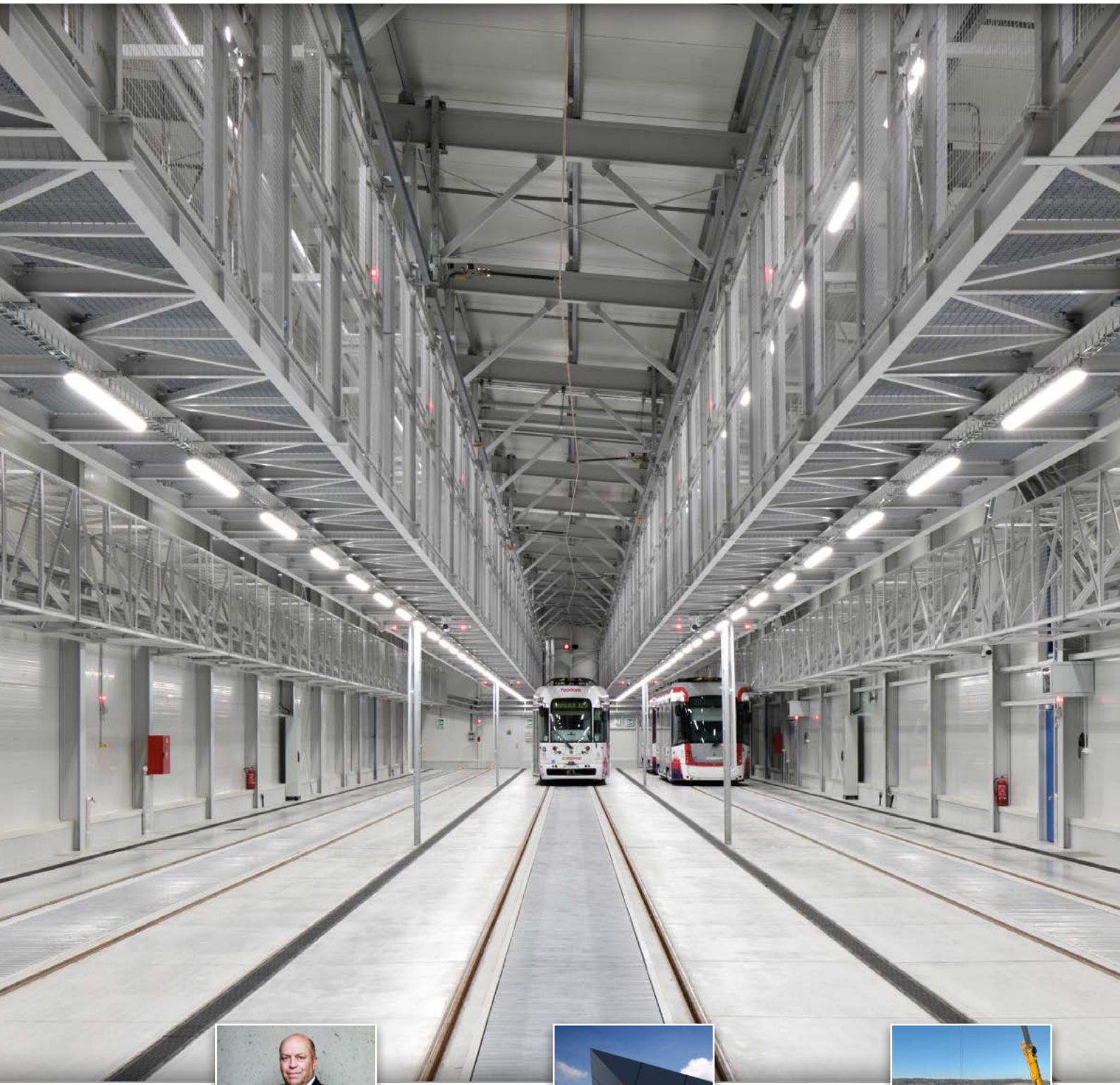
ČASOPIS SKUPINY OHLA ŽS

IV/2023

mozaika



Zeptali jsme se Ing. Petra Zacha, ředitele divize Západ

strana 2

Komplexní rekonstrukce železniční stanice Brno-Královo Pole

strana 3

Obnova řadu surové vody z Římova do Plavu

strana 7

obsah IV/2023

Úvodník 1

Zeptali jsme se Ing. Petra Zacha, ředitele divize Západ 2

Železniční stanice Brno-Královo Pole prochází komplexní rekonstrukcí 3

Podzimní první místa pro stavby OHLA ŽS 4

Skupina OHLA získala další projekt na realizaci metra ve Stockholmu 5

Divize Východ postavila nový areál odstavů tramvají v Olomouci 5

Probíhá rozsáhlá modernizace železniční stanice v Havířově 6

Divize Západ realizuje obnovu řadu surové vody z Římova do Plavu 7

Divize Technologie provádí rekonstrukci měnírny Dolné hony v Bratislavě 8

Praktická ukázka naplňování principů environmentální udržitelnosti 9

OHLA ŽS pomáhá měnit svět kolem nás k lepšímu 10

Rozhovor s Jaroslavem Citoveckým, oceněným zaměstnancem roku 2022 za divizi Železnice 11

Rozhovor s Ing. Soňou Krajčovou, oceněnou zaměstnankyní roku 2022 za ředitelství společnosti 12

Foto na titulní straně:
Interiér nové haly odstavů tramvají v Jeremenkově ulici v Olomouci, která slouží pro odstavení vozů mimo dopravní špičku a k provádění jejich očisty a běžných servisních zásahů.

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 IV/2023 dáno do tisku 30. 11. 2023.
Evidováno Ministerstvem kultury České republiky pod číslem MK ČR E 12132.

@ohla_zs

úvodník

VÁŽENÉ KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ,

rok 2023 se pomalu chýlí ke konci a s radostí mohu konstatovat, že to byl opět rok výjimečný. Právě letos tomu bylo přesně třicet let, co OHLA ŽS působí v Olomouckém kraji prostřednictvím oblasti Střední Morava divize Východ, která zde za tuto úctyhodnou dobu dokončila mnoho stavebních projektů. Své třicáté výročí si rovněž připomenula i naše dceřiná společnosti TOMI – REMONT, která zajišťuje komplexní práce železničního stavitelství.

Letošní rok nám přinesl také celou řadu významných zakázek. Bezesporu mezi ně patří rekonstrukce železniční stanice Brno-Královo Pole a modernizace železniční stanice v Havířově. Podrobnosti o obou stavbách, které pro vás připravili zaměstnanci divize Železnice, si můžete přečíst v samostatných článcích aktuálního čísla Mozaiky.

Spoustu zajímavostí o projektech dalších divizí najdete v rubrice *Naše stavby*, kde divize Východ informuje o dokončené stavbě odstavů tramvají v Jeremenkově ulici v Olomouci. Divize Technologie přibližuje práce, které její zaměstnance čekají při modernizaci jedné z měníren bratislavského dopravního podniku. Na tomto místě se dočtete i o stavbě divize Západ, jejímž cílem je vybudovat koncovou část nového přivaděče surové vody z římovské přehrady a zajistit tak vyšší bezpečnost dodávek pitné vody pro většinu Jihočeského kraje. Do tohoto čísla jsme zařadili i zprávu ze Skupiny OHLA o nedávno získané zakázce, v pořadí již čtvrté, na rozšíření metra ve Stockholmu.

Právě končící rok nám přinesl i významná ocenění pro naše stavby. O našich podzimních úspěších v soutěžích Stavba Moravskoslezského kraje 2022 a Stavba roku 2023 jsme se s vámi proto podělili v rubrice *Ocenění*.

K rozhovoru v rámci rubriky *Zeptali jsme se…* jsme tentokrát přizvali Ing. Petra Zacha, ředitele divize Západ, aby nám mimo jiné prozradil, co pro něj bylo během téměř již ročního působení v OHLA ŽS zatím největší motivací. Padly i obecné otázky týkající se například role středního a vysokého technického školství. Přečíst si můžete i rozhovory s dalšími oceněnými zaměstnanci roku 2022, které jsme měli možnost vyzpovídat. Těmi byli Jaroslav Citovecký, stavbyvedoucí divize Železnice, a Ing. Soňa Krajčová, specialista pojištění útvaru Financování na ředitelství společnosti.

V tomto čísle Mozaiky se věnujeme také tématům udržitelnosti a společenské odpovědnosti firem (Corporate social responsibility, CSR), které jsou v dnešní době často skloňovanými pojmy. V OHLA ŽS se však již dlouhodobě nepohybujeme jen na teoretické úrovni, o čemž svědčí příspěvek zaměřený na praktickou ukázku naplňování principů environmentální udržitelnosti na divizi Východ. Příspěvek o našich CSR aktivitách mimo jiné ukazuje, že i zaměstnanci mohou přijít se svými návrhy.

