbu NEMOCNICE JIHLAVA – REKONSTRUKCE STRAVOVACÍHO PROVOZU A ENERGOCENTRA

V červnu letošního roku získala naše společnost další krásné ocenění. Během galavečera 21. ročníku soutěže Stavba roku Kraje Vysočina 2022, který se konal v Městském kině v Polné, byl stavební projekt „Nemocnice Jihlava – Rekonstrukce stravovacího provozu a energocentra“ oceněn Cenou Svazu podnikatelů ve stavebnictví. Tuto náročnou stavbu za 304,7 milionů korun bez DPH realizovali zaměstnanci divize Východ v čele s vedoucím projektu Ing. Bronislavem Lungou od ledna 2020 do ledna letošního roku.

Pohled na opravenou fasádu objektu

Rekonstrukce starého objektu varny probíhala za jejího plného provozu, jelikož bylo nutné zachovat přípravu jídel pro pacienty a také stravování zaměstnanců nemocnice v objektu. Práce byly proto rozděleny do devíti etap, z nichž první tři byly dočasné. Kvůli nim došlo k přesunu zázemí stravovacího provozu, tj. k vytvoření místa dočasného mytí, dočasné jídelny a dočasných kanceláří pro vedení gastro provozu. Další etapy se týkaly rekonstrukce na konečný stav. Při rozvržení jednotlivých prací a plánování etap našim kolegům výrazně pomohlo využití metody BIM, která byla na této zakázce implementována ve fázi vedení stavby.

V rámci samotné rekonstrukce objektu došlo k rozšíření (dostavbě) 2. NP původní budovy, a to na úkor stávajících střešních rovin. Díky tomu byla navýšena kapacita jídelny co do počtu sedících strávníků. Zbytek střešních rovin ve 2. NP byl zrekonstruován a upraven na pochozí terasu pro letní provoz zakrytou částečně pergolou s kovovou konstrukcí. Kvůli úsporám energií a zkvalitnění parametrů obvodového pláště byl objekt zateplen vnějším tepelně izolačním kompozitním systémem ETICS a byly kompletně vyměněny výplně otvorů. Dalším velmi důležitým bodem rekonstrukce bylo vyřešení požární ochrany a možnosti úniku osob. V souvislosti s tím byla vybudována dvě venkovní točitá úniková schodiště, která svým architektonickým výrazem oživují jednotvárnost stávající zástavby.

Odborná porota soutěže Stavba roku Kraje Vysočina 2022 ocenila přínos stavby, která reagovala na naléhavou potřebu Nemocnice Jihlava nahradit již technicky i technologicky nevyhovující zázemí nemocniční kuchyně, zvýšit její kapacitu a rozšířit její služby poskytované pacientům. Velký význam má i zajištění dostatečné energetické kapacity pro stávající i plánované objekty v rámci budoucího rozšíření nemocnice. Jihlavská nemocnice tímto projektem získala doslova dvě „nová srdce“.

Gratulujeme kolegům k tomuto ocenění a těšíme se na další realizace.

Mgr. Barbora Hocková
útvar PR a komunikace

naše stavby

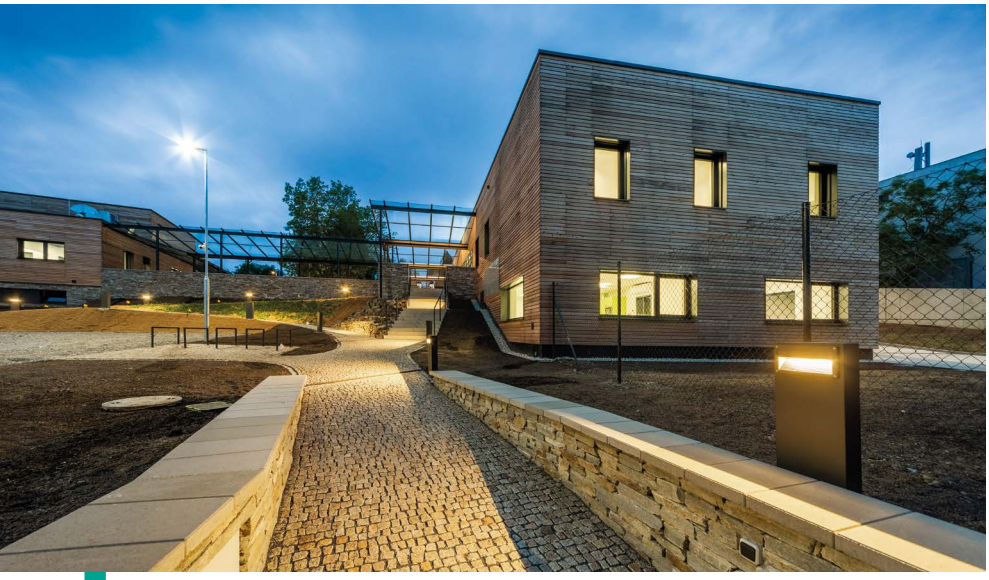
Dokončení výstavby NOVÉHO AREÁLU V BOTANICKÉ ZAHRADĚ V PRAZE-TROJI

