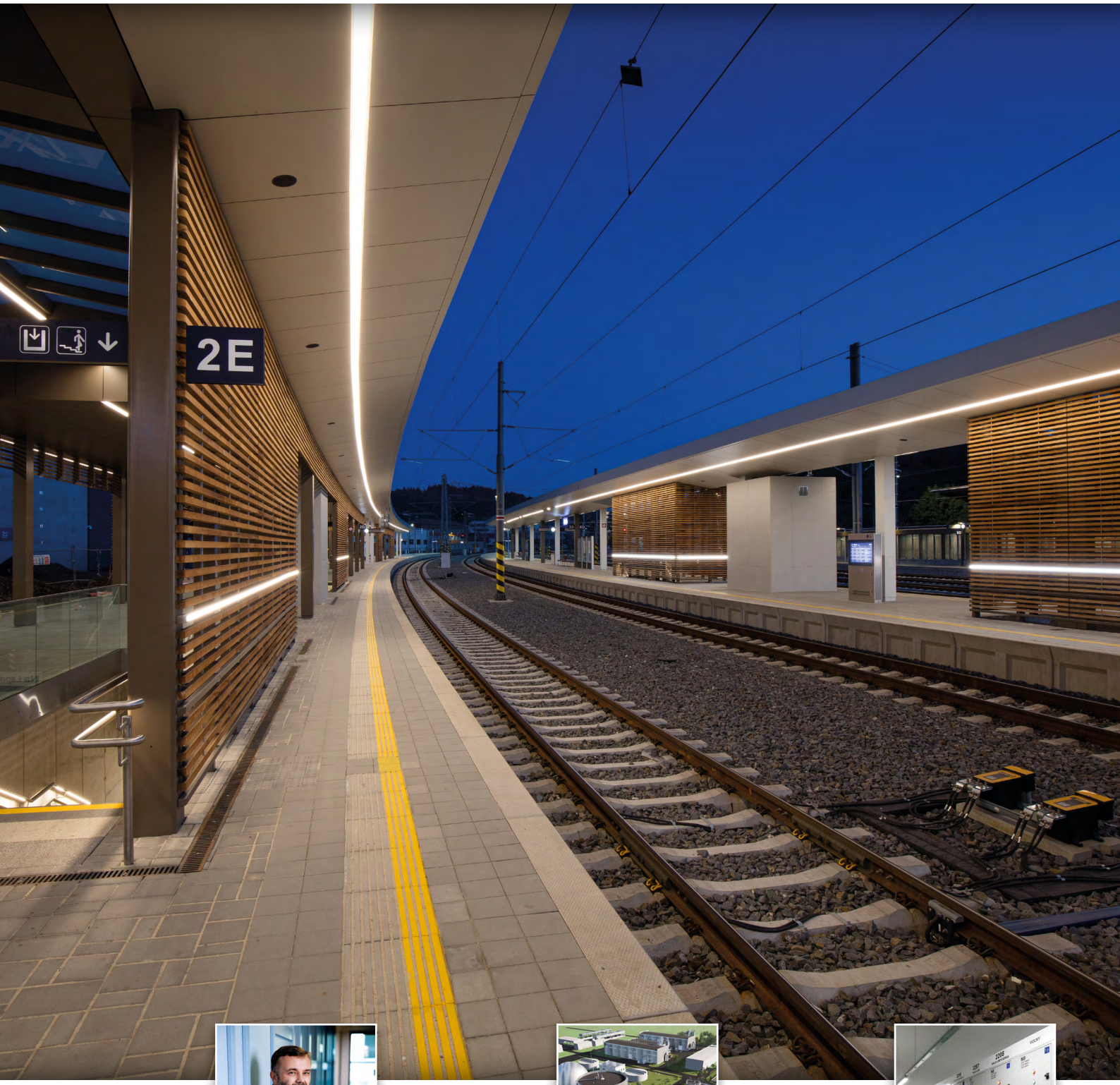
ČASOPIS SKUPINY OHLA ŽS

IV/2024

mozaika



Zeptali jsme se Ing. Michala Sodomky, výrobního manažera divize Železnice

strana 2

Modernizace kalového hospodářství v areálu ČOV Brno-Modřice

strana 3

Výstavba měnírny pro depo Krasňany v Bratislavě

strana 9

obsah IV/2024

Úvodník 1

Zeptali jsme se Ing. Michala Sodomky, výrobního manažera divize Železnice 2

Modernizace kalového hospodářství v areálu čistírny odpadních vod v Brně-Modřicích 3

Divize Východ postaví největší zdravotnické zařízení na střední Moravě 4

Divize Železnice se podílí na pokračování výstavby Velkého městského okruhu v Brně 5

Společnost OHLA ŽS opětovně získala prestižní osvědčení Bezpečný podnik 5

Podzim ve znamení konferencí o silniční a železniční infrastruktuře 6

Železniční stanice Vsetín prošla rozsáhlou rekonstrukcí a modernizací 7

Rekonstrukce mostu Otakara Ševčíka v Brně pokračuje druhou etapou 8

Divize Technologie dodala novou měnírnu pro depo Krasňany v Bratislavě 9

Rozhovor s Lukášem Barnasem, oceněným zaměstnancem roku 2023 za divizi Silnice 10

Rozhovor s Ing. Petrou Eckeltovou, oceněnou zaměstnankyní roku 2023 za divizi Železnice 11

Rozhovor s Ing. Jiřím Valáškem, oceněným zaměstnancem roku 2023 za divizi Západ 12

Foto na titulní straně:
Železniční stanice Vsetín – nová nástupiště č. 1 a 2

mozaika

Vydává OHLA ŽS, a.s., Tuřanka 1554/115b, Slatina, 627 00 Brno, IČO: 46342796,
www.ohla-zs.cz, 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

Periodicita: 4× ročně, číslo IV/2024 vychází 3. 12. 2024 v Brně

Evidováno Ministerstvem kultury České republiky pod číslem MK ČR E 12132.

@ohla_zs

úvodník

VÁŽENÉ KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ,

rok 2024 se pomalu blíží ke svému závěru a my jsme společně opět odvedli obrovský kus práce, který je vidět především v probíhajících či již zrealizovaných projektech. Mnohým stavbám se v průběhu letošního roku dostalo také zajímavých ocenění. Tím posledním je Cena poroty, kterou jsme získali na konci října v soutěži Stavba Moravskoslezského kraje 2023 za druhou etapu rekonstrukce přivaděče Vyšní Lhoty – Žermanice. Realizační tým oblasti Moravskoslezsko divize Východ v čele s Ing. Michalem Oulehlou ji dokončil v říjnu loňského roku.

V letošním roce jsme získali rovněž celou řadu významných zakázek v různých stavebních oborech. Rozhodně mezi ně patří modernizace kalového hospodářství čistírny odpadních vod Brno-Modřice, výstavba centrálního pavilonu ve Fakultní nemocnici Olomouc či zakázka na provedení podrobného geologického průzkumu formou ražené štoly, který přinese informace potřebné pro návrh a stavbu budoucího brněnského tunelu Vinohrady. Podrobnosti o těchto stavbách naleznete v tomto čísle Mozaiky v příslušných článcích zaměstnanců divizí Východ a Železnice.

Divize Železnice dále informuje o svých projektech v rubrice *Naše stavby*. Dozvíte se spoustu zajímavostí z rekonstrukce železniční stanice Vsetín, která svým rozsahem překračuje rámec běžných rekonstrukcí železničních stanic podobné velikosti. Mostaři této divize přibližují také probíhající rekonstrukci silničního mostu Otakara Ševčíka v Brně včetně originální diferenciální zatěžovací zkoušky jeho dvou nosníků. Na tomto místě se dočtete i o výstavbě zbrusu nové měnírny pro depo Krasňany v Bratislavě, kterou zaměstnanci divize Technologie dokončili v říjnu. Do aktuální čísla jsme zařadili také informace o účasti naší společnosti na tradičních konferencích věnovaných silniční a železniční infrastruktuře.

Právě končící rok byl pro nás důležitý i z hlediska bezpečnosti a ochrany práce, jelikož se nám podařilo znovu obhájit titul Bezpečný podnik. Opětovné získání stejnojmenného osvědčení na další tři roky vnímám jako kladné ohodnocení dlouhodobé koncepční práce naší společnosti v této oblasti. Více informací o této radostné říjnové události naleznete v aktualitách.

