ČASOPIS SKUPINY OHLA ŽS

II/2024

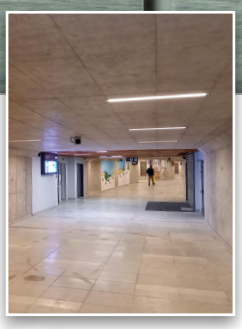
mozaika

Zeptali jsme se Ing. Aleše Fišera, ředitele oblasti Severovýchod divize Východ

strana 2

Výstavba administrativní budovy v areálu hasičské stanice v Praze-Holešovicích

strana 3



Vybudování podchodu u vsetínského vlakového nádraží

strana 7

obsah II/2024

Úvodník 1

Zeptali jsme se Ing. Aleše Fišera, ředitele oblasti Severovýchod divize Východ 2

Výstavba administrativní budovy v areálu hasičské stanice v Praze-Holešovicích 3

Jaro ve znamení dalších ocenění pro naše stavby 4

OHLA ŽS má za sebou úspěšné certifikační audity 5

Účast na veletrzích a konferencích od počátku letošního roku 6

Vybudování podchodu u vsetínského vlakového nádraží 7

Historická výpravní budova hlavního nádraží v Plzni prošla rozsáhlou rekonstrukcí 8

Rekonstrukce mostu na silnici I/11 v Žamberku 9

Protipovodňová opatření na hlavních brněnských tocích – inovace v praxi aneb už žádný utopený bagr 10

Rozhovor s Ing. Pavlom Kičurou, oceněným zaměstnancem roku 2023 za divizi Slovensko 11

Rozhovor s Martinem Němečkem, DiS., oceněným zaměstnancem roku 2023 za divizi Západ 12

Foto na titulní straně:
Památkově chráněná výpravní budova plzeňského hlavního nádraží po rekonstrukci

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 II/2024 dáno do tisku 26. 6. 2024.
Evidováno Ministerstvem kultury České republiky pod číslem MK ČR E 12132.

@ohla_zs

úvodník

VÁŽENÉ KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ,

opět se přiblížilo vydání dalšího, letos zatím druhého čísla našeho firemního časopisu Mozaika. Mimo jiné se v něm věnujeme rekonstrukci historické budovy plzeňského hlavního nádraží, kterou za naši společnost prováděla divize Západ. Stavba zahrnovala celkovou obnovu střech, obvodového pláště a interiérů s důrazem na památkovou ochranu a současně zkvalitnila služby pro cestující a zvýšila jejich komfort.

Téma rekonstrukce se pojí i s divizí Železnice, která vás seznámí s rekonstrukcí mostu v Žamberku, o kterém mnozí z obyvatel vlastně ani nevědí, že existuje. O vybudování podchodu pod ulici Nádražní u vsetínského vlakového nádraží pojednává další článek této divize. Jednalo se o samostatný projekt města Vsetín, které se tak vedle Správy železnic zapojilo do velké proměny tohoto vlakového nádraží a jeho okolí. Divize Východ se s vámi podělí o jednu zajímavou inovaci v podobě technické úpravy pásového rypadla, která umožnila pokračování výstavby protipovodňových opatření na řece Svratce v Brně při zvýšené hladině vody. Divize Západ pak přináší zajímavé informace o výstavbě nové administrativní budovy v areálu hasičské stanice v pražských Holešovicích.

V souvislosti s realizací zakázek jsem velmi potěšen, že veškeré naše vynaložené úsilí je každoročně odměňováno úspěchem v soutěžích a transformováno do různých zajímavých ocenění. Ani letošní jaro nebylo v tomto ohledu výjimkou, neboť přineslo naší společnosti další významná ocenění za realizované stavební projekty, o nichž si můžete přečíst v samostatném článku. V tomto čísle Mozaiky se také dočtete o naší účasti na různých odborných akcích, kterých jsme se zúčastnili v prvním pololetí letošního roku v Praze, Brně a Ostravě, a také o úspěšných certifikačních auditech, které proběhly v květnu a červnu.

Vaší pozornosti rozhodně doporučuji rozhovor v rubrice *Zeptali jsme se…*, který jsme vedli s Ing. Alešem Fišerem, ředitelem oblasti Severovýchod divize Východ. Oblast, jejímž vedením je pověřen, je relativně nová, a vy tak máte možnost dozvědět se více o jejím působení v rámci Pardubického, Královéhradeckého a Libereckého kraje. Kromě toho vám poodhalí své zajímavé koníčky a rady, jež by dal studentům technických oborů středních nebo vysokých škol, kteří se připravují na svoji kariéru ve stavebnictví.

Přečíst si můžete i oblíbené rozhovory s dalšími oceněnými zaměstnanci roku 2023. Tentokrát jsme vyzpovídali Ing. Pavla Kičuru, výrobního manažera divize Slovensko, a Martina Němečka, DiS., stavbyvedoucího z divize Západ. Loajalitu našich zaměstnanců k firmě, které si nesmírně vážím, dokládá i přehled pracovníků, kteří ve druhém čtvrtletí tohoto roku oslavili významné pracovní jubileum.

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

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

zeptali jsme se...

ZEPTALI JSME SE ING. ALEŠE FIŠERA, ředitele oblasti Severovýchod divize Východ

Ing. Aleš Fišer,
ředitel oblasti Severovýchod divize Východ

Na Fakultě stavební ČVUT v Praze jste vystudoval obor Ekonomika a řízení ve stavebnictví a od počátku svého profesního života se věnujete především pozemnímu stavitelství, kde se pohybujete již bezmála dvacet sedm let. Které momenty ve své kariéře před příchodem do naší společnosti považujete za nejzásadnější?
O stavebnictví jsem nikdy neuvažoval, v rodině neměl k tomuto oboru nikdo vztah. Od druhého stupně základní školy a na gymnáziu jsem chodil do tříd zaměřených na matematiku a fyziku, a protože mi nevyšlo studium práv, skončil jsem na „stavárně“. To je asi nejzásadnější moment v mé kariéře.

Druhý moment, který ve mně už vzbudil zájem o stavebnictví, bylo absolvování první studentské praxe ve Východočeské stavební, s.r.o. Tam jsem pochopil, že mě stavařina baví, a začal jsem chodit na všechny předměty na pozemním stavitelství. Jednalo se o velmi progresivní firmu (dnes VCES a.s.), která podporovala mladé lidi a bylo v ní možné docela rychle profesně vyrůst. Strávil jsem v ní dvacet let a prošel různými pozicemi od mistra na stavbě přes zástupce technického náměstka a finančně-ekonomického náměstka až po ředitele pobočky na Slovensku.

Dalším důležitým momentem byl projekt výstavby obchodního centra Černý most za 2,5 miliardy korun. Byla to největší zakázka v mém tehdejším profesním životě, kde jsem se rozhodujícím způsobem podílel na kalkulaci i vedení realizace. Dalo mi to moře zkušeností, byly to dva roky prakticky jen v angličtině a osmnáct hodin denně na stavbě. Potom to už byla sedmiletá příprava na příchod do OHLA ŽS při ředitelování ve firmě STRABAG, což s sebou neslo spoustu náročných, především soukromých projektů, ale také mnoho skvělých lidí.

Do OHLA ŽS jste nastoupil v listopadu 2022 na divizi Východ, která působí v osmi krajích prostřednictvím pěti samostatných oblastí a zabývá se realizací pozemních, vodohospodářských, regionálních liniových, průmyslových, ekologických a energetických staveb. Vy máte na starosti řízení „nové“ oblasti Severovýchod. Mohl byste nám tuto oblast představit?
Divize Východ, která se dříve jmenovala divize Morava, realizovala zakázky také na území Pardubického kraje. Spolu s jejím přejmenováním na konci roku 2022 došlo k rozšíření působnosti o Královéhradecký a Liberecký kraj. Byla vytvořena samostatná oblast Severovýchod, která působí v rámci těchto tří krajů, a já jsem byl osloven ředitelem divize Ing. Jaromírem Pelinkou, MBA, s nabídkou, abych ji vedl. Sídlo, které si stále ještě budujeme, máme v Hradci Králové. Pokud jde o směrování oblasti, chceme samozřejmě využít zkušeností, referencí a síly společnosti ve veřejném sektoru, zejména v pozemním stavitelství a v oblasti vodohospodářských staveb. To by mělo tvořit polovinu našeho obratu. Druhou polovinu bych rád realizoval na soukromých zakázkách, se kterými mám hodně zkušeností.