Od července 2021 do května 2023 realizoval tým oblasti Střední Čechy divize Západ zakázku spočívající ve výstavbě areálu JIH pro Botanickou zahradu hl. m. Prahy. Nový areál je jedním ze tří center botanické zahrady a tvoří ho dva hlavní objekty: multifunkční objekt a objekt zázemí. První z nich plní výstavní funkci, zatímco druhý poskytuje zázemí pro návštěvníky a zaměstnance.

Výstavba areálu JIH, který je centrem jižní a střední části botanické zahrady, probíhala dle projektu Vratislava Dandy a Radovana Kupky z architektonického studia AND. Jejich snahou bylo navrhnout oba hlavní objekty tak, aby vedle okolních expozic zahrady nepůsobily příliš výrazně nebo rušivě. Vsadili proto na neutrální geometrické formy, střídmý architektonický detail a přírodní materiály. Lehkost stavbám navíc dodává velkoplošné prosklení některých stěn, které vizuálně propojuje interiér a exteriér v jeden celek. Komunikačně jsou oba objekty propojeny lehkou pergolou s prosklenou střechou a obemykají centrální shromažďovací prostor určený pro venkovní společenské a kulturní aktivity. Východně od multifunkčního objektu byla navržena čtyři jezírka, která jsou s ním propojena venkovní terasou.

Multifunkční objekt je realizován jako solitérní jednopodlažní budova se suterénem. Jejím ústředním prostorem je

Objekt zázemí – pohled na severní stranu



Vstup do areálu z ulice Nádvorní

výstavní sál, který disponuje potřebným technickým vybavením, jako je adaptabilní napojení energií jak ze stropu, tak z podlahy, audiovizuální technika, speciální variabilní osvětlení apod. Sál lze rozdělit přemístitelnou příčkou na dva menší autonomní sály a díky nezbytnému zázemí umožňuje i příležitostné pořádání komerčněji zaměřených akcí. V letní sezóně je vstup do sálu zajištěn otevřenými prosklenými stěnami ze tří stran, v zimě pak přes multifunkční prostorné zádveří s vlastním vstupem, které obsahuje informační pult, šatnu a zázemí pro personál. Místnost pro skladování nábytku slouží i pro rychlou přípravu a servírování občerstvení. Vnitřní chodba propojuje sál s nezbytným zázemím a schodištěm. V suterénu se nacházejí toalety pro návštěvníky, technická a provozní zařízení objektu a služební vstup. Venkovní terasa umožňuje rozšíření výstavního prostoru do klidové části zahrady u jezírek, v nichž je zajištěn umělý koloběh vody.

Objekt zázemí je tvořen protáhlou jednopodlažní budovou se suterénem. Její severní strana přiléhá k vydlážděné ústřední ploše a slouží návštěvníkům. U vstupu je umístěna prodejna vstupenek, suvenýrů, vína a výpěstků místní provenience, následuje vstup na toalety a občerstvení. Jižní strana objektu s provozními vstupy není přístupná návštěvníkům. Díky terénní konfiguraci mohou pracovníci údržby a zahradníci vstupovat z této strany do suterénu objektu, který jim slouží k základní očistě oděvů a bot a jako pracovna s nezbytným sociálním zařízením a sklady zahradní techniky a náčiní. Na pracovnu navazuje kancelář vedoucího. V patře budovy jsou umístěny šatny a umývárny.

Větrání multifunkčního objektu a objektu zázemí je zajištěno primárně okny, v nezbytných případech nuceně s potřebnou úpravou kvality přiváděného vzduchu. Oba objekty jsou vytápěny kombinací tradičních a nízkoteplotních zdrojů (plynový kotel a tepelná čerpadla). Střechy umožňují umístění fotovoltaických panelů pro ohřev teplé vody nebo dodávání energie do sítě. Umělé osvětlení zajišťují úsporné LED zdroje. Voda ze střech je sváděna do akumulační nádrže a slouží pro doplňování vody v jezírkách, která jsou řešena čtyřmi za sebou kaskádovitě propojenými nádržemi, přičemž voda přetéká z jedné do druhé.

Na fasádách objektů a zpevněných plochách jsou v maximální míře použity tradiční přírodní materiály, jako jsou dřevo, kámen a sklo, které jsou doplněny o kvalitní kovové prvky z hliníku a nerezu. Vlastní konstrukce objektů, technické vybavení a vybavení interiéru je oproti tomu řešeno soudobými materiály a technologiemi. Pergola se skleněnou střechou, která obě budovy propojuje, má atypickou ocelovo-hliníkovou konstrukci založenou na betonové patky a opěrné zídky.