Milí zaměstnanci, děkuji vám za vaše pracovní výkony v průběhu celého roku.
Přeji vám pokojné a požehnané Vánoce a také dostatek sil, pevnou naději a šťastnou cestu rokem 2024.

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

zeptali jsme se...

ZEPTALI JSME SE ING. PETRA ZACHA, ředitele divize Západ

Ing. Petr Zach,
ředitel divize Západ

Na Fakultě stavební ČVUT v Praze jste vystudoval obor Vodohospodářské stavby a od počátku svého profesního života, tedy již téměř 37 let, se věnuje především pozemnímu stavitelství. Čím vám učaroval tento obor a ne jiný?
V počátku mé stavařské kariéry jsem budoval inženýrské sítě a kolektory, přes které jsem se na Letišti Praha dostal k nadzemním objektům a tím i k pozemním stavbám. Pozemní stavitelství mi učarovalo různorodostí a šířkou tohoto oboru. Hotové stavby jsou navíc velmi viditelné a slouží konkrétním lidem a jejich potřebám.

V lednu letošního roku jste nastoupil do OHLA ŽS na pozici ředitele divize Západ, která realizuje pozemní, vodohospodářské, regionální liniové, průmyslové, ekologické a energetické stavby ve všech regionech Čech s výjimkou severovýchodní oblasti. Předtím jste zastával vysoké manažerské pozice v rámci tří významných nadnárodních stavebních koncernů a v nejstarší české stavební firmě. Jaká byla vaše očekávání a ambice při příchodu do naší společnosti a co vás nejvíce překvapilo?
Asi nejvíce mě na divizi překvapila hloubka a množství nahromaděných problémů z minulosti. Není jednoduché se s nimi vypořádat a ještě dlouhou dobu se s nimi budeme potýkat. Dalším překvapením, a to velice milým, bylo zapálení a velká odbornost většiny mých kolegů na jednotlivých projektech. Pokud jde o očekávání, jsou stále stejná a spočívají v nastavení nových procesů v naší divizi tak, aby jednotlivým pracovníkům pomáhaly, a nikoliv škodily. K tomu se snažím využít svých zkušeností z předchozích zaměstnání.

Vaše divize uskutečňuje své obchodní a výrobní činnosti ve zmíněných regionech prostřednictvím oblastí Jihozápad, Střední Čechy, Severozápad a Metro. Můžete představit klíčové zakázky z poslední doby, jejichž realizaci zajišťují zaměstnanci prvních tří zmíněných oblastí?
V rámci regionální působnosti divize je pro nás klíčovým segmentem výstavba a rekonstrukce nemocnic. Konkrétním příkladem těchto staveb je projekt „Přístavby, nástavby a stavební úpravy pavilonu CH, Nemocnice České Budějovice, a.s. – 2. etapa“ v Jihočeském kraji. V Ústeckém kraji provádíme zakázku v chomutovské nemocnici, jejímž předmětem je výstavba nového pavilonu emergency, centrálních operačních sálů, centrální sterilizace a jednotek intenzivní péče a výstavba nadzemního spojovacího koridoru. V Karlovarském kraji realizujeme 1. etapu projektu s názvem „Generel Karlovarské krajské nemocnice“, která zahrnuje výstavbu nové transfuzní stanice.

Dalším významným segmentem je výstavba škol. V současné době realizujeme například v hlavním městě projekt „Rekonstrukce objektu čp. 200 k. ú. Strašnice na základní školu Praha 10 – Strašnice“, jehož předmětem je kompletní oprava secesní budovy bývalé školy na ulici V Olšinách. Mezi klíčové zakázky naší divize patří i rekonstrukce památkově chráněné výpravní budovy v železniční stanici Plzeň hl. nádraží, která se provádí za plného provozu tohoto klíčového dopravního uzlu.

Realizační tým oblasti Střední Čechy v nedávně době zahájil v Praze realizaci velmi zajímavé zakázky s názvem „Stavební aktivity COMPASS-Upgrade – 2. etapa“, jejímž zadavatelem je Ústav fyziky plazmatu Akademie věd České republiky. Mohl byste ji našim čtenářům krátce přiblížit?
Jedná se o pokračování výstavby budov a technologií umožňujících instalaci termojaderného reaktoru pro výzkumné účely tohoto ústavu. Druhá etapa zahrnuje rozšíření stávajících prostor, ve kterých byl v minulosti umístěn menší reaktor „tokamak“ o průměru 3 m, a výstavbu nových hal pro technologické zázemí nového reaktoru COMPASS Upgrade o průměru reaktorové komory 10 m. V jedné ze dvou námi budovaných hal budou umístěny dva pulsní generátory o hmotnosti 250 t umístěné na betonové desce o hmotnosti 1 000 t, která celá leží na pružinových ložiscích. Ve druhé hale bude umístěno kompletní elektrické zázemí pro COMPASS. Stavba obsahuje mnoho ojedinělých konstrukcí a technologií, například kompozitní výztuž z uhlíkových vláken použitou jako vyztužení stínících barytových betonů.

Co pro vás bylo během vašeho téměř již jednoletého působení v OHLA ŽS zatím největší motivací? V jakých segmentech vidíte budoucnost divize Západ a kde byste ji rád viděl za tři až pět let?
Největší motivací bylo a je posunout naši divizi do popředí stavebních společností v mnou řízených regionech, tak aby nás konkurence a zejména investoři začali chápat jako úspěšnou a sebevědomou firmu. Segmenty činnosti bych nechtěl moc měnit, pouze rozšířit stávající činnosti a doplnit je o další zakázky, zejména pro pražské metro a obranný průmysl, který se bude vzhledem ke složité situaci ve světě velmi rozvíjet.

Ve střednědobém období bych rád viděl divizi plnou spokojených kolegů a v souvislosti s tím i spokojené investory po úspěšně realizovaných akcích.

Jedním z hlavních klíčů úspěchu je stabilní základna kvalitních pracovníků. Vaše divize má v současné době 153 zaměstnanců. Jak se vám daří získávat nové lidi v době, kdy se české stavebnictví dlouhodobě potýká s nedostatkem kvalifikované pracovní síly?
Získávání nových zaměstnanců je v dnešní době velmi složité. Kvalitních lidí je na trhu práce naprostý nedostatek, a tak probíhá nábor nových kolegů především na doporučení našich zaměstnanců. Mrzí mě odchod několika bývalých kolegů, kteří se

nedokázali přizpůsobit novým požadavkům na styl práce anebo je rozladilo bývalé vedení divize.

Jak se v souvislosti s předchozí otázkou díváte na roli středního a vysokého technického školství?
Role středních a vysokých škol je nezastupitelná. Bez nich by nebylo nových stavařů, ale ani jiných odborníků. Je potřeba se školami aktivně spolupracovat, nabízet jim možnosti exkurzí a praxí na našich stavbách a tím i zaujmout budoucí absolventy, kteří by v budoucnosti mohli doplnit naše řady a nahradit kolegy odcházející na zasloužený odpočinek.

Současná doba se zvýšenými požadavky na udržitelnost tlačí stavebnictví kupředu. Cílem bude šetřit suroviny i energie a tím snižovat emise CO_2 a produkci odpadu. Jaké budou podle vás stavby budoucnosti?
Stavby budoucnosti budou z obnovitelných a recyklovatelných materiálů prováděné bez výrazného podílu lidské práce. Stále větší důraz bude kladen na úspory energií a ekologickou efektivitu celého procesu výstavby s cílem vyvinout nové, k životnímu prostředí šetrnější postupy výstavby. Vzhledem ke stárnutí lidstva a prohlubujícímu se nedostatku pracovních sil půjde hodně také o elektronizaci a robotizaci výstavby.

Vaší celoživotní vášní je sport, jste aktivní golfista. Jak jinak si ještě odpočinete od práce a co vám udělalo v poslední době radost?
Rád a hodně čtu, nejčastěji sci-fi nebo historické romány. A radost mi v poslední době dělají sportovní i osobní úspěchy mých dětí a celé rodiny.

Děkuji za rozhovor.

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

aktualita

ŽELEZNIČNÍ STANICE BRNO-KRÁLOVO POLE prochází komplexní rekonstrukcí

Začátkem listopadu začaly práce na rozsáhlé rekonstrukci železniční stanice Brno-Královo Pole. Zakázku pro Správu železnic a dle projektu firem SUDOP BRNO a SAGASTA realizuje sdružení zhotovitelů „König“, tvořené společnostmi OHLA ŽS, Subterra, FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a Tramo Rail. Naše společnost, která je lídrem sdružení, zde provádí práce především prostřednictvím divize Železnice. Cílem stavby za přibližně 2,9 miliardy korun, která by měla být hotová v říjnu 2026, je zvýšení kapacity, bezpečnosti, spolehlivosti a komfortu železniční i příměstské dopravy v tomto významném dopravním uzlu.