Co je z vašeho pohledu při zakotvení a posílení působení OHLA ŽS v tomto regionu nejnáročnější? S jakou základnou pracovníků počítáte?
Začátky byly, vlastně pořád jsou perné. OHLA ŽS byla i přes svou velikost v těchto regionech spíše neznámou firmou. Když opomenu dopravní stavby, tak nás tu investoři prakticky neznali. Z konkurence věděly jen největší firmy, které zde působí, o koho jde. Usilovně se to snažíme změnit. Samostatnou kapitolou jsou naši dodavatelé, kteří nás ani naše postupy a třeba smluvní podmínky neznají. To s sebou nese spoustu administrativy, třeba i proto, že jen minimum dodavatelů je v rámci OHLA ŽS už prověřených. Průměrný služební věk zaměstnanců oblasti Severovýchod v OHLA ŽS je navíc méně než půl roku, takže ani zkušenost s vnitrofiremními postupy není velká. Ale bojujeme a věřím, že zvítězíme.

Za vítězství budu také považovat, když se nám podaří vytvořit stabilní motivovaný tým cca 25–30 lidí. Mám zkušenost, že v tomto počtu kvalitních spolupracovníků bychom měli být schopni realizovat roční obrat mezi 500 miliony až jednou miliardou korun podle struktury zakázek. Počet lidí záleží i na objemu zmíněné administrativy, kterou výroba nese. V mých předchozích působištích byla řada nevýrobních činností řešena centrálně, tady je dost postupů nastaveno jinak, než jsem byl zvyklý.

Od loňského roku provádíte výstavbu nové smuteční síně ve Vysokém Mýtě a rekonstrukci budov laboratorních oborů v areálu Fakultní nemocnice Hradec Králové. V čem jsou tyto stavby zajímavé?
Smuteční síň je designově velice náročná stavba, kterou navrhl vysokomýtský rodák a celorepublikově respektovaný architekt Roman Brychta. Stavba je plná komplikovaných detailů, u kterých musíme hodně přemýšlet, jak je provést, a občas musíme hledat náhradní řešení. Pro OHLA ŽS to bude skvělá reference, realizační tým pro to dělá maximum.

Ve fakultní nemocnici jsou zásadní dvě věci. Zaprvé se z větší části jedná o rekonstrukci objektů postavených v dobách reálného socialismu v akci „Z“, takže stávající konstrukce popsané v projektové dokumentaci a reálný stav, který zjišťujeme, si spolu moc nerozumí. Druhým faktem je, že stavba probíhá za provozu rekonstruovaných oddělení ve vytíženém areálu největší nemocnice v kraji. V bezprostředním okolí navíc probíhají další velké stavby, tak ani doprava není jednoduchá.

Na jakých dalších projektech aktuálně pracujete?
Společným úsilím celé oblasti se nám podařilo získat a v roce 2024 „rozjet“ další čtyři projekty. Dvě zakázky jsou pro soukromé investory, konkrétně se jedná o obchodní centrum Vamberk a skladové haly pro společnost Dibaq v Helvíkovicích u Žamberka. Dále jsme zahájili dva projekty z veřejného sektoru, a to stavbu zastřešeného víceúčelového sportoviště s ledovou plochou v Žamberku a vybudování reprezentativního sálu v Zámku Pardubice. První tři zmíněné stavby jsou halového charakteru s velmi krátkou dobou výstavby, ale věříme, že se nám je podaří realizovat v požadovaném termínu. Opravdovou výzvou bude pardubický zámek, kde nás čeká náročná vestavba moderního koncertního sálu s promyšlenou prostorovou akustikou doplněného o skleněné designové schodiště do památkově chráněných prostor druhého a třetího patra zámku, a to vše s architektkou Evou Jiřičnou. Dále máme podepsány nebo těsně před podpisem tři vodohospodářské zakázky, které čekají na přidělení dotací. Mimo to připravujeme nabídky na řadu dalších projektů a jednáme s několika soukromými investory, abychom si zajistili dostatek práce i pro rok 2025.

Kam byste chtěl vám svěřenou oblast ve střednědobém horizontu posunout?
I když jsme nová, „na zelené louce“ založená a teprve rok a půl fungující oblast, mělo by se nám v roce 2024 podařit zrealizovat stavební práce za půl miliardy korun a věřím, že i se solidním hospodářským výsledkem. Je to vlastně spodní hranice rozpětí, které bychom chtěli každý rok standardně dosahovat, takže náš střednědobý cíl bude udržet a mírně navyšovat obrat s dobrým výsledkem, doplnit a stabilizovat tým, prosazovat se v našem regionu, nastavit systémy tak, aby byly funkční a odpovídaly požadavkům koncernu, a hlavně vytvořit si s kolegy takové prostředí, abychom rádi chodili do práce a byli na to hrdí.

Jaké rady byste jako odborník s bohatými profesními zkušenostmi dal studentům technických oborů středních nebo vysokých škol, kteří začínají svoji kariéru ve stavebnictví?
Co nejdříve se seznamte s praxí. Sežeňte si brigádu nebo studentskou praxi ve stavební firmě, třeba právě v OHLA ŽS. Moc vám to pomůže ve studiu a připraví vás to na budoucí zaměstnání. V nejhorším včas přijdete na to, že tahle profese není váš šálek kávy. Spíše vám ale taková zkušenost ukáže, jak komplexní obor stavebnictví je, že s těmito znalostmi můžete pracovat v bankovnictví, v investičních odděleních všech podniků, ve státní správě i samosprávě – a výčet by mohl pokračovat. A když zůstanete ve stavební firmě, rádi vás uvítáme mezi námi nebo vás budeme respektovat jako své konkurenty.

Jste vášnivým jachtařem a myslivcem. Jakým dalším způsobem po vaší náročné práci relaxujete?
Nejvíce si skutečně odpočinu na moři, kde strávím tak tři týdny ročně a přitom se snažím zvýšit si jachtařskou kvalifikaci. Teď mám průkaz, který mne opravňuje k plavbám do vzdálenosti 200 námořních mil od břehu. Fajn se odpočívá po večerech v lese, kde občas dokonce i něco ulovím. S dvacetiletými syny jsme si vloni dodělali všechna písmena v řidičáku, co šla. Rok předtím jsme se stali piloty na svahovém padáku a kluci si udělali kapitánské zkoušky na námořní jachtu. Manželka a dcera milují cestování, naštěstí za něj považují i jachting. Dříve jsem hodně sportoval, v mládí dokonce vrcholově. Teď jdu jen někdy s manželkou plavat a v zimě na lyže. Přebytečnou energii si vybíjím s motorovou pilou v lese, výborně si přitom vyčistím hlavu. Jinak rád a prý dobře vařím, hodně čtu, hlavně sci-fi, a chalupařím.

Je ještě něco, co byste na závěr rád zmínil?
Rád bych touto cestou poděkoval všem v OHLA ŽS, kteří nám jako nové oblasti pomáhají. Hlavně bych chtěl poděkovat všem v divizi Východ za jejich nezištnou pomoc a podporu v našich začátcích. Věřím, že pomoci budeme potřebovat stále méně a méně a budeme pro OHLA ŽS přínosem.

Děkuji za rozhovor.

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

aktualita

VÝSTAVBA ADMINISTRATIVNÍ BUDOVY v areálu hasičské stanice v Praze-Holešovicích

V lednu letošního roku byla převzetím staveniště v areálu holešovické hasičské stanice oficiálně zahájena realizace zakázky s názvem „Výstavba HS – Holešovice – objekt B, administrativní budova“, jejímž objednatelem je Hasičský záchranný sbor hlavního města Prahy. Stavbu za více než 203 milionů korun, jejíž dokončení je naplánováno na podzim příštího roku, provádí realizační tým oblasti Střední Čechy divize Západ dle projektové dokumentace vypracované společnostmi Architektura s.r.o. a Projection s.r.o. Projekt je financován z prostředků Ministerstva vnitra.

Areál v Holešovicích slouží pražským hasičům od roku 1942, původně zde stály provizorní dřevěné jednopodlažní budovy. V roce 2022 byla slavnostně otevřena zbrusu nová budova A, která slouží výjezdovým hasičům. Výsledkem aktuálně probíhající výstavby budovy B, která byla slavnostně zahájena poklepem na její základní kámen v dubnu letošního roku, bude desetipodlažní objekt, který poskytne administrativní zázemí krajskému ředitelství HZS hl. m. Prahy a oddělení prevence. Její součástí bude také moderní archiv, který zajistí bezpečné uložení důležitých dokumentů a záznamů. Dále zde bude například pracoviště s kompletním zázemím pro nepřetržitou službu vyšetřovatelů příčin požárů či multifunkční místnost, v níž bude moci být rychle zprovozněno záložní pracoviště operačního a informačního střediska.