Povrchy komunikací jsou částečně zpevněné (mlat na vedlejších cestách, štěrkový trávník na příležitostné parkovací ploše, dřevěná palubová podlaha u multifunkčního sálu) nebo zpevněné (žulová nepravidelná dlažba na hlavní areálové komunikaci a na ploše mezi objekty, betonová dlažba na zásobovací cestě, betonové schodiště pro příležitostný vstup z ulice Nádvorní). Cesty a zpevněné plochy jsou doplněny prvky drobné architektury a mobiliářem (lavičky, odpočívadla, odpadkové koše atd.) v materiálové kombinaci dřeva a oceli. Areál je vybaven informačním a orientačním systémem jednotným v rámci celé botanické zahrady.

Přítomnost realizačního týmu oblasti Střední Čechy divize Západ v botanické zahradě v pražské Troji není ničím novým, již v předchozích letech zde realizoval dostavbu západního areálu. Jsem potěšen, že jsme mohli vystavět i jižní areál a přispět tak k vytvoření dalšího zajímavého prostoru pro odpočinek, poznání i zábavu. Chtěl bych tímto poděkovat svým kolegům za skvěle odvedenou práci.

Ing. David Matůšů
výrobní manažer
divize Západ

naše stavby

Divize Východ realizuje VÝZNAMNÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ STAVBY V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI

Od podzimu loňského roku realizuje společnost OHLA ŽS pro státní podnik Povodí Odry hned dva důležité vodohospodářské projekty na území Moravskoslezského kraje. Zakázky s oficiálním názvem „Přivaděč Vyšní Lhoty – Žermanice, koryto, km 0,000–3,633, 2. etapa km 1,881–3,633“ a „Ochranná hráz na Odře a Orlovské Stružce, Bohumín-Pudlov“ provádí konkrétně zaměstnanci oblasti Moravskoslezsko divize Východ, kteří mají za sebou již několik úspěšných staveb tohoto typu.

Druhá etapa rekonstrukce Žermanického přivaděče

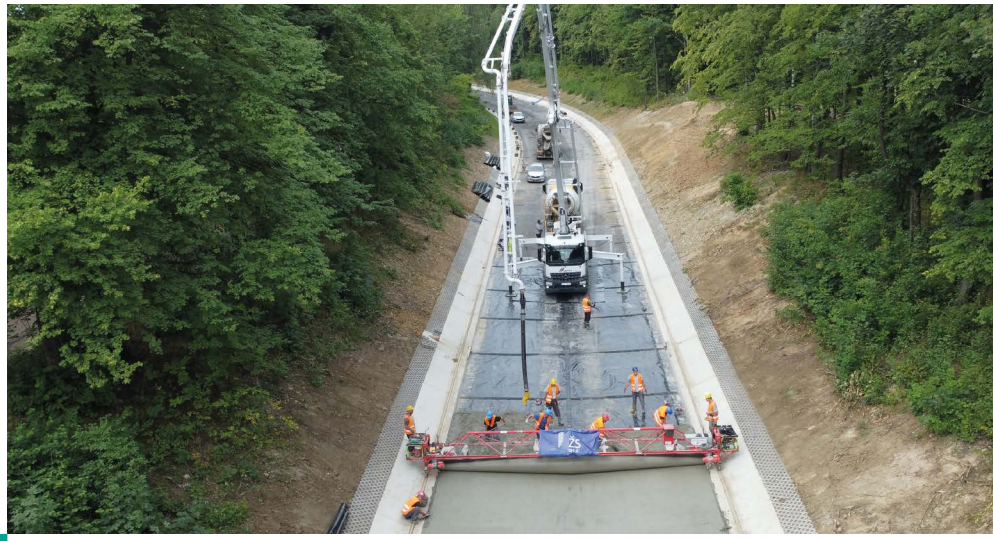
Přivaděč Vyšní Lhoty – Žermanice, označovaný též jako Žermanický přivaděč, tvoří umělé betonové koryto, které bylo vybudováno v letech 1953 až 1958. Slouží ke gravitačnímu převodu vody z povodí řeky Morávky od jezu ve Vyšních Lhotách v říčním km 11,334 do vodního toku Lučina, na kterém je situována údolní nádrž Žermanice (hlavní zdroj provozní vody pro zásobení ostravského průmyslu). Gravitační přivaděč s celkovým převýšením 94 m a dvaceti spádovými stupni na trase dlouhé 7,5 km má také protipovodňovou funkci. V době povodňových průtoků je možné umělým kanálem převést až 40 m³ za sekundu, pod soutokem s řekou Lučinou dokonce až 90 m³ za sekundu, a zvýšit tak protipovodňovou ochranu údolí řeky Morávky na dotčeném území až po Frýdek-Místek.