Stanice Brno-Královo Pole se nachází na dvojkolejné elektrifikované trati Brno – Kutná Hora, která je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T.
Kromě komplexní přestavby stanice je součástí stavby také rekonstrukce koleje č. 1 obou navazujících traťových úseků směr Brno-Maloměřice a Kuřim (kolej č. 2 v těchto úsecích byla rekonstruována naší společností v letech 2015–2016). Celková délka stavby přesahuje 15 km.

Stávající kolejiště stanice bude nahrazeno kolejištěm novým včetně sanace železničního spodku. Budou vybudována dvě nová ostrovní nástupiště délky 300 m a jedno krajní nástupiště u výpravní budovy délky 250 m, výška nástupištních hran bude standardně 550 mm nad temenem kolejnice. Přístup z nového podchodu na ostrovní nástupiště bude zajištěn pomocí schodišť a výtahů. Podchod bude navíc oproti stávajícímu stavu prodloužen pod celé kolejiště a bezbariérově tak propojí přednádražní prostor s ulicí Myslínovou na odlehlé straně stanice. Přestavěn bude také silniční nadjezd na kuřimském zhlaví stanice.

Vizualizace nového vlakového nádraží v Brně-Králově Poli. *Zdroj: Správa železnic*

Stávající výpravní budova bude kompletně zdemolována. Nová, architektonicky velmi výrazná výpravní budova (prosklená, zčásti dvoupatrová s nepravidelným půdorysným tvarem a s organicko-geometrickou střešní konstrukcí) bude součástí přilehlého dopravního terminálu. Bude členěná na část pro veřejnost s pokladnami, komerčními prostory a sociálním zázemím a provozně-technologickou část. Rekonstrukcí projde také staniční zabezpečovací zařízení (elektronické stavědlo 3. kategorie), sdělovací zařízení (rozhlasové a informační zařízení, kamerový a orientační systém), potřebné silnoproudé technologie a trakční vedení střídavé jednofázové trakční soustavy 25 kV, 50 Hz.

V obou navazujících traťových úsecích v koleji č. 1 bude kromě železničního svršku a spodku rekonstruováno třináct mostů, deset propustků a pět opěrných a zárubních zdí. Rekonstrukcí projde i přilehlé nástupiště zastávky Brno-Lesná (nástupiště v zastávkách Řečkovice a Česká byla vybudována již v rámci zmíněné předchozí stavby), trakční vedení, silnoproudé technologie, sdělovací zařízení a zabezpečovací zařízení 3. kategorie (elektronický autoblok). Traťová rychlost v úseku Brno-Maloměřice – Královo Pole bude pro jednotky

s naklápěcími skříněmi zvýšena až na 105 km/h, v úseku Královo Pole – Kuřim až na 120 km/h. Všechny tunely v úseku Brno-Maloměřice – Královo Pole byly kompletně sanovány již během předchozí stavby.

Stavební práce budou provedeny v několika etapách umožňujících zachování železničního provozu pro osobní i nákladní dopravu. Ve stanici budou nejprve probíhat práce v liché kolejové skupině (u výpravní budovy) a současně s nimi bude postupně rekonstruována kolej č. 1 směr Kuřim a následně směr Brno-Maloměřice. Po dokončení a uvedení do provozu liché kolejové skupiny a koleje č. 1 obou mezistaničních úseků proběhne rekonstrukce sudé kolejové skupiny stanice. Práce na nové výpravní budově budou probíhat po celou dobu stavby. Pro odbavení cestujících bude na začátku stavby zřízena na zpevněné ploše na kuřimském zhlaví provizorní čekárna pro cca 250 osob včetně pokladen a sociálního zázemí. Pro přístup k nástupištím bude také zřízen provizorní chodník.

Věřím, že tento technicky velmi zajímavý projekt, který patří mezi největší železniční stavby Jihomoravského kraje poslední doby, zdárně a včas dokončíme a úspěšně tak navážeme na práce z let 2015 a 2016. Pevně věřím, že se svým zkušeným realizačním týmem a s využitím našich vlastních kapacit k tomu máme ty nejlepší předpoklady!

Lumír Patka
vedoucí projektu
divize Železnice

ocenění

PODZIMNÍ PRVNÍ MÍSTA pro stavby OHLA ŽS

Po mnoha krásných oceněních pro naše stavby v jarních a letních měsících přišly další i během podzimu. A to hned první místa ve stavební soutěži Stavba Moravskoslezského kraje 2022 a v celorepublikové soutěži Stavba roku 2023.

Předání ocenění Grand Prix během slavnostního vyhlášení výsledků Stavba Moravskoslezského kraje 2022
Zdroj: Stavba MSK

Stavba Moravskoslezského kraje 2022

Koncem září se v Kompresorovně areálu Landek parku v Ostravě konalo slavnostní vyhlášení již 17. ročníku soutěže Stavba Moravskoslezského kraje 2022. Mezi 57 přihlášenými stavbami výrazně vynikl soubor staveb **Využití výpravní haly železniční stanice Havířov** a **Rekonstrukce výpravní budovy v železniční stanici Havířov**, realizované společností OHLA ŽS. Tento projekt, jehož realizaci řídil vedoucí projektu Ing. Miroslav Janíček z divize Východ, získal nejen hlavní cenu v kategorii Stavby občanské vybavenosti – rekonstrukce, ale také titul Grand Prix. Obě stavby na sebe úzce navazovaly: po rekonstrukci výpravní a administrativní budovy, kde vzniklo nové zázemí pro cestující, odbavovací hala a nové toalety, mohla pokračovat rekonstrukce staré odbavovací haly v tzv. bruselském stylu. Ta získala po komplexní opravě nový účel – vzniklo zde multifunkční sportoviště s příznačným názvem Fénix.

Stavba roku 2023

Na konci listopadu pak následovalo vyhlášení prestižní stavební soutěže Stavba roku 2023, vyhlašované Nadací pro rozvoj architektury a stavitelství. Na galavečeru v pražském Rudolfinu jsme získali nejvyšší titul – Stavba roku 2023 – se stavbou **Vědecká knihovna Olomouc – stavební úpravy objektu Červeného kostela**. Stavbu, kterou OHLA ŽS realizovala ve sdružení s firmou STRABAG a dle projektu architekta Miroslava Pospíšila, prováděl tým divize Východ v čele s vedoucím projektu Ing. Martinem Kutějem a hlavním stavbyvedoucím Martinem Neplechem. Velmi nás těší ocenění právě této náročné rekonstrukce historické budovy, která je jednou z dominant Olomouce. Ta probíhala dva roky na velmi úzké parcele městské zástavby, bylo tedy velmi složité zkoordinovat všechny navazující práce. Budova odsvěceného kostela získala moderní přístavbu a v současné době slouží jako kulturně-vzdělávací centrum a prostor pro kulturní a společenské akce a konference.

V konkurenci dalších staveb přihlášených v soutěži Stavba roku 2023 jsme získali také Cenu Ministerstva kultury se stavbou **NKP Klášter Kladruby – Život v řádu – stavební úpravy**, kterou realizovali naši kolegové z divize Západ v čele s vedoucím projektu Martinem Topkou. Záměrem bylo rehabilitovat význam památky a ochránit památkové hodnoty. Důraz byl kladen na obnovu stávajících objektů Nového a Starého konventu a Rajského dvora formou stavebních úprav, udržovacích prací, terénních a sadových úprav a důsledného řešení bezbariérového přístupu. Došlo tak k plné, respektive částečné obnově těchto objektů s rozšířením návštěvnických prohlídkových okruhů a instalací, včetně zpřístupnění obnoveného Rajského dvora Starého konventu, který byl upraven jako expozice – kombinace typického vzezření rajského dvora s kašnou a klášterní zahrady.

Prestižních ocenění, kterých se našim stavbám dostalo, si velmi ceníme a gratulujeme všem, kdo se na jejich realizaci podíleli.

Mgr. Barbora Hocková
útvar PR a komunikace

OHLA

Skupina OHLA získala DALŠÍ PROJEKT NA REALIZACI METRA VE STOCKHOLMU

V listopadu letošního roku získala OHLA novou zakázku na rozšíření sítě stockholmského metra ve Švédsku. Projekt s oficiálním názvem „2651 Stationer Bygg“ vyjde na téměř 90 milionů eur a jeho zadavatelem je dopravní správa Stockholmského kraje.