Stavba se nachází na velmi rušné křižovatce ulic Argentinská a Plynární, což zdůrazňuje její strategický význam pro rychlou dostupnost a koordinaci záchranných operací. Tato poloha však přináší i určité komplikace během výstavby, neboť vysoký dopravní provoz vyžaduje speciální opatření k zajištění bezpečnosti a plynulosti dopravy v okolí staveniště. Právě z těchto důvodu bude součástí výstavby i technologie zajišťující hasičům bezpečný přednostní průjezd křižovatkami k místu zásahu. Při realizaci zakázky je rovněž kladen vysoký důraz na dodržování všech potřebných opatření k minimalizaci vlivu na životní prostředí a k zajištění pohodlí místních obyvatel.

Vizualizace nové administrativní budovy. *Zdroj: Architektura s.r.o.*

Výstavba budovy B navazuje na předchozí etapu výstavby zmíněného objektu A, technického vybavení areálu a zpevněných ploch, kdy byly řešeny úpravy a napojení inženýrských sítí a dopravní infrastruktury. Nová administrativní budova bude monolitická s betonovým obkladem, což zajistí její pevnost a dlouhou životnost. Tento architektonický prvek zároveň dodá budově moderní a reprezentativní vzhled a díky své výšce 55 metrů se stane novou dominantou Holešovic. Na úrovni 3. NP bude mít odpočinkovou terasu, která bude propojena s budovou A, což přispěje k lepšímu propojení a komfortu pracovníků. Dalším zajímavým prvkem v architektuře je použití některých vnitřních materiálů jako neomítané zdivo a přiznané rozvody elektroinstalace, topení a vody na povrchu, které dodají interiéru moderní a industriální vzhled. Budova bude vybavena nejnovějšími technologiemi a bude splňovat všechny současné standardy pro bezpečnost a efektivitu. V současné době náš realizační tým pracuje na betonáži stěn 2. NP a stropu nad tímto podlažím.

Holešovická hasičská stanice se řadí k nejmodernějším stanicím na území Prahy. Realizací předmětné zakázky dojde k dalšímu významnému rozšíření a posílení její infrastruktury a my jsme velmi potěšeni, že můžeme být u toho.

Jan Pavel
vedoucí projektu
divize Západ

aktualita

Jaro ve znamení DALŠÍCH OCENĚNÍ PRO NAŠE STAVBY

Také letos jsme se mohli během jarních měsíců radovat z krásných ocenění pro naše stavby. Jako již tradičně se totiž v měsíci dubnu konalo slavnostní vyhlášení cen v soutěži Stavba Jihomoravského kraje. V dubnu byly rovněž v rámci mezinárodního sympozia MOSTY předávány ceny za mostní díla, které uděluje Ministerstvo dopravy ČR.

Předání ocenění Mostní dílo roku 2022 za realizaci železniční estakády Radíč. *Zdroj: SEKURKON*

Již 29. ročník mezinárodního sympozia MOSTY, který se letos konal v hotelu Courtyard by Marriott Brno, proběhl opět za velkého zájmu odborné veřejnosti. V rámci prvního dne přednášek, 25. dubna, zde proběhlo slavnostní vyhlášení ocenění Mostní dílo roku 2022, kde jsme získali tento titul v kategorii I. Novostavba se stavbou *Železniční most v km 106,108 u obce Radíč*, který stavěli zaměstnanci střediska Mosty divize Železnice pod vedením vedoucího projektu Petra Novotného a stavbyvedoucího Ing. Petra Zíba v rámci projektu Modernizace trati Sudoměřice–Votice.

Slavnostní akt předání cen soutěže Stavba Jihomoravského kraje 2023, kterou organizuje Svaz podnikatelů ve stavebnictví v Jihomoravském kraji, se konal rovněž 25. dubna, a to v historické aule Fakulty stavební VUT v Brně. Zde jsme získali hned tři hodnotná ocenění. V kategorii Rekonstrukce staveb a objektů jsme uspěli se stavbou *Návštěvnické středisko NPP Hodonínská Dúbrava – Dům přírody Hodonínské Dúbravy – rekonstrukce objektu Centra ekologické výchovy*, která se umístila na druhém místě. Ve stejné kategorii byl rovněž oceněn projekt *Rekonstrukce a přestavba Kongresového centra Brno*, který získal třetí místo.

Předání ocenění za realizaci stavby Domu přírody v Hodoníně
Zdroj: EXPO DATA spol. s r.o.

Obě stavby realizovali naši kolegové z divize Východ v čele s vedoucím projektu Ing. Janem Helešicem. Stavba Domu přírody Hodonínské Dúbravy byla zahájena v roce 2022 a probíhala v lokalitě zvané Bažantnice na místě bývalé školky. Její budova prošla kompletní rekonstrukcí a byla zde vybudována i moderní přístavba s výraznou dřevěnou konstrukcí podle projektu architektonického ateliéru Létající inženýři. Kongresové centrum Brno v areálu brněnského výstaviště, které naše společnost realizovala jako vedoucí účastník sdružení, prošlo také kompletní rekonstrukcí včetně obvodového pláště z velkoformátových prefabrikovaných luxferových panelů. Upravena byla i vnitřní dispozice, aby odpovídala moderním požadavkům.

Třetí ocenění v soutěži Stavba Jihomoravského kraje 2023 pak přišlo pro železniční stavbu *Adamov–Blansko, BC*, která získala třetí místo v kategorii Dopravní a inženýrské stavby. Tuto stavbu prováděl realizační tým divize Železnice v čele s ředitelem výstavby Ing. Michalem Fridrichem ve sdružení se společnostmi FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby, a TRAMO RAIL. Během ní proběhla mimo jiné celková rekonstrukce železničního spodku i svršku v obou traťových kolejích, zastávky Adamov a sanace pěti tunelů.

Všech získaných ocenění si velmi vážíme a kolegům gratulujeme.

Mgr. Barbora Hocková
útvar PR a komunikace

aktualita

OHLA ŽS má za sebou ÚSPĚŠNÉ CERTIFIKAČNÍ AUDITY

Poté, co naše společnost absolvovala interní audit integrovaného systému řízení, který provedla mateřská společnost Obrascón Huarte Lain, S.A., v březnu letošního roku na projektech „Modernizace zdroje Brno-sever pro soustavu zásobování tepelnou energií města Brna“ a „Nová smuteční síň Vysoké Mýto: SO 01 Smuteční síň“, proběhly v květnu a červnu audity certifikačních orgánů SGS a STAVCERT Praha, spol. s r.o.

Certifikační audit SGS se týkal projektů „Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)“, který realizuje divize Železnice, „Stavební aktivity COMPASS-Upgrade – 2. etapa“ realizovaný divizí Západ a „I/42 Brno VMO Tomkovo náměstí a I/42 Brno VMO Rokytova“, který provádí divize Východ. Auditovány byly všechny tři zavedené systémy, tedy systém managementu kvality v souladu s normou ISO 9001, systém environmentálního managementu dle normy ISO 14001 a systém managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v souladu s normou ISO 45001.

Certifikační audit společnosti STAVCERT Praha zaměřený na dodržování požadavků managementu kvality dle normy ISO 9001 a systému jakosti v oboru pozemních komunikací proběhl na projektu „I/42 Brno, most Otakara Ševčíka přes Ostravskou ulici“, který realizuje divize Železnice. Proces výroby a montáže ocelových konstrukcí byl následně prověřen na středisku Rozváděče divize Technologie, kde byly také ověřeny požadavky normy ČSN EN ISO 3834-2.

Během auditu na stavbě představili vedoucí jednotlivých projektů auditorům technické řešení při dodržení požadavků zákazníka a legislativních podmínek. Následovalo prověření související dokumentace. Procesy, které nebylo možné dostatečně prověřit přímo na projektech, byly auditovány na ředitelství a divizích společnosti, například obchod, nákup, hodnocení spokojenosti zákazníka, řešení reklamací, metrologie, personální procesy a interní audity.