Během let se technický stav Žermanického přivaděče zhoršil. Byly zaznamenány až 40% ztráty vody při převodu, a Povodí Odry proto přistoupilo k jeho postupné rekonstrukci. První etapa rekonstrukce koryta, kterou rovněž realizovala divize Východ naší společnosti, proběhla v roce 2019 v km 0,000–1,881. Nabyté zkušenosti nyní úročíme při realizaci druhé etapy komplexní rekonstrukce tohoto díla v km 1,881–3,633. Zakázku v hodnotě 164 milionů korun bez DPH jsme zahájili v říjnu roku 2022 a jejím cílem je nejen zvýšení protipovodňové ochrany řeky Morávky přes Vyšní Lhoty, Nižní Lhoty, Nošovice, Dobrou se Skalicí a Starým Městem u Frýdku-Místku a řeky Ostravice přes Frýdek-Místek, ale také zlepšení vodní bilance nádrže Žermanice.

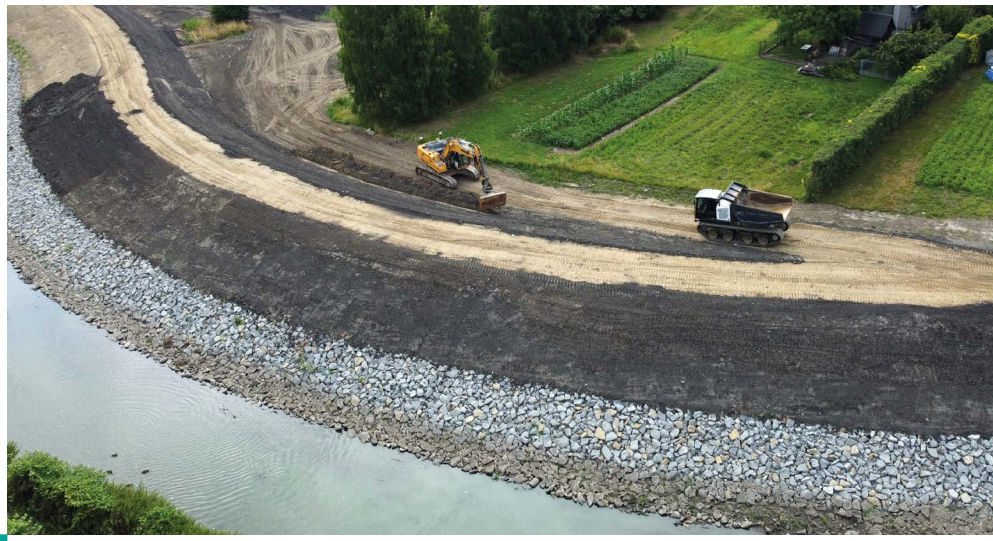
Během prvních měsíců výstavby bylo i navzdory zimnímu období nevyhnutelné vybudovat velkoprofilovou drenáž při obou březích koryta, aby v průběhu března mohl provozovatel v již částečně odbouraném korytě převést vodu v rámci mimořádné manipulace do Žermanické přehrady a zajistil tak její dostatečné množství po dobu, kdy bude přivaděč mimo provoz. Od dubna intenzivně probíhají práce na bourání zbytku koryta a budování štěrkových konstrukčních vrstev včetně pokládky separační fólie a dilatačních těsnicích pásů. Současně se provádí betonáže nového koryta, které bude mít jako dříve lichoběžníkový tvar. Při zpracovávání betonu se užívá technologie rotačního válce, která se velmi osvědčila již při realizaci první etapy. Dokončení rekonstrukce je plánováno na listopad letošního roku.

Výstavba ochranné hráze v Bohumíně-Pudlově

Realizaci rozsáhlého projektu protipovodňového opatření, které zajistí standardní ochranu bohumínské části Pudlov před velkými vodami, zajišťuje naše společnost v pozici lídra sdružení spolu s firmami POHL cz, odštěpný závod Opava, a Lesostavby Frýdek-Místek. Hodnota zakázky je 399 milionů korun bez DPH a její dokončení je plánováno na podzim roku 2025.



Betonáž dna koryta přivaděče Vyšní Lhoty – Žermanice



Výstavba zemní hráze na Odře a Orlovské Stružce

Hlavním a zároveň největším stavebním objektem je zemní hráz, která je navržena jako homogenní v celkové délce 2 800 m s šířkou 4 m v koruně a výškou od 2,5 m do 4 m. Významné úseky hráze budou doplněny i o podzemní těsnicí stěnu. V místech, kde místní zástavba neumožní kvůli velkým prostorovým nárokům budování zemní hráze, se protipovodňová ochrana provede vybudováním monolitické ochranné zdi v délce cca 200 m. Dalšími částmi projektu jsou demolice a výstavba dvou mostních objektů, přeložky vysokotlakých plynovodů a vodovodu, hrázové propusti a obslužné komunikace.

