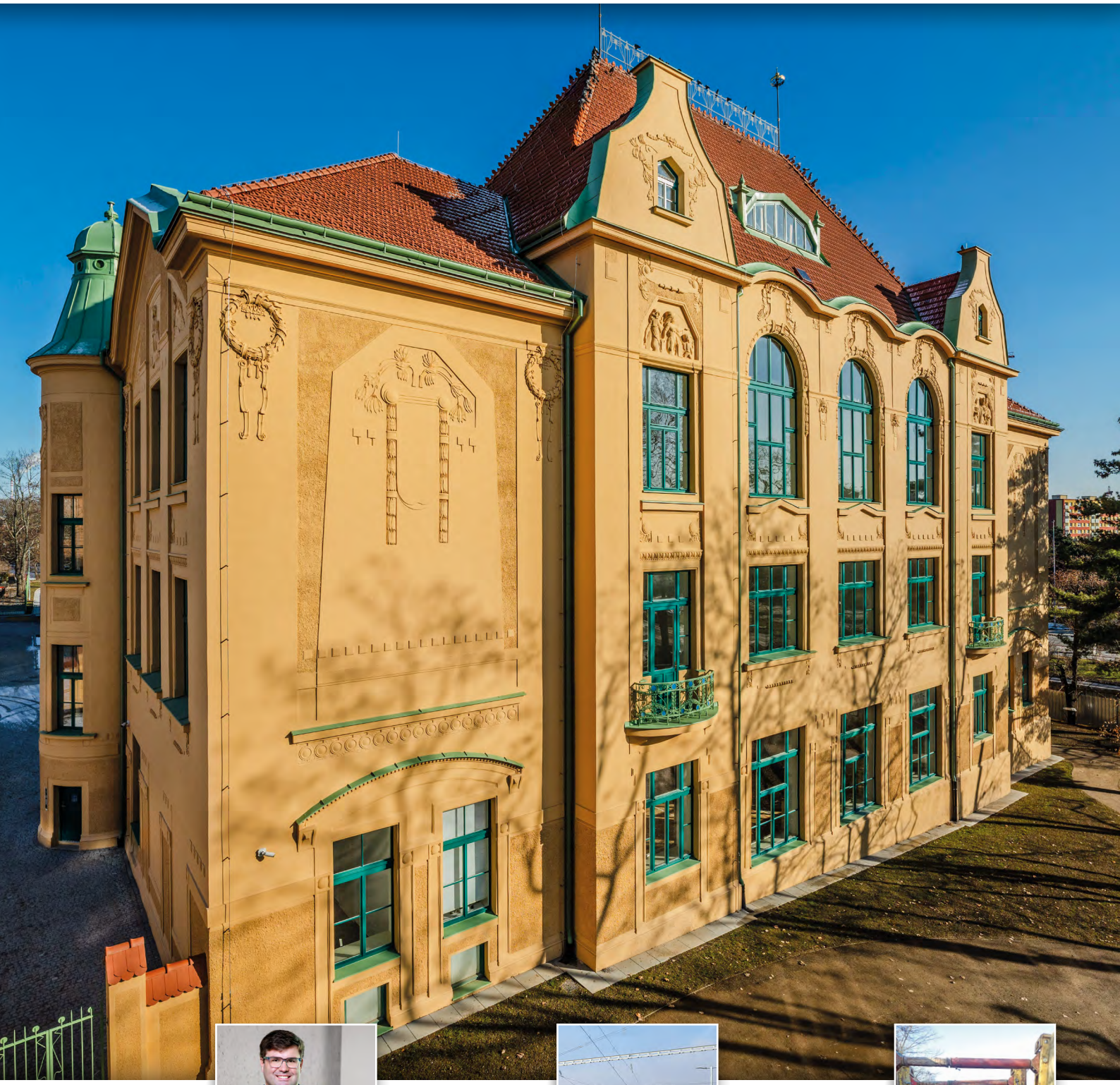
ČASOPIS SKUPINY OHLA ŽS

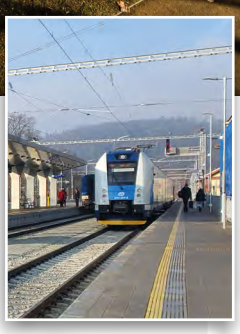
I/2025

mozaika



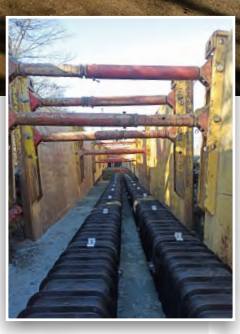
Zeptali jsme se Ing. Radima Machuly, ředitele oblasti Jihovýchod divize Východ

strana 2



Elektrizace trati mezi Střelicemi a Zastávkou u Brna

strana 5



Výstavba kabelovodu v železniční stanici Brno-Královo Pole

strana 9

obsah I/2025

Úvodník 1

Zeptali jsme se Ing. Radima Machuly, ředitele oblasti Jihovýchod divize Východ 2

Získali jsme významná ocenění v soutěži Železniční stavba roku 3

Výstavba Janáčkova kulturního centra v Brně pod taktovkou divize Východ 4

OHLA ŽS realizuje stavbu severní spojky v Českých Budějovicích 4

Divize Železnice dokončila elektrizaci trati ze Střelic do Zastávky u Brna 5

VMO Brno v úseku Tomkovo náměstí a Rokytova je kompletně v provozu 6

Historická budova základní školy V Olšinách v Praze-Strašnicích prošla celkovou rekonstrukcí 8

Divize Technologie buduje nový kabelovod pro železniční stanici Brno-Královo Pole 9

Rozhovor s Ing. Beatou Zelenayovou, oceněnou zaměstnankyní roku 2024 za divizi Slovensko 10

Rozhovor s Lubošem Bežem, oceněným zaměstnancem roku 2024 za divizi Technologie 11

Rozhovor s Ing. Petrou Šenkýřovou, oceněnou zaměstnankyní roku 2024 za divizi Železnice 12

Foto na titulní straně:
Základní škola V Olšinách v Praze-Strašnicích – západní pohled na zrekonstruovanou secesní budovu

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 I/2025 vychází 2. 4. 2025 v Brně

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

@ohla_zs

úvodník

VÁŽENÉ KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ,

dopravní stavby jsou nedílnou součástí portfolia OHLA ŽS, proto mne těší, že si v prvním letošním čísle Mozaiky můžete přečíst hned tři příspěvky na toto téma. Divize Železnice informuje o dokončení elektrizace trati ze Střelic do Zastávky u Brna, za níž získala dokonce cenu Železniční stavba roku 2024. Vedoucí projektu Jiří Petrla z oblasti Silnice divize Východ pro vás připravil ohlédnutí za významnými okamžiky z realizace Velkého městského okruhu Brno v úseku Tomkovo náměstí – Rokytova ještě předtím, než tato rozsáhlá silniční stavba v srpnu letošního roku definitivně skončí. Nechybí ani aktualita o stavbě severní spojky v Českých Budějovicích, která odstartovala v závěru loňského roku a která propojí silnici I/20 s dálnicí D3 a výrazně ulehčí dopravě v centru tohoto města.

V aktualitách se můžete dozvědět o dalších oceněných stavbách v rámci soutěže Železniční stavba roku 2024, kde kromě divize Železnice zabodovala také divize Západ a dceřiná společnost TOMI – REMONT. Naleznete zde rovněž informaci o výstavbě druhé etapy Janáčkova kulturního centra v Brně, kterou za naši společnost realizuje oblast Jihovýchod divize Východ. S ředitelem této oblasti Ing. Radimem Machulou jsme vedli zajímavý rozhovor, v němž mimo jiné zmiňuje svoji motivaci věnovat se profesně stavebnictví a poodhaluje, co ho na jeho profesní cestě v naší společnosti formovalo. Nechybí ani zmínka o inovacích, které jsou aplikovány na stavbách jeho svěřené oblasti.

Naše společnost se dlouhodobě věnuje rekonstrukcím historických budov, kde se snoubí zručnost řemeslníků, moderní materiály a požadavek na zachování autenticity těchto staveb. Jsem potěšen, že i realizačnímu týmu oblasti Střední Čechy divize Západ se podařilo úspěšně zrekonstruovat ikonickou secesní budovu základní školy V Olšinách v Praze-Strašnicích. Více o této stavbě, která byla dokončena v prosinci loňského roku, se dozvíte v samostatném článku v rubrice *Naše stavby*, kam jsme zařadili také příspěvek divize Technologie, která v rámci rekonstrukce železniční stanice Brno-Královo Pole buduje nový multikanálový kabelovod.