V pořadí se jedná již o čtvrtou zakázku na prodloužení modré linky metra ve Stockholmu. Byla zadána formou Design & Build a zahrnuje výstavbu sedmi nových stanic, hal a technických center v nové, jižní části této linky. Stavební práce budou mimo jiné zahrnovat realizaci ocelových a betonových konstrukcí, „odlehčených“ stěn, skleněných dveří a profilů, zavěšených podhledů, podlah a povrchových úprav stěn a stropů. Kromě toho budou do stanic vestavěny výtahy, eskalátory, elektromechanické systémy a umělecké prvky. Při realizaci stavby bude využita metoda BIM, a to především pro účely obecné koordinace a detekci kolizí.

Ve stockholmském metru realizuje OHLA také projekt Sockenplan (druhá etapa) a Slakthusområdet, který zahrnuje výstavbu 1 200 m nové dvoukolejné trasy metra včetně jednoho servisního tunelu o celkové délce 1 736 m a také nové stanice metra Slakthusområdet, která se nachází 50 metrů pod zemí.

V rámci rozšíření modré linky realizuje i úsek, jenž začíná ve stanici Kungsträdgården a v jehož rámci se staví dva jednokolejné tunely, jeden servisní tunel a příčné tunely o celkové délce cca 4 500 metrů. Současně provádí zakázku, která zahrnuje výstavbu dvou traťových tunelů, obslužného tunelu o celkové délce 3 100 metrů a také 300 m dlouhé stanice metra v hloubce téměř 70 metrů pod stávajícím dopravním uzlem Gullmarsplan.

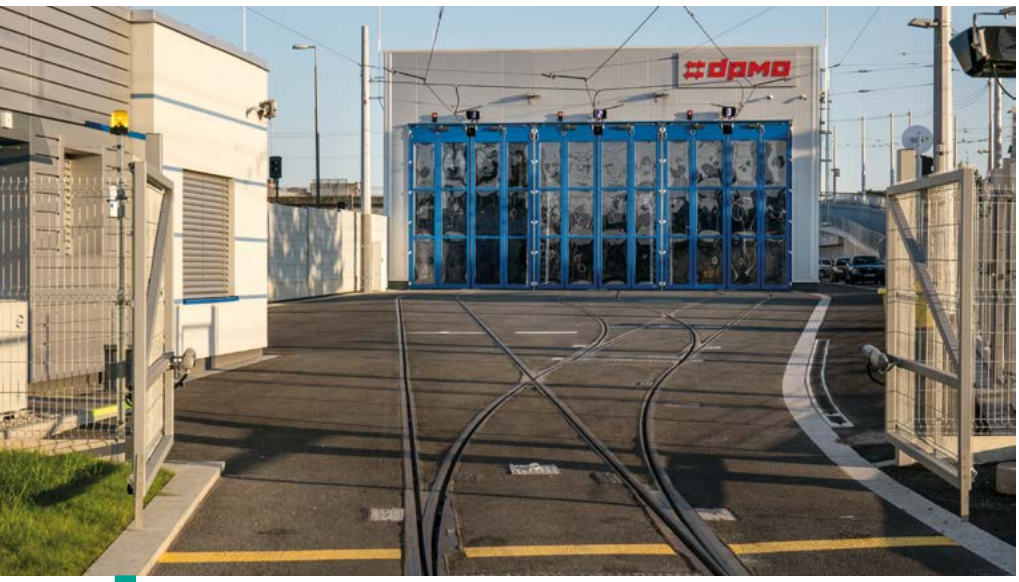
Celková hodnota všech čtyř projektů včetně aktuálně zadané zakázky dosahuje téměř 330 milionů eur. OHLA tím opětovně posílila svoji pozici nejvýznamnějšího zhotovitele při rozšiřování metra ve švédské metropoli.

Ing. Jan Ledabyl
manažer marketingu

naše stavby

Divize Východ postavila NOVÝ AREÁL ODSTAVŮ TRAMVAJÍ V OLOMOUCI

Od srpna 2021 do června 2023 pracoval realizační tým oblasti Střední Morava divize Východ v hanácké metropoli na zakázce s oficiálním názvem „Odstavy tramvají Jeremenkova“, jejímž investorem byl Dopravní podnik města Olomouce, a.s., (DPMO). Stavba za téměř 325 milionů korun bez DPH, která byla z velké části spolufinancována ze Státního fondu dopravní infrastruktury, probíhala dle projektového řešení zpracovaného projekční kanceláří SUDOP BRNO, spol. s r.o., a její slavnostní ukončení proběhlo v září letošního roku. Hlavním objektem vybudovaného areálu je zbrusu nová hala pro tramvaje, která má kapacitu až osmnáct vozů, a zahájení jejího využívání pomáhá především přetížené vozovně v Koželužské ulici.



Areál odstavů tramvají s novou halou v Jeremenkově ulici v Olomouci

Nový areál odstavného kolejiště pro tramvajové vozy v Jeremenkově ulici je situován na pozemcích DPMO v těsném sousedství tramvajové smyčky Fibichova a železniční stanice Olomouc hlavní nádraží. Slouží nejen pro odstavování tramvají v době mimo špičku, ale také pro provádění kontrolní a servisní činnosti v souladu s požadavky na provoz tramvajových vozů.

Dominantou areálu je jednopodlažní přízemní hala o celkové délce 105 m, šířce 15,5 m a zastavěné ploše 1 646 m^2. Nachází se v ní tři odstavné koleje umístěné na servisních jámách, které jsou opatřeny automatickými roletami pro bezpečné zakrytí v celkové délce každé z nich 100 m a na které je možné umístit celkem devět dvouvozových tramvajových souprav. Nedílnou součástí haly je administrativně-technické dvoupodlažní zázemí pro zaměstnance, jež je přístupné i samostatným vstupem z exteriéru. V areálu odstavů je vybudován také objekt výpravny tramvají, v němž je umístěno zázemí pro řidiče, pracoviště dispečera a technologická místnost se zabezpečovacím zařízením pro obsluhu bezpečného provozu tramvají při příjezdu a odjezdu z areálu.

Hala odstavů tramvají je provedena z ocelové konstrukce tvořené vazníkovou sestavou se zavětrovacími prvky. Na vazníkové soustavě jsou zavěšeny konstrukce dvou servisních lávek, které umožňují přístup zaměstnanců na střechy

Pohled na halu a zázemí pro zaměstnance z jihovýchodní strany

tramvajových vozidel. Po stranách servisních lávek je osazeno ochranné pletivo zabraňující přiblížení se k živým částem trakce. Jednotlivé vstupy na tyto lávky a do prostoru střech tramvajových vozidel jsou vybaveny magnetickými zámky, které jsou napojeny na centrální systém, jenž zamezuje vstupu nepovolaných osob a zaměstnanců v čase, kdy je trakce nad jednotlivými kolejemi zapnuta. V podstřešním prostoru u servisních lávek je v celé délce haly umístěn bezpečnostní závěsný systém pro zavěšení postroje zaměstnance zabraňující pádu do volného prostoru haly mezi vozidly a lávkami.

Kvůli bezpečnosti provozu haly bylo nutné provést rozsáhlá opatření proti bludným proudům v podobě komplexního provázání a provaření ocelových konstrukcí v jeden vodivý celek. Doplňkové nosné ocelové konstrukce přenášejí pomocí konzol a výztužných ocelových prvků zatížení od konstrukcí pro vedení kabelizace, vnitřního systému vodovodu, hromosvodu a trakce.

Opláštění stěn haly je tvořeno systémovými sendvičovými panely s minerální vlnou tl. 150 mm a systémovými prosvětlovacími panely. Opláštění stěn dvoupodlažního zázemí haly je tvořeno rovněž systémovými sendvičovými panely s minerální vlnou tl. 150 mm, zatímco střešní rovina haly je tvořena systémovými sendvičovými panely s minerální vlnou tl. 200 mm. Součástí těchto obvodových konstrukcí je také kompletní systém kotvení, oplechování, zabezpečení proti pádu sněhu, kotvicího systému proti pádu osob pohybujících se po střešní rovině a odvodnění včetně žlabů a svodů.

Před vlastní realizací stavby bylo nutné provést potřebné přeložky stávajících inženýrských sítí. Realizace všech železobetonových monolitických konstrukcí a montážních jam haly a opěrné stěny svahu nájezdu byla provedena vlastními kapacitami. Zajímavostí bylo provádění monolitu mohutné opěrné stěny za současného odstraňování pažení provedeného štětovnicemi a napínání zemních kotev zajišťujících realizovanou monolitickou stěnu. Po celou dobu realizace tohoto speciálního zakládání probíhalo měření odchylek stávající tramvajové dráhy na téměř dvou set geodetických bodech a v jednom inklinometrickém vrtu, které byly zřízeny pro zajištění a kontrolu bezpečného provozu tramvají během výstavby. V závěrečné fázi byla v areálu vybudována asfaltová zpevněná plocha s odvodem dešťových vod do kanalizace přes retenční potrubí.