Stavební práce byly zahájeny v říjnu loňského roku. V současné době je dokončena příprava území a naplno probíhají stavební práce na výstavbě zemní hráze a monolitické zdi. Proběhla demolice jednoho ze dvou mostních objektů a rovněž jsou zhotoveny hrázové propusti.

Tento strategický projekt má po provedení všech technických opatření ochránit zastavěné části zájmového území před zaplavením při povodni do výše průtoku 1 555 m³ za sekundu, což nyní odpovídá stoletému ovlivněnému průtoku v řece Odře s bezpečnostním převýšením 0,5 m.

Zároveň budou vyřešeny i odtokové poměry v ochráněném území, tj. neškodné odvedení vnitřních vod v území za ochrannými hrázemi v době běžných průtoků i za povodně.

Ing. Michal Oulehla
vedoucí projektu
divize Východ

naše stavby

Pod taktovkou divize Technologie vyrostla NOVÁ TRAKČNÍ NAPÁJECÍ STANICE V OSTRAVĚ-SVINOVĚ

Divize Technologie úspěšně zrealizovala další z řady trakčních napájecích stanic (TNS), tentokrát se jednalo o TNS Ostrava-Svinov. Stavba pro Správu železnic byla dokončena a předána tomuto tradičními investorovi dne 5. srpna 2023, tedy 29 měsíců po předání staveniště. Generálním projektantem zakázky za téměř 274 milionů korun bez DPH byla společnost MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Hlavním cílem projektu „Výstavba R110kV na TNS Ostrava-Svinov“ bylo vybudování nové rozvodny 110 kV včetně dvou transformátorů 110/22 kV, přípojky velmi vysokého napětí pro zajištění napájení nové trakční napájecí stanice v Ostravě-Svinově s navýšeným rezervovaným příkonem z distribuční sítě pro současný a budoucí stav rozvoje železnice v napájené oblasti.

Rozvodna 110 kV včetně transformovny 110/22 kV byla navržena tak, aby byla využitelná jak pro stávající trakční měnírnu Ostrava-Svinov pro napájení železniční dopravní cesty stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV DC, tak pro budoucí stav po konverzi na střídavou trakční soustavu 25 kV AC 50 Hz. Tohoto cíle bylo dosaženo umístěním rozvodny 110 kV v blízkosti stávající trakční měnírny.

TNS Ostrava-Svinov – celkový pohled

Během realizace zakázky byla v areálu stávající TNS Ostrava-Svinov vybudována nová rozvodna AEA 110 kV, která je řešena jako klasická venkovní (Air Insulated Switchgear, AIS) typu H, čtyřřadá s jedním systémem přípojnic. Rozvodna obsahuje dvě přívodní pole, dvě transformátorová pole a H-spojku přípojnic. Její napájení je řešeno podzemním kabelovým vedením 110 kV linky V5630 a V5629 zaústěným do rozvodny ČEZ Distribuce v elektrárně Třebovice. Na rozvodnu navazují dvě nová krytá stanoviště transformátorů 110/22 kV T101 a T102. Jmenovitý výkon instalovaných transformátorů je 25 MVA.

Součástí nové TNS Ostrava-Svinov je také technologický objekt, ve kterém jsou umístěny systémy kontroly, řízení a ochrany nové rozvodny. Po dokončení montáže a spuštění nových technologií proběhla demontáž silnoproudé technologie původní TNS, kde byly provedeny i úpravy technologie jako například výměna měřicích transformátorů. Upraveno bylo také programové vybavení terminálů vývodů včetně ochran v dotčených polích rozvaděče 22 kV. Bylo nám velkou ctí realizovat tuto zakázku a těšíme se na další projekty .

Zdeněk Přibyl
specialista systémů řízení
divize Technologie

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S ING. ĽUBOMÍREM KRAJČÍM, oceněným zaměstnancem roku 2022 za divizi Silnice

Ľubomír Krajčí nastoupil do společnosti OHLA ŽS v lednu 2020 na pozici specialisty tvorby cen na divizi Silnice. V březnu letošního roku byl za tuto divizi oceněn za velmi zodpovědnou a pečlivou práci při úpravě nacenění stavebních objektů projektu Diaľnica D1 Hubová–Ivachnová kvůli nepředvídatelným geologickým podmínkám a prodloužené době výstavby.