V rubrice *Představujeme naše zaměstnance* si můžete přečíst hned tři rozhovory, a to s Ing. Petrou Šenkýřovou, geodetem z divize Železnice, Ing. Beatou Zelenayovou, specialistou tvorby cen z divize Slovensko, a Lubošem Bežem, mistrem z divize Technologie. Všichni tři získali v březnu letošního roku ocenění Zaměstnanec roku 2024 za příslušnou divizi. V tradičním blahopřání pak uvádíme přehled zaměstnanců, kteří v prvním čtvrtletí tohoto roku oslavili významné pracovní jubileum.

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

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

zeptali jsme se...

ZEPTALI JSME SE ING. RADIMA MACHULY, ředitele oblasti Jihovýchod divize Východ

Ing. Radim Machula,
ředitel oblasti Jihovýchod divize Východ

Na Fakultě stavební VUT v Brně jste vystudoval obor Pozemní stavby. Proč jste se rozhodl pro studium tohoto oboru a obecně pro práci ve stavebnictví?
Odmala jsem měl rád různé vystřihovánky, stavebnice, modely a podobně. Byť se nikdo v rodině stavařině nevěnoval, vybral jsem si ke studiu stavební průmyslovku a poté „stavárnu“ v Brně. Už na střední škole jsem si přivydělával kreslením projektů rodinných domů. Bavilo mě to a nasměřovalo k volbě oboru Pozemní stavby.

Do OHLA ŽS jste nastoupil hned po vysoké škole v roce 2004. Postupně jste prošel pozicemi mistra, stavbyvedoucího a vedoucího projektu až po výrobního manažera divize Východ. Co pro vás bylo na této profesní cestě nejdůležitější?
Po příchodu do firmy jsem v průběhu času prošel všemi úrovněmi řízení stavby na mnoha zajímavých projektech, kde jsem postupně sbíral zkušenosti. Nejvíce mě však formovaly velké stavby, jako byla výstavba univerzitního kampusu Masarykovy univerzity v Brně-Bohunicích, rekonstrukce a výstavba vodohospodářské infrastruktury v povodí řeky Dyje na Břeclavsku (část B) nebo výstavba Mezinárodního centra klinického výzkumu (ICRC) v areálu Fakultní nemocnice U sv. Anny v Brně. Na velkých stavbách se totiž už nic nedá dohnat mikromanagementem a člověk musí mít dobře rozmyšleno, jak bude postupovat.

Na divizi Východ, kterou tvoří pět samostatných oblastí, působíte ve funkci ředitele oblasti Jihovýchod. Mohl byste nám tuto oblast představit?
Oblast Jihovýchod má na starosti regiony jižní Morava a Vysočina. Zabýváme se pozemním stavitelstvím s orientací na zdravotnické a veřejné stavby a výstavbou vodohospodářských projektů. Přidanou hodnotou oblasti je, že na těchto projektech můžeme využít vlastní kapacity pro realizaci monolitických konstrukcí a činností prováděných hornickým způsobem. Obrat svěřené oblasti v loňském roce činil 850 milionů korun a na jejím chodu spolupracuji přibližně s osmdesáti kolegy. A musím říct s bezvadnými kolegy. Opravdu jsem velmi hrdý, že máme dobré vztahy s přátelskými vazbami a na všechny ze svých kolegů a jejich dobrou práci se můžu vždy spolehnout. Za to jim velmi děkuji.

Jaké stěžejní projekty aktuálně realizujete a čím jsou specifické?
Aktuálně máme v realizaci šestnáct projektů, což je poměrně dost. Z toho plyne, že v realizaci bude letošní rok opravdu náročný. Z tohoto balíku staveb vyčnívají čtyři stěžejní více než miliardové projekty realizované v Brně. Jedním z nich je výstavba protipovodňových opatření na řece Svratce. Je to stavba, která zpřístupní a oživí koryto řeky Svratky v úseku od haly Rondo po koupaliště Riviéra. Tento rozsáhlý projekt míří do finále. Předpokládali jsme, že už budeme hotovi, ale plány nám poněkud změnily loňské zářijové povodně.

Druhým velkým projektem je modernizace zdroje Brno-sever pro Teplárny Brno. Jedná se o průmyslovou stavbu teplárny na spalování biomasy, která je zadaná formou Design & Build. Na tomto projektu bude v první polovině roku dokončena stavební a technologická výstavba nutná pro zahájení zkušebního provozu a ve druhé polovině by měl být kotel zapálen a uveden do zkušebního provozu. Další významnou stavbou je kalové hospodářství ČOV Brno-Modřice, jejímž cílem je modernizace kalové koncovky na centrální Brněnské čistírně odpadních vod s významnými environmentálními přínosy. A nedávno jsme zahájili, mimo jiné poklepem základního kamene, stavbu druhé etapy Janáčkova kulturního centra. Jedná se o architektonicky vyspělou, technicky mimořádně náročnou stavbu koncertního sálu s použitím neobvyklých materiálů a technologií.

V čem přesně spočívají práce na budování nového zdroje na biomasu pro Teplárny Brno?
Realizací tohoto projektu v celkové hodnotě 2,5 miliardy korun, který provádíme ve sdružení s technologickým partnerem ŠKODA PRAHA, jsme pronikli do segmentu velkých průmyslových staveb. Jeho cílem je vybudovat novu linku pro spalování biomasy, která bude sloužit k výrobě tepla a elektrické energie pro Brno. Z významnějších objektů, které jsou součástí stavby, je to nový kotel, parní turbína, sklad paliva, železniční vlečka pro návoz štěpky a dopravní plochy. Nesmíme zapomenout ani na vyvložkování maloměřické dominanty, tedy 218 m vysokého komínu, který je třetí nejvyšší stavbou na Moravě.

Na provádění prací se nemalou měrou s úspěchem podílí kolegové z divize Technologie (propojovací potrubí, zdravotně technická instalace a další) a divize Železnice (železniční vlečka s posunovačem vagónů) a také kolegové z oblasti Silnice naší divize (komunikace a vykládací plocha štěpky).

V rámci naší společnosti je oblast Jihovýchod motorem v zavádění nových trendů a inovací. Můžete uvést příklady inovací a novinek, které na vašich stavbách aktuálně aplikujete?
Již nějakou dobu se snažíme na stavbách aplikovat postupy BIM. V minulosti to bylo zavádění CDE prostředí na zkušební projekty se zaměřením na řízení a evidenci dokumentů a workflow stavby. Nyní se jedná čím dál častěji o projekty skutečně zpracované v BIM včetně 3D modelu a projektové dokumentace stavby.

Jeden z našich týmů spolupracuje s VUT na vývoji a aplikaci termoplastické neželezné výztuže do betonu. Jiný tým se stal „inkubátorem“ pro práci s novými zobrazovacími technologiemi. Jedná se například o doplnění rentgenových

diagnostik o levnější diagnostiku moderními ručními indikátory HILTI, praktickou aplikaci 3D ručního scanneru FARO či oťukávání využití přínosu AI.

U těchto větších systémových inovací ale nesmíme zapomenout ani na praktická a nápaditá, i když zdánlivě obyčejná řešení s o to romantičtějšími názvy. Jako příklad slouží nápad týmu realizujícího protipovodňová opatření na řece Svratce, který spočíval ve zvednutí kabiny velkého pásového bagru na ocelovou skruž tak, aby bylo možné jeho použití i při vzedmuté hladině vody v korytě řeky. Výsledkem je „bagr na muří noze“. Pořízení GPS výtyčky pro použití na vodohospodářských liniových stavbách je známé též jako „berla mrazilka“.

Na většině z výše zmíněného spolupracujeme s útvarem BIM pod vedením Ing. Martina Ostárka, který je nositelem přehršle inovačních nápadů, doporučuje nám možná technická řešení a spolupracuje na jejich implementaci a aplikaci.

Jakým problémům při realizaci zakázek čelíte nejčastěji a dá se hovořit o nějakém trendu?

Jak jsem zmínil již výše, aktuálně pracujeme s nebývale velkým množstvím zakázek v realizaci, což vnímám obdobně i u dalších oblastí naší divize nebo u konkurence. V kombinaci s oživením trhu v soukromém sektoru to jednoznačně způsobí nedostatek dodavatelských kapacit a prohloubí nedostatek kvalifikované pracovní síly na trhu práce. Dobrou cestou, jak získat kvalitní zaměstnance, je spolupráce se školami, přijímání studentů na praxe a brigády a následná snaha motivovat je, aby po studiu hledali zaměstnání u OHLA ŽS. V tomto ohledu jsem rád, že se firma zapojila do programu popularizace stavebnictví jako oboru na školách a že kolegyně z ředitelství pracují na navázání spolupráce s vysokými školami, odbornými středními školami a učilišti. Vnímám, že je to velké téma i pro našeho divizního ředitele Ing. Jaromíra Pelinku, MBA.