K rozhovoru v rubrice *Zeptali jsme se…* jsme tentokrát přizvali Ing. Michala Sodomku, výrobního manažera divize Železnice, jehož doménou jsou bezvýkopové technologie. Dozvíte se například, co všechno musí umět zájemce o práci v této oblasti nebo co umí stroj Grundoburst 1900G, který má jeho tým nově k dispozici. Přečíst si můžete i rozhovory s dalšími oceněnými zaměstnanci roku 2023, konkrétně s Ing. Jiřím Valáškem, vedoucím projektu divize Západ, Ing. Petrou Eckeltovou, specialistou tvorby cen divize Železnice, a Lukášem Barnasem, stavbyvedoucím divize Silnice. V tradičním blahopřání pak uvádíme přehled zaměstnanců, kteří ve čtvrtém čtvrtletí tohoto roku oslavili významné pracovní jubileum.

Milí zaměstnanci, děkuji vám za vaši celoroční práci a přeji vám krásné vánoční svátky a hodně zdraví a štěstí v roce 2025.

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

zeptali jsme se...

ZEPTALI JSME SE ING. MICHALA SODOMKY, výrobního manažera divize Železnice

Ing. Michal Sodomka,
výrobní manažer divize Železnice

Na Fakultě stavební VUT v Brně jsi vystudoval obor Stavebně materiálové inženýrství. Co tě však přivedlo k tomu, aby ses v praxi věnoval bezvýkopovým technologiím a vzpomeneš si na svoji vůbec první stavbu?
Přivedla mě k tomu velká náhoda. Cesta nebyla přímá, během studia na Fakultě stavební přišel tehdejší výrobní ředitel závodu MOSAN a sháněl brigádníky na stavby v Brně a Praze. A tehdy jsem se dostal na rekonstrukci stoky C2 v Brně, realizovanou z fondu PHARE, a další rok jsem byl v témže městě přiřazen na projekt ISPA na ulici Tkalcovská. Byly to stavby, kde jsem poprvé přišel do styku s bezvýkopovými technologiemi a kde byly použity razicí štíty.

Poté jsem v roce 2003 nastoupil již jako kmenový zaměstnanec naší společnosti na stavbu v Ostravě, kde jsem zastával pozici mistra. Zde byly nasazeny razicí štíty DN 2000 a kopané protlaky. Hodně mě to tehdy zaujalo. U mistrování jsem nicméně dlouho nevydržel, jelikož se do důchodu chystal kolega, který se věnoval přípravě dvou částí stavby. V rámci úprav realizačního týmu jsem ho nahradil a již jako stavbyvedoucí převzal jeho agendu. Po dokončení této stavby jsem v listopadu 2005 dostal nabídku vést malé středisko, kde byla jedna vrtná souprava pro horizontálně řízené vrtání a dvě soupravy na kopané protlaky. A tak nějak to celé začalo, od té doby se věnuji pouze bezvýkopovým technologiím.

První větší projekt, který jsem realizoval, bylo provedení šest kilometrů dlouhého vodovodu Penčice–Čekyně, který byl kompletně vybudován technologií horizontálně řízeného vrtání.

Čím jsou bezvýkopové technologie specifické jako obor a které klíčové faktory je třeba zvážit při realizaci podzemních staveb při volbě mezi touto technologií a klasickým otevřeným výkopem?
Specifikum tohoto oboru je velké a člověk se stále učí. Jedná se o práce v podzemí, a jak je známo, do země nevidíme. Geologické průzkumy jsou pro správnou volbu technologie nezbytně nutné, bohužel investoři a projektanti je ne vždy zpracují v dostatečné kvalitě a spoléhají na to, že se to nějak udělá. Mnohdy se však objeví okolnosti, které neumožní provedení záměru klasickou technologií, tedy otevřeným výkopem, a následné vícepráce a změny pak stojí nemalé peníze navíc. Někdy zase nastává druhý extrém, kdy investor chce bezpodmínečně provést práce bezvýkopově, ale místní podmínky to neumožňují. V tomto případě je velmi složité ho přesvědčit, že i bezvýkopové technologie mají své limity a v dané situaci nejdou za rozumné peníze provést.

Volba samotné bezvýkopové technologie je závislá na několika faktorech, jako jsou již zmíněná geologie v místě protlaku, typ materiálu, z něhož je chránička vyrobena, průměr a délka protlaku, prostorové podmínky v místě realizace a také požadavky na spády. To všechno se musí pro správné zvolení technologie vyhodnotit.

V současné době organizačně spadáš pod divizi Železnice, kde máš na starosti středisko Mikrotuneláže. Jak velký je tvůj tým a jaké technologie aktuálně provozujete?
Když jsem v roce 2005 na zmíněném středisku začínal, byl jsem jako technik sám spolu s šesti dělníky. Nebylo to vůbec jednoduché, ale postupně jsme se rozrostli na současný stav, kdy máme na stavbě čtyři techniky a patnáct dělníků a k tomu dvě zaměstnankyně zabývající se administrativou. Pokud jde o technické vybavení, to zaznamenalo od založení původního střediska velmi výrazný posun. Jak jsem již uvedl, začínalo se s jednou vrtnou soupravou FlowTex na horizontálně řízené vrtání a dále jsme měli dvě soupravy na ručně kopané protlaky. V současné době je technický park širší. Na horizontálně řízené vrtání vlastníme dva stroje od německého výrobce TRACTO-TECHNIK a dále máme zařízení Perforator na šnekové vrtání. Na kopané protlaky máme aktuálně čtyři protláčecí soupravy, jednu soupravu na protláčení železobetonových tubusů a poslední novinkou na bezvýkopovou výměnu potrubí je stroj Grundoburst 1900G.

Je složité najít pro tak odbornou práci zaměstnance? Za jak dlouho se člověk, který začíná úplně od píky, stane opravdovým vrtařem?
Myslím, že toto není problém pouze bezvýkopových technologií, ale všech oborů ve stavebnictví. Bohužel u nás je to o to složitější, že potřebujeme pracovníky, kteří umí několik řemesel najednou, od řidičských oprávnění na nákladní vozy přes různé svářečské průkazy. Musí ovládat poměrně drahou techniku a zároveň se nebát vzít do ruky sbíječku a přitom stát po kolena v bahně, kdy jim padá sníh za krk. To je hodně složitý koktejl a ne všichni, kteří se k nám dostanou, to zvládnou. A když už se tu takový člověk objeví, je to pak na jeho umu a snaze. Takže říct, že za rok už je člověk vrtařem, nelze. Záleží to na mnoha okolnostech a je to zcela individuální.

Na které referenční stavby z posledních let bys rád upozornil a na čem aktuálně pracujete?
Začnu současností. Největší zakázkou, kterou aktuálně realizujeme, je ražba kanalizace ve stávající železniční stanici Praha-Bubny. Jedná se o složitý projekt s mnoha změnami, kde provádíme jak klasickou ražbu, tak i ražbu pomocí ručně kopaných protlaků. Jsou zde pažené šachty hluboké až 11 m. A pak nám běží nebo dobíhají drobnější stavby v Chrudimi a Ústí nad Labem. Všechny tyto stavby mají jedno společné. A to, co nejen nás poslední dobou hodně ovlivnilo, byly povodně. Stavby jsou na březích řek, které nám daly trochu zabrat,

a práce musely být na nějaký čas přerušeny. Referenční stavba, na kterou bych rád upozornil, je bezesporu výstavba podchodu pro cyklisty v Července. Její realizace probíhala v roce 2020 a spočívala v zatlačení železobetonového tubusu o vnějších rozměrech 3,1 × 3,1 m skrz zemní těleso železničního koridoru za plného provozu na trati. Je to stavba, na kterou snad nikdy nezapomenu. Vždy, když jedu okolo a podívám se, jak je užívána, mám z toho velkou radost.

Oblast bezvýkopových technologií je plná výzev a neustále se vyvíjí. Udržet krok s vývojem znamená nakupovat nové stroje, učit se nové postupy a hledat nové cesty. Co čeká vaše středisko v tomto ohledu v blízké budoucnosti?

Vývoj jde dynamicky dopředu a naše středisko se snaží tomuto trendu přizpůsobit. Jedná se hlavně o rozšíření portfolia technologií. Jak jsem již uvedl, nejnovějším přírůstkem je stroj Grundoburst 1900G, který zvládne v rámci bezvýkopové výměny potrubí v zemi technologicky zatahovat nové potrubí až o průměru 80 cm. Stroj je vybaven též zařízením pro měření tahových sil, abychom nepoškodili zatahované potrubí. Počátkem příštího roku bude nasazen na stavbě „Zkapacitnění vodovodního přivaděče Hranice – Lipník nad Bečvou“, kde nás čeká výměna vodovodního potrubí DN 300 za potrubí DN 400, a to v celkové délce cca 3,8 km. Takže to je teď nová výzva: dostat se do podvědomí investorů, že takovou technologii vlastníme.

Je vidět, že svoji prací máš rád a doslova jí žiješ. Prozraď nám ale ještě, jak relaxuješ ve volném čase a co ti pomáhá „vypnout“.