Mohl bys blíže popsat svou práci a uvést specifika práce cenaře na stavbě slovenské dálnice D1 v úseku Hubová–Ivachnová?
V případě stavby Diaľnica D1 Hubová–Ivachnová sa jedná o komplexné vypracovanie kalkulácií jednotkových cien stavebných prác, ktoré boli dotknuté pokynmi na prerušenie prác a ktoré boli, resp. sú realizované po uplynutí pôvodnej lehoty výstavby, tzn. od júna roku 2017. K prerušeniu prác došlo z dôvodu nevyhnutnej úpravy trasy diaľnice vplyvom nepriaznivých geologických podmienok.

Pri spracovaní príslušných cenových rozborov sa v zmysle zmluvy o dielo a jej dodatkov používa metodika ekonomicko-oprávnených nákladov. V praxi to znamená, že všetky kalkulované výrobky/materiály a poddodávky musia byť zdokladované cenovými dokladmi aktuálnymi v čase realizácie. Takto spracované cenové rozbory sú predkladané stavebnému dozoru a objednávateľovi za účelom prorokovania a schválenia. Dá sa povedať, že sa jedná o mravčiu prácu, ktorej výsledkom je doloženie a obhájenie vynaložených nákladov na realizáciu diela.

Dalo by se říct, že výsledkem tvé práce bude aktualizace ocenění této stavby?
Účelom práce cenárov v projektovom tíme je stanoviť novú cenu diela na základe aktualizácie ceny stavebných prác, ktoré nebolo možné realizovať v pôvodnej lehote výstavby. Ďalej je to ocenenie nových stavebných prác, ktoré vyplynuli z nevyhnutných zmien spôsobenými nepriaznivými geologickými podmienkami. Našou zodpovednosťou je, aby boli v predkladanom ocenení zapracované všetky náklady spojené s realizáciou jednotlivých stavebných prác na základe príslušných cenových dokladov a v zmysle realizovaných technologických postupov. V tejto súvislosti by som chcel uviesť, že vzhľadom na dôslednú kontrolu predkladaného ocenenia zo strany objednávateľa, je celý proces finalizácie ceny stavby pomerne časovo náročný. Navyše, vzhľadom na skutočnosť, že sa jednotlivé stavebné práce realizujú v určitom čase úmerne termínu ich realizácie, je potrebná neustála aktualizácia príslušných jednotkových cien, s ohľadom na cenový vývoj materiálových vstupov, pracovnej sily a podobne.

Je práce cenaře profesí, které ses chtěl vždy věnovat?
Vo všeobecnosti som sa k práci v odvetví stavebníctva dostal úplne náhodou, keď ma približne pred dvanástimi rokmi oslovil kamarát, ktorý hľadal pracovnú silu na svoju prevádzkovú jednotku v rámci jednej nadnárodnej stavebnej spoločnosti. Začínal som na pozícii kvalitára na veľkých stavebných projektoch, ktoré sme v tom čase realizovali. Neskôr si okolnosti vyžiadali, že som sa začal venovať príprave stavieb a následne aj samotnej cenotvorbe.

Ve společnosti OHLA ŽS pracuješ relativně krátkou dobu. Splnilo tvé dosavadní působení na stavbě Diaľnica D1 Hubová–Ivachnová tvé očekávání?
Odhliadnuc od získaného ocenenia Zamestnanca roku 2022 hodnotím svoje rozhodnutie zamestnať sa v spoločnosti OHLA ŽS veľmi pozitívne. Konkrétne v podmienkach stavby Diaľnica D1 Hubová–Ivachnová by som chcel vyzdvihnúť výborný pracovný kolektív a v súvislosti so spracovaním cenovej agendy efektívnu komunikáciu s vedením stavby, resp. stavbyvedúcimi.

Co pro tebe ocenění Zaměstnanec roku 2022 znamená? Dalo ti chuť do další práce?
Samotné ocenenie považujem za vyjadrenie spokojnosti s vykonanou prácou, ktoré ma súčasne zaväzuje k tomu, aby som k práci naďalej pristupoval zodpovedne.

Ing. Ľubomír Krajčí,
specialista tvorby cen z divize Silnice

Jak sis užil samotnou akci oceňování zaměstnanců roku?
Keď neberiem do úvahy trochu hektický príchod na slávnostný večer z dôvodu nepriaznivej dopravnej situácie (zaparkovali sme v SONO Centru v Brne niekoľko minút po plánovanom začiatku akcie, preto bola potrebná improvizácia a preobliecť sa v podzemných garážach), tak vlastné podujatie prebehlo v príjemnej a uvoľnenej atmosfére. Osobne som mal trochu rešpekt pred oficiálnou časťou programu, samotný akt odovzdávania ocenení bol však sympaticky svižný, takže som zabudol aj na stres a trému.

Vyzdvihnúť musím výbornú organizáciu akcie a tiež výber hudobnej zložky, ktorá sa postarala o zábavu počas zvyšku večera.