Od vzniku první olomoucké vozovny v roce 1899, vytvoření odstavné koleje v Sokolské ulici v roce 1958 a uvedení do provozu odstavného kolejiště „Rubik“ v roce 1984 uběhla dlouhá doba a také v následujícím období to vypadalo, že vytvoření zcela nového prostoru pro odstavná stání zůstane pouhým snem. Jsme velmi potěšeni, že se našemu realizačnímu týmu podařilo tuto situaci zvrátit a že jsme se o výsledek naší práce mohli podělit s ostatními během slavnostního ukončení stavby, které proběhlo 21. září letošního roku.

Petr Jonáš
vedoucí projektu
divize Východ

naše stavby

Probíhá rozsáhlá MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ STANICE V HAVÍŘOVĚ

V říjnu letošního roku začala modernizace havířovské železniční stanice a přilehlé trati v rámci zakázky s oficiálním názvem „Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo)“. Její realizaci pro Správu železnic zajišťuje sdružení firem Subterra, OHLA ŽS, Elektrizace železnic Praha a AŽD Praha. Celá stavba za téměř 3,4 miliardy korun by měla být hotová v červenci 2027 a jejím projektantem je společnost MORAVIA CONSULT Olomouc.

V uplynulých letech provedla divize Východ naší společnosti na havířovském nádraží velkou rekonstrukci výpravní budovy z šedesátých let a také modernizaci přednádražního prostoru, díky níž vzniklo moderní zázemí pro cestující a nově pojatý přestupní uzel kombinující nejen autobusovou a železniční, ale i osobní a cyklistickou dopravu. Nyní, po více než dvou letech, probíhá rekonstrukce samotné železniční stanice Havířov a za naši společnost, která je členem sdružení „Havířov“, ji provádí zaměstnanci divize Železnice. Cílem stavby je odstranění propadů traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu a komfortu pro cestující, zkrácení docházkové vzdálenosti díky prodloužení podchodu až do městské části Šumbark a zajištění parametrů interoperability.

Stavba, jejíž celková délka je přibližně 4,4 km, se nachází v Moravskoslezském kraji na celostátní trati Český Těšín – Ostrava-Kunčice, která je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Zahrnuje jak rekonstrukci žst. Havířov, tak rekonstrukci části dvojkolejného traťového úseku ve směru na Český Těšín až za zastávku Havířov-střed.

Mapa modernizovaného úseku. *Zdroj: Správa železnic*

V novém stavu je navržena zásadní změna konfigurace kolejiště s novým určením funkce jednotlivých staničních kolejí. Obvod stanice bude prodloužen o 250 m směrem na Ostravu, což umožní za použití štíhlých výhybek vyšší rychlost projíždějících vlaků a lepší možnosti jejich křížení. Svrškový materiál bude nahrazen novým tvarem 60 E2 na betonových pražcích. Pražcové podloží bude vyměněno. Odvodnění stanice zajistí systém trativodů a v traťovém úseku také zpevněné příkopy nebo betonové žlaby. Severně od výpravní budovy bude navíc vybudován hloubkový drén z převrtávaných štěrkových pilot průměru 1 200 mm s hloubkou pilot od 7 do 14 m s čerpací šachtou pro odvod podzemních vod, poškozujících podzemní části výpravní budovy.

Ve stanici budou vybudována dvě nová částečně zastřešená ostrovní nástupiště s bezbariérovým přístupem délky 351 m s výškou nástupištní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Stávající podchod bude prodloužen pod celým kolejištěm až do městské části Šumbark a cestujícím z této lokality tak zkrátí docházkovou vzdálenost. Na ostravském zhlaví stanice budou dva stávající ocelové mosty nahrazeny novými, podélně vysouvanými ocelovými mosty: jednopólovým s rozpětím 31 m přes řeku Lučina a dvoupólovým s rozpětím 27 + 32 m přes ulici Ostravskou. Silniční podjezd světlosti 9,5 m a šířky 84 m vedoucí pod celým kolejištěm stanice (ulice U Nádraží) bude sanován tlakovou injektáží a vyspravením betonových povrchů.

Pro uložení sdělovacích, zabezpečovacích a silnoproudých kabelových vedení bude ve stanici vybudován kabelovod s celkovou délkou asi 2,7 km. Pro umístění technologických zařízení bude nově postavena technologická budova a tři trafostanice. Trakční vedení stejnosměrné trakční soustavy 3 kV bude kompletně nahrazeno novým vedením o celkové délce 17,7 km. Použité řešení umožní výhledové přepnutí napájení ze stejnosměrného na střídavé napětí 25 kV 50 Hz. Ve stanici bude rovněž vybudováno nové staniční zabezpečovací zařízení (elektronické stavědlo 3. kategorie) a zastávka Havířov-střed bude nově začleněna do žst. Havířov, čímž dojde k vysunutí vjezdových návěstidel a zrušení některých oddílů autobloku. Zabezpečeno bude 53 výhybek. V rámci sdělovacího zařízení bude stanice vybavena novým rozhlasovým, informačním a kamerovým systémem.

Práce jsou rozděleny do devíti stavebních postupů umožňujících zachování osobní i nákladní drážní dopravy během celé stavby. Pro odbavení cestujících během rekonstrukce liché kolejové skupiny i se dvěma ostrovními nástupišti bude na začátku stavby zřízeno v sudé kolejové skupině provizorní nástupiště délky 350 m.

Naše společnost tímto projektem, jak pevně věřím, úspěšně završí revitalizaci celého havířovského nádraží i přilehlého přestupního terminálu. Po letech tak bude vytvořen důstojný prostor pro cestující v tomto významném dopravním uzlu Moravskoslezského kraje. Náš zkušený realizační tým pod vedením Ing. Martina Dostála a s využitím našich výrobních kapacit se o to jistě úspěšně zasadí.

Ing. Zdeněk Heikenwalder
specialista technické přípravy
divize Železnice

naše stavby

Divize Západ realizuje OBNOVU ŘADU SUROVÉ VODY Z ŘÍMOVA DO PLAVU

V lednu letošního roku zahájil tým oblasti Jihozápad divize Západ pod vedením Ing. Milana Pitnera realizaci projektu „Obnova řadu surové vody Římov–Plav, II. etapa“. Cílem zakázky, jejíž dokončení je naplánováno na srpen 2024, je vybudovat koncovou část nového přivaděče surové vody z římovské přehrady, označovanou jako druhou etapu projektu, a zajistit vyšší bezpečnost dodávek pitné vody pro většinu Jihočeského kraje. Na tuto etapu by měla v následujících letech navázat realizace první a třetí etapy s celkovou délkou přibližně 5,3 km od portálu č. 2 směrem ke zmíněné vodní nádrži.

Úpravna vody Plav je druhou největší úpravnou vody v Česku. Její kapacita je 1 450 l/s, přičemž průměrný aktuální výkon je asi 500 l/s. Upravená voda je čerpána potrubím o délce 535 km do 158 obcí Jihočeského kraje, čímž se zásobuje pitnou vodou více než 360 tisíc obyvatel. Surová voda přitéká z přehrady Římov do úpravny vody přibližně 8 km dlouhým přivaděčem, který již však dosluhuje (v provozu je od roku 1982, kdy byla uvedena do provozu Úpravna vody Plav). Realizovaný projekt obnovy řadu surové vody proto zahrnuje vybudování nového ocelového potrubí o průměru 1 200 mm v délce 1 239 m, které povede vedle současného řadu DN 1400. Součástí projektu je i vybudování 80 metrů dlouhé shybky DN 1000 pod řekou Malší s uložením potrubí do paženého výkopu (odvodněná jímka).

Realizace vodovodní shybky na řadu surové vody Římov–Plav je rozdělena do čtyř etap. Během první etapy probíhala příprava terénu a montáž provizorních panelových komunikací pro zajištění dopravy materiálů k řece. Byl zahájen

Dopojení potrubí DN 1200 v části pod protlakem, pokládané jeřábem Liebherr 1120

Potrubí v pažené části trasy

násyp drtí do řeky, který byl prováděn od pravého břehu a při dosažení poloviny toku byl přesunut do levobřežní části a zpevněn těžkým záhozem z lomového kamene. Po zajištění vzniklé jímky bylo zřízeno mobilní přemostění přes pravobřežní část řeky mobilním mostem (mostním tankem MT A-55). Během druhé etapy došlo k odtěžení svahu u portálu P2 (připojovací místo mezi druhou a třetí etapou celého projektu), k zajištění stávajícího svahu stříkaným betonem s výztuží a kotvami (betonový torkret) a ke zřízení štětovnicové jímky pod dnem řeky. Následovala vlastní montáž potrubí (uložení a svařování, rentgenové zkoušky svárů a vnější i vnitřní izolace) a jeho obetonování v celé délce.