Certifikační audity jsme opět zvládli na výbornou. Odpovědní zaměstnanci předložili auditorům veškerou požadovanou dokumentaci a prokázali velmi dobré povědomí o zavedeném sytému. Během auditů nebyly zjištěny žádné neshody a nebyly definovány ani příležitosti pro zlepšení.

Auditoři kladně hodnotili mimo jiné vysokou úroveň vedení záznamů, profesionalitu a odbornou kvalifikaci našich zaměstnanců a velmi dobrou komunikaci se zainteresovanými stranami. Audity potvrdily, že splňujeme nejenom explicitní požadavky zákazníka, ale v rámci realizace projektů jsme schopní nabídnout také inovativní řešení. S tím souvisí především vysoká odbornost zaměstnanců OHLA ŽS a jejich aktivní zapojení v procesech zlepšování.

Všem zúčastněným patří za jejich vstřícný a profesionální přístup velké poděkování.

Ing. Ivana Vodvárková
manažerka systémů řízení

odborné akce

ÚČAST NA VELETRZÍCH A KONFERENCÍCH od počátku letošního roku

V prvním pololetí letošního roku se naše společnost opět zúčastnila mnoha tradičních i ojedinělých odborných akcí. Jsme velmi rádi, že touto formou můžeme prezentovat naši činnost, a přináší nám to také zajímavé zkušenosti a setkání.

Hned v prvním měsíci tohoto roku jsme se v hlavním městě zúčastnili 28. ročníku konference ŽELEZNIČNÍ MOSTY A TUNELY, kterou pravidelně pořádá společnost SUDOP PRAHA a Správa železnic. Mezi hlavní témata této jednodenní konference, která se konala poslední lednový týden v prostorách kongresového centra O_2 universum za účasti více než 350 odborníků, patřily například zajímavé realizace železničních mostů a tunelů u nás i v zahraničí, nové poznatky, technologie a stavební hmoty v tomto oboru nebo problematika správy mostů a tunelů. Naši společnost zde zastupoval vedoucí projektu Petr Novotný ze střediska Mosty divize Železnice s přednáškou „Organizace rekonstrukce mostů a zdí v úseku železniční zastávky v Adamově".

V březnu jsme zavítali na půdu Vysokého učení technického v Brně, kde na Fakultě stavební proběhly WTA Days 2024. Jejich součástí byla v letošním roce mezinárodní konference Sanace a rekonstrukce staveb, mezinárodní kolokvium WTA a také konference BEST PRACTICE WTA CZ. Naše společnost zde měla stánek a ani v tomto případě nechyběla odborná přednáška Petra Novotného, který účastníkům této programově velmi bohaté akce přiblížil probíhající rekonstrukci silničního mostu Otakara Ševčíka v Brně.

V druhé polovině března jsme jako každým rokem byli součástí mezinárodního odborného veletrhu AMPER, který se zaměřuje na elektrotechniku, energetiku, automatizaci, komunikační a řídicí systémy, osvětlení a zabezpečení. Jubilejní, 30. ročník se konal jako obvykle na brněnském výstavišti, účastnilo se ho 410 vystavovatelů z 23 zemí a navštívilo jej 23 tisíc návštěvníků. Mezi vystavovateli ani letos nechyběli naši kolegové z divize Technologie, kteří na stánku OHLA ŽS návštěvníkům představili aktuální i nedávno dokončené stavby této divize a šíři jejích služeb.

Koncem dubna se naše společnost zúčastnila další tradiční události v Brně, a to mezinárodního sympozia MOSTY, které se zabývá projektováním, výstavbou, rekonstrukcí a údržbou silničních a železničních mostů v České republice i ve světě. Díky této nejvýznamnější mostařské akci v tuzemsku jsme si mohli vyměnit zkušenosti s ostatními odborníky a mostaři z divize Železnice si z ní navíc odnesli ocenění Mostní dílo roku 2022 za stavbu železničního mostu u obce Radíč.

Na konci května se konal výjimečný diskuzní seminář Velký městský okruh – Spojení pro lepší život, který pořádala společnost Sekurkon v hotelu Maximus Resort v Brně. Ani zde OHLA ŽS nechyběla. Kromě stánku prezentoval naši společnost také přednáškou na téma postupů prací v rámci realizace stavby VMO Brno v úseku Tomkovo náměstí a Rokytova vedoucí projektu Jiří Petrla z divize Východ.

Významnou událostí byl také mezinárodní železniční veletrh a konference RAIL BUSINESS DAYS, který se konal druhý červnový týden v areálu Trojhalí Karolina v Ostravě. Prostřednictvím naší dceřiné společnosti TOMI – REMONT jsme návštěvníky této ojedinělé akce seznámili s významnou investicí skupiny OHLA ŽS do železniční mechanizace. Díky ní budeme disponovat automatickou strojní podbíječkou Unimat 09-2X-4×4/4S a štěrkovým pluhem Ballast Master 410, které jsou ve své kategorii na českém trhu ojedinělé.

Již nyní se těšíme na další zajímavé odborné akce, kterých se zúčastníme v druhé polovině letošního roku.

Mgr. Barbora Hocková
útvar PR a komunikace

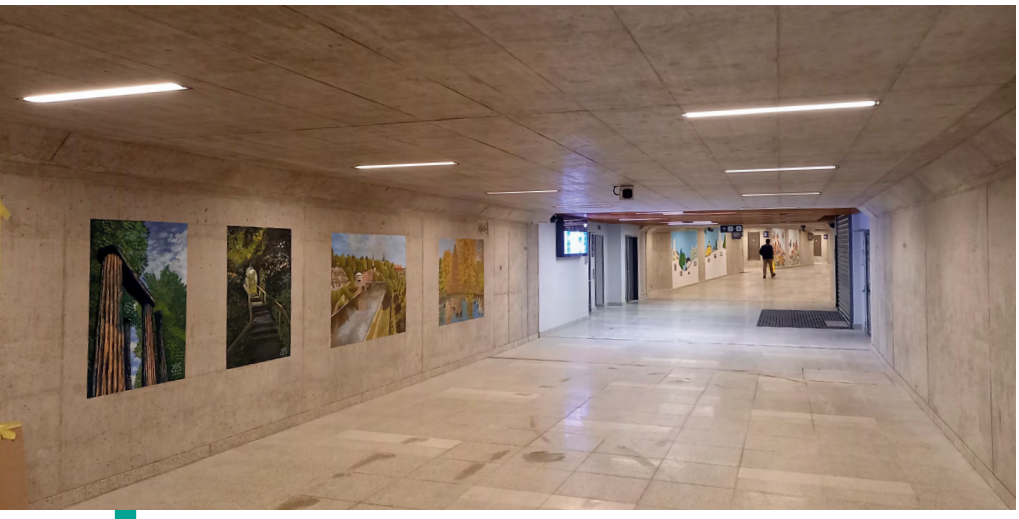
Prezentace divize Technologie na veletrhu AMPER 2024

Prezentace dceřiné společnosti TOMI – REMONT na RAIL BUSINESS DAYS

naše stavby

VYBUDOVÁNÍ PODCHODU u vsetínského vlakového nádraží

Začátkem května letošního roku došlo k slavnostnímu otevření podchodu u vsetínského vlakového nádraží pod Nádražní ulicí, který propojil podzemní parkoviště Smetanovy obchodní galerie s nově zbudovaným dopravním terminálem. Podchod realizovala společnost OHLA ŽS od června loňského roku do března letošního roku v rámci samostatného projektu města Vsetín, které se tak vedle Správy železnic zapojilo do velké proměny vlakového nádraží a jeho okolí.



Podchod ve směru k novému dopravnímu terminálu

Předmětná stavba, kterou realizovali zaměstnanci divize Železnice ve spolupráci s dceřinou společností TOMI – REMONT, byla součástí zakázky s oficiálním názvem „Přednádražní prostor Vsetín – I.A etapa“. Nachází se v intravilánu města Vsetín v oblasti křížení Nádražní ulice s městskými komunikacemi (ul. Svárov, Žerotínová, U hřiště, Nemocniční a Smetanova) a kromě vlastní realizace podchodu vedoucího k dopravnímu terminálu zahrnovala i dodávky a montáže eskalátorů, přípojky nízkého napětí a nové kanalizace v části ulice Nádražní.