Bohužel slovo vypnout moc neznám. Těch informací a podnětů k řešení je mnoho a člověku to stejně nedá, aby se jimi ve volnu nezabýval. Ale pokud je čas, tak rád cestuji a jezdím na kole. Co mě však nabíjí asi nejvíce, je sauna. Tam si to hodně užívám, jelikož telefon leží doma, mimo můj dosah, a tak je to opravdu místo, kde jsem absolutně v klidu.

Děkuji za rozhovor.

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

aktualita

MODERNIZACE KALOVÉHO HOSPODÁŘSTVÍ v areálu čistírny odpadních vod v Brně-Modřicích

Od června letošního roku probíhá v jihomoravské metropoli realizace významné stavby s názvem „Kalové hospodářství ČOV Brno-Modřice“, jejímž objednatelem jsou Brněnské vodárny a kanalizace (BVK, a.s.). Jejím cílem je výstavba kapacitního a provozně stabilního zařízení na zpracování kalů s významnými environmentálními přínosy. Zakázku, která bude trvat 32 měsíců a která byla slavnostně zahájena na konci září, realizuje sdružení firem IMOS Brno, OHLA ŽS, ARKO TECHNOLOGY a KUNST dle projektové dokumentace společností AQUATIS a Sweco. Celková hodnota investice dosahuje 3,5 miliardy korun. Stavební práce za naši společnost provádí realizační tým oblasti Jihovýchod divize Východ.

Vizualizace nové podoby kalového hospodářství ČOV Brno-Modřice. Zdroj: BVK, a.s.

Čistírenské kalové hospodářství je klíčovou součástí procesu čištění odpadních vod. Kal vzniká jako vedlejší produkt tohoto procesu a jeho správné zpracování je důležité nejen pro udržení čistoty životního prostředí, ale i pro možnost energetického využití. Realizovaná zakázka spočívá v komplexní rekonstrukci a rozšíření technologií kalového hospodářství čistírny odpadních vod Brno-Modřice, která patří mezi největší čistírny v Česku a čistí odpadní vody nejen z tohoto města, ale i z jeho okolí. Výstavba nových objektů proběhne na volných plochách v areálu, které vznikly jako prostorová rezerva po rekonstrukci v letech 2001–2005 poté, co byla z provozu vyřazena stará biologická linka.

Mezi hlavní stavební objekty patří nové kruhové vyhnívací nádrže, které budou realizovány pomocí posuvného (taženého) bednění. Dalšími objekty jsou biofiltry a zařízení pro odvodňování a sušení kalu (v rámci projektu bude zaveden proces jeho anaerobní stabilizace). Stávající kotelna bude rekonstruována a současně bude postavena kotelna nová. V rámci projektu dojde také k úpravě stávající infrastruktury čistírny, aby vyhovovala novým legislativním a kapacitním požadavkům, zejména s ohledem na zvýšenou produkci kalu a potřebu efektivnějšího energetického využití. Významným prvkem modernizace kalového hospodářství je proto i zavedení kogeneračních jednotek pro výrobu elektrické energie a tepla z kalového plynu, čímž se významně zvýší energetická soběstačnost čistírny.

Realizace projektu se uskutečňuje za plného provozu čistírny, což klade vysoké nároky na koordinaci stavebních prací a dodržování specifických požadavků provozu čistírny v rámci bezpečnosti, aby byly minimalizovány negativní dopady na běžný chod zařízení. Financování projektu je zajištěno kombinací vlastních zdrojů objednatele Brněnské vodárny a kanalizace, a.s., dlouhodobých bankovních úvěrů a dotačních prostředků z Operačního programu Životní prostředí 2021–2027.

Jednou ze zajímavostí stavby je také její realizace podle nejmodernějších stavebních standardů s využitím metody BIM. Celý projekt je realizován v BIM prostředí, kde jsou všechny modely a informace sdíleny a spravovány ve společném datovém prostředí CDE, konkrétně v systému Autodesk Construction Cloud. Tento systém umožňuje efektivní koordinaci a kontrolu projektu a jeho propojení s platformou Proconom umožňuje synchronizaci dat mezi prostředím zhotovitele a investora.

Jsme rádi, že se můžeme podílet na realizaci této významné investiční akce, díky níž se kalové hospodářství ČOV Brno-Modřice stane vzorovým příkladem moderního přístupu k čistírenským procesům, kde se spojují efektivita, udržitelnost a energetická soběstačnost. Významným přínosem bude nejen zvýšení kapacity zpracování kalů, ale také snížení dopadů na životní prostředí a dlouhodobá udržitelnost provozu čistírny.

Ing. Petr Široký
vedoucí projektu
divize Východ

aktualita

Divize Východ postaví NEJVĚTŠÍ ZDRAVOTNICKÉ ZAŘÍZENÍ NA STŘEDNÍ MORAVĚ

Dne 21. října byla ve Fakultní nemocnici Olomouc slavnostně zahájena výstavba centrálního pavilonu B, který vyroste na místě zbourané historické budovy. Stavbu za zhruba 3,5 miliardy korun bez DPH realizuje sdružení firem GEMO, OHLA ŽS a HOCHTIEF CZ a hotová by měla být v polovině roku 2028. Stavební práce za naši společnost provádí realizační tým oblasti Střední Morava divize Východ. Autorem projektové dokumentace je sdružení projekčních kanceláří LT PROJEKT a EP Rožnov.

Zástupci zhotovitelského sdružení firem při slavnostním poklepu základního kamene

Slavnostního poklepání základního kamene nového pavilonu B se kromě představitelů vedení nemocnice a zhotovitelských firem zúčastnil také ministr zdravotnictví Vlastimil Válek, který jeho výstavbu označil za strategickou investici Ministerstva zdravotnictví. Zázemí v nové budově, která bude největším zdravotnickým zařízením na střední Moravě, najde hned několik specializovaných klinik a oddělení. V objektu bude umístěno deset operačních sálů, tři sály jednodenní chirurgie a tři zákrokové sály. Dále se zde bude nacházet klinika anesteziologie, resuscitace a intenzivní medicíny, neurochirurgická a neurologická klinika, traumatologická a ortopedická klinika a další specializovaná pracoviště. Své provozy do něj rozšíří také urgentní příjem. V novém pavilonu bude umístěno celkem 273 lůžek pro pacienty a řada specializovaných lékařských přístrojů včetně angiografických systémů, které budou součástí radiologické kliniky.

Stavba bude probíhat za plného provozu nemocnice na místě původní historické budovy z roku 1896, které se podle jména tehdejšího panujícího císaře říkalo Franz Josef. Po její demolici na konci roku 2023 se přímo v srdci nemocničního areálu uvolnil velký prostor, který bude téměř zcela zastavěn novým pavilonem. Ten bude mít celkem pět nadzemních a tři podzemní podlaží a jeho celková zastavěná plocha bude činit 11 420 m². Celková užitná plocha pak přesáhne 42 966 m². Součástí podzemních podlaží bude 153 parkovacích míst, technologické zázemí a podzemní kolektory, které zajistí propojení se sousedními budovami nemocnice. Konstrukční systém objektu je navržen jako prostorový skelet tvořený železobetonovými sloupy a stěnami založený hlubinně na vrtaných pilotech. Zastřešení pavilonu bude provedeno takzvanou zelenou střechou s retenční funkcí osazenou fotovoltaickou elektrárnou.

Jsme potěšeni, že se opět můžeme podílet na realizaci dalšího přínosného projektu pro Fakultní nemocnici Olomouc, který je pro ni navíc zatím největší investicí v její historii.

Petr Jonáš
vedoucí projektu
divize Východ

aktualita

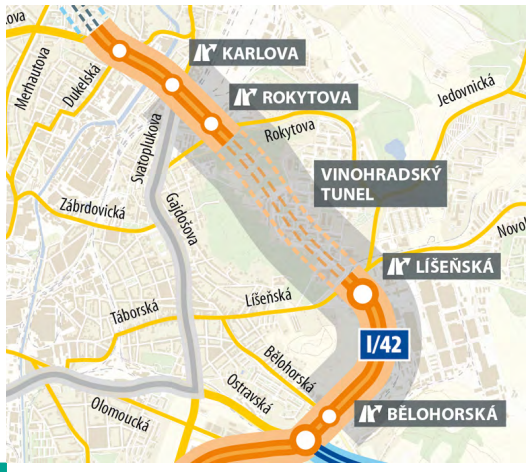
Divize Železnice se podílí na pokračování VÝSTAVBY VELKÉHO MĚSTSKÉHO OKRUHU V BRNĚ

Společnost OHLA ŽS uspěla spolu s dalšími partnery ve výběrovém řízení na realizaci zakázky „I/42 Brno, VMO Vinohrady – průzkumná štola“. Jedná se o provedení podrobného geologického průzkumu formou ražené štoly, který přinese potřebné informace pro návrh a stavbu budoucího tunelu Vinohrady. Spolu s ostatními společníky, kterými jsou společnosti GEOtest, FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby, Metrostav TBR a INSET bude naše společnost prostřednictvím střediska Z160 Tunely divize Železnice provádět podstatnou část ražeb. Investorem stavby s náklady více než 725 milionů korun je Ředitelství silnic a dálnic.