Třetí etapa spočívala v demontáži štětovnicové jímky a uvedení svahu do původního stavu pomocí opevnění těžkým lomovým záhozem. Zahrnovala rovněž demontáž mobilního přemostění a přesun násypu do pravobřežní části řeky Malše (převedení toku řeky na levou stranu). Právě probíhající čtvrtá etapa zahrnuje stejné práce jako etapa druhá včetně zásypu a celkové likvidace násypů v řece, čímž dojde k obnovení jejího dna. Momentálně došlo k odtěžení jímky a provedení podkladních betonů. Provádí se montáž potrubí a zároveň se pracuje na výstupní šachtě shybky (určené primárně k úsekovému odstavení a odkalení řadu). Kvůli překopům na komunikacích a složitému transportu ocelového potrubí na místo osazení jsou nyní v obci Plav zajištěny objízdné trasy. Na dvou úsecích probíhají terénní práce s modelováním plochy do původního stavu a na úseku vedeném pod zahradou jednoho z rodinných domů byla při pokládce nového potrubí použita bezvýkopová technologie, jíž bylo zrealizováno celkem 54 bm protlaku.

Projekt dále zahrnuje realizaci železobetonové vzdušníkové šachty umístěné zhruba v polovině budovaného potrubí, která bude sloužit k možnému odstavení části potrubí a k jeho případnému úsekovému napouštění. Stejnou funkci bude plnit i vzdušníková šachta umístěná v areálu Úpravny vod Plav. Projekt počítá i s napojením řadu na malou vodní elektrárnu této úpravny.

Jedním z nejproblematičtějších bodů před zahájením realizace zakázky bylo odsouhlasení ocelového potrubí včetně jeho vnitřních a vnějších povrchových úprav, jelikož dle technických parametrů v projektu a požadavků investora muselo být vyrobeno „na míru“. Na ocelové potrubí o délce 13 m o průměru 1 200 mm je nejprve nanesen speciální vnitřní polyuretanový nástřik atestovaný na pitnou vodu a následně je převáženo do technologického závodu. Zde je opatřeno vnější trojnásobnou poplastací (ochranná cementační vrstva) a pak je převezeno na stavbu, kde je po 13metrových segmentech ukládáno do otevřeného výkopu v kombinaci s paženými úseky. Následně je každý spoj po dobu cca 6–8 hodin po obvodě kontinuálně svařován elektrickým obloukem.

A jedna zajímavost na konec. Před vlastním zahájením prací na tomto technicky zajímavém a pro Jihočeský kraj velmi přínosném projektu bylo mimo jiné nutné zpracovat podrobnou pasportizaci pozemků včetně protokolárního převzetí se 104 vlastníky pozemků, které se nacházejí na celé téměř kilometr a čtvrt dlouhé trase řadu surové vody.

Ing. David Čapek
manažer technické přípravy
divize Západ

naše stavby

Divize Technologie provádí REKONSTRUKCI MĚNÍRNY DOLNÉ HONY V BRATISLAVĚ

Na konci června letošního roku zahájila divize Technologie ve slovenském hlavním městě práce na realizaci projektu s oficiálním názvem „Modernizácia meniarní Februárová, Krasňany, Záhumenice, Dolné hony“ – 4. časť: Meniareň Dolné hony“. Součástí zakázky je i vypracování projektové dokumentace ve stupni RDS, tedy realizační dokumentace stavby. Celá stavba, jejímž investorem je Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť, bude dokončena v červnu 2024.

Dopravný podnik Bratislava, akciová spoločnosť, (DPB, a. s.) provozuje větší množství trakčních měníren, které napájí tramvajovou a trolejbusovou síť na území hlavního města Slovenska. Předmětem zakázky je kompletní rekonstrukce a modernizace měnírny Dolné hony, která slouží k napájení tramvajové dopravy v přilehlé oblasti. Stávající

měnírna má zastaralou a nespolehlivou technologii, která už nedokáže energeticky pokrýt zvýšené nároky spotřeby elektrické energie tramvajových tratí.

Rekonstrukce měnírny bude probíhat za provozu a bude rozdělena na sekce. Realizační tým naší divize bude minimalizovat odstávky nutné k přepojení již zmodernizovaných částí. Tyto odstávky budou prováděny v nočních hodinách, kdy nejsou velké nároky na dodávku elektrické energie a provoz tramvají je značně omezen. V případě potřeby bude v záloze k dispozici vždy nejbližší měnírna, která dokáže „energeticky vypomoci“ právě modernizované měnírně. Její rekonstrukce zahrnuje modernizaci kobkové rozvodny 22 kV, a to výměnou šesti výkonových vypínačů 22 kV a pěti vývodových odpojovačů, a trakční technologie. Dále budou osazeny tři nové trakční transformátory o výkonu 1 600 kVA a tři trakční usměrňovače.

Provedena bude i modernizace dálkového ovládání včetně nadproudových a zemních ochran. Proběhne rovněž výměna kabelových rozvodů, stavební elektroinstalace, vzduchotechniky a hromosvodu na měnírně. Tradičně dojde i na úpravy podlahových krytin.

Jsme velmi potěšeni, že díky probíhající modernizaci zmíněné měnírny realizuje divize Technologie další ze zajímavých zakázek na území Slovenské republiky.

Zdeněk Přibyl
specialista systémů řízení
divize Technologie

Měnírna Dolné hony DPB, a. s., před rekonstrukcí

podniková udržitelnost

Praktická ukázka NAPLŇOVÁNÍ PRINCIPŮ ENVIRONMENTÁLNÍ UDRŽITELNOSTI

Od 1. října 2021 začala naše společnost působit pod obchodním názvem OHLA ŽS, a.s. Její název byl rozšířen v souladu s novou korporátní identitou mezinárodní skupiny OHLA o písmeno „A“, které pochází ze španělského slova „avance“ a symbolizuje pokrok. V rámci provedených změn týkajících se loga a firemních barev byl kladen důraz i na environmentální rys našich aktivit. Zaměstnanci oblasti Střední Morava divize Východ nezůstali jen u pouhé vize a od té doby ji zhmotnili v konkrétní činy hned na několika místech Olomouce.

Na našem „dlouholetém“ pracovišti ve Fakultní nemocnici Olomouc jsme v uplynulých měsících provedli instalaci fotovoltaické elektrárny (FVE) o výkonu 2× 15 kWp v ostrovním režimu včetně osazení wallboxu o výkonu 22 kW. Její součástí jsou také baterie pro uložení přebytečné, nespotřebované elektřiny k následnému užití. Pracoviště, které je zázemím pro realizaci staveb nejen v nemocničním areálu, ale i na jiných místech Olomouce, bylo rovněž vybaveno plně elektrickou dodávkou Peugeot Traveller L2 s elektromotorem 100 kW a baterií 75 kWh, která má nulové emise CO_2, a dojezdem cca do 300 km.

Plně elektrická dodávka Peugeot Traveller L2 používaná na stavbách OHLA ŽS na Olomoucku

Výše uvedené kroky jsme aplikovali i na stavební dvůr v rámci výrobního areálu Černovír, který byl dovybaven ostrovním fotovoltaickým systémem o výkonu 9,9 kWp a v blízké budoucnosti proběhne i osazení wallboxu. Od listopadu letošního roku počítáme také na tomto pracovišti s využíváním elektromobilu s nulovými emisemi CO_2 při provozu. Jedná se o Renault Kangoo Van E-TECH L1 s elekromotorem 90 kW a baterií 45 kWh, který bude využívat provozní elektrikář. Jeho deklarovaný dojezd je až 300 km a následné nabíjení pokryje po většinu roku instalovaná FVE.

Již v roce 2021, kdy došlo ke změně názvu a loga naší společnosti, jsme zahájili rekonstrukci všech stavebních buněk a kontejnerů, které máme k dispozici. V souladu s grafickým manuálem společnosti došlo ke změně barvy vnějšího pláště včetně vyobrazení nového loga. Byla provedena také rekonstrukce podlah a stěn včetně izolací a výměna osvětlení za LED světla nebo minimálně LED trubice.