Nová stavba podchodu, který převádí komunikaci III. třídy a přilehlé chodníky, navazuje z jedné strany na budovu dopravního terminálu. Na protější straně mohou chodci pokračovat do objektu podzemních garáží Smetanovy obchodní galerie nebo využít výstupní objekt přes dvojici eskalátorů, případně výtahu do prostoru náměstí Jarmily Šulákové. Výstavbou podchodu s návazností na zmíněný nově vybudovaný dopravní terminál a železniční podchod s přístupem na vlaková nástupiště, pokračující směrem k ulici Na Lapači, došlo k propojení městských částí na obou stranách železniční stanice.

Skelet podchodu je řešen jako uzavřený železobetonový rám navržený do betonové izolační vany tvaru „U“. Tato konstrukce je pro podchod obvyklá. Tvary včetně povrchových úprav a celkové dispozice byly sjednoceny v rámci celé stavby, zejména s železničním podchodem. Světlá šířka rámu činí 6 m, výška 2,51 m a délka 23,83 m. Podélný sklon od objektu garáží klesá cca 1,20 % k budově terminálu. Před napojením na tuto budovu je ve vzdálenosti 2 m od dilatace příčně osazen liniový žlab svedený do prefabrikované čerpací jímky. Následně podélný sklon stoupá 0,50 % k napojení na terminál. V místě napojení na objekt garáží je stávající výstupní/vstupní objekt, jehož nosnou konstrukci tvoří ocelový rám s prosklením pláštěm. K výstupu/nástupu slouží ve stávající konstrukci již osazený výtah, který byl po stranách doplněn eskalátory. Na přechodu do garáží se podchod zužuje z 6,00 m na 5,10 m.

Pohledový beton rámu podchodu má moderní, industriální vzhled a je v horní příčli doplněn LED světly, která jsou osazena v nikách plynule navazujících na podhled nového terminálu. Čistou linii podtrhává tryskaná terazzová dlažba čtvercového formátu v kombinaci dvou odstínů šedé.

Výstavba podchodu probíhala souběžně s rekonstrukcí železniční stanice v místě s hustou trasou inženýrských sítí. Lokalita byla složitá rovněž z hlediska hydrogeologických poměrů. Podchod je situován nedaleko vodních toků Rokytenky a Bečvy, mezi kterými je vedeno koryto městského náhonu. Založení podchodu komplikoval přítok vody do stavební jámy. Čerpací jímka byla založena téměř 4 m pod hladinu spodní vody. Při realizaci záviselo na momentálních klimatických podmínkách a konkrétní geologii, která byla značně proměnlivá a průzkum ji nepodchytil v celém rozsahu.

Další výzvou bylo propojení podchodu s garážemi obchodní galerie, kdy musela být během stavby navíc zajištěna obslužnost obchodní zóny a provoz autobusové dopravy. Osazení horní stanice eskalátoru si vyžádalo zásah do garáží, a to odbourání stěny a stropní desky s drobným zásahem do pláště výstupního objektu. Poměrně náročné bylo následné zatěsnění dilatace v místě přechodu na stávající konstrukci garáží. Bourací práce a osazení eskalátorů proběhlo ve stísněných prostorách, téměř na milimetry.

Po zprovoznění nového vlakového nádraží a terminálu, jehož nedílnou součástí podchod je, pokračují stavební práce v dalších etapách dostavbou parkovacího domu, úpravou ulice Nádražní včetně zbudování nové okružní křižovatky, odstavných parkovišť a komunikace pro pěší i cyklisty. V současné době navíc město Vsetín zahájilo výstavbu nového autobusového nádraží, které bude umístěno bezprostředně u vlakového nádraží. Cestující díky tomu přestoupí z vlaku do autobusů během několika minut a suchou nohou. Pro zvýšení jejich komfortu snad přispěje i originální výmalba jedné stěny nového podchodu, kterou provedly děti vsetínských základních a uměleckých škol.

Dostavbou celého projektu kompletní rekonstrukce železniční stanice a jejího okolí se Vsetín stane dopravním centrem Valašska. Jsme rádi, že se můžeme podílet na této velkolepé přeměně a že jsme k tomu mohli přispět i vybudováním podchodu pod ulicí Nádražní, který zrušením úrovňových přechodů přes železniční trať nabývá na významu jakožto páteřní bezbariérové propojení tohoto města.

Ing. Pavel Kýr
specialista stavební výroby
divize Železnice

naše stavby

HISTORICKÁ VÝPRAVNÍ BUDOVA HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ V PLZNI prošla rozsáhlou rekonstrukcí

Od dubna 2021 do března letošního roku probíhala v metropoli Plzeňského kraje realizace zakázky s názvem „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Plzeň hl. n.“. Komplexní opravu památkově chráněné budovy provádělo sdružení firem Metrostav DIZ, OHLA ŽS a AVERS. Stavba, jejímž investorem byla Správa železnic, státní organizace, a generálním projektantem firma SUDOP PRAHA, vyšla na více než 900 milionů korun a zahrnovala především opravu střešní krytiny a obvodového pláště a úpravy vnitřních prostor pro zlepšení služeb pro cestující. Stavební práce za naši společnost prováděl realizační tým pod vedením Jiřího Síly z divize Západ, oblast Střední Čechy.

Výpravní budova plzeňského hlavního nádraží byla postavena v roce 1907 v novorenesančním a secesním slohu podle návrhu architekta Rudolfa Štecha, který se podílel i na financování její výstavby. Jedná se o rozlehlý památkově chráněný objekt o půdorysných rozměrech cca 89 × 41 m s velkolepou charakteristickou kopulí s hrotnicí sahající do výšky více než 40 metrů (měřeno od podlahy hlavní haly nacházející se v přízemí).

Hlavní hala s centrálním schodištěm a novými eskalátory

Historický sál s provozem restaurace. *Autor fotografií: Jiří Zahradník*

Prakticky až do počátku druhé světové války nedošlo v budově k významným stavebním úpravám, proběhla pouze dostavba nebo bourání příček související se změnou funkce jednotlivých místností. V roce 1944, kdy se nádraží stalo terčem prvního bombardování a kdy byl útok soustředěn na seřaďovací část nádraží, byla ve výpravní budově naštěstí „jen“ vytlučena okna. Velkou zkouškou však prošla v roce 1945. Jedna z bomb, která byla při intenzivních náletech shozena do prostoru nádraží, zasáhla jihozápadní roh kopule nad vestibulem, prorazila krytinu a po nárazu na obvodové zdivo explodovala. Celá kopule, vážící cca 160 tun, se následně posunula asi o 15 cm. Díky mostařům ze Škodových závodů, kteří ji dokázali vrátit zpět, budova unikla demolici. Za celou dobu své existence změnila několikrát svůj název a po sametové revoluci se vrátila k původnímu názvu Plzeň hlavní nádraží.

Účelem rekonstrukce výpravní budovy byla stavební úprava celého objektu, přičemž u všech přístupných prostor byl na základě předchozího stavebně-technického zhodnocení brán ohled na jejich využití, architektonickou hodnotu a původnost. U novodobějších prostor a také v případě prostor, které byly výrazně znehodnoceny předchozími stavebními zásahy, se proto nové řešení snaží o maximální funkční i estetické ztvárnění podle soudobých požadavků. U architektonicky hodnotných částí bylo naopak snahou zachování, případně navrácení původní podoby, jako je například zdobnost střešního pláště hlavní kupole a postranních schodišťových věží. V rámci úpravy komunikačních prostor byly osazeny nové výtahy a eskalátory, které pomáhají cestujícím překonávat výškový prostor mezi horní halou v prvním patře a hlavní halou v přízemí. Došlo také k úpravě veřejnosti nepřístupných prostor pro provozovatele dráhy a dopravce včetně technického zázemí a vybavení objektu.

V rámci stavebních úprav byly původní, dřevěné trámové stropy budovy kompletně vybourány a nahrazeny stropy ocelobetonovými s následnou realizací suchých podlah. Omítky zděných stěn byly kompletně otlučeny a nahrazeny omítkami novými, v suterénu bylo provedeno kompletní odizolování objektu pomocí kombinace injektáží, vodotěsných izolací a stěrek s finálními sanačními omítkami. Zásadní proměnou prošly i střešní konstrukce včetně vybudování nových

krovových konstrukcí, dřevěného bednění a následné realizace měděné krytiny. Na hlavní kupoli byla provedena pokládka „předpatinovaných“ měděných šablon 30 × 30 cm, na věžích 20 × 20 cm v kombinaci s falcovanou krytinou v přírodním provedení a doplněním celou řadou okrasných pasířských prvků. Veškeré detaily byly prováděny za účasti kompetentních osob z odboru památkové péče a hlavního architekta s důrazem na precizní řemeslné provedení. Nově byly na severní a jižní straně hlavní kupole doplněny tympanony (trojúhelníkové architektonické útvary) s bohatou reliéfní výzdobou.