Dne 16. října 2024 byly zahájeny práce na podrobném inženýrskogeologickém průzkumu pro návrh budoucího tunelu Vinohrady formou ražby průzkumné štoly. Tunel pod sídlištěm Vinohrady bude hlavním prvkem severovýchodní části Velkého městského okruhu v Brně, který naváže na nedávno zprovozněnou stavbu VMO v úseku Tomkovo náměstí a Rokytova a na opačném konci se napojí na úsek VMO Líšeňská–Bělohorská. Stavbu lze rozdělit do tří etap. Nejprve bude v období od října letošního roku do začátku března příštího roku v blízkosti křížení ulic Věstonická a Křtinská vybudováno zařízení staveniště, vyhloubena přístupová těžní šachta kruhového profilu světlého průměru 9,0 m a hloubky 25 m a provedena pasportizace nadzemních objektů. Nejdelší etapou, od března 2025 do března 2027, bude ražba průzkumné štoly a rozrážek a současně provádění geologického průzkumu a monitoringu. V závěrečné etapě, od března do srpna 2027, budou dotčené plochy (vyjma těžní šachty) uvedeny do původního stavu, budou zpracovány a předány výsledky průzkumu a štola bude připravena na udržovací provoz do zahájení stavby velkého tunelu.

Průzkumná štola délky cca 1 000 m je umístěna ve střední části profilu kaloty severního tunelu a tvoří dílčí výrub budoucího tunelu. Štola bude ražena novou rakouskou tunelovací metodou v několika rozdílných příčných profilech o ploše od 21 do 33 m^3. Bude ražena úpadně od jižního portálu směrem k budoucímu portálu v lokalitě Údolíček. Ostění štoly je navrženo z tuhé výztuže, výztužných sítí a stříkaného betonu. Veškerý transport vyrubaného i zabudovaného materiálu a mechanizace bude umožněn prostřednictvím portálového jeřábu umístěného nad těžní šachtou. Pro dopravu osob bude instalován osobní výtah.

Nedílnou součástí razicí metody je geotechnický monitoring, na jehož základě bude optimalizován způsob ražby a zajištění výrubu podle skutečného chování výrubu a horninového masívu. Ražba štoly proběhne v pestrých geologických podmínkách, kde se očekává výskyt jak zemin a písků, tak skalních hornin. Rozpojování horniny při ražbě štoly bude prováděno v podstatné délce trasy štoly mechanicky. Použití trhacích prací se předpokládá v koncovém, severním úseku štoly, raženém ve skalních horninách brněnského masívu. Součástí monitoringu bude sledování více než 60 stavebních objektů na povrchu tak, aby byla zajištěna maximální bezpečnost a minimální vliv prováděných prací na tyto pozemní objekty.



Vyznačení úseku budoucího Vinohradského tunelu na mapě.
Zdroj: www.mestsky-okruh-brno.cz

Společnost OHLA ŽS tak navazuje na předchozí úspěšné stavby VMO, zahrnující Husovický tunel, Svitavskou radiálu, Královopolský tunel, Hradeckou radiálu, mimoúrovňovou křižovatku Hlinky a končící stavbu v úseku Tomkovo náměstí – Rokytova.

Ing. Tomáš Just
výrobní manažer
divize Železnice

aktualita

Společnost OHLA ŽS opětovně získala PRESTIŽNÍ OSVĚDČENÍ BEZPEČNÝ PODNIK

Dne 22. října převzali zástupci celkem čtrnácti společností v Kaiserštejnském paláci v Praze osvědčení Bezpečný podnik, které je pro firmy potvrzením, že bezpečnost a ochranu zdraví svých zaměstnanců berou zodpovědně a jsou pro ně stejně důležité jako ekonomické ukazatele. Mezi oceněnými nechyběla ani naše společnost, která tento titul získala poprvé v roce 2001 prostřednictvím tehdejšího závodu Energetické a ekologické stavitelství a od té doby se jí daří ho pravidelně obhajovat.

Zástupcům společností předali osvědčení Bezpečný podnik a skleněnou plaketu s logem stejnojmenného programu vrchní ředitelka sekce zaměstnanosti na Ministerstvu práce a sociálních věcí PhDr. Kateřina Štěpánková společně s generálním inspektorem Státního úřadu inspekce práce Ing. Martinem Meleckým. Za naši společnost je převzal generální ředitel Ing. Roman Kocúrek. Jako držitel osvědčení naše společnost garantuje plnění veškerých přísných podmínek programu Bezpečný podnik, který byl vyhlášen Ministerstvem práce a sociálních věcí a Státním úřadem inspekce práce již v roce 1996. Jeho cílem je zvýšit úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP), docílit současně vyšší úrovně kultury práce a vytvořit podmínky pro zavedení a uplatňování integrovaného systému řízení.

Osvědčení se získává na tři roky a oceněná společnost je po celou dobu pod zvýšeným dohledem inspektorů bezpečnosti práce. V Česku se v současné době prokazuje platným osvědčením celkem 65 společností, které zavedením

Říjnové předání osvědčení a ocenění Bezpečný podnik. *Zdroj: SÚIP*

a důsledným uplatňováním systémového pojetí řízení BOZP přispívají ke snižování pracovní úrazovosti i nemocnosti svých zaměstnanců.

Systém BOZP tvoří v OHLA ŽS integrovanou složku, která zajišťuje bezpečnost nejen vlastním zaměstnancům, ale i dodavatelským firmám, od nichž se vyžaduje shodný přístup k dodržování bezpečnostních předpisů a předcházení pracovním úrazům. Splněním požadavků deklarovaných v programu Bezpečný podnik jsme dali jasně najevo naplnění zásady o prioritě řízení bezpečnosti, která je neodmyslitelnou součástí našich firemních hodnot a kultury.

Jsme hrdí na to, že jsme opětovně získali osvědčení Bezpečný podnik. O jeho prestiži svědčí i fakt, že firma OHLA ŽS je jednou z mála stavebních společností, které se mohou pyšnit tím, že se jim toto osvědčení podařilo získat. Děkujeme všem zaměstnancům a spolupracujícím subjektům, že společně dodržujeme nastavená pravidla a tím přispíváme ke zvýšení bezpečnosti nás všech.

Ing. Radek Kostka
manažer BOZP a PO

odborné akce

Podzim ve znamení KONFERENCÍ O SILNIČNÍ A ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE

Letošní podzim se nesl v duchu tradičních konferencí zaměřených na dopravní infrastrukturu. Jednou z těchto událostí byla Silniční konference, kterou během říjnových dnů hostily České Budějovice. Druhou akcí byla listopadová konference Železniční dopravní cesta 2024, která se tentokrát konala v Plzni.

Silniční konference, kterou pravidelně pořádá Česká silniční společnost, se konala ve dnech 23. a 24. října na Výstavišti České Budějovice. Mezi 74 stánky vystavovatelů nechyběla ani naše společnost. Jako firma působící v oblasti silničního stavitelství a asfaltových technologií jsme tak měli příležitost představit klíčové projekty a inovace, které přispívají ke kvalitě a spolehlivosti silniční infrastruktury v Česku a na Slovensku. A právě tematika budoucnosti v silniční dopravě byla jedním z cílů již 31. ročníku konference zaměřené na spolupráci silničního odvětví a akademické obce, zapojení odborníků, vytvoření diskuzních platforem a v neposlední řadě propojení businessu a výzkumu.

Na stánku společnosti OHLA ŽS byli po oba dny přítomni nejen členové vedení, ale také odborníci přímo z našich probíhajících projektů. K těm nejvýznamnějším patří výstavba brněnského městského okruhu mezi Tomkovým náměstím a ulicí Rokytovou, stavba slovenské dálnice D1 v úseku Hubová–Ivachnová, rekonstrukce mostu Otakara Ševčíka v Brně nebo výstavba severní spojky v Českých Budějovicích na silnici I/20. Naši zástupci se účastnili odborných přednášek, které nám přinesly nové poznatky a umožnily hlubší vhled do aktuálních trendů a plánů v oblasti silničního rozvoje. Součástí programu byl i studentský den, kde jsme mohli představit společnost OHLA ŽS jako perspektivního zaměstnavatele.