Dalším významným trendem je zpřísňování požadavků investorů, správců staveb a technických dozorů na kvalitu a dokladování staveb. To opět navyšuje požadavky na práci a míru odbornosti našich lidí. A bohužel proti těmto požadavkům jde trend čím dál nižší kvality projektových dokumentací.

Jaké plány má vaše oblast v blízké budoucnosti?

V tuto chvíli je našim nejdůležitějším plánem zajistit chod zakázek v realizaci s důrazem na úspěšné dokončení končících velkých projektů. Důležité je také udržení a rozšíření kolektivu kolegů a zajištění práce do dalších let.

Mohl byste nám závěrem prozradit, co vám dělá radost ve volném čase?

Ve volném čase se věnuji rodině, která mě naplňuje. Mám rád humor, společnost kamarádů a cestování. Rád sportuji, byť v mém podání jde o sport spíše rekreační než výkonnostní. V oblibě mám zvláště vodní sporty jako plavání, paddleboardy a dračí lodě. Ostatně k dračím lodím mě přivedli členové firemní posádky OHLÁ PÁDLA a je to jediný sport, který díky našemu neúprosnému háčkovi – zástupci kapitána dělám víc závodně než rekreačně.

Děkuji za rozhovor.

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

aktualita

Získali jsme významná ocenění v soutěži ŽELEZNIČNÍ STAVBA ROKU

Dne 29. ledna letošního roku byly ve Fantově sále pražského hlavního nádraží vyhlášeny výsledky soutěže Železniční stavba roku 2024. Mezi oceněnými stavbami zabodovaly hned tři námi realizované projekty a ocenění si odnesla také naše dceřiná společnost TOMI – REMONT.

Každoroční vyhlášení Železniční stavby roku je unikátní akcí, při níž jsou v několika kategoriích vždy oceňovány nejlepší železniční stavby realizované během uplynulé stavební sezóny, jejichž zadavatelem a investorem je Správa železnic. Důraz se klade zejména na jejich provozní, ekonomický a společenský přínos.

Jedním z pěti projektů, které byly letos oceněny v kategorii Stavba, byla *Rekonstrukce žst. Vsetín*, kterou realizovala společnost OHLA ŽS v pozici lídra sdružení spolu s firmami STRABAG Rail a AŽD Praha. Pod vedením ředitele výstavby Ing. Marcela Navrátila z divize Železnice prošlo vsetínské nádraží za poslední tři roky komplexní modernizací, která sklízí velmi příznivý ohlas cestující veřejnosti i odborného publika. O tom svědčí i Cena za architektonicky a technicky mimořádnou podobu realizace železniční stanice Vsetín, kterou jsme získali již v prosinci loňského roku v soutěži Stavba roku dopravní a technické infrastruktury 2024. Na stavbě se za naši společnost významnou měrou podílely nejen odborné kapacity divize Železnice, ale také pracovníci divize Východ.

V kategorii Stavba se jedním z vítězů stala také *Elektrizace trati vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna, 2. etapa*, kterou od roku 2022 realizovalo sdružení firem Subterra, OHLA ŽS a Elektrizace železnic Praha. Za naši společnost ji prováděl tým divize Železnice v čele s vedoucím projektu Vítězslavem Konečným. Práce zahrnovaly zdvoukolejnění a elektrizaci téměř desetikilometrového úseku ze Střelic do Zastávky u Brna, což umožnilo zvýšení kapacity této frekventované tratě.

V kategorii Historické dědictví se v trojici vítězů ocitla také *Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Plzeň hl. n.*, kterou v letech 2021–2024 realizovalo sdružení firem Metrostav DIZ, OHLA ŽS a AVERS. Stavební práce za naši společnost prováděl realizační tým pod vedením Jiřího Síly z divize Západ, oblast Střední Čechy. Odborná komise ocenila zejména citlivost rekonstrukce s ohledem na historickou hodnotu budovy a zároveň na požadavky moderní doby.

V rámci soutěže Železniční stavba roku 2024 byla oceněna také obnova regionálních tratí, které v severní části Moravy v září loňského roku vážně poškodily rozsáhlé povodně. V souvislosti s tím byla v kategorii Odstraňování povodňových škod oceněná také naše dceřiná společnost TOMI – REMONT, která se podílela na opravě poničené železniční infrastruktury v úseku Bludov – Hanušovice – Lipová-lázně.

Děkujeme našim kolegům za práci, kterou na stavbách odvedli, a gratulujeme k získaným oceněním.

Ing. Jan Ledabyl
manažer marketingu

aktualita

VÝSTAVBA JANÁČKOVA KULTURNÍHO CENTRA V BRNĚ pod taktovkou divize Východ

Dne 24. února letošního roku proběhlo v jihomoravské metropoli slavnostní zahájení druhé etapy stavby Janáčkova kulturního centra, díky které získá brněnská filharmonie velký koncertní sál. Zakázku za zhruba 2,3 miliardy korun bez DPH, jejímž objednatelem je statutární město Brno spolu s Brněnskými komunikacemi, realizuje sdružení firem pod vedením OHLA ŽS a měla by být hotová v roce 2027. Stavební práce za naši společnost provádí realizační tým oblasti Jihovýchod divize Východ. Autorem projektové dokumentace je společnost Ateliér Brno & spol.

Vizualizace Janáčkova kulturního centra. *Zdroj: Ateliér Brno*

Slavnostní poklepání základního kamene nového koncertního sálu za účasti řady významných osobností z oblasti veřejného života a kultury proběhlo přímo na stavbě v prostranství mezi ulicemi Besední a Veselá. Jedná se o lokalitu, která byla vytipována jako vhodná již na sklonku osmdesátých let minulého století a kde byly pro objednatele v roce 2018 dokončeny v rámci první etapy podzemní garáže ve fázi hrubé stavby.

V rámci druhé etapy dojde k realizaci podzemního technologického centra, což si žádá nové založení stavby od úrovně 3. PP. Budova bude tvořena moderní železobetonovou monolitickou konstrukcí a bude mít šest nadzemních podlaží. Nadzemní část bude obsahovat koncertní sál s kapacitou 1 200 míst, který bude vybaven nejmodernějšími akustickými technologiemi, umožňujícími prvotřídní zvukový zážitek srovnatelný s předními světovými koncertními sály. Podzemní část bude kromě technologického zázemí pro koncertní sál obsahovat také prostorné garáže s kapacitou 198 automobilů. Budova bude propojena s Besedním domem, současným sídlem Filharmonie Brno, a v úrovni ulice před ní vznikne nový veřejný prostor, který obohatí městskou infrastrukturu.

Výstavba Janáčkova kulturního centra byla zahájena předáním staveniště zhotoviteli v září loňského roku a předcházel ji srpnový slavnostní podpis smlouvy na Nové radnici. V rámci přípravných prací proběhla demolice bývalé trafostanice hotelu International. Součástí těchto prací je také rozsáhlý záchranný archeologický průzkum, který realizuje Muzeum města Brna, a provedení potřebných přeložek vysokého a nízkého napětí a kanalizace propojujících přilehlé ulice Besední a Veselá.

Po stavební stránce skýtá Janáčkovo kulturní centrum řadu výzev od realizace v samotném hustě zastavěném centru města až po využití betonových pohledových prefabrikovaných dílců vytvořených metodou 3D tisku nebo dřevěný obklad s požadavkem na vysokou požární odolnost těchto konstrukcí. I přesto je nám velkou ctí, že právě naše společnost realizuje tuto stavbu, díky níž vznikne významná reprezentativní budova se špičkovým moderním koncertním sálem.

Ing. Bronislav Lunga
ředitel výstavby
divize Východ

aktualita

OHLA ŽS realizuje stavbu SEVERNÍ SPOJKY V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

V prosinci loňského roku začala významná dopravní stavba „I/20 České Budějovice, severní spojka“, která propojí silnici I/20 s dálnicí D3 a výrazně ulehčí dopravě v metropoli Jihočeského kraje. Její realizaci pro Ředitelství silnic a dálnic, statutární město České Budějovice a společnost Robert Bosch zajišťuje sdružení firem SWIETELSKY stavební, OHLA ŽS a HOCHTIEF CZ dle projektu společnosti PRAGOPROJEKT. Zakázka za více než 1,9 miliardy korun potrvá 48 měsíců a za naši společnost ji provádějí především mostařské kapacity divize Železnice.