Největší výzvou bylo pro realizační tým v první řadě provedení celé stavební akce za plného provozu nádraží jako hlavního dopravního uzlu města Plzně a dále kompletní zásobování stavby, a to jak odvoz vybouraného materiálu, tak následný transport nových stavebních materiálů. V rámci investiční akce, která předcházela rekonstrukci samotné výpravní budovy, došlo totiž ke kompletní rekonstrukci všech nástupišť a přístup na stavbu byl možný jen z jedné (západní) strany. Ostatní strany jsou obklopeny kolejemi. Po týdnech úsilí a jednání s obsluhou nádraží se nakonec podařilo najít východisko, které významnou měrou přispělo k tomu, že smluvní termín byl dodržen. Stovky tun stavebního materiálu, které bylo nutné dostat z objektu a následně do objektu, bylo přepraveno při nočních výlukách probíhajících dvakrát týdně po celou dobu výstavby.

Jsme velmi potěšeni, že jsme se mohli podílet na realizaci takto významné stavby, která se po rekonstrukci právem stává architektonickým klenotem Plzeňského kraje a díky níž se plzeňské hlavní nádraží opět vrací ke své původní neorenesanční a secesní kráse. Za náš podstatný přínos k úspěšnému provedení a dokončení celého díla bych chtěl tímto vyslovit uznání za výborně odvedenou práci všem členům realizačního týmu, jmenovitě Ing. Jiřímu Valáškovi, MgA. Václavu Čížkovi, Ing. Jiřímu Mühlmannovi a z počátku či průběhu zakázky i Robertovi Neradovi a Miroslavu Fejfarovi.

Jiří Síla
vedoucí projektu
divize Západ

naše stavby

REKONSTRUKCE MOSTU na silnici I/11 v Žamberku

Koncem srpna roku 2022 začali zaměstnanci střediska Mosty divize Železnice pro ŘSD Pardubického kraje rekonstruovat v Žamberku stavební objekty na křížení silnic I/11 a III/31911. Hlavní objem prací zahrnoval stavbu mostního a zatrubňovacího objektu, vybudování opěrné zdi s chodníky, výstavbu komunikace a doplnění novým veřejným osvětlením. Protože realizace zakázky probíhala na vytížené dopravní tepně, byla nutná nejen součinnost s vedením města, ale také s místními obyvateli.

Stavba byla rozdělena do dvou etap. Nejprve se musel zbourat výpustní objekt Mlýnského potoka, který vytékal ze zámeckého rybníka přes soukromou vodní elektrárnu. Veškeré tyto práce probíhaly v soukromém areálu, který byl po dobu stavby pronajat a ve kterém musel zůstat zachován provoz budov bez jejich poškození. Toho jsme docílili vybudováním pažících stěn v délce téměř 29 metrů s hloubkou pažení až 4 metry. Následně jsme zbourali klenbu výpustního objektu po opěry a provedli hlubinné založení na 41 mikropilotech hlubokých 12 metrů. Poté jsme dobetonovali opěry a z klenbové konstrukce jsme udělali přesypanou deskovou konstrukci. Na její strop jsme uložili 37 betonových panelů, které jsme ve čtyřech fázích zabetonovali. Po zaizolování byl proveden přesyp a následovala pokládka objízdné trasy po novém výpustním objektu.

Celkový pohled na dokončenou stavbu

V zimě byly práce kvůli zimní údržbě komunikace I/11 pozastaveny. Druhá etapa realizace zakázky proto začala až v březnu 2023. Nejprve jsme částečně uzavřeli cesty I/11 a III/31911 na kyvadlový provoz a poté začali bourat původní most, který byl v havarijním stavu. Následovaly práce na zajištění svahu a okolních domů pomocí pažících stěn o celkové délce 75 metrů s hloubkou až 4 metry. Tato etapa byla náročnější, protože jsme prováděli založení mostu pod hladinou potoka. Po vyvrtání 85 hlubinných mikropilot jsme museli dostatečně zajistit Mlýnský potok tak, abychom měli základovou spáru „relativně suchou“.

Po provedení těchto prací jsme pokračovali podle zaběhlých pracovních postupů: betonování opěr, ukládání betonových panelů na nosnou konstrukci a betonování spřahujících desek a opěrných stěn v délce 32 metrů, přičemž přemostění je dlouhé 4,5 metru a výška od základové spáry je 2,57 metru. Celková délka zrekonstruovaného mostu spolu s výpustním objektem činí 70 metrů. Zajímavostí je, že vzhledem k tomu, že most je přesypaný a že je viditelný pouze jeho výtok, mnoho obyvatel Žamberku ani neví, že zde vůbec je.

Důvodem prodloužení mostu byl požadavek, aby nové řešení bylo uživatelsky přívětivější. Především na křížení komunikací byly po pokládce asfaltu, která proběhla za úplné uzavírky, zřízeny odbočovací a najížděcí pruhy pro vytočení nákladních a zemědělských vozidel. Mysleli jsme také na chodce, kterým se rozšířil chodník ze žulové mozaiky a zámkové dlažby. Dále jsme zajistili odvodnění a napojení na komunikace k soukromým nemovitostem a obnovu soukromého areálu. Stavba byla pro řidiče zprovozněna v červenci loňského roku. V letošním roce probíhá její administrativní ukončení.

Chtěl bych poděkovat zástupcům pardubického ŘSD za velkou ochotu a spolupráci při realizaci projektu a občanům za trpělivost při někdy nekomfortních situacích. Tuto náročnou stavbu jsme zvládli díky našim zaměstnancům, a to jak dělnickým profesím, tak i kolegům ze střediska Technická podpora. Všem náleží mé veliké díky.

Karel Cita
stavbyvedoucí
divize Železnice

naše stavby

PROTIPOVODŇOVÁ OPATŘENÍ NA HLAVNÍCH BRNĚNSKÝCH TOCÍCH – inovace v praxi aneb už žádný utopený bagr

Realizace protipovodňových opatření na území Brna je strategickým projektem města, jehož cílem je vybudování komplexní protipovodňové ochrany na hlavních brněnských tocích Svratce, Svitavě a Leskavě. V současné době probíhají práce na etapě VII a VIII, které provádí sdružení „PPO nábřeží Svratky – Brno“, složené ze společností OHLA ŽS, HOCHTIEF CZ a FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby. Za naši společnost, která je lídrem sdružení, provádí práce zaměstnanci oblasti Jihovýchod divize Východ.

V celé první polovině letošního roku jsme se potýkali se zvýšenými průtoky způsobenými častějšími a intenzivnějšími srážkami. Situaci komplikuje rovněž činnost vodní elektrárny na Brněnské přehradě, která hraje roli v zabezpečení dodávky elektrické energie, a to zejména během energetických špiček. Četnější srážky v posledních měsících však vedly k prodloužení výroby elektrické energie nad rámec těchto špiček. Kombinace srážek s prodlouženým provozem elektrárny vytvořila komplikované podmínky pro stavební práce v korytě řeky.

Jedním z největších problémů, kterým jsme čelili, byla samotná příprava pracovišť v korytě řeky Svratky, která spočívala v instalaci štětovnicových stěn sloužících jako ochranná hráz při zemních pracích. Tato práce je náročná sama o sobě, ale při zvýšené hladině vody se stává téměř nemožnou. Vlivem delších špiček elektrárny bylo možné práce realizovat maximálně 2–3 hodiny denně. Tímto tempem bychom nebyli schopni pracoviště připravit tak, aby se dal dodržet termín dokončení celé stavby, který je nyní stanoven na jaro 2025. Ve spolupráci s dodavatelem štětovnic jsme se proto v březnu letošního roku rozhodli pro technickou úpravu pásového rypadla, což umožnilo pokračování prací i při zvýšené hladině vody. Tato úprava spočívá ve zvýšení otočného kloubu rypadla vložením „nadstavby“ mezi pásy a kabinu bagru tak, aby byla kabina bagru při práci v hlubší vodě stále nad hladinou. Tato příprava trvala asi čtrnáct dní, z nichž deset jich připadlo na výrobu ocelové nadstavby. Samotné úpravy, spočívající v demontáži kabiny, montáži „mezičlánku“ a následné zpětné montáži kabiny včetně propojení hydraulických okruhů, zabraly tři dny. K tomu byla nutná asistence jeřábu o nosnosti 80 t. Díky této úpravě se brodivost stroje zvýšila z původních 130 cm na 220 cm. Takto jsme zajistili, že rypadlo může i při zvýšených průtocích pracovat přímo v korytě řeky, aniž by došlo k ohrožení bezpečnosti pracovníků nebo samotného stroje. Zvýšená brodivost pásového rypadla umožnila pokračovat v instalaci štětovnicových stěn, které jsou pro vytvoření bezpečné ochranné hráze při zemních pracích nezbytné.