Silniční konference nám celkově nabídla nejen možnost prezentovat naše významné projekty, ale také otevřela prostor k diskusi o budoucnosti silničního stavitelství. Naši účast hodnotíme velmi pozitivně a již nyní se těšíme na příští ročník, který se uskuteční v našem domácím prostředí, v Brně.

Konference Železniční dopravní cesta 2024 se konala ve dnech 20. až 22. listopadu v hotelovém komplexu Parkhotel Congress Center Plzeň. Naše společnost, která patří dlouhodobě mezi nejvýznamnější a nejzkušenější dodavatele staveb pro Správu železnic, nemohla chybět v roli hlavního partnera.

Prezentace OHLA ŽS na 31. ročníku Silniční konference

Partnerem konference byla i naše dceřiná společnost TOMI – REMONT. Zástupci obou společností načerpali i letos informace z odborných příspěvků týkajících se zajišťování provozuschopnosti železniční dopravní cesty, její správy, modernizace, údržby, diagnostiky a použití nových konstrukcí a technologií a současně nás prezentovali mezi ostatními účastníky konference.

Ing. Šarlota Verébová
referent organizační jednotky
divize Východ

naše stavby

ŽELEZNIČNÍ STANICE VSETÍN prošla rozsáhlou rekonstrukcí a modernizací

Rekonstrukce žst. Vsetín byla zahájena v listopadu roku 2021. Zadavatelem stavby je Správa železnic, státní organizace, a realizuje ji sdružení firem s názvem „Společnost Vsetín“, které zahrnuje firmy OHLA ŽS, a.s., jakožto lídra sdružení a členy sdružení STRABAG Rail a.s. a AŽD Praha s.r.o. Nabídková cena zakázky přesáhla 2,8 miliardy korun. V současné době se stavba chýlí k závěru, což může být důvodem k určitému ohlédnutí za třemi lety výstavby.

Úvodem chci říci, že rozsah stavby překračuje rámec běžně realizovaných rekonstrukcí železničních stanic podobné velikosti. Mimo samotnou modernizaci a zkapacitnění kolejiště zde totiž proběhla také výstavba nové výpravní budovy, tzv. terminálu pro cestující, parkovacího domu s kapacitou 350 stání, dvou podchodů, nové haly pro středisko údržby tratí a trakčního vedení, řada rekonstrukcí a výstavba nových mostů, propustků a protihlukových stěn. Samozřejmostí projektu podobného charakteru je pak rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a trakčního vedení. Bez zajímavosti není ani výstavba nástupiště „hrana-hrana“, tedy nástupiště s jednou hranou pro vlak a protilehlou hranou pro autobus, které umožní přímý přestup mezi nimi.

Součástí stavby byla i sanace trati ve směru ze Vsetína na Valašskou Polanku, resp. Velké Karlovice, která zahrnovala mimo jiné sanace svahů nad odřezem trati i opěrné zdi pod ní. Ta se pak stala vážnou komplikací v realizaci stavby a rizikem v plnění plánovaného harmonogramu. Po započetí její sanace se totiž zjistilo, že původní zeď, která měla být pouze sanována, má základy v tak špatném stavu, že je nutno je zcela vybourat a postavit zdi nové. Je jasné, že taková změna je časově podstatně náročnější než původně plánovaná sanace. Za cenu řady provizorních konstrukcí a mezioperací se však podařilo skluz dohnat, takže konečný termín ukončení stavby nebyl ohrožen.

Sotva se však práce vrátily do intencí původního harmonogramu, objevil se nový problém. Plán organizace výstavby předpokládal ponechat kolejiště v období zimní technologické pauzy mezi lety 2023 a 2024 v takovém stavu, aby neumožňoval dvojkolejnou jízdu do sousední stanice Jablůnka. S ohledem na změnu přepravních nároků od doby zpracování projektové dokumentace to již nebylo možné. Proto jsme do harmonogramu pro rok 2023 zahrnuli ještě stavební postup, který měl následovat až v příštím roce. Opět se to neobešlo bez provizorních kolejových propojení. Dne 22. prosince 2023 jsme však mohli konstatovat, že se harmonogram napjatý k prasknutí podařilo naplnit.

Jak již bylo zmíněno, projekt neobsahoval jen práce na železničním svršku, spodku a jeho umělých stavbách, ale i stavby navazující, pro fungování „nádraží“ nezbytné, kde dochází ke kontaktu veřejnosti s železnicí a jejichž prostřednictvím veřejnost drážní dopravu vnímá a často také hodnotí. Mám na mysli stavby a prostory, kudy lidé přicházejí k vlaku, kde jsou odbaveni, jak komfortně se cítí a jak na ně vše působí z hlediska kultury cestování. I v tomto ohledu je dle mého názoru rekonstrukce žst. Vsetín výjimečná.

Žst. Vsetín s novými nástupišti, terminálem pro cestující (vlevo) a parkovacím domem (vpravo)

Nástupiště č. 2 s výstupními objekty podchodu

Když pominu zmíněné nástupiště hrana-hrana a parkovací dům, musím zdůraznit, že stavba pomáhá propojit dráhou rozdělené město. Učinila tak výstavbou dvou podchodů. Jedním je podchod v západní části kolejiště, který nahradil původní přechod, a druhým podchod z nového terminálu pro cestující k nástupištím. Ten je navržen tak, že začíná pod terminálem a končí až na protilehlé straně stanice, čímž propojuje tuto část města s terminálem. Město Vsetín však na základě dohody se Správou železnic vypsalo během stavby obchodní soutěž na prodloužení podchodu od terminálu do obchodní galerie, která leží přes ulici. Tím vznikl nejen bezkolizní příchod k nástupištím, ale i propojení dvou částí města, které železnice doposud rozdělovala. Jako pomyslná třešnička na dortu pak působí fakt, že díky tomuto prodloužení má cestující možnost dostat se „suchou nohou“ do nákupního centra, které navíc disponuje podzemní garáží.

Jsem moc rád, že se nám podařilo v soutěži na zhotovitele tohoto prodloužení zvítězit. Vítězství v této soutěži pro nás má jistě nemalý marketingový význam, ale do značné míry pomohlo k optimalizaci nasazení výrobních kapacit, neboť obě stavby se naprosto zásadně ovlivňovaly a bylo nezbytné je vzájemně koordinovat. Realizoval-li by stavbu podchodu pro město jiný dodavatel, nepochybně by se jednalo o další komplikaci. Zde bych rád zmínil, že pro nás zakázku na podchodu pro město Vsetín realizovala naše dceřiná společnost TOMI – REMONT, za což jí patří mé poděkování.

Za perfektní práci však musím poděkovat všem zúčastněným: partnerům ve sdružení i subdodavatelům, „tradičním“ i těm, se kterými jsem pracoval poprvé, samozřejmě našim odborníkům na železniční svršek, spodek a nástupiště. Obzvlášť bych chtěl poděkovat našim pracovníkům divize Východ a našim mostařům. Realizovali to, co bude do budoucna branou do stanice Vsetín: terminál pro cestující, parkovací dům a podchod. Jejich práce byla při dodržování dohodnutých termínů vysoce profesionální a ve vzorné kvalitě. Opět jsem se přesvědčil, že to, co máme doma, je nejlepší.

Ing. Marcel Navrátil
ředitel výstavby
divize Železnice

naše stavby

REKONSTRUKCE MOSTU OTAKARA ŠEVČÍKA V BRNĚ pokračuje druhou etapou

V červnu letošního roku byl na stavbě „I/42 Brno, most Otakara Ševčíka přes Ostravskou ulici“ převeden provoz na opravenou polovinu mostu. První etapa prací započala v prosinci roku 2022. Během ní došlo ke generálním opravám pravé poloviny mostu – tedy stávající nájezdové a sjezdové rampy, směřující do centra a z centra Brna, a hlavního mostu. V druhé etapě pokračují opravy levé poloviny hlavního mostu a kompletní demolice a výstavba nových nájezdových a sjezdových ramp ve směru na Olomouc. Stavbu provádí středisko Mosty divize Železnice v režimu Design & Build a jejím investorem je Ředitelství silnic a dálnic s. p., závod Brno.

Hlavní most se skládá z osmi polí a jeho celková délka je 186 metrů. Vyjma polí 2 a 6 jsou všechna pole tvořena předpjatými prefabrikovanými nosníky I-73. Pole 2 a 6 jsou monolitické části tvořené železobetonem. Monolitický železobeton byl při výstavbě vylehčen pomocí ocelových spirorour o průměru 170 mm, používaných především ve vzduchotechnice. Hlavní most po své délce křižuje směrem od městské části Židenice nejdříve ulici Nezamyslova, dále tramvajovou trať, čtyřproudou silnici I/50 a železniční trať. K hlavnímu mostu jsou napojeny čtyři mostní rampy, které jsou tvořeny prefabrikovanými nosníky I-73 v různém počtu polí.