České Budějovice jsou důležitým silničním uzlem, kde se sbíhají celostátně významné silnice ve směru sever–jih (dálnice D3) a západ–východ (silnice I/34 a I/20 s napojením na dálnici D4). Dopravní modely předpokládaly navýšení dopravy ve směru od dokončeného úseku dálnice D4 z města Písek po silnici I/20 do již značně dopravně zatíženého centra města. Díky přeložce silnice I/20 vedené severní trasou, kterou řeší realizovaná stavba, dojde k vymístění tranzitní dopravy mimo centrum a tím k významnému zlepšení dopravní situace.

Trasa severní spojky, která je dlouhá 2,5 km, vede od okružní křižovatky u Globusu ke křižovatce ulic Nemanická a Pražská. V první třetině délky, sahající po výrobní závod společnosti Robert Bosch, vede po násypech a mostech

včetně mostu přes Vltavu. U výrobního závodu je z důvodu mimoúrovňového křížení s železniční tratí postupně zahloubena cca 10 metrů pod současnou úroveň terénu, aby následně vystoupala v půdoryse stávající ulice Nemanická opět na úroveň současné křižovatky ulic Nemanická a Pražská, kde se propojí s přivaděčem k dálnici D3.

Naše společnost realizuje na stavbě zavěšený most přes Vltavu, který je jejím dominantním objektem, a práce na železniční trati České Budějovice – Praha, která stavbou prochází. Tyto práce spočívají v provizorním a definitivním vedení trasy železnice včetně úpravy trakce a zabezpečovacího zařízení a zahrnují také významnou část přeložek inženýrských sítí.

Most přes Vltavu je navržen o třech polích, s horní mostovkou zavěšenou pomocí mostních závěsů na pylonech. Šíře koryta řeky včetně protipovodňových opatření si vyžádala jeho značné rozměry: celková délka přemostění činí 322 m s rozpětím jednotlivých polí 80 + 162 + 80 m. Most převádí dvouproudou komunikaci I/20, chodník a cyklostezku. Celková šířka nosné konstrukce je 16 m a je navržena jako dodatečně předepjatá zavěšená závěsy do pylonů. Výška pylonů 36 m nad úrovní terénu tvoří významný vizuální prvek celé stavby.

Stavba severní spojky zahrnuje s ohledem na svoji délku hned několik rozdílných stavebních postupů, které se v takové kombinaci na stavbách tohoto rozsahu neobjevují. Jedná se o výstavbu trasy v nové stopě na násypech a mostech, zmíněný most přes Vltavu, železniční podjezd, provizorní vedení železniční tratě a budování inženýrských konstrukcí v zastavěném území s nutností zachování obslužnosti. Hlavním úkolem týmu zhotovitele bude správná koordinace jednotlivých stavebních postupů. Věřím, že dílo bude zdárně dokončeno včas a v odpovídající kvalitě a že hlavní myšlenka pomoci dopravně přetíženému centru Českých Budějovic bude naplněna.

Ing. Pavel Žatečka
stavbyvedoucí
divize Železnice

naše stavby

Divize Železnice dokončila ELEKTRIZACI TRATI ZE STŘELIC DO ZASTÁVKY U BRNA

Dne 14. prosince 2024 byla slavnostně předána do zkušebního provozu stavba „Elektrizace trati vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna, 2. etapa“. Naše společnost se na této zakázce podílela prostřednictvím divize Železnice (ve spolupráci s divizí Technologie) jako člen sdružení zhotovitelů s názvem „Zastřel“. Investorem této akce byla Správa železnic, projektovou dokumentaci zhotovil SUDOP BRNO a celkové náklady stavby dosáhly 3 miliard korun.

Uvedená etapa představuje úsek Střelice (mimo) – Zastávka u Brna (včetně) v délce téměř deset kilometrů, který je součástí celostátní trati Brno–Jihlava a navázal na 1. etapu Brno-Horní Heršpice (mimo) – Střelice (včetně), dokončenou v roce 2022.

Cílem zakázky bylo provést zkapacitnění trati zdvoukolejněním obou traťových úseků Střelice–Tetčice a Tetčice – Zastávka u Brna a dosáhnout zvýšení maximální traťové rychlosti a elektrifikací snížit negativní vlivy z železniční dopravy na životní prostředí a obyvatelstvo. Rekonstrukce stanic Tetčice a Zastávka u Brna a zastávek Omice a Rosice u Brna zajistila bezbariérový přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a v neposlední řadě i zvýšila konkurenceschopnost příměstské drážní dopravy v rámci integrovaného dopravního systému této části Jihomoravského kraje.

Železniční zastávka Rosice u Brna

Realizace zahrnovala provedení nového železničního svršku a sanaci železničního spodku v celé délce stavby včetně vložení nových výhybek na betonových pražcích. Kvůli již zmíněnému zdvoukolejnění traťových úseků probíhaly na stavbě také rozsáhlé zemní práce zahrnující odtěžení velkého množství zeminy a vybudování nových násypových těles. V železničních stanicích a zastávkách byla vybudována nová bezbariérová nástupiště s přístřešky pro cestující, resp. se zastřešením částí nástupišť ve stanici Zastávka u Brna. Dále byly rekonstruovány všechny železniční přejezdy, vybudovány nové mostní objekty včetně ocelového obloukového tzv. „Langerova“ trámu u Tetčic nebo železobetonového monolitického rámového podchodu v žst. Zastávka u Brna. Na vytipovaných úsecích byly realizovány protihlukové stěny a v obou stanicích byly postaveny nové technologické budovy.

V rámci nového trakčního vedení byly postaveny nové trakční stožáry a byla namontována trolej pro střídavou trakci. Postaveny byly taktéž trafostanice, spínací stanice a další potřebná silnoproudá technologie. Nově bylo namontováno elektronické staniční i traťové zabezpečovací zařízení. Modernizaci doplnilo nové rozhlasové, informační a sdělovací zařízení, kamerové a elektronické zabezpečovací systémy byly vybudovány ve všech stanicích i zastávkách.

Železniční stanice Zastávka u Brna. *Autor fotografie: Pavel Boucník*

Stavební práce byly zahájeny v listopadu 2022 přípravou území. Během roku 2023, stále při zachovaném železničním provozu, pak probíhaly práce na přeložkách a pokládce kabelů a inženýrských sítí. Byla zahájena realizace pozemních objektů, ale hlavní náplní bylo budování rozšíření zemního tělesa v traťových úsecích a výstavba podpěr trakčního vedení. Většina ostatních prací pak proběhla až v roce 2024 během osmiměsíční nepřetržité výluky trati v úseku Střelice – Tetčice – Zastávka u Brna. Vlastními kapacitami jsme realizovali železniční spodek, svršek, nástupiště a přejezdy v žst. Zastávka u Brna i v navazujícím traťovém úseku do Tetčic a dále také část železničního spodku v úseku Střelice–Tetčice. Naši mostaři vybudovali v těchto úsecích některé mostní objekty, zejména poměrně náročný podchod ve stanici Zastávka u Brna. Divize Technologie dodala elektrické ohřevy výhybek i další silnoproudé technologie.

O tom, že byly práce provedeny odborně a na vysoké úrovni, svědčí nejen získání ceny „Železniční stavba roku 2024“, udělené Správou železnic, ale především – společně s nasazením nových, moderních nízkopodlažních elektrických jednotek a zavedením až dvacetiminutového taktu v dopravních špičkách – i zvyšující se počet cestujících využívajících tuto trať pro cestování do krajského města nebo z něj. Za to patří velký dík všem našim zaměstnancům, kteří se pod vedením vedoucího projektu Vítězslava Konečného na tomto zajímavém a krásném projektu podíleli.

Ing. Zdeněk Heikenwälder
specialista technické přípravy
divize Železnice

naše stavby

VMO BRNO V ÚSEKU TOMKOVO NÁMĚSTÍ A ROKYTOVA je kompletně v provozu

V prosinci loňského roku byla uvedena do provozu stavba Velkého městského okruhu (VMO) Brno v úseku Tomkovo náměstí – Rokytova, kterou od roku 2021 realizuje sdružení firem FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby, OHLA ŽS a Metrostav DIZ. Objednatelem zakázky za zhruba 2,5 miliardy korun bez DPH, která by měla být dokončena v srpnu letošního roku, je Ředitelství silnic a dálnic a statutární město Brno a za naši společnost ji provádí realizační tým oblasti Silnice divize Východ.

Realizace tohoto významného dopravního projektu započala 1. července 2021, kdy byly kromě přípravy celého území zahájeny také práce na přeložkách inženýrských sítí. Mezi zásadní patřila I. etapa kanalizace ze železobetonového potrubí DN 1000 na ulici Dukelská pod tramvajovým kolejištěm za výluky tramvajového provozu. Následovala kanalizace ze sklolaminátového potrubí DN 1200 a vodovod z potrubí DN 800 z tvárné litiny s vnitřní výstelkou a vnější povrchovou ochranou se zámkovými spoji na ulici Provazníkova.