Když jsme u zábavy, jak nejraději relaxuješ?
Nakoľko je moje zamestnanie sedavého charakteru, každý deň sa snažím vyplniť nejakou fyzickou aktivitou, či už je to aspoň hodinová prechádzka v pracovných dňoch, resp. sú to časovo náročnejšie športové aktivity cez víkendy.

Děkuji za rozhovor.

Olga Macholánová
ekonomická manažerka
divize Silnice

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S ING. MARKÉTOU SEDLÁČKOVOU, oceněnou zaměstnankyní roku 2022 za divizi Východ

Markéta Sedláčková vystudovala obor Pozemní stavitelství na Fakultě stavební VUT v Brně. Svoji profesní dráhu po ukončení studií zahájila jako projektantka. V květnu 2018 nastoupila do společnosti OHLA ŽS, kde na divizi Východ, oblasti Střední Morava, zastává pozici specialisty obchodu a technické přípravy. Letos v březnu získala ocenění Zaměstnanec roku 2022 za dlouhodobou přípravu a realizaci stavebních zakázek, zejména výstavby druhé etapy tramvajové trati na Nové Sady a Povel v Olomouci, kterou tato divize realizovala v letech 2021–2022.

Ing. Markéta Sedláčková, specialista obchodu a technické přípravy z divize Východ

Proč jste se před pěti lety rozhodla pracovat právě v OHLA ŽS? Co bylo impulsem k tomu, abyste opustila čistě projekční činnost?
Příchod do OHLA ŽS byla v mém případě souhra více okolností a také do jisté míry náhoda. Kdyby OHL ŽS (předchozí název naší společnosti) nestavělo multifunkční budovu pro mého tehdejšího zaměstnavatele, asi bych tu nebyla. Nicméně abych vám odpověděla konkrétněji. Postupem času v projekci jsem zjistila, že mě více naplňuje samotná realizace, a ve správný čas přišla právě nabídka z OHLA ŽS.

Co je na vaší profesi nejtěžší, pokud jde o realizaci stavebních zakázek?
Asi bych se úplně nevázala na slovo nejtěžší. Spíše občas nastanou náročnější dny s ohledem na kvantum práce. Jedna stavba končí, mezitím jiná běží a další se právě rozjíždí. To by potom člověk potřeboval, aby měl den alespoň 72 hodin. Ale to zná zaručeně každý z nás.

Jste jedním z oceněných zaměstnanců loňského roku, mimo jiné v souvislosti s přípravou a realizací stavby spočívající v prodloužení tramvajové trati na olomoucká sídliště Nové Sady a Povel. Co vše realizace této zakázky zahrnovala?
Zrealizovaná tramvajová trať je pro Olomouc velkým přínosem. Díky vybudování 1 200 m tramvajových kolejí, tří nových zastávek, nové kanalizační stoky, světelné signalizace a celé řady parkovacích stání se podařilo dosáhnout vyššího komfortu pro obyvatele těchto velkých sídlišť. Nezapomnělo se ani na ekologii, součástí projektu byla na většině délky úseku i realizace kolejových absorbérů s funkcí retence vody a s vegetačním pokryvem z rozchodníkových rohoží.

Na jakých dalších zajímavých projektech jste se podílela a jaké stavbě se věnujete nyní?
Mimo již zmíněnou stavbu „Tramvajová trať II. etapa Nové Sady – Povel“ bych jako jeden z nejzajímavějších projektů vyzdvihla výstavbu multifunkčního kulturního domu v Lanškrouně. Jeho realizace probíhala v letech 2017–2019 a byla pro celý realizační tým velkou výzvou z hlediska rozsahu technických, architektonických a funkčních požadavků. Zakázka zahrnovala rekonstrukci původní Langrovy vily a dostavbu industriálně pojaté přístavby. Celkově mohu říci, že mám štěstí, že se náš tým vždy podílel na zajímavých projektech. Dokládají to například novostavba Českého metrologického institutu v Olomouci realizovaná v letech 2019–2022, vybudování splaškové kanalizace a čistírny odpadních vod v obci Ruda nad Moravou (2017–2021) či zakázka spočívající ve změně trakční soustavy v úseku Nedakonice–Říkovice, kde naše divize realizovala v letech 2020–2022 pozemní objekty. A v tomto výčtu bych mohla pokračovat.

Aktuálně dokončujeme stavbu v areálu Fakultní nemocnice Olomouc s názvem „Dostavba a rekonstrukce budovy X“. Stavební práce na novostavbě přístavby, ve které bude umístěno druhé pracoviště PET/CT (pozitronová emisní tomografie), byly zahájeny začátkem roku 2022. Následně pokračovaly stavebními úpravami za plného provozu ve stávající budově X, v níž sídlí Klinika nukleární medicíny.