Celkový pohled na stavbu během realizace druhé etapy

V lednu roku 2023 byl provoz zredukován na levou polovinu mostu v režimu 1 + 1 a na pravé polovině byly zahájeny stavební práce. Nejdříve bylo zapotřebí odhalit povrch nosné konstrukce, a to odstraněním mostního vybavení a stávajícího mostního svršku. Vzhledem k charakteru konstrukce probíhaly tyto práce jak strojně, tak ručně. Stávající římsy byly odstraněny pomocí rypadel. Následovalo odfrézování vozovky a ruční vybourání koncových příčníků a pro stroje těžko přístupných konstrukcí. Po rozpojení jednotlivých polí došlo k jejich postupnému zvedání, a to horním a spodním způsobem (popřípadě jejich kombinací). Monolitická pole hlavního mostu byla po potřebnou dobu pouze podepřena pomocí našich věží STA4.

Od března loňského roku následoval výsun a odstranění dvaceti stávajících úložných prahů, které byly nahrazeny novými monolitickými konstrukcemi. Mostní pole byla následně spouštěna do původní polohy na nově osazená a podlitá ložiska, kterých bylo v první etapě celkem 278. Po spuštění nosné konstrukce probíhala vždy v taktu dvou polí betonáž spřažené desky, na kterou se pokládala izolace a její ochrana v podobě litého asfaltu. V průběhu jara roku 2024

probíhala betonáž říms a pokládka vozovkového souvrství. V červnu se pracovalo na zařízení a doplňcích vozovky a probíhala příprava pro předání konstrukce do užívání.

Vzhledem k faktu, že se jedná o celkovou rekonstrukci, musely být v průběhu stavby řešeny i stavební práce nad rámec zadávací dokumentace. Tyto změny provází velmi náročný proces schvalování projekčních prací a změn v režimu Design & Build. Diagnostickým průzkumem byla například zjištěna nedostatečná zainjektovanost kanálků předpínací výztuže v celém mostu, dále proběhla výměna krajních nosníků jedné z ramp kvůli jejich rozsáhlé degradaci. S ohledem na tyto okolnosti bylo do druhé etapy rozhodnuto o celkové demolici sjezdové a nájezdové rampy. Práce na hlavním mostě probíhají ve stejném duchu jako v první etapě. Během letošního podzimu byly zabetonovány nové monolitické opěry obou ramp a byl proveden zásyp přechodových oblastí. Dále proběhla betonáž monolitických předpínaných nosných konstrukcí obou ramp.

V rámci stavby byla po zahájení druhé etapy pod metodickým vedením útvaru Technická podpora naší společnosti provedena originální diferenciální zatěžovací zkouška dvou nosníků I-73. Nosníky byly vybourány z ramp stávajícího mostu. Zvláštností navržené zkoušky bylo zkoušení obou nosníků umístěných proti sobě „naležato“, přičemž tření bylo minimalizováno kluzným uložením (systém ocel-teflon). Současné zatěžování dvou nosníků eliminuje vedlejší vlivy a tím umožnuje přímé srovnání obou nosníků. Zkouška tak může odhalit případné rozdíly, resp. diference, v jejich chování (odtud „diferenciální zatěžovací zkouška“).

Vlastní zkouška proběhla ve spolupráci s VUT v Brně (doc. Petr Daněk – měřicí ústředna, dynamometry, posuny a odporové tenzometry) a firmou Mostní vývoj (Ing. Igor Suza – potenciometry). Naši pracovníci zajistili uspořádání zatěžovací zkoušky, hydraulické zatěžovací zařízení a vlastní průběh zkoušky včetně geodetických měření. Zkouška proběhla úspěšně, získané výsledky mohou napomoci při posuzování obdobných konstrukcí v Česku. Systém diferenciální zatěžovací zkoušky bude předložen k posouzení odborným pracovníkům Ředitelství silnic a dálnic pro případné použití na jiných stavbách, kde by mohly být využity k verifikaci při patologických průzkumech. Výsledky zkoušky budou využity i v diplomové práci na VUT v Brně (Bc. Jan Vondráček, zaměstnanec střediska Mosty), která se bude zabývat ověřením teoretických reologických modelů chování předepnutých železobetonových konstrukcí v čase.

Stavba mostu Otakara Ševčíka se dohromady skládá z patnácti stavebních objektů, přičemž samotný most je rozdělen do pěti stavebních objektů. Během realizace první i druhé etapy výstavby se na stavebních objektech kromě střediska Mosty divize Železnice významným dílem podílejí i naši kolegové z dalších středisek naší společnosti. Středisko T142 divize Technologie zajišťuje práce na veřejném osvětlení. Středisko T147 téže divize má na starosti přeložky potrubních vedení. Středisko M541 divize Východ zajišťuje pokládku asfaltových vrstev a středisko Z140 divize Železnice provádí geodetické práce.

Vzhledem k charakteru a náročným podmínkám stavebních prací bych velice rád poděkoval stavbyvedoucím Ing. Mateji Čačanému a Ing. Janu Škrabalovi za jejich profesionalitu v oblasti vedení týmu a za zvládání náročných a vypjatých situací. Poděkování za skvěle odváděnou práci patří také celému týmu techniků a dělníků.

Petr Novotný
vedoucí projektu
divize Železnice

naše stavby

Divize Technologie dodala NOVOU MĚNÍRNU PRO DEPO KRASŇANY V BRATISLAVĚ

Divize Technologie úspěšně zrealizovala další z řady měníren pro městskou hromadnou dopravu na Slovensku. Tentokrát se jednalo o zcela novou měnírnu Vinohrady 22 v rekonstruovaném depu Krasňany v Bratislavě. Zakázka pro generálního dodavatele stavby STRABAG Pozemní a inženýrské stavitelství byla dokončena v říjnu letošního roku.

Naše divize se stala součástí stavby desetiletí, jak rekonstrukci depa Krasňany nazývají v bratislavském dopravním podniku (DPB, a.s.). Areál depa byl postaven začátkem sedmdesátých let minulého století a za více než padesát let provozu neprošel žádnou větší modernizací. Jeho celková rekonstrukce byla zahájena v listopadu 2023 a přinese jeho zaměstnancům lepší technické zázemí a komfort.

Předmětem prací našeho realizačního týmu v čele s vedoucím projektu Romanem Hradilem, stavbyvedoucím Lukášem Czislinským a mistrem Lukášem Teturem bylo zajištění přeložek stávajících inženýrských sítí, výstavba nové budovy měnírny Vinohrady 22, zřízení nové trafostanice včetně přípojek vysokého napětí a tradiční dodávka samotné technologie měnírny.

Pro zabezpečení vykrytí zvýšeného požadavku na napájení elektrické trakce v areálu rekonstruovaného depa navrhl generální projektant vybudování zcela nového objektu měnírny. Budova, která má jedno nadzemní a jedno podzemní podlaží, je založena na základové desce. Z konstrukčního hlediska se jedná o objekt tvořený kombinací nosných stěn a sloupů. Podzemní podlaží slouží jako kabelový prostor pro vedení jednotlivých kabelových tras. Nadzemní podlaží je rozděleno na místnost pro trakční transformátory, místnost pro baterie a místnost rozvodny. Transformátory jsou přístupné bezprostředně z exteriéru pomocí vnější rampy. Součástí objektu je i hygienické zázemí pro zaměstnance.

Rozvodna VN – 22 kV je tradičně řešena kompaktním zapouzdřeným vzduchem izolovaným rozvaděčem, který je rozdělen na pole č. 1–8. Na rozvodnu vysokého napětí navazuje technologie měnírny 600/750 V DC, která usměrní střídavý proud a napětí na proud a napětí jednosměrné pro napájení trolejového vedení jednotlivých hal a venkovního trolejového vedení vozovny Krasňany. Výkonově je rozvodna navrhnuta pro napájení maximálně 74 vozidel v halách a kolejišti vozovny, v nejsilnější, ranní špičce se předpokládá výjezd 34 kolejových vozidel za hodinu, celkový odběr tedy bude dosahovat až 2 500 A.

Technologie 600/750 V DC v objektu měnírny Vinohrady 22

Celá měnírna je navržena bez trvalé místní obsluhy a bude dálkově monitorována a ovládána z dispečinku DPB, a.s., ze kterého je dálkově ovládáno všech osmnáct bratislavských měníren.

Jsme velmi rádi, že jsme se realizací této zajímavé zakázky mohli podílet na rozsáhlé modernizaci této bratislavské vozovny. Pevně věříme, že také díky našemu přispění se z Krasňan stane vozovna, která bude splňovat přísná kritéria moderních technologií, zvýšené bezpečnosti a ekologické udržitelnosti.