V roce 2022 pokračovaly práce na budování nových kanalizačních a vodovodních tras a zakládání mostní estakády přes Maloměřické seřaďovací nádraží, která po dokončení měří 781,37 metru a dosahuje až 18 metrů nad terénem. Při výstavbě nového, 605 m dlouhého vodovodu bylo nutné vyřešit šestnáct kolizí se stávajícími sítěmi a také jeho statické napojení na stávající potrubí z šedé litiny bez zámkových spojů. Důležitým milníkem bylo osazení mostní ocelové lávky přes řeku Svitavu, na níž byl v tepelně zaizolovaném potrubí DN 600 přepojen původní vodovod, který vedl mostem přes Svitavu. Po jeho přepojení a převedení provozu bylo možné zahájit demolici tohoto mostu, jelikož nevyhovoval šířkovým parametrům pro vedení VMO. Současně probíhaly betonáže monolitického podchodu pro vodovody pod rampou Dukelská a železobetonové kanalizační odlehčovací komory u parkoviště hotelu Amfora. V polovině roku 2022, kdy měly být zahájeny práce na násypu rampy Dukelská–VMO, vznesl zadavatel požadavek, aby zhotovitel zapracoval do projektu změnu tvaru a zvětšení rozsahu rampy Nová Dukelská – VMO včetně opěrných zdí. Kvůli nehomogenním podmínkám pod navrženými opěrnými zdmi z armované zeminy byl konstrukční systém změněn na monolitické opěrné zdi založené na pilotách. Pro zachování vedení dopravy v režimu 2+2 a výstavbu nového mostu přes řeku Svitavu bylo nutné instalovat do konce roku 2022 mostní provizorium.

Začátkem roku 2023 měla být dle původního harmonogramu doprava vedena již mimo hlavní trasu po dokončené Provazníkově ulici a po rampě Dukelská–VMO a mostu přes řeku Svitavu směrem na ulici Karlova. Teprve v tomto období však objednatel umožnil zahájit demolice kuželny TJ Sokol Husovice a nemovitostí na ulici Bratří Mrštíků, aby mohla být zahájena výstavba rampy dle návrhu s ohledem na navazující stavbu Nová Zbrojovka. Zpoždění bylo částečně eliminováno vložením etapy vedení dopravy a umožnění výstavby inženýrských sítí na ulici Dukelská, monolitické opěrné zdi u Husovického tunelu a severní opěry a dvou podpěr budoucích mostů přes Tomkovo náměstí,

Zprovoznění hlavní trasy VMO v úseku Husovický tunel – Rokytova v srpnu 2024

Slavnostní zprovoznění stavby v prosinci 2024

které realizovali mostaři divize Železnice. V polovině července roku 2023 se podařilo dokončit zásadní část stavby rampy Nová Dukelská. Byla vybudována ve změně požadované objednatelem, nutné pro uvolnění provozu ze zbývající části hlavní trasy VMO a následné etapy dostavby mostů přes Tomkovo náměstí, druhého mostu přes Svitavu a zbývajících tří polí mostní estakády.

Rozšířením díla se stavba dostala do zpoždění, avšak díky opatřením, která přijala naše společnost, jsme dokázali akcelerovat práce na tramvajovém kolejišti za nutné výluky. Za vhodných klimatických podmínek a zimních opatření se tak podařilo na přelomu ledna a února roku 2024 zabetonovat nosnou konstrukci obou mostů přes Tomkovo náměstí v objemu cca 2 100 m^3 ve dvou dnech. Tramvaj do Obřan byla dle výluky dohodnuté s Dopravním podnikem města Brna opět uvedena do provozu 27. dubna 2024. V tomto období končily konsolidace násypů zemních těles mezi opěrnými zdmi stejně jako přechodové oblasti mostů a bylo možné navázat s výstavbou odvodnění a konstrukčních vrstev štěrkodrtí, směsi stmelené cementem a asfaltových hutněných vrstev vozovky.

Během června až srpna finišery naší společnosti postupně na mostní estakádě v hlavní trase od Husovického tunelu přes mosty Tomkova náměstí a most přes řeku Svitavu včetně napojení ramp od Vinohrad a do Židenic rozprostřely přes 33 000 m^2 finální obrusné protihlukové asfaltové vrstvy SMA 8 NH v tloušťce 30 mm a na ulici Rokytova téměř 11 000 m^2 směsi SMA 11 PMB v tloušťce 40 mm dle schválené realizační dokumentace. Na dokončených částech byly současně montovány protihlukové stěny, bezpečnostní zádržný systém svodidel a tlumiče nárazu. Probíhaly zkoušky a revize na dokončeném veřejném osvětlení, osazení svislého (včetně proměnného) i vodorovného dopravního značení dle stanovení, zavěšení trakčního vedení na připravené stožáry a vegetační úpravy v místech, která po zprovoznění již nejsou přístupná.

Hlavní trasa VMO, která měří 1,249 km, byla uvedena do předčasného užívání 18. srpna loňského roku a u příležitosti tohoto významného milníku se dva dny předem (již podruhé) konal den otevřené stavby pro veřejnost. Na podzim proběhly úpravy provizorně rozšířených sjezdů a nájezdů na VMO, které byly dočasně využívány v šířce celkem čtyř pruhů. Tyto práce byly dokončeny do 13. prosince 2024, kdy byla stavba slavnostně zprovozněna bez dalších omezení dopravy za účasti ministra dopravy, hejtmana Jihomoravského kraje a zástupců objednatelů a zhotovitele.

V letošním roce proběhne rekonstrukce přilehlých ulic Kaloudova a Bratří Mrštíků (včetně jejich propojení v podobě nové ulice), oplocení a vegetační úpravy, které již nebudou omezovat plynulost dopravy. Finálním milníkem je předání celého díla objednatelům, které je naplánováno na 31. srpna 2025.

Pevně věřím, že stavba významně ulevila přetíženým ulicím v městských částech Brno-sever, Židenice a Maloměřice a také nepřímo odlehčila hustotě dopravy i v centru Brna.

Jiří Petrla
vedoucí projektu
divize Východ

naše stavby

HISTORICKÁ BUDOVA ZÁKLADNÍ ŠKOLY V OLŠINÁCH V PRAZE-STRAŠNICÍCH prošla celkovou rekonstrukcí

Od května 2022 do prosince 2024 realizovalo sdružení firem OHLA ŽS a SYNER v pražských Strašnicích rekonstrukci historické budovy základní školy V Olšinách. Objednatelem zakázky za téměř 465 milionů korun byla městská část Praha 10 a generálním projektantem společnost D-PLUS PROJEKTOVÁ A INŽENÝRSKÁ. Stavební práce za naši společnost, která byla lídrem sdružení, prováděl realizační tým pod vedením Ing. Jiřího Sudíka a Jiřího Síly z divize Západ, oblast Střední Čechy.

Předmětem rekonstrukce byl objekt původní základní školy sestávající ze dvou částí. Starší, secesní část z roku 1908 má půdorysný tvar písmene L s výrazným dvorním schodišťovým rizalitem a je tvořena třemi nadzemními podlažími a prostorným půdním prostorem s valbovou střechou. Mladší, puristická část přístavby z let 1927–1929 půdorysně dotvarovala objekt symetricky do tvaru písmene U a tvoří ji tři nadzemní podlaží s plochou střechou.

Obě části objektu jsou téměř zcela podsklepeny. Součástí pozemku školy jsou ohradní zdi secesního dobového charakteru s dekorovanými branami. Ke školnímu pozemku byl připojen vedlejší pozemek, který do doby rekonstrukce objektu sloužil jako tržnice a nyní je využit jako víceúčelové hřiště.

Budova sloužila jako základní škola až do roku 2004, kdy bylo shledáno, že kvůli zastaralému technickému stavu vnitřního vybavení a provozních prvků již není vhodná pro denní výuku. Objekt byl zcela uzavřen v roce 2009 a v roce 2014 se městská část Praha 10 zasadila o jeho zařazení do kategorie kulturních památek. Spolu s tím byly zahájeny návrhy na jeho rekonstrukci a opětovné využívání jako základní škola při zachování jeho historické podoby. Projekt rekonstrukce prošel v letech 2014–2018 několika iteracemi až po finální variantu, která minimálně zasahovala do původního architektonického řešení celého objektu s výjimkou čtyři metry širokého lehčeného obvodového pláště sloužícího pro umístění výtahu napříč všemi podlažími ze strany dvora.