Souběžně s těmito pracemi jsme začali přemýšlet o revitalizaci budovy sídla oblasti Střední Morava divize Východ na ulici Tovačovského v Olomouci. Poslední stavební úpravy této administrativní budovy se třemi podlažími a sedlovou střechou proběhly v roce 2010, jednalo se pouze o drobnou přístavbu. Zvýšené ceny energií, nefunkční okna, zatékající

střecha, nezateplený objekt a další aspekty nás donutily zajistit projektovou dokumentaci revitalizace. Současně byl proveden energetický audit. Na základě obou podkladů jsme zažádali o dotaci v Operačním programu Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost – úspory energie.

Energetická opatření objektu, jehož rekonstrukce probíhá dle projektu architektonického studia Adama Rujbra, se skládají především ze zateplení stěn a střechy a z výměny výplní. Nebude chybět ani osazení 21 fotovoltaických panelů o výkonu 9,66 kWp, přičemž veškerá vyrobená elektřina bude spotřebovávána bez možnosti uložení a možné přebytky budou dodávány do sítě. Proběhne také osazení tepelného čerpadla vzduch-voda, zajištění řízení vytápění pomocí měření a regulací (MaR) a kompletní výměna osvětlení za LED. Tyto práce by měly být dokončeny na přelomu let 2023 a 2024, a jejich přínos bude tedy téměř okamžitý. Dle výsledků zmíněného energetického auditu dojde ke snížení emisí CO_2 z původní hodnoty 20,788 t/rok na 11,754 t/rok. Rozdíl tak činí 9,034 t/rok, což je téměř 50 %.

Všechny zmíněné aktivity, které jsme za oblast Střední Morava divize Východ uvedli v poslední době do praxe, nepředstavují levné investice. Po relativně krátké době nelze činit závěry, zda se to či ono vyplatí, pokud to nepodpoříme tvrdými daty. Jisté však je, že nejen pro nás, ale pro celou OHLA ŽS je odpovědnost za životní prostředí nedílnou součástí každodenních činností a že jsme si vědomi závazků pro budoucnost.

Jiří Sova
manažer technické přípravy
divize Východ

společenská odpovědnost

OHLA ŽS POMÁHÁ měnit svět kolem nás k lepšímu

Společenskou odpovědnost firem neboli Corporate social responsibility (CSR) lze definovat jako dobrovolné odpovědné chování podniků, které stojí na třech pilířích: ekonomickém, sociálním a environmentálním. Tento pojem není společnosti OHLA ŽS cizí, což dokládá celá řada našich CSR aktivit, dlouhodobých nebo těch, které se zrodily během letošního podzimu.

OHLA ŽS se dlouhodobě snaží měnit svět kolem nás k lepšímu nejen na základě kvalitních a trvalých inženýrských řešení šetrných k životnímu prostředí, ale také dlouhodobou a cílenou podporou řady prospěšných projektů a neziskových aktivit. Díky naší podpoře probíhá například hipoterapie v domově pro osoby se zdravotním postižením Srdíčko v Brně-Žabovřeskách. Úzce spolupracujeme s partnerskými učňovskými, technickými středními a vysokými školami v různých regionech s cílem přiblížit studentům stavební praxi a pomoci jim při začlenění do pracovního procesu. Podporujeme české mladé začínající a hendikepované sportovce, významné sportovní kluby i kluby věnující se mládežnickému sportu v rámci celé České republiky.

Kromě sportovních a charitativních projektů jsme aktivní také v kulturní sféře. Naše společnost je dlouhodobě generálním partnerem Národního divadla v Brně i brněnského Městského divadla, partnerem Mezinárodního hudebního festivalu Leoše Janáčka, brněnského JazzFestu, Mistrovství světa a mistrovství Evropy v tanečním sportu a dalších projektů s kulturní tematikou. Dlouhodobě podporujeme také Klub seniorů bývalých zaměstnanců společnosti. Tradičně se účastníme celorepublikové environmentální iniciativy Ukliďme Česko, jejímž cílem je uklidit nelegálně vzniklé černé skládky.

Ochota zaměstnanců zapojit se do neziskových aktivit v naší společnosti je veliká, což nás v letošním roce povzbudilo k organizaci prvního ročníku celofiremní akce s názvem *OHLA ŽS sází les*, na kterou se přihlásilo sto dvacet zaměstnanců. Jednalo se o den pro obnovu lesů Jihomoravského kraje, který se ve spolupráci se státním podnikem Lesy České republiky konal v druhé polovině října v kuřimské oboře. Během této jednodenní akce jsme vysadili dva tisíce specifických listnatých dřevin (jeřáb, dub, hrušeň nebo oskeruše), které mají velký význam pro biodiverzitu, ochlazování a čištění mikroklimatu od nečistot z ovzduší.

Zaměstnanci OHLA ŽS podílející se na obnově lesa v kuřimské oboře

V říjnu jsme také požádali naše zaměstnance, aby vedení společnosti pomohli vybrat tři neziskové subjekty v Česku, které OHLA ŽS v závěru letošního roku podpoří jednorázovou částkou sto, sedmdesát pět a padesát tisíc. Za tímto účelem jsme připravili online anketu zaměřenou na průzkum v oblasti dobrovolnických aktivit a filantropie. Její součástí byl i seznam patnácti organizací, které poskytují zdravotní a sociální služby, doplňují tradiční vzdělávací systém, starají se o kulturní a rekreační vyžití a hájí práva znevýhodněných či pomáhají zvířatům.

Největší počet hlasů z vytipovaných organizací obdržel *Mobilní hospic Ondrášek*, který pečuje o nevyléčitelně nemocné dospělé i dětské pacienty v jejich domácím prostředí a poskytuje odborné sociální poradenství obyvatelům Moravskoslezského kraje. Na druhém místě se umístil *Hospic sv. Alžběty v Brně*, který je centrem komplexní hospicové péče a poskytuje zdravotně-sociální péči zejména v tomto městě a jeho nejbližším okolí. Na třetím místě byl vybrán brněnský *Masarykův onkologický ústav*, který je unikátním a největším onkologickým centrem u nás.

Zapojení zaměstnanců do říjnového hlasování významně napomohlo k výběrů další CSR aktivity naší společnosti v sociální oblasti. Je to právě ochota pomoci, která nás spojuje a která je důležitou součástí naší firemní kultury. Všichni se tak můžeme v OHLA ŽS aktivně podílet na proměně světa kolem nás k lepšímu.

Ing. Mgr. Iva Cachová
útvar PR a komunikace

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S JAROSLAVEM CITOVECKÝM, oceněným zaměstnancem roku 2022 za divizi Železnice

Jaroslav Citovecký nastoupil do společnosti OHLA ŽS v srpnu 2004 na pozici mistra a od listopadu 2020 působí jako stavbyvedoucí na divizi Železnice. V březnu letošního roku byl za tuto divizi oceněn v souvislosti s řízením prací při realizaci protlaků na stavbě v železniční stanici Pardubice hl. nádraží, kde v technicky a technologicky náročném prostředí došlo k aplikaci nové technologie zakládání. Zároveň byl oceněn i za implementaci inovativní technologie protlaku velkoprůměrové rámové konstrukce na projektu cyklostezky Litovel–Červenka–Uničov.

Jaroslav Citovecký,
stavbyvedoucí z divize Železnice

V naší společnosti působíte více než devatenáct let. Na jakých nejzajímavějších projektech jste za tuto dobu pracoval?
Kromě prací při realizaci protlaků v rámci rekonstrukce pardubického hlavního nádraží to je určitě aktuálně probíhající stavba „Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně)“, kde naše středisko Mikrotuneláže provádělo ve stanici Praha-Horní Počernice protlak ocelové chráničky DN 1400 v pískovcovém podloží pomocí trhacích prací v celé délce ražby. Z dřívějších staveb byla velmi zajímavá výstavba vodovodu v obci Pavlov či výstavba kanalizace pro obec Kokory, kde jsme pracovali s vrtacím strojem Perforator.

V minulosti jste se podílel také na výstavbě cyklostezky mezi Litovlí a Uničovem, kde byla k protlačení železobetonového tubusu použita inovativní technologie, za což jste mimo jiné získal ocenění Zaměstnanec roku 2022. V čem tato technologie spočívá?
Tuto technologii jsme si na středisku vyvinuli ve spolupráci s projektantem zmíněné stavby. Inovativní je hlavně tím, že se zatláčí železobetonový tubus o čtvercovém průřezu, což má při samotné ražbě svá specifika. Další výhodou je, že tubus je připraven v celé délce, a ne ze segmentů. Tím jsou minimalizovány případné netěsnosti v místě spojů jednotlivých segmentů. A hlavní přínos je, že jsme schopni zatláčet tento tubus z úrovně terénu bez omezení provozu na podcházené trati či komunikaci.

