ČASOPIS SKUPINY OHLA ŽS

III/2025

mozaika

Zeptali jsme se Ing. Jiřího Calábka, MBA, ředitele oblasti Střední Morava divize Východ

strana 2

Výstavba tramvajové trati na ulici Počernická v Praze

strana 4

Rekonstrukce mostu Otakara Ševčíka v Brně

strana 9

obsah III/2025

Úvodník 1

Zeptali jsme se Ing. Jiřího Calábka, MBA, ředitele oblasti Střední Morava divize Východ 2

OHLA ŽS bude rekonstruovat další trať pro rychlost 200 km/h 3

Stavíme zbrusu novou tramvajovou trať na ulici Počernická v Praze 4

Divize Východ dokončila protipovodňová opatření na řece Svratce v Brně 5

Modernizace železniční stanice v Havířově vstupuje do poslední třetiny 6

Divize Železnice hlásí: Bubny jedou! 7

Výstavba Návštěvnického a vzdělávacího centra v areálu Památníku Jana Žižky v Trocnově 8

Zrekonstruovaný most Otakara Ševčíka v Brně je plně v provozu 9

Rekonstrukce kulturně-vzdělávacího centra Repre v Mostě 10

Rozhovor s Radmilem Holubem, oceněným zaměstnancem roku 2024 za divizi Západ 11

Rozhovor s RNDr. Janou Petráskovou, Ph.D., oceněnou zaměstnankyní roku 2024 za ředitelství společnosti 12

Foto na titulní straně:
Železniční stanice Praha-Bubny – koleje a nástupiště v nové nádražní budově

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, Ing. Zdeněk Heikenwälder, Ing. Jan Ledabyl, Zdeněk Přibyl

Periodicita: 4× ročně, číslo III/2025 vychází 23. 9. 2025 v Brně

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

@ohla_zs

úvodník

VÁŽENÉ KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ,

říká se, že vodohospodářské stavby jsou nejpestřejším druhem staveb inženýrského stavitelství. Zahrnují stavby, jako jsou obecní vodovody a kanalizace, stavby protipovodňové ochrany, jezy, vodní elektrárny a přehrady. Jsem rád, že vodohospodářské stavby jsou nedílnou součástí portfolia naší společnosti. O této skutečnosti se můžete přesvědčit v aktuálním čísle Mozaiky, kam jsme zařadili článek o výstavbě protipovodňových opatření na řece Svratce v Brně. Tento složitý projekt v komplikovaném městském prostředí dokončila divize Východ v červenci letošního roku.

Kromě toho bych vás chtěl pozvat k přečtení dalších zajímavých článků a rozhovorů. V článku o zrekonstruovaném mostu Otakara Ševčíka v Brně se podíváme na průběh a náročnost celého projektu, který realizovali mostaři z divize Silnice. Divize Železnice prezentuje hned čtyři stavby. Jednou z nich je dokončená rozsáhlá modernizace trati Praha-Bubny – Praha-Výstaviště, díky níž byl vytvořen moderní dopravní uzel s novou nádražní budovou či byla vybudována nová zastávka. Další stavbou, o níž divize informuje, je rekonstrukce železniční stanice Havířov, která začala na podzim roku 2023. Divize Železnice se podílí rovněž na výstavbě nové tramvajové trati na ulici Počernická v hlavním městě či na rekonstrukci trati v úseku Kojetín–Přerov, který je součástí modernizace ramene Brno–Přerov. Detaily také o těchto dvou projektech naleznete v příslušných příspěvcích.

Divize Západ vás tentokráte seznámí s průběhem rekonstrukce ikonického kulturně-vzdělávacího centra Repre v Mostě, která začala v květnu loňského roku. Rovněž vám představí dokončenou výstavbu nové budovy Návštěvnického a vzdělávacího centra v areálu národní kulturní památky Rodiště Jana Žižky v Trocnově, díky níž se rozšíří nabídka tamního muzea a jež přinese nové možnosti pro vzdělávání a kulturní akce.

V rozhovoru s Ing. Jiřím Calábkem, ředitelem oblasti Střední Morava divize Východ, se například dozvíte, co ho nejvíce formovalo a stále formuje na jeho profesní cestě v naší společnosti a jaké zajímavé projekty realizují jeho olomoučtí kolegové. Současně se zamýšlí nad aktuálními problémy ve stavebnictví, které mají dopad na realizaci zakázek.

Rozhovor jsme vedli také s Radmilem Holubem, specialistou stavební výroby oblasti Severozápad divize Západ a oceněným zaměstnancem roku 2024, který aktuálně pracuje na projektu výstavby požární stanice HZS Správy železnic v Chebu. V rozhovoru s RNDr. Janou Petráskovou, Ph.D., specialistou komunikace, která je také oceněným zaměstnancem roku 2024, jsme se mimo jiné zeptali na její odklon od původně vystudovaného oboru a rozhodnutí pracovat ve velké stavební firmě. Na závěr uvádíme přehled zaměstnanců, kteří ve třetím čtvrtletí tohoto roku oslavili významné pracovní jubileum.