Chodba 3. NP s replikovanými teracovými podlahami v secesní části budovy

Prostory jídelny v objektu přístavby

V průběhu realizace zakázky jsme byli vystaveni různým výzvám spojeným s rekonstrukcí takto letitého objektu. Zásadní zásahy si vyžádala spodní stavba, která byla pod úrovní terénu zcela sanována pomocí komplexního pasivního odvětrání. Další stavební práce ve velkém rozsahu zahrnovaly výměny a sanace degradovaných nosných i nenosných konstrukcí, převážně dřevěného původu, jako byly stropy a krovy. Součástí stavebních úprav byla i obnova vnitřních dobových teracových podlah, které byly z devadesáti procent provedeny jako jejich repliky.

Pravděpodobně největší komplikací, s níž jsme se museli během rekonstrukce vypořádat, bylo zjištění, že bedničkové stropy v objektu přístavby jsou vysoce prohnuté a staticky nestále. S ohledem na časovou návaznost dalších prací v obou objektech bylo řešeno několik variant až po finální rozhodnutí, že strop bude zachován a kompletně zasanován přidáním výztuže z jeho spodní i vrchní části.

Rekonstrukce budovy podléhala přísným pravidlům památkové ochrany. Každý krok musel být schválen orgánem státní památkové péče, což zahrnovalo i rozhodnutí o barevnosti fasády a typu nátěru oken. Při jejich výměně byla použita historizující okna s upravenou profilací křídel a rámu. Na secesním objektu bylo jejich členění přizpůsobeno původní podobě z počátku 20. století a současně se změnila jejich barva na původní smaragdově zelenou. Zásadními prvky, které dle požadavků památkářů měly být zachovány, byly zámečnické konstrukce jako zábradlí schodišť, honosně dekorovaná markýza a hřebenová kovová secesní dekorace

Tělocvična v secesní části budovy

s bleskosvody. Téměř všechny ostatní prvky včetně oplocení byly řešeny jako repliky původních prvků, které se do doby zahájení rekonstrukce buď zachovaly, případně se jejich podoba zkoumala z dobových fotografií. U chybějících dveří na fasádě se například vycházelo z jejich podoby ve školách z jiné části Prahy, které byly vystavěny ve zhruba stejném časovém období.

Takto se pokračovalo i v interiérech, které však bylo nutné obnovit pro nové standardy výuky. Celému konceptu se proto vymykají třídy, tělocvičny a sociální zázemí, které byly provedeny v široké škále barev podlah a spárovacích hmot obkladů včetně podhledů akustického charakteru. Objekt disponuje moderní vzduchotechnikou a úsporným osvětlením, v suterénech je vybaven varnou vysoké technické úrovně. V přízemí přístavby je výdejna hotových jídel, kterou s varnou propojuje výtah pro převoz pokrmů. Exteriéry okolo objektu školy jsou využity jako odpočinková parková plocha s mlatovým chodníkem, plochy pro zahradní činnost žáků a oplocené sportovní venkovní hřiště s osvětlením a betonovou tribunou.

Rekonstrukce památkově chráněného objektu základní školy, která znovu otevře své brány žákům v září letošního roku a nabídne jim moderní a inspirující prostředí pro vzdělávání, nám přinesla spoustu výzev a nových zkušeností. Chtěl bych tímto poděkovat všem, kteří se na realizace této zajímavé zakázky podíleli, bez jejich úsilí by nemohlo dojít k jejímu úspěšnému dokončení a předání.

Radomír Frkous
stavbyvedoucí
divize Západ

naše stavby

Divize Technologie buduje NOVÝ KABELOVOD PRO ŽELEZNIČNÍ STANICI BRNO-KRÁLOVO POLE

Jedním z významných projektů střediska Instalace divize Technologie zahájených v loňském roce je výstavba multikanálového kabelovodu. Tento projekt realizuje v rámci rekonstrukce žst. Brno-Královo Pole pro investora Správa železnic a sdružení firem „Kénig“, jehož lídrem je naše společnost. Svým rozsahem se jedná o největší zakázku tohoto typu, kterou divize Technologie svými kapacitami doposud realizovala.

Komplexní rekonstrukce železniční stanice Brno-Královo Pole započala v listopadu 2023. Jejím cílem je mimo jiné zkrácení jízdní doby tranzitních spojů v úseku Brno-Maloměřice – Královo Pole, výstavba nové výpravní budovy, zvýšení bezpečnosti a odstranění nevyhovujícího stavu zařízení železniční dopravní cesty.

V rámci stavby je nutné v nádražním prostoru také položit velké množství kabelů pro vysoké a nízké napětí a pro sdělovací a zabezpečovací zařízení. Pro provedení této kabelizace bude sloužit systém nového kabelovodu, který buduje naše středisko z plastových devítiotvorových multikanálů a z klasické plastové dvouplášťové korugované chráničky d160.

Realizace zakázky je rozdělena na dvě etapy. První byla zahájena v červenci 2024 a v současné době probíhá dokončování prací. Druhá etapa začne v červnu letošního roku, přičemž celý kabelovod bude dokončen v září. Celková délka námi budovaných kabelových tras je 1 400 metrů, k tomu bude použito celkem 4 500 metrů devítiotvorových multikanálů a 920 metrů korugovaného potrubí. V místech křížení a odbočení tras jsou naprojektovány kabelové šachty. Celkem použijeme sedmnáct na míru vyrobených železobetonových prefabrikovaných šachet (tři z nich jsou dvoupatrové a osazené kompozitními pochozími plošinami) a jedenáct plastových systémových šachet.

Vstupní komínky (pro vstup z nástupiště) námi použitých prefabrikovaný šachet jsou jako první v Česku vybaveny kompozitními poklopy. V budoucnu by tyto poklopy měly při realizacích nástupišť nahradit poklopy s výplní z dlažby nebo betonu, čímž se zajistí jejich lepší a snadnější manipulace při vstupu pracovníků kabelizace do prostoru šachet. Samotný vstup do prostoru šachet byl taktéž inovován. V šachtách byla nainstalována vysouvací opěrná nerezová madla a v těch, kde nelze osadit stupadla, budou již nainstalovány žebříky, čímž se zvýší komfort a bezpečí při práci na údržbě nebo při rozšíření kabelizace.

Budovaný kabelovod v žst. Brno-Královo Pole

Velkou výzvou při realizaci kabelovodu byl pro naši divizi požadavek investora na vodotěsnost kabelovodu. Z námi dříve realizovaných projektů víme, že kabelovod nikdy není zcela suchý. Řešením utěsnění jednotlivých částí multikanálu bylo jejich spojení pomocí dvou těsnění a třemi šroubovacími spojkami (oproti standardním spojkám). Dalším slabým místem trasy je utěsnění mezery mezi multikanálem a otvorem v betonové stěně šachty. Na tento detail neexistuje žádný vyráběný prvek kabelovodu a doposud byly pro utěsnění používány pouze různé nespolehlivé tmely. Tento problém si vyžádal vytvoření nového, speciálního nerezového těsnění segmentového typu. Na jeho návrhu a výrobě pracovali zaměstnanci střediska Instalace (Luboš Bežo a Miroslav Schoř) a střediska Projekce a konstrukce (Bc. Lukáš Tomek) a také zámečníci naší divize. Principem nového těsnění je utahování matic na šroubovici, čímž je protilehlá nerezová část přitahována a dochází k roztažení gumové vložky (zhotovená externí společností dle našich požadavků) a utěsnění mezery.

Práce na kabelovodu probíhají ve složitých podmínkách stísněného prostoru královopolského nádraží, kde současně pracuje několik desítek firem a probíhá částečný provoz drážní osobní dopravy včetně pohybu cestujících ve vymezených koridorech. I přes veškeré překážky při výstavbě pevně věřím, že naše práce budou dokončeny v požadovaném termínu a kvalitě, která naplní očekávání budoucího správce stavby.

Luboš Bežo
mistr
divize Technologie

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S ING. BEATOU ZELENAYOVOU, oceněnou zaměstnankyní roku 2024 za divizi Slovensko

Beata Zelenayová nastoupila do naší dceřiné společnosti na Slovensku v prosinci 2017 jako specialista tvorby cen. Aktuálně působí na stejné pozici na divizi Slovensko, která je jednou z regionálních divizí OHLA ŽS. V březnu letošního roku obdržela ocenění Zaměstnanec roku 2024 za dlouhodobě vynikající a vysoce profesionální práci v oblasti cenových kalkulací v rámci obchodních nabídek pro nové zakázky této divize.

Ing. Beata Zelenayová,
specialista tvorby cen z divize Slovensko

Na úvod bych se chtěla zeptat, co jste vystudovala a jak jste se dostala k práci specialisty tvorby cen.
Stavebníctvu sa venujem už od strednej školy, kde som študovala odbor Technické zariadenie budov. Po jej skončení som pokračovala v štúdiu na Stavebnej fakulte STU v Bratislave, odbor Pozemné stavby. V mojom prvom zamestnaní som pracovala desať rokov ako projektant pozemných stavieb. Náhoda chcela, zamestnala som sa v stavebnej spoločnosti nie ako projektantka, ale na pozícií oceňovania stavieb. Táto práca ma veľmi zaujala najmä preto, že som mohla využiť svoje znalosti a skúsenosti z projektovania.