V současné době pracujete v hlavním městě na významné stavbě „Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)“ a na několika menších projektech vašeho střediska. Jak moc je to náročné?
Jelikož bydlím v Ostravě, tak už dojíždění na stavbu po našich exkluzivních dálnicích stojí za to. Samotná práce na projektech by nebyla tolik náročná, nebýt nedokonalých projektových dokumentací. Kvůli tomu se po vytvoření harmonogramu prací totiž často stává, že musí dojít k jeho aktualizaci, a to ve velmi krátké době. Naše činnost je specifická a v současné době nás trápí velký nedostatek alespoň trochu kvalifikovaných dělníků. Problém je také najít mladé lidi, kteří by měli chuť pracovat přímo v terénu a něco zajímavého se naučit, i když samozřejmě existují výjimky a za to jsem rád. Zmíněné aspekty nám realizaci projektů ztěžují, ale i přesto se nám je daří zdárně a úspěšně dokončovat.

Po náročném pracovním týdnu určitě nějak relaxujete. Jaké máte koníčky?
V současné době pravidelně relaxuji na chalupě a odreagování od pracovního shonu a stresu vždy najdu při cestování po Česku a na poznávacích zájezdech v zahraničí.

Děkuji za rozhovor.

Jana Botková
asistentka ředitele
divize Železnice

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S ING. SOŇOU KRAJČOVOU, oceněnou zaměstnankyní roku 2022 za ředitelství společnosti

Soňa Krajčová nastoupila do společnosti OHLA Central Europe v roce 2008 na pozici asistentky generálního ředitele a posléze přešla v rámci reorganizace do společnosti OHLA ŽS. Od konce roku 2016 působí jako specialista pojištění na útvaru Financování na ředitelství společnosti. Je dalším oceněným zaměstnancem roku 2022, konkrétně za dlouhodobou aktivní pečlivou a vysoce odbornou práci v oblasti pojištění a likvidace pojistných událostí. Díky její spolehlivé práci dochází ke snižování míry potenciálních rizik a zároveň ke zvyšování povědomí o této problematice, což má pozitivní dopad na celou společnost.

Ing. Soňa Krajčová,
specialista pojištění útvaru Financování

Naposledy jsme spolu vedly rozhovor zkraje roku 2020. Zaměstnanci se tehdy mohli dozvědět, že tvoje práce obnáší agendu pojištění v naší společnosti „od A do Z“. Došlo od té doby v této oblasti k nějakým významnějším změnám?
Ano, došlo. S mojí vedoucí Ing. Alenou Nevrtalovou jsme na počátku letošního roku řešily neustále rostoucí objem práce a potřebu mé alespoň částečné zastupitelnosti a výsledkem našeho dialogu byla posila mého, do té doby „jednočlenného“ týmu v podobě kolegy Ing. Jarmila Vlacha. Od jara se postupně seznamuje s procesy řízení pojištění vozidel a tuto agendu přebírá. Cílem je, abychom si oba mohli nejen vzít, ale i užít dovolenou a uživatelé firemních vozidel měli zajištěný servis.

Kolik pojistných událostí jsi v loňském roce celkem řešila? Pokud jde o stavby, lze v posledních pěti letech pozorovat nějaký trend v četnosti škod?
V souvislosti s realizací staveb jsem řešila 62 škod. Pokud jde o škody na vozovém parku, jednalo se o 225 škod z havarijního pojištění a 25 škod z povinného ručení. K tomu je potřeba připočíst telefonické konzultace, kdy moji kolegové volají a popisují situace, ke kterým došlo, a my zjišťujeme, zda by to šlo vyřešit z nějakého pojištění.

Co se týče trendu v četnosti, poslední roky narůstá počet škod z odpovědnosti, kde vznikne škoda či újma na majetku nebo zdraví třetích osob. Finančně to nejsou vysoké škody, ale je s tím mnoho papírování a mnohdy není zcela jasné, zda za škodu odpovídáme my, či někdo jiný. U vozového parku je trend ustálený, poslední roky řeším kolem 250–270 škod ročně. Nechci to zakřiknout, ale nemáme žádné vážné nehody, což přičítám intenzivní obměně vozového parku, ke které v posledních letech došlo.

V minulém rozhovoru jsi uvedla, že se i mimo práci snažíš vyvracet obecný názor, že pojištění je k ničemu, že je to jen tahání peněz z lidí. Jak se ti to daří?
Pojištění je v určitých situacích dobrá věc. Ideální je mít upřímného makléře, který klientovi nevnucuje všelijaká pojištění, ale spíše s ním zreviduje jeho životní situaci a pomůže mu pojistit kritická místa. Každý z nás je jiný příběh, a co funguje jednomu, druhému je k ničemu. Člověk by se měl sám sebe zeptat, jakou míru rizika je ochoten na sebe vzít, a to, co tuto hranici přesahuje, ošetřit pojištěním.

Každopádně vnímám, že u našich zaměstnanců roste povědomí o smyslu pojištění, častěji mi volají a dotazují se, za což jsem ráda. V dnešní době bych určitě nevyjela do zahraničí na lyže bez pojištění. Každému, kdo má vlastní bydlení, říkám, že by si měl pojištění nemovitosti pravidelně aktualizovat. Je sice fajn platit dlouhodobě nízké pojistné, ale v případě tornáda, povodní či požáru plnění od pojišťovny už tak fajn není. Na základě praxe také doporučuji všímat si i asistenčních služeb zdarma, které se k produktům nabízejí. Já osobně jsem už několikrát využila třeba zámečníka zdarma k zabouchnutým vchodovým dveřím či zásah plynaře u stávkujícího kotle.

Za svoji práci v oblasti pojištění a likvidace pojistných událostí jsi na jaře letošního roku získala ocenění Zaměstnanec roku 2022 za ředitelství společnosti. Co to pro tebe znamená?
Upřímně mi to udělalo obrovskou radost. Jelikož jsem zvyklá pracovat samostatně a potřeby zaměstnanců ohledně pojištění si řeším přímo se stavbami, řidiči a divizemi, netušila jsem, že se pozitivní zpětná vazba může oklikou dostat až k mým nadřízeným. Znamená to pro mne velké díky od lidí ze staveb a od uživatelů aut a motivuje mě to k neustálému vylepšování služeb, aby se zaměstnanci na stavbách mohli věnovat stavění a věci spojené se škodami a pojištěním mohli alespoň částečně „hodit“ na mne.

Je o tobě známo, že jsi nejen velký sportovec, ale také ráda relaxuješ při péči o rostliny. Přibyla ve tvé sbírce nějaká nová pokojová rostlina, jejíž pěstování je určeno již pro zkušenější pěstitele?
To ses trefila, protože nám doma přibyla – i když jen na přechodnou dobu – obrovská strelície, která se stala středobodem obývacího pokoje. Už pár měsíců ji hlídáme našemu sousedovi, který rekonstruuje celý byt a k tomu cestuje.

Ještě se ti musím pochlubit, že jsem letos začala experimentovat s používáním mykorhizních (symbiotických) hub, které se v sušené podobě přimíchávají do substrátu k zeleným rostlinám. Musím říct, že těm se pak daří o poznání lépe, a určitě doporučuji to vyzkoušet.

Děkuji za rozhovor.

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

BLAHOPŘÁNÍ

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

35 LET PRACUJE U SPOLEČNOSTI

Dušan Halfar, elektromontér (středisko T142)

30 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Miroslav Rus, mechanik a opravář nákl. automobilů a ost. zařízení (středisko Z131)
Jaromír Sedláček, mechanik a opravář nákl. automobilů a ost. zařízení (středisko Z131)
Marian Jandera, vedoucí projektu (středisko T151)

20 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Ing. Martin Polášek, manažer výrobní (středisko M440)
Ing. Miroslav Janíček, vedoucí projektu (středisko M440)
Ing. Michal Sodomka, manažer výrobní (středisko Z161)

15 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Ing. Věra Rinešová, manažer ekonomický (středisko J110)
Jan Karvánek, manažer výrobní (středisko J240)
Jana Mrázková, referent administrátor (středisko J240)
Petr Snížek, stavbyvedoucí (středisko J240)
Václav Stráda, zedník (středisko J240)
Robert Nerad, stavbyvedoucí (středisko J340)
Tomáš Siuda, stavbyvedoucí (středisko M240)
Jan Mrkos, mistr (středisko Z131)
Ing. David Čapek, manažer technické přípravy (středisko J230)
Martin Topka, vedoucí projektu (středisko J240)
Hana Urbánková, specialista tvorby cen (středisko J240)
Michal Virgl, instalatér (středisko T147)
Zdeněk Hafner, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko Z131)
Karel Hanzlík, technik kvality (středisko J240)
Ing. Jaroslav Lesák, specialista stavební výroby (středisko T151)

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.