Zdeněk Přibyl
specialista systémů řízení
divize Technologie

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S LUKÁŠEM BARNASEM, oceněným zaměstnancem roku 2023 za divizi Silnice

Lukáš Barnas nastoupil do společnosti OHLA ŽS v prosinci 2013. Jako stavbyvedoucí divize Silnice pracuje na stavbě tunelu Čebrať, který je nedílnou součástí budované slovenské dálnice D1 v úseku Hubová–Ivachnová. Za velmi profesionální, inovativní a zodpovědný přístup k realizaci definitivního ostění tohoto tunelu a příčného propojení mezi jednotlivými tunelovými rourami obdržel v březnu letošního roku ocenění Zaměstnanec roku 2023 za tuto divizi.

Mohl bys blíže popsat, v čem spočívá tvá práce při výstavbě tunelu Čebrať?
Naša činnosť je špecifická, pretože sme z polovice baníci a z polovice stavbári. Preto práca v tejto oblasti je výnimočná nielen pre samotnú organizáciu jednotlivých častí postupov výstavby, ale aj pre riešenie nepredvídateľných situácií, ktoré nastávajú pri samotnom razení diela. Výstavba tunela sa skladá z dvoch hlavných častí. V prvom rade ide o razenie, budovanie primárneho, dočasného ostenia a potom budovanie sekundárneho, definitívneho ostenia. Razenie tunela Čebrať o celkovej dĺžke 3,6 km nám niekoľkokrát pripravilo prekážky v podobe zmeny geológie, s ktorými sme sa museli veľmi rýchlo vysporiadať. A to tak, aby bola prvom rade zachovaná bezpečnosť pracovníkov v podzemí a aby bola v druhom rade zachovaná kvalita budovaného diela. Vďaka skúsenostiam a profesionálnemu prístupu celého nášho tímu sa nám podarilo bravúrne všetko zvládnuť. Keď to zhrniem, moja práca je hlavne o riešení nepredvídateľných situácií, ktoré prináša horninový masív, v ktorom razíme tunely. Potom je to klasické plánovanie postupu prác, riešenie počtu kvalifikovaných pracovníkov na jednotlivé činnosti výstavby, komunikácia s projektantmi a bežné prevádzkové veci.

V OHLA ŽS pracuješ již jedenáctým rokem. Splnilo tvé dosavadní působení ve firmě tvá počáteční očekávání?
Do OHLA ŽS som prestúpil z firmy Subterra, kde v roku 2003 začala moja kariéra v podzemí na českých a zahraničných projektoch. Veľa som sa naučil a spoznal som mnoho úžasných ľudí, s ktorými som dodnes v úzkom kontakte. V roku 2013 som prijal ponuku Ing. Zdeňka Mlýnka na posilnenie jeho tímu na novovybudovanej divízii Tunely. Som presvedčený, že som urobil dobrý krok v mojej kariére, začo sa mi firma OHLA ŽS aj adekvátne odmenila, po pár mesiacoch som bol zaradený na pozíciu stavbyvedúceho, ktorá mi veľmi sedí. Dovolím si tvrdiť, že som tu profesne vyrástol a naučil som sa väčšej samostatnosti v rozhodovaní.

Jsi jedním z oceněných zaměstnanců roku 2023. Co to pro tebe znamená?

Lukáš Barnas,
stavbyvedoucí z divize Silnice

Ocenenie ma veľmi prekvapilo a zároveň nesmierne potešilo. Tvrdím, že každý vedúci pracovník je tak dobrý, ako má pod sebou dobrý tím ľudí, na ktorých sa môže v každej situácií spoľahnúť. Ja to šťastie mám a týmto chcem poďakovať celému tímu, ktorý sa podieľal na výstavbe tunela Čebrať. Toto ocenenie patrí každému jednému z tímu a nie len mne.

Máš nějaký profesní sen, který bys chtěl ještě v budoucnu uskutečnit?
Nejaký určite mám, ale zatiaľ som veľmi spokojný na pozícií stavbyvedúceho. Pre mňa je viacej podstatné a dôležité, aby sme získali nové

zákazky v tomto specifickom odvetví stavebníctva a vybudovaný tím bol zachovaný.

Čím se zabýváš ve volném čase, pokud zbude? Máš nějaký zajímavý koníček?
Pretože mám celkom veľkú rodinu, tri úžasné, šikovné deti v rozmedzí 15, 8 a 3 roky a manželku, ktorá sa rozhodla študovať diaľkovo vysokú školu, tak veľkú časť voľného času venujem práve rodine.

No predsa len mám jeden koníček, ktorým vypĺňam zbytok voľného času. Je ním poľovníctvo a paradoxne som sa k nemu dostal vďaka našej firme, kde som sa spoznal s kolegom mostárom Petrom Novotným. Vďaka nemu som mal možnosť zistiť, aké je poľovníctvo v skutočnosti úžasné spojenie medzi prírodou a samotným človekom.

Děkuji za rozhovor.

Radovan Jíra
vedoucí projektu
divize Silnice

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S ING. PETROU ECKELTOVOU, oceněnou zaměstnankyní roku 2023 za divizi Železnice

Petra Eckeltová vystudovala obor Management stavebnictví na Fakultě stavební VUT v Brně. Do společnosti OHLA ŽS nastoupila v prosinci 2021 na pozici specialisty tvorby cen na divizi Železnice, kde působí v týmu Příprava nabídek – Mosty. V březnu letošního roku získala za tuto divizi ocenění Zaměstnanec roku 2023, a to za výrazný výkonnostní pokrok v krátkém období. Oceněna byla rovněž za příkladnou schopnost samostatné práce v rámci obchodní přípravy nabídek do vícemiliardových tendrů.

Jakým výzvám čelíš při přípravě nabídek, které často zahrnují velké finanční obnosy a složité technické aspekty?
Při přípravě nabídek, a to nejen pro realizaci mostních staveb, je mým úkolem sestavit co nejpřesnější kalkulaci, která zahrnuje všechny náklady a rizika. Musím pečlivě analyzovat veškerou dokumentaci, která často vykazuje spoustu nedostatků a dochází k jejím neustálým úpravám. Také musím vybrat vhodné materiály a nabídky od subdodavatelů a zohlednit aktuální ceny na trhu. Důležité je, aby kalkulace byla nejen přesná, ale také srozumitelná pro všechny zúčastněné strany. Klíčová je rovněž spolupráce s mými kolegy a dalšími odborníky, abych získala všechny potřebné informace a zajistila, že kalkulace odpovídá požadavkům zadavatele. Při přípravě nabídek mě často nejvíce potrápí práce se specializovanými programy a softwarem, která bývá někdy náročná.

Můžeš popsat, jak se tvá práce vyvíjela od doby, kdy jsi začínala? Jaké byly nejvýznamnější milníky?
Začínala jsem na menších zakázkách v řádu několika milionů, kde jsem získala základy. S tím se pojí i můj první významný milník, nabídka na stavbu silničního mostu přes řeku u obce Klášter Hradiště nad Jizerou, která byla mojí první vítěznou zakázkou. Díky ní jsem si uvědomila, že stavebnictví není jen o betonu a železe, ale i o rozhodnutí, zda se na řezání konstrukcí pod vodou využije technika, nebo se budou poptávat potápěči. Postupně jsem se vypracovala k rozsáhlým tendrům a v současné době zpracovávám komplexní zakázky v řádech desítek miliard. Z těch opravdu velkých pro mě byla významná zakázka D11 1109 Trutnov – státní hranice ČR/PR, protože to byla moje první spolupráce ve sdružení. Byla to náročná logistická operace, která vyžadovala pečlivé plánování, mnoho úsilí i času a neustálou komunikaci. Díky tomu jsem pochopila, jak fungují velké stavební projekty.

Jaké bylo získat ocenění Zaměstnanec roku 2023? Co pro tebe znamená?
Jsem nesmírně poctěna. Vnímám to jako ohodnocení toho, že se neustále snažím zlepšovat a rozvíjet své dovednosti. Je pro mě velkou motivací, abych na této cestě pokračovala a přispívala k úspěchu společnosti. Získané ocenění není jen mým osobním úspěchem, ale je odrazem skvělé týmové spolupráce. Bez podpory a odborných rad mých kolegů, stejně jako bez důvěry mých nadřízených, bych toho nemohla dosáhnout. Nemohu opomenout ani svoji rodinu, která mi každý den dodává sílu a motivaci a umožňuje mi skloubit pracovní a osobní život.

Zmínila jsi osobní život. Jak tě v něm tvoje práce obohacuje?

Ing. Petra Eckeltová,
specialista tvorby cen z divize Železnice

Stavebnictví je dynamický obor, což člověka nutí se neustále učit nové věci a rozšiřovat si obzory. Obohacuje nejen mé odborné znalosti, ale také komunikační dovednosti, které jsou v osobním životě velmi cenné. Práce kalkulanta vyžaduje neustálé analyzování dat, vyhodnocování různých variant a hledání optimálních řešení, což jsem využila například u rekonstrukce svého bytu.