Rypadlo s technickou úpravou

Úprava rypadla nebyla jediným krokem, který jsme museli podniknout. Bylo nutné také přizpůsobit plánování a koordinaci prací tak, aby se minimalizovala rizika spojená s nečekaným kolísáním hladiny. Pro rychlé reakce na změny počasí a hladiny vody byla důležitá intenzivní komunikace s vodohospodářskými úřady.

Navzdory těmto výzvám jsme dokázali pokračovat v práci a dodržet naplánovaný harmonogram. Tento úspěch je důkazem, že inovace a flexibilita jsou nezbytné pro zvládání nepředvídatelných situací, které mohou při velkých stavebních projektech nastat.

Výsledkem naší snahy je nejen úspěšné pokračování stavby, ale také získání cenných zkušeností, které budou užitečné při budoucích projektech tohoto typu.

Ing. Lukáš Zájeda
stavbyvedoucí
divize Východ

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S ING. PAVLOM KIČUROU, oceněným zaměstnancem roku 2023 za divizi Slovensko

Pavol Kičura nastoupil do naší dceřiné společnosti na Slovensku v březnu 2015 jako mistr a pracoval také na pozici stavbyvedoucího. Později začal působit v divizi Slovensko, která je jednou z regionálních divizí OHLA ŽS, jako vedoucí projektu a v květnu letošního roku se stal jejím výrobním manažerem. Za příkladné, zodpovědné a bezproblémové vedení a včasné plnění úkolů při realizaci zakázky týkající se první a druhé etapy rekonstrukce a modernizace cyklotrasy Rimavská Sobota – Poltár obdržel ocenění Zaměstnanec roku 2023 za tuto divizi.

Ing. Pavol Kičura,
výrobní manažer divize Slovensko

Kdy vás poprvé napadlo, že byste mohl pracovat ve stavebnictví, a co vás před devíti lety přivedlo k práci v naší slovenské dceřiné společnosti?
Už ako študent na strednej priemyselnej škole stavebnej som chodil cez prázdniny brigádovať na stavby, kde mi toto odvetvie nejako prirástlo k srdcu a už som si nevedel predstaviť nič iné, čím by som sa mohol živiť. V roku 2015 ma do dcérskej spoločnosti priviedol kolega, ktorý ma oslovil, že firma hľadá majstra – asistenta stavbyvedúceho. Po zvládnutí pohovoru sa mi ozval vtedajší vedúci projektového tímu, že som prijatý. A vtedy začala moja cesta v OHLA ŽS plná skúseností, výziev, úspechov, ale niekedy aj neúspechov.

Březnové ocenění Zaměstnanec roku 2023 jste získal ve spojitosti s výstavbou cyklotrasy Rimavská Sobota – Poltár v Banskobystrickém kraji. Mohl byste nám přiblížit nějaké zajímavosti z realizace této zakázky?
Stavba „Cyklotrasa Rimavská Sobota – Poltár“ bola pre nás od začiatku jedna veľká výzva, ale aj obrovská skúsenosť. Jej realizácia pozostávala z dvoch etáp, ktoré sa robili súčasne. Má dĺžku 28,8 km a je vybudovaná na bývalej železničnej trati. Od začiatku stavby sme sa stretávali s rôznymi problémami, no najväčším bolo asi neúnosné podložie, nakoľko trať nebola desaťročia využívaná a nebola na nej vykonávaná žiadna údržba, materiál zo železničného zvršku sa rokmi nejak strácal. To všetko malo za príčinu, že sme od začiatku museli s investorom riešiť výmeny a sanácie podložia, ktoré neboli súčasťou projektu. Nakoniec bola celková dĺžka sanácie na oboch etapách 13,5 km, to je skoro polovica z celkovej dĺžky cyklotrasy.

Zaujímavosťou tejto stavby bol Ožďanský tunel z roku 1913, ktorý už momentálne na Slovensku slúži ako jediný cyklotunel. Na prácach v tuneli sme sa spolupodieľali s divíziou Železnice a divíziou Technológie. Práce pozostávali z očistenia ostenia, kríd iel a portálov, vybudovanie novej rozpernej dosky a nového sekundárneho ostenia (osem blokov), a tiež z montáže inteligentného osvetlenia. Na tomto objekte by som chcel vyzdvihnúť odbornú prácu medzi jednotlivými divíziami, kedy ako sa „povie“ všetci ťaháme za jeden povraz s rovnakým cieľom. Ďalšou zaujímavosťou cyklotrasy bola realizácia oceľového mosta Ducati, ktorého dĺžka je 14,8 m a váha cca 15 ton a ktorý slúži aj ako vyhliadková plošina pri pretekoch motocyklov.

Nedávno jste byl jmenován výrobním manažerem divize Slovensko. Jaké jsou vaše vize a co považujete na této nové pozici za největší pracovní výzvu?
Budem sa snažiť podať veľmi dobrý výkon, tak aby som splnil očakávania nadriadených, ktorí mi dali svoju dôveru. Chcem svojich spolupracovníkov primäť skôr k premýšľaniu, ako len k „odkrúteniu“ pracovnej doby. Tiež im chcem ukázať, že naša firma ponúka šancu na osobný a kariérny rozvoj, len je potrebné chcieť a ísť za svojím cieľom. Pre svojich kolegov chcem byť človekom motivujúcim a podporujúcim, ale tak isto budem očakávať, že si budú vedomí vlastnej zodpovednosti.

Celý profesní život se pohybujete na Slovensku, kde naše společnost působí již dlouho a kde zrealizovala celou řadu významných projektů. Jak se dle vašeho názoru mění slovenský stavební trh a jaká je zde situace, co se pracovníků týče?
Stavbárov, vrátane tých slovenských, netrápi len inflácia, vysoké ceny za stavebné materiály, ale hlavne aj nedostatok kvalifikovaných pracovníkov. Podľa môjho názoru stavebníctvo stratilo atraktivitu pre mladú generáciu. A preto je aj na Slovensku pre nedostatok kvalifikovaných odborníkov situácia v stavebníctve kritická. Keďže súčasný stav je podľa môjho názoru skutočne alarmujúci, myslím si že je nevyhnutné, aby stavebný sektor prešiel transformáciou k priemyselnej výrobe, ktorá zahŕňa aktívne využívanie veľkých dát, zapájanie automatizácie a robotizácie do výrobných procesov, prefabrikáciu či ďalšie aktuálne moderné trendy. V opačnom prípade nielen že neudržíme krok so zahraničím, no zároveň ani nebudeme môcť motivovať mladých k štúdiu týchto odborov. Zároveň ďalším potrebným krokom bude zo strany štátu vypracovať nové učebné programy a viac prepojiť formálne vzdelávanie s novovznikajúcim kontinuálnym a duálnym vzdelávaním, aby stavebníctvo na Slovensku bolo opäť atraktívne pre mladých ľudí.

Jak se vyrovnáváte s pracovním stresem a jak nejraději odpočíváte?
Keďže my stavbári sme „kočovníci“ stále v teréne a na inom mieste, tak cez víkend sa snažím plne venovať rodine a vynahradiť čas, ktorý nie som doma. A keď už mám chvíľku čas aj pre seba, tak medzi moje hobby patrí poľovníctvo a príroda.

Na úplný závěr nám ještě prozraďte, zda máte nějaké motto nebo heslo, podle kterého se ve svém životě řídíte.
Náš život definujú príležitosti, dokonca aj tie, ktoré sme premeškali.

Děkuji za rozhovor.