Jakých oblastí stavebnictví se týkají cenové nabídky, které v rámci divize Slovensko zpracováváte?
V rámci divízie Slovensko spracovávame cenové ponuky z oblasti pozemných stavieb, inžinierskych a dopravných stavieb. Zúčastňujeme sa tendrov prevažne vo verejnom obstarávaní.

Jaké konkrétní pracovní činnosti se pojí s vaší pozicí a bez čeho se dobrý kalkulant určitě neobejde?
Moja práca spočíva v tom, že v danom termíne musím pripraviť kalkuláciu nákladov pre stanovenie ceny a zaistiť kompletizáciu cenovej ponuky. Konkrétne musím odkontrolovať výkaz výmer stavby s projektovou dokumentáciou. Dôležité je identifikovať chýbajúce položky vo výkaze výmer, ktoré sú zrejmé z projektovej dokumentácie. Následne urobím výberové konania pre jednotlivé profesie a oslovím podľa možnosti čo najväčší počet subdodávateľov. Z ich cenových ponúk vyberiem najvýhodnejšiu a zapracujem do rozpočtu stavby.

Dobrý kalkulant sa nezaobíde bez technickej odbornosti, schopnosti čítať projektovú dokumentáciu, ovládania stavebného softvéru CENKROS, ktorý používame na oceňovanie na Slovensku, a orientácie na stavebnom trhu. Rozhodujúcu úlohu má ale aj tímová práca, lebo pre úspech vo výberovom konaní je dôležitá profesionalita každého kolegu, ktorý sa na činnosti podieľa, a to od jej začiatku až po odovzdanie. V mojom prípade som veľmi rada, že s mojimi kolegami tvoríme výborný pracovný tím. Dokážeme si navzájom poradiť a pomôcť.

Který projekt vás z hlediska kalkulace nákladů v poslední době zaujal nejvíce?
Z hľadiska kalkulácie nákladov ma zaujal projekt s oficiálnym názvom „Cyklotrasa Rimavská Sobota – Poltár: rekonštrukcia, modernizácia a dobudovanie infraštruktúry pre nemotorovú dopravu – I. a II. etapa“. Stavba bola navrhovaná v koridore zrušenej železničnej trate v celkovej dĺžke 28,80 km a prechádzala aj zrekonštruovaným Ožďanským tunelom. Naša ponuka bola verejným obstarávateľom vyhodnotená ako najvýhodnejšia a stali sme sa víťazmi. Po následnej realizácii je v súčasnosti stavba odovzdaná a využívaná, a podľa ohlasov na internete ide o jednu z najkrajších cyklotrás na Slovensku.

Jak vnímáte ocenění Zaměstnanec roku 2024, je pro vás motivací?
V prvom rade je to pre mňa veľká česť a mimoriadna pocta. Vôbec som nečakala, že vedenie spoločnosti vyberie práve mňa. Zároveň ma táto dôvera veľmi potešila. Vždy sa snažím odvádzať

prácu na najvyššej úrovni. Obrovské poďakovanie patrí vedeniu spoločnosti a kolegom, bez podpory ktorých by som to nedokázala. Toto moje ocenenie je zároveň ocenením každého z nich. Je to taktiež motivácia na ďalšie zdokonaľovanie sa a snahu, aby som opätovne prispievala k úspechu našej spoločnosti.

Jak nejraději odpočíváte a co vám dělá radost mimo pracovní pole?
Najradšej trávim čas so svojou rodinou a priateľmi. Mojím celoživotným koníčkom je čítanie kníh. Zaujíma ma najmä faktografia, história a životopisy. Pokiaľ čas dovolí, s manželom radi cestujeme a navštevujeme historické pamiatky. Veľkým relaxom pre nás sú prechádzky prírodou, ktorú fotografujem v každom ročnom období.

Děkuji za rozhovor.

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

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S LUBOŠEM BEŽEM, oceněným zaměstnancem roku 2024 za divizi Technologie

Luboš Bežo vystudoval na Střední škole polytechnické Brno, Jílová, obor Technická zařízení budov. Do OHLA ŽS nastoupil v roce 2008 a s krátkým přerušením dodnes zastává na středisku Instalace divize Technologie pozici mistra. Je jedním z oceněných zaměstnanců roku 2024, konkrétně za profesionální zvládnutí přípravy, koordinaci a řízení procesů při provádění zemních a speciálních stavebních prací na aktuálně realizovaném projektu kabelovodu v žst. Brno-Královo Pole.

Popiš prosím našim čtenářům, co je podstatou tvojí práce.
Středisko Instalace divize Technologie se dlouhodobě zabývá realizací rozvodů vody, topení a plynu, přičemž většina zakázek jsou interní subdodávky. Z pozice mistra koordinuji naše montéry, případně subdodavatele, oboru voda-topení-kanalizace na přidělených zakázkách. Dále zpracovávám podklady pro nákup materiálu a koordinuji zásobování zakázek. Na konci měsíce připravuji společně s našimi rozpočtáři fakturaci. Nově zahrnují naše dodávky mimo obvyklé instalatérské práce také zhotovení kabelovodů u drážních staveb. Práce na zakázkách pro investora Správa železnic mi přinesla také jednu novinku, kdy jako asistent stavbyvedoucího poprvé vedu elektronický stavební deník.

Vyžaduje tvoje pracovní činnost i nějaké specifické programy, případně technologie?
Něco málo ano. Přece jen je člověk více v terénu. Například k tvorbě dokumentace skutečného provedení stavby používám 2D program ZWCAD. Nejsem úplný profesionál a nejednou musím běžet o patro výš ke kolegům profíkům z projekce pro radu. Dále se věnuji v rámci našich realizací technologie ÚT a chlazení také hydronickému vyvažování těchto soustav. Zjednodušeně řečeno jde o sladění jednotlivých průtoků topného/chladicího média pro vyvážený ekonomický provoz.

Vzpomeneš si na nějaké zajímavé projekty, na kterých ses podílel?
Určitě bych zmínil výstavbu nových rozvoden. První zkušenost s kabelovody a prací na těchto projektech byla rekonstrukce a modernizace trakční napájecí stanice (TNS) Čebín nedaleko Tišnova, kde jsem se podílel na dodávce kabelovodu v areálu TNS i mimo tento prostor a na zhotovení nové areálové kanalizace. Součástí kabelovodu byl systém prefabrikovaných šachet. Dále to je výstavba nové rozvodny 110 kV v areálu TNS Ostrava-Svinov, kde naše středisko provádělo přeložky vodovodu, dešťovou kanalizaci se vsakovacím zařízením a samozřejmě kabelovod, který tvořil systém plastových šachet.

Díky těmto zkušenostem s nedostatky multikanálů pro jejich funkční propojení s šachtami, ať už plastovými, nebo betonovými, při zhotovení jednotlivých tras se nám momentálně daří alespoň částečně tyto neduhy odstraňovat.

Nedávno jsi byl oceněn v souvislosti s realizací kabelovodu na stavbě v žst. Brno-Královo Pole. Co pro tebe znamená toto ocenění a jak hodnotíš spolupráci s tvými kolegy na této stavbě?
Ocenění Zaměstnanec roku 2024 jsem vůbec nečekal, bylo to pro mě velké překvapení a udělalo mi to obrovskou radost.

Na realizaci kabelovodu mám skvělou partu kolegů-kamarádů, bez kterých bych toto ocenění určitě nedostal. U střediska Instalace se jedná o prvotní realizaci projektu komplexního staničního multikanálového kabelovodu a divize Technologie se bude v těchto projektech v budoucnu významně angažovat.

Luboš Bežo,
mistr z divize Technologie

Je něco, co by sis chtěl ještě v rámci své pracovní kariéry splnit?
Nejsem svým smýšlením úplně kariérní typ člověka, takže upřímně nevím, co v tomto duchu říct. Spíš jen občas doufám, že moji kolegové-kamarádi a já budeme ještě dlouho moci být v jedné společné partě.

Na závěr nám prozraď, co tě baví dělat ve svém volném čase.
Doba je uspěchaná a plyn mám sešlápnutý k podlaze, takže je super si hlavně užívat volný čas s rodinou, ať už je to na menších, či větších výletech, nebo čtením pohádek prckovi před spaním. Jsem velký fanda hudby a Brno mi svojí klubovou nabídkou dělá už řadu let velkou radost. A když se podaří za rok přečíst alespoň šest knih nebo si zaběhnout do kina, není si rozhodně na co stěžovat.