Milí zaměstnanci, přeji vám krásné podzimní dny a příjemné čtení.

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

zeptali jsme se...

ZEPTALI JSME SE ING. JIŘÍHO CALÁBKA, MBA, ředitele oblasti Střední Morava divize Východ

Ing. Jiří Calábek, MBA,
ředitel oblasti Střední Morava divize Východ

Na Fakultě stavební VUT v Brně jste vystudoval obor Pozemní stavby – technologie provádění staveb. Proč jste se rozhodl obecně pro práci a kariéru ve stavebnictví a v jakých oborech máte autorizace?
K práci ve stavebnictví mě motivovala skutečnost, že už od dětství jsem se pohyboval na stavbách se svým otcem, který byl technikem a následně i majitelem stavební firmy. Později jsem na stavbách absolvoval také studentské brigády, proto jsem po ukončení gymnázia nastoupil na VUT v Brně, kde jsem si vybral obor Pozemní stavby – technologie provádění staveb. Po praxi jsem si udělal autorizaci v oboru pozemní stavby a později i v oboru pro stavby hydrotechnické a zdravotně technické.

Do naší společnosti jste nastoupil v roce 1998 na pozici vedoucího střediska a postupně se vypracoval až po výrobního manažera divize Východ. Co vás na této profesní cestě nejvíce formovalo?
Nejvíce mě formovala a formuje různorodost a jedinečnost stavebnictví jako oboru. Každý stavební projekt je výzvou, protože je jedinečný. Od ostatních projektů se liší tím, že má jiný realizační tým, místo realizace, projektanta, investora, technický dozor, stavební úřad atd. I když se zdá, že se stavby opakují, liší se právě těmito parametry, které hrají při realizaci významnou roli. Každá stavba je proto originálem; i kdyby se jednalo o dvě stejné stavby, vždy se budou odlišovat. Proto je naše práce, dovolím si říct, zábavná a tvůrčí. Poznáváte neustále mnoho nových lidí, tím i nových názorů, podnětů, které mě neustále formují a nutí učit se nové věci.

Na divizi Východ, kterou v současné době tvoří čtyři samostatné oblasti, působíte ve funkci ředitele oblasti Střední Morava. Mohl byste nám tuto oblast krátce představit?
Oblast Střední Morava sídlí v Olomouci, tedy v krajském městě Olomouckého kraje, a má obvykle 47–55 technicko-hospodářských zaměstnanců a 45–50 zaměstnanců dělnických profesí. Zaměřujeme se na pozemní stavby od rekonstrukcí historických budov až po novostavby občanských a průmyslových staveb. Dále se zabýváme liniovými stavbami. Jedná se zejména o protipovodňová opatření na vodních tocích, výstavbu poldrů, výstavbu a rekonstrukce vodovodů a kanalizací a výstavbu nebo intenzifikace čistíren odpadních vod. Portfolio staveb, které naše oblast realizuje, je tedy poměrně široké. Tím bych si dovolil poděkovat všem svým kolegům na všech pozicích, protože u stavebních projektů se vždy jedná o kolektivní práci. Ještě bych zmínil, že našimi klíčovými zákazníky jsou z řad veřejných zadavatelů města, obce, povodí vodních toků, ministerstva a sektoroví zadavatelé, ale nemohu opomenout ani zákazníky ze soukromého sektoru.

Jaké stěžejní projekty aktuálně realizujete a čím jsou specifické?
V současnosti realizuje oblast Střední Morava dvanáct stavebních projektů, v krátkosti bych si dovolil zmínit tři projekty z různých stavebních oborů. Jedním z nich je novostavba hlavní budovy B a vnitřní dostavba nízkoprahového urgentního příjmu ve FN Olomouc v ceně 3,5 miliardy korun bez DPH, kterou realizujeme ve sdružení. Jedná se o jeden z největších projektů, které naše oblast zatím realizovala. Budova bude mít tři podzemní a pět nadzemních podlaží s celkovou plochou 42 966 m^2. Bude v ní 10 nových centrálních operačních sálů a 273 lůžek, z toho 51 lůžek JIP. Termín dokončení této stavby, jejíž součástí je i vybudování 153 parkovacích míst, je naplánován na rok 2028.

Druhým projektem, který bych rád představil, je realizace II. etapy přírodě blízkých protipovodňových opatření na řece Desná. Jedná se o soubor opatření zahrnujících stavbu nového jezu, úpravy toku, budování podzemních protipovodňových stěn, výstavbu hrází s betonovou monolitickou stěnou nebo nového mostu přes řeku atd. S ohledem na klimatické změny budou tato opatření nabývat čím dál většího významu. Už I. etapa, kterou jsme dokončili v roce 2021, sehrála při povodňových stavech na podzim minulého roku velmi výraznou úlohu při ochraně obcí Rapotín a Vikýřovice, kdy zabránila vylití řeky Desné z koryta a tím i značným újmám na veřejném i soukromém majetku.