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

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S MARTINEM NĚMEČKEM, DIS., oceněným zaměstnancem roku 2023 za divizi Západ

Martin Němeček vystudoval střední a vyšší odbornou školu se zaměřením na pozemní stavby v Českých Budějovicích. Do společnosti OHLA ŽS nastoupil v září 2008 na pozici mistra na divizi Západ, kde od roku 2011 působí jako stavbyvedoucí. Za příkladné, zodpovědné a bezproblémové vedení, koordinaci dodavatelů a včasné plnění úkolů při realizaci zakázky „Přístavby, nástavby a stavební úpravy pavilonu CH Nemocnice České Budějovice, a.s. – 2. etapa“ obdržel letos v březnu za tuto divizi ocenění Zaměstnanec roku 2023.

Martin Němeček, DiS.,
stavbyvedoucí z divize Západ

Jak vzpomínáte na vaše pracovní začátky v OHLA ŽS? Byla to pro vás velká změna, když jste z počáteční pozice mistra přešel na pozici stavbyvedoucího?
Do OHLA ŽS jsem v roce 2008 nastupoval sice jako do nové firmy, která na jihu Čech otevírala novou divizi, ale nikoliv do nového kolektivu. Tehdy přešel celý náš realizační tým a mnoho dalších kolegů ze společnosti CBPS, která tenkrát ukončila svou činnost. Obecně má z mého pohledu u nás na divizi náplň práce mistra a stavbyvedoucího mnoho společného. Větší změnu vnímám až v posledních pěti letech, kdy zastávám funkci hlavního stavbyvedoucího na velké zakázce a zároveň ve sdružení. Při této zakázce, jejíž realizace probíhá v areálu českobudějovické nemocnice, se snažím nejen mít stavbu technicky promyšlenou a zkoordinovanou, co se týká jednotlivých profesí, ale také udržovat dobré vztahy s investorem a zároveň v celém týmu stavbyvedoucích a mistrů obou členů sdružení. Realizovat takto rozsáhlý projekt bez vzájemného respektování a „ve špatné náladě v týmu“ by bylo přinejmenším obtížné.

Za téměř šestnáct let působení u firmy za sebou určitě máte celou řadu zrealizovaných zakázek. Kterou z nich byste označil jako srdeční záležitost?
Jako svou srdeční záležitost bych určitě uvedl stavbu nového pavilonu D v nemocnici v Jindřichově Hradci. Jedná se o pětipodlažní novostavbu postavenou v roce 2013, ve které se nachází převážně lůžková oddělení. V mé kariéře to bylo poprvé, kdy jsem realizoval stavbu ve svém rodném městě. Zároveň to byla moje první stavba pro zdravotnictví a v tom roce se mi také narodil první potomek. Na stavební práce bylo velmi málo času a dá se říct, že budova byla postavena během deseti měsíců. Byl to sice náročný rok, ale podle ohlasů místních si zde OHLA ŽS vytvořila dobré jméno a získala obdiv za to, co se dá za tak krátkou dobu postavit.

Jak jste již nastínil, aktuálně pracujete na druhé etapě stavebních úprav pavilonu CH českobudějovické nemocnice. Čím se liší od první etapy, která probíhala v letech 2019 až 2022?
V první etapě se jednalo z větší části o novostavby, šlo o přístavby a nástavby pavilonu chirurgie a stavba tolik nezasahovala do fungujícího provozu nemocnice. Prováděla se nástavba tří podlaží nad magnetickou rezonancí, kde se nachází lůžkové stanice, a sedmipodlažní nástavba nad příjezdem sanitek. V ní se nachází dvanáct operačních sálů se zázemím, centrální sterilizace, lůžková oddělení a velká strojovna vzduchotechniky.

Ve druhé etapě se jedná převážně o rekonstrukci a nástavby stávajícího pavilonu. Navíc se v podstatě celá stavební činnost odehrává nad funkčním nemocničním provozem v přízemí. V této etapě vzniká nové oddělení ORL, oční, dalších šest operačních sálů, lůžková oddělení, traumatologické JIP či nové ARO. Kromě stávající zděné části jsou obě etapy konstrukčně řešeny jako prefabrikovaný skelet s vyzdívkami z keramického zdiva. Celková podlahová plocha realizovaných místností obou etap je cca 31 000 m² a jejich finanční objem činí cca 1,9 mld. korun.

Jak probíhá koordinace logistiky na staveništi za provozu nemocnice a jaká další specifika s sebou nese realizace této zakázky?
O provádění prací takového rozsahu kompletně nad fungujícím zdravotnickým provozem a zároveň v areálu nemocnice by se dala napsat celá kniha. Ve výsledku není takový problém koordinovat provoz stavební techniky a věžových jeřábů se sanitními vozy v areálu, ale o to větší problém to je uvnitř samotného objektu. Investor nám připravil mnoho omezení, kdy potřebuje užívat různé koridory, výtahy a schodiště. Vzhledem k velké členitosti objektu je při provádění nástaveb problém s dešťovou vodou, dále jde o omezení hluku, prachu a v neposlední řadě i vibrací, protože práce probíhají přímo nad funkčními rentgeny, CT a angiografem. Ve výsledku je to však obrovská zkušenost do budoucna.

Dalo vám ocenění Zaměstnanec roku 2023 novou chuť do práce? Co byste si případně po profesní stránce v budoucnu přál splnit?
Ocenění si vážím a moc mě potěšilo. Po profesní stránce jsem chtěl zkusit realizovat zakázku velkého rozsahu, což se mi nyní splnilo.

Jak většinou trávíte volný čas, když nejste zrovna na stavbě?
Volného času není tolik, takže ho věnuji rodině. Snažíme se s dětmi co nejvíce cestovat a dopřát jim co nejvíce zážitků a vzpomínek. Jezdíme jak po Česku, kde je také spousta krásných míst, tak samozřejmě v létě k moři a v zimě občas do termálních lázní. A pokud mi někdy zbývá více času, tak rád vylepšuji svou zahradu a dům.

Děkuji za rozhovor.

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

BLAHOPŘÁNÍ

V druhém čtvrtletí roku 2024 oslavili někteří naši zaměstnanci významné pracovní jubileum patnácti a více let nepřetržitého pracovního poměru u naší společnosti.

35 LET PRACUJE U SPOLEČNOSTI

Jan Nádvorník, zedník (středisko M340)

30 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Pavel Brhel, elektromontér (středisko T143)
Vitězslav Konečný, vedoucí projektu (středisko Z130)
Tomáš Malý, traťový dělník (středisko Z131)
Pavel Popelka, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko Z150)
Jan Křenek, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko Z150)

25 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Ivana Glancová, referent administrátor (středisko M110)
Dana Hubáčková, referent administrátor (středisko M340)
Jiří Sova, manažer technické přípravy (středisko M340)
Ing. Roman Bartoš, geodet (středisko Z140)
Pavel Walder, vedoucí projektu (středisko Z130)

20 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Karel Šopf, zedník (středisko M540)
Aleš Hanzlíček, skladník (středisko Z150)
Petr Szakoš, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko Z150)
Dana Resová, referent účetní (středisko T140)
Kamil Übelauer, stavbyvedoucí (středisko M440)
Petr Fritscher, manažer ekonomický (středisko M110)
Ing. Zdeňka Witalová, Ph.D., manažer kvality (středisko 1601)

15 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Radek Koubek, instalatér (středisko T147)
Radek Burisch, zedník (středisko Z150)
Mgr. Martina Veselská, manažer nabídek (středisko 1103)
Ing. Jaroslav Kašpar, stavbyvedoucí (středisko J240)
Ladislav Pešl, zedník (středisko J340)
Jozef Imrich, zedník (středisko M240)
Pavel Kolář, instalatér (středisko T147)
Pavel Kulhánek, obsluha zemních a příbuzných strojů (středisko Z131)
Zdeněk Böhm, geodet (středisko Z140)
Zdeněk Vlna, stavební dělník (středisko J240)
Jiří Petrla, vedoucí projektu (středisko M540)
Petr Tuček, elektromontér (středisko T143)
Ing. Miroslav Lahoda, specialista garancí a reklamací (středisko Z120)
Leoš Ševčík, traťový dělník (středisko Z131)
Pavla Svobodová, referent účetní (středisko 1222)
Petr Průka, stavbyvedoucí (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
Přemyslovská 2845/43, 130 00 Praha 3
tel.: +420 296 761 111

Oblast Jihozápad
U Jeslí 494/1, 370 01 České Budějovice
tel.: +420 778 739 785

Oblast Metro
Přemyslovská 2845/43, 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.: +420 603 768 601

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.: +421 911 101 990

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.