Máš nějaké koníčky nebo záliby, které ti pomáhají relaxovat a odpočinout si od pracovních povinností?
Nejraději relaxuji při fotografování a cestování, které mi umožňuje objevovat nová místa a kultury, což mě vždy inspiruje. A samozřejmě mě vždycky nabije pozitivní energií čas strávený s přáteli, který mi pomáhá odpočinout si od každodenního shonu.

Děkuji za rozhovor.

Jana Botková
asistentka ředitele
divize Železnice

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S ING. JIŘÍM VALÁŠKEM, oceněným zaměstnancem roku 2023 za divizi Západ

Jiří Valášek vystudoval obor Pozemní stavby a konstrukce na Fakultě stavební ČVUT v Praze. Do společnosti OHLA ŽS nastoupil v dubnu 2021 jako specialista stavební výroby divize Západ. Za velmi profesionální vedení přípravy zakázky „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Plzeň hl. n.“, její administraci a tvorbu změnových listů během vlastní realizace získal ocenění Zaměstnanec roku 2023 za tuto divizi. V dubnu letošního roku postoupil na pozici vedoucího projektu.

Na úvod bych se chtěla zeptat, co vás vlastně přivedlo ke stavebnictví a proč jste si vybral zrovna pozemní stavby.
Řekl bych, že to byla tak trochu náhoda. Na základní škole jsem se vcelku dobře učil, tak mou jasnou volbou a také volbou rodičů byla přihláška na gymnázium všeobecného zaměření. Věděl jsem, že chci následně pokračovat na vysoké škole, ale konkrétní obor jsem vybraný neměl. Imponovalo mi studium medicíny a předměty jako chemie a fyzika mě zajímaly a nesmírně bavily již od samého počátku. Třetím důležitým předmětem byla biologie, k ní jsem si však kvůli nezáživné a nekvalitní výuce nevybudoval kladný vztah, čímž se mi studium medicíny výrazně vzdálilo. Zásadní moment a impuls k jinému směrování pak nastal o letních prázdninách po absolvování prvního ročníku střední školy, kdy jsem nastoupil na svou první brigádu. Tak trochu na radu svého táty, který byl vyučený elektromontér, jsem nastoupil do stavební firmy. Zde jsem byl zařazen přímo do stavebního procesu na výstavbu nového bytového domu, a to tak, že mě stavbyvedoucí postavil ke kolečku plnému betonu, se kterým jsem nemotorně jezdil po stavbě. Nicméně „vůně“ betonu a omítek mě natolik uchvátila a ohromila, že v tu chvíli jsem věděl, že hlavním cílem bude dostat se po maturitě na stavební fakultu a v případě úspěchu se věnovat pozemním stavbám.

Po více než patnácti letech práce u jiné stavební společnosti jste se v roce 2021 rozhodl pro změnu. Proč jste si vybral právě OHLA ŽS?
V předchozí firmě jsem měl možnost a štěstí podílet se na zajímavých velkých projektech a vzhledem k tomu, že se rád učím novým věcem a technologiím, byla logickou volbou firma, ve které je velká možnost se k podobným náročným projektům dostat. Navíc mě oslovil můj bývalý kolega, který do OHLA ŽS nastoupil pár měsíců přede mnou.

V naší společnosti jste začínal jako specialista stavební výroby na projektu týkajícím se rozsáhlé rekonstrukce památkově chráněné výpravní budovy na plzeňském hlavním nádraží. Které z vašich činností na této zakázce vás nejvíce bavily a které byly nejobtížnější?
Velkým plusem této náročné zakázky pro mě byla nová zkušenost v podobě rekonstrukce památkově chráněného objektu. Během své dosavadní kariéry jsem většinou působil na novostavbách nebo „obyčejných“ rekonstrukcích, takže rekonstrukce krásné historické budovy pro mě byla premiéra. Bude to znít zvláštně, ale bavilo mě prakticky všechno. Stavbu prováděla naše společnost ve sdružení s firmami Metrostav DIZ a AVERS a sešla se zde skvělá parta, která táhla za jeden provaz. Nejobtížnější věcí při její realizaci pro mě bylo zasmluvnit dodavatele měděných klempířských konstrukcí. Jednalo se o kombinaci měděných šablon a falcovaných plechů s technicky náročnými detaily včetně pasířských prvků. Lidí, kteří takové řemeslné „libůstky“ ovládají, je v dnešní době přece jen jako šafránu.

Aktuálně pracujete jako vedoucí projektu v Lovosicích, kde probíhá oprava výpravní budovy z roku 1968. Můžete nám tuto stavbu přiblížit?
Jedná se o kompletní rekonstrukci výpravní budovy za plného provozu. Rekonstrukcí projde její obálka, objekt dostane nový střešní plášť, nové hliníkové výplně otvorů a vnější kontaktní zateplovací systém. Kompletně budou zrekonstruovány také interiéry včetně výměny všech rozvodů a optimalizace vybraných vnitřních dispozic. Součástí projektu je také vybudování nových parkovacích stání včetně výsadby zeleně.

Jste jedním z oceněných zaměstnanců roku 2023. Co to pro vás znamená a co byste si případně po profesní stránce v budoucnu přál uskutečnit?

Ing. Jiří Valášek,
vedoucí projektu z divize Západ

Znamená to pro mě určitě hodně a opravdu mě to překvapilo. Těm, kteří mě na toto ocenění navrhnuli, bych chtěl ještě jednou poděkovat a slibuji, že budu nadále pracovat tak, aby vzájemná spokojenost nevyprchala. Po profesní stránce bych se rád někdy dostal k realizaci nějakého architektonicky zajímavého sportovního stánku, které lze vidět především v západní Evropě nebo v USA.

Co vás na vaši práci nejvíce baví a proč byste žákům základních škol či středoškolákům doporučil studium zaměřené na stavebnictví?
Baví mě různorodost každodenně prováděných činností. Pokud jde o doporučení studia, určitě bych vyzdvihl, že stavebnictví je obor, kde člověk rozhodně nepropadne žádnému stereotypu. A také bych neopomenul ani nepopsatelný pocit satisfakce, když se práce podaří.

Na úplný závěr nám ještě prozraďte, jak nejraději trávíte svůj volný čas.
Pokud mi čas dovolí, rád vyrazím s manželkou a dětmi na kole do přírody nebo společně pěstujeme pěší turistiku. V mládí jsem hrával fotbal, během vysokoškolských studií rovněž studentskou fotbalovou soutěž na Strahovských kolejích. K tomuto sportu se již bohužel dostávám jen jako divák na naší vesnici blízko Prahy, kde s rodinou spokojeně žiji.

Děkuji za rozhovor.

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

BLAHOPŘÁNÍ

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

40 LET PRACUJE U SPOLEČNOSTI

Miroslav Bula, traťový dělník (středisko Z131)

30 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Josef Stratil, mistr (středisko Z131)
Ing. Ludmila Filová, MBA, specialista finanční (středisko 1211)
Miloslav Caha, tesař (středisko M240)
Ing. Milan Smutný, manažer výrobní (středisko T140)
Libor Schoř, elektromontér (středisko T142)

25 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Marek Holý, technik dopravy a mechanizace (středisko M240)
Jiří Sova, specialista obchodu a technické přípravy (středisko T122)
Stanislav Šůstek, vedoucí projektu (středisko T142)
Zdeněk Přibyl, specialista systémů řízení (středisko T145)

20 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Xenie Hýlová, technik přípravy (středisko M440)
Pavel Krist, tesař (středisko Z150)
Ing. Kristýna Došlíková, specialista obchodu a technické přípravy (středisko Z150)

15 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Martin Wagner, specialista tvorby cen (středisko T121)
Šárka Ohnisková, specialista účetní (středisko 1222)
Ing. Eva Peterková, specialista účetní (středisko 1222)

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 a ředitelství společnosti

Tuřanka 1554/115b, 627 00 Brno
tel.: +420 541 571 111
ohlazs@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 Severozápad

Moskevská 14, 434 01 Most
tel.: +420 733 760 978

Oblast Metro

Přemyslovská 2845/43, 130 00 Praha 3
tel.: +420 602 647 079

Divize Východ

Oblast Jihovýchod

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

Oblast Střední Morava

Tovačovského 665/22, 779 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 592/1, 702 00 Ostrava
tel.: +420 596 157 225

Oblast Silnice

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

Divize Slovensko

Tuhovská 29, 831 06 Bratislava, SK
tel.: +421 911 101 990

Divize Železnice

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

Divize Silnice

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

Divize Technologie

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

www.ohla-zs.cz

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.