Děkuji za rozhovor.

Zdeněk Přibyl
specialista systémů řízení
divize Technologie

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S ING. PETROU ŠENKÝŘOVOU, oceněnou zaměstnankyní roku 2024 za divizi Železnice

Petra Šenkýřová vystudovala obor Geodézie a kartografie na Fakultě stavební VUT v Brně. Po ukončení vysokoškolských studií nastoupila v září 2006 do naší společnosti, kde pracuje jako geodet střediska Geodeti na divizi Železnice. V březnu letošního roku získala ocenění Zaměstnanec roku 2024 za dlouhodobě vynikající a efektivní práci při zpracování geodetické části dokumentace skutečného provedení jednotlivých stavebních objektů a kompletních stavebních projektů, dále za schopnost výborné týmové spolupráce, operativního aplikování požadavků našich zákazníků a přizpůsobení se neustále se měnícím předpisům.

Ing. Petra Šenkýřová, geodet z divize Železnice

Na geodézii jste se zaměřila již během svých studií na střední stavební škole. Čím vás tento obor zaujal a jaké bylo vaše první setkání s geodézií v praxi?
Vždy jsem byla techničtější typ, a proto jsem hledala obor zaměřený spíše technicky než humanitně. Jinak jsem po pravdě o volbě studia neměla po základní škole úplně jasno, ale geodézie mě baví a můžu říct, že jsem své volby asi nikdy nelitovala. Mé první setkání s geodézií v praxi bylo po střední škole, kdy jsem při studiu na VUT vždy o prázdninách brigádně pracovala u Správy železniční geodézie (SŽG).

V OHLA ŽS pracujete téměř devatenáct let. Jak vzpomínáte na své začátky a jak vám pomohly zkušenosti, které jste u SŽG získala?
U SŽG jsem se seznámila s prací geodeta v oblasti železniční dopravy. Tato práce mě zaujala natolik, že i svou diplomovou práci jsem orientovala tímto směrem. Proto jsem byla ráda za možnost nastoupit k OHLA ŽS a rozvíjet své zkušenosti na železnici. Má první stavba byla „Optimalizace trati Plzeň–Stříbro“. Na tuto dobu vzpomínám moc ráda právě proto, že to byla stavba, kterou jsem prošla tak říkajíc „od začátku až do konce“. To sice znamenalo, že jsem při její realizaci jezdila na čtyři až pět dnů v týdnu mimo domov, ale stavbu jsem následně i zpracovala a odevzdala. Získala jsem tak, co se geodézie týče, zkušenosti jak terénní, tak kancelářské.

Které činnosti spadají do vaší běžné pracovní náplně?
V současné době již nejezdím měřit do terénu, ale jsem v kanceláři, kde zpracovávám jednotlivé provozní a stavební objekty staveb, které v terénu zaměřují mí kolegové. Dále tyto objekty kontroluji a přebírám od našich subdodavatelů pro následné zpracování a finální odevzdání zákazníkům. Součástí této práce je i zapracovávání požadavků neustále se měnících předpisů a sledování změn týkajících se měření i vyhotovování jednotlivých zakázek. V rámci podávání nabídek se na vybraných soutěžích podílím na prostudování dokumentace a ocenění předpokládaných geodetických prací.

Na jakých zajímavých projektech jste pracovala v poslední době a jaké stavbě se věnujete nyní?
Asi největší stavba, kterou jsem v poslední době odevzdala, byla modernizace trati Sudoměřice–Votice. Nyní zpracovávám dvě stavby, a to rekonstrukci žst. Vsetín a druhou etapu elektrizace trati Brno – Zastávka u Brna. Tyto dvě stavby jsou oproti dosavadním stavbám zcela odlišné, co se zpracování týče, protože to probíhá v nových programech, které jsou stále aktualizovány.

Jak je na tom v současné době vaše středisko z hlediska rozvoje nových technologií a jejich využívání v praxi?
Kolegové se intenzivně věnují využití fotogrammetricky zpracovaných dat pořízených pomocí dronů. Rozsáhlejší využití těchto technologií na železničních stavbách je však podle našich zkušeností omezeno legislativou. Co se týče mé práce, naše středisko pravidelně aktualizuje software na nejnovější verze. To velmi oceňuji, zejména v souvislosti s aktuální nutností odevzdávat dokumentace staveb do informačního systému Digitální mapy veřejné správy. Tento systém je zásadní pro zajištění aktuálních a přesných informací o technické infrastruktuře a stavebních objektech.

Jaké rady byste dala začínajícím geodetům, kteří jsou teprve na počátku své kariéry?
Nejen novým geodetům doporučuji získat co nejvíce praktických zkušeností přímo na stavbách při realizaci. Tyto praktické zkušenosti jsou nenahraditelné. Současně je po získání stavební praxe vhodné získat povědomí i o činnostech zpracování a administrativy související s realizací a předáváním zakázek.

Jste jednou z oceněných zaměstnanců roku 2024. Co to pro vás znamená?
Získání ocenění Zaměstnanec roku 2024 pro mě bylo velkým překvapením a velmi mě potěšilo. Beru to jako ocenění téměř devatenáctileté práce u firmy. Každou zdárně odevzdanou stavbu/zakázku beru jako osobní úspěch, protože mám ráda, když se práce dotáhne do konce v co nejlepší kvalitě a ve zpětném ohlédnutí vím, že jsem vše zpracovala s nejlepším vědomím a svědomím. Toho bych ale nebyla schopna docílit, kdyby za mnou nestáli kolegové, kterým stoprocentně věřím a kteří jezdí po stavbách po celé republice a zajišťují měření a vytyčování staveb. Myslím, že důvěra a dobré vztahy na pracovišti jsou nedílnou součástí dobře odvedené práce.

Na úplný závěr nám ještě prozraďte, jak nejraději trávíte svůj volný čas.
Téměř všechen svůj volný čas trávím s rodinou, mám dvě děti školou povinné, což je časově náročné. Přes léto si odpočinu prací na zahradě. Ráda si zajdu s manželem do divadla nebo si přečtu zajímavou knihu.

Děkuji za rozhovor.

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

BLAHOPŘÁNÍ

V prvním čtvrtletí roku 2025 oslavili někteří naši zaměstnanci významné pracovní jubileum patnácti a více let nepřetržitého pracovního poměru u naší společnosti.

40 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Miroslav Langer, mistr (středisko Z131)
Jiří Tumidajewicz, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko Z131)

30 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Marta Gurášová, elektromechanik elektrických zařízení (středisko T146)
Miloš Smetana, elektromechanik elektrických zařízení (středisko T146)
Josef Svoboda, stavbyvedoucí (středisko Z131)
Michal Rádl, manažer výrobní (středisko M540)
František Kopřiva, zedník (středisko M240)
Ing. Petr Till, MBA, manažer technické přípravy (středisko T131)

25 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Ing. Karol Bozán, specialista řízení rizik (středisko 1101)
Marek Česal, mistr (středisko T143)
Martin Silný, elektromontér (středisko T143)
Vlastimil Miléř, skladník (středisko Z150)
Vladimír Kosek, zedník (středisko Z150)
Jaroslav Matejík, zedník (středisko M340)
Ing. Jan Ledabyl, manažer marketingu (středisko 1112)

20 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Jaroslav Sigmund, mistr (středisko Z131)
Mgr. Pavla Ryšavá, asistentka ředitele (středisko T110)
Ing. Zdeněk Heikenwälder, specialista obchodu a technické přípravy (středisko Z120)
Petr Němec, železář (středisko Z150)
Jan Vaněk, železář (středisko Z150)
Petr Rangl, zedník (středisko Z150)
Ladislav Hradil, zedník (středisko Z150)
Michal Hebelka, specialista stavební výroby (středisko Z130)
Milan Motyčka, zedník (středisko Z150)
Pavel Vavrečka, stavební dělník (středisko J340)

15 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Viktor Mikula, obsluha zemních a příbuzných strojů (středisko J340)
Michal Kušnirak, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko Z150)
Ing. Michal Oulehla, vedoucí projektu (středisko M440)
Ing. Jiří Sládek, specialista obchodu a technické přípravy (středisko M220)
Jana Pírková, referent podatelny (středisko 1710)
Mgr. et Mgr. Lukáš Nevrtal, contract manager (středisko 1604)
Ing. Pavla Vomáčková, technik přípravy (středisko J240)
Ing. Tomáš Navrátil, specialista obchodu a technické přípravy (středisko M440)
Lukáš Vidlák, elektromontér (středisko T143)
Miroslav Petrů, strojní zámečník (středisko T146)
Michaela Skotáková, DiS., referent administrátor (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 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.