Stavebnictví je tradičně chápáno jako typický mužský obor. Jaká je podle vás role žen ve stavebnictví a co vás na této stále spíše „pánské disciplíně“ učarovalo?
Volba odvětví stavebnictví úzce koresponduje s tím, kdo jsem a co mě baví. V loňském roce jsem se v Praze zúčastnila konference Ženy ve stavebnictví. Bylo velice inspirativní poslechnout si cestu stavebnictvím z úst mnoha úspěšných žen napříč všemi velkými stavebními firmami u nás. Tato každoroční konference poukazuje právě na to, že se již mění tradiční chápání stavebnictví jako typicky mužského oboru. Stavebnictví přece zaručeně učaruje každého, kdo rád přetváří svoje představy ve skutečnost a kdo s nadšením buduje své sny či vytvoří něco hmatatelného a zároveň potřebného pro ostatní bez ohledu na to, zda je muž, nebo žena. Takto to alespoň vnímáme s kolegy na divizi Východ, kterým mimo jiné touto cestou děkuji za skvělou spolupráci a příjemné pracovní prostředí.

Jdete životem za nějakým profesním cílem, nebo berete dny tak, jak jdou?
Jsem typ člověka, kterému přiměřené plány do budoucnosti (nejen profesní) dávají smysl a klid. Občas by se nejspíše každému hodilo brát dny tak, jak jdou, ale to já neumím a zajisté umět nebudu už jen z podstaty mé povahy.

Co vám dělá v poslední době největší radost a jak si zaručeně odpočinete od práce?
Aktuálně mi dělá asi největší radost nový čtyřnohý člen rodiny, štěně hovawarta. S ním přijde člověk okamžitě na jiné myšlenky.

Děkuji za rozhovor.

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

BLAHOPŘÁNÍ

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

45 LET PRACUJE U SPOLEČNOSTI

Oldřich Sobol, výkonný předseda Výboru OSŽ při OHLA ŽS

40 LET PRACUJE U SPOLEČNOSTI

Hana Valešová, specialista účetní (středisko 1222)

35 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Ing. Leoš Kobza, specialista nabídek (středisko Z120)
Ing. Lenka Staňová, specialista nabídek (středisko M220)

30 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Pavel Rada, specialista stavební výroby (středisko Z130)
Dušan Horák, elektromontér (středisko T142)
Rostislav Hanuška, elektromontér (středisko T142)
Jana Blažková, specialista účetní (středisko 1222)

25 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Ing. Jiří Calábek, MBA, manažer výrobní (středisko M340)
Radomil Kadlec, stavbyvedoucí (středisko Z131)
Ing. Ivana Holasová, specialista obchodu a technické přípravy (středisko Z150)
Ing. Ondřej Doubek, manažer výrobní (středisko Z150)
Jiří Janošek, tesař (středisko Z150)
Ing. Hana Závodská, personální specialista (středisko 1005)
Ing. Jaromír Pelinka, MBA, ředitel divize (středisko M110)
Jaroslav Fides, tesař (středisko Z150)

20 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Jaroslav Lev, zedník (středisko M240)
Ing. Eva Ziklová, specialista tvorby cen (středisko Z120)
Ing. Marta Felklová, specialista obchodu a technické přípravy (středisko M240)

15 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Ing. Marcela Vurbalová, vedoucí ekolog (středisko 1602)
Ing. Radek Kostka, manažer BOZP a PO (středisko 1602)
Ing. Pavel Bečvář, vedoucí projektu (středisko J340)
Libor Michálek, specialista tvorby cen (středisko M220)
Ing. Petr Široký, vedoucí projektu (středisko M240)
Jan Uhlíř, stavbyvedoucí (středisko J240)
Jana Chocholová, technik přípravy (středisko J240)
Roman Koriťák, zedník (středisko J240)
Josef Kovařík, zedník (středisko J240)
Stanislav Kuráž, zedník (středisko J240)
Miroslav Toman, zedník (středisko J240)
Ing. Simona Znojová, specialista nabídek (středisko J221)
Ing. Jiří Dolejš, manažer obchodní (středisko J221)
Martin Němeček, DiS., stavbyvedoucí (středisko J240)
Richard Suchý, specialista obchodu a technické přípravy (středisko J240)
Miroslav Valachovič, řidič osobních automobilů (středisko J240)
Václav Šálený, vedoucí projektu (středisko J240)
Martin Stluka, tesař (středisko J240)

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

Divize Slovensko

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

Divize Železnice

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

Divize Silnice

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

Divize Technologie

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

www.ohla-zs.cz

NABÍZÍME MOŽNOST PRACOVNÍHO UPLATNĚNÍ PO CELÉ ČESKÉ REPUBLICE

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
- 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 a 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.