Třetím zajímavým projektem je pak zkapacitnění vodovodního přivaděče Hranice – Lipník nad Bečvou. Část této stavby je realizována pomocí bezvýkopové technologie – metodou Berstlining. Jedná se o rekonstrukci potrubí, kde se stávající potrubí v zemi roztrhne a roztlačí, aby se uvolnilo místo pro nové potrubí, které se do vzniklého prostoru vtahuje. Tato metoda se používá pro výměnu nebo pokládku potrubí v původní trase, a to i s možností zvětšení jeho průměru. Na této zakázce úzce spolupracujeme se střediskem Mikrotuneláže divize Železnice, které pro tyto účely používá stroj Grundoburst 1900 G.

Těmito projekty jsem se snažil o oborový průřez realizacemi staveb oblasti Střední Morava. Omlouvám se kolegům, kteří pracují na projektech, které jsem nezmínil a kde bych jistě také našel mnoho zajímavého.

S jakými problémy se při realizaci zakázek potýkáte nejčastěji a je možné hovořit o nějakém trendu?
Asi největšími problémy stavebnictví jsou v současnosti složitá a nepřehledná legislativa a personální situace na trhu práce. Trend legislativy je bohužel v dnešní době pro stavební projekty velmi nevýhodný. Stavební technici jsou pak více úředníky než stavaři, protože jejich povinnosti vyplývající z různých zákonů a vyhlášek jsou opravdu rozsáhlé. Musí mít znalosti související s ČSN,

BOZP, stavebním zákonem a zákonem o zadávání veřejných zakázek. Současně se musí orientovat v hromadě dalších zákonů a vyhlášek a také řídicích norem společnosti, ze kterých pro ně bohužel plynou další nemalé povinnosti při realizaci. Jedná se například o zákon o odpadech či ochraně veřejného zdraví, zákoník práce, občanský zákoník a v tomto výčtu bych mohl dlouze pokračovat. Někdy se mi zdá, že si všichni neuvědomujeme, co je hlavní naplní technika na stavbě, tedy zajištění bezpečnosti všech pracovníků, termín realizace, kvalita prací a plnění ekonomických parametrů stavby. Opravdu si vážím všech svých kolegů a spolupracovníků, kteří pracují na projektech, a děkuji jim. Pevně doufám, že nebude docházet k jejich dalšímu administrativnímu zatěžování.

Dalším problémem je nedostatek odborného personálu od dělnických profesí až po stavební techniky. Nebudu zde do hloubky analyzovat, proč tomu tak je. Ale budeme muset tato povolání inzerovat, ohodnotit a více společensky zatraktivnit, aby byla i pro budoucí generaci zajímavá a přitažlivá.

V naší společnosti je oblast Střední Morava známa svou aktivní snahou o ochranu životního prostředí a podporou udržitelnosti. Jedním z příkladů je také nedávná revitalizace budovy vašeho sídla v Olomouci, která zahrnovala řadu ekologických opatření. V čem přesně tato revitalizace spočívala?

V letech 2023–2024 proběhla rozsáhlá rekonstrukce a přístavba naší administrativní budovy, kdy jsme kladli velký důraz na obnovitelná a ekologická opatření. Přístavba byla budována jako dřevostavba, ve které jsou nové kanceláře a zasedací místnost. V hlavní budově došlo k úpravě schodiště, výměně střešní krytiny včetně izolace, výměně okenních otvorů za hliníkové se sníženým prostupem tepla a k zateplení stěn kontaktním zateplovacím systémem. Na střeše byla vybudována nová FVE s ročním výkonem okolo 9 MWh, která dodává elektrickou energii pro vytápění pomocí tepelného čerpadla i pro běžný provoz budovy. Všemi těmito opatřeními došlo k výrazným úsporám energií. V letošním roce probíhá výměna interiéru kanceláří, čímž bude celý proces revitalizace budovy našeho sídla ukončen a povede ke zlepšení pracovního prostředí zaměstnanců.

Ve stavebnictví se pohybujete celý svůj dosavadní profesní život. Jak vidíte jeho další vývoj z pohledu využití nových technologií?

Ve stavebnictví probíhá malá revoluce, klíčovými směry budou i do budoucna digitalizace, automatizace, robotizace a udržitelné materiály včetně využití AI. Kromě metody BIM, která se stává nedílnou součástí digitalizace stavebnictví, se stále častěji setkáváme s větším využitím dronů. Díky nim jsou vytvářeny přesné geodetické mapy, což umožňuje kontrolu rozsahu prováděných prací. V automatizaci a robotizaci se jedná o 3D tisk, který umožňuje rychlou a přesnou výrobu stavebních prvků, a někdy dokonce 3D tisk budov (např. stanice lanovky ve ski areálu Kopřivná). Stavební stroje jsou vybavovány GPS a senzory, které umí pracovat s milimetrovou přesností, dokonce umí pracovat i bez obsluhy, což naše legislativa zatím neumožňuje. Za zmínku určitě stojí i roboti na zdění. Jsou vyvíjeny a využívány šetrnější materiály a postupy zohledňující ekologické aspekty, jako je například využití recyklovaných betonů, dřeva a izolace z celulózy, budování zelených střech a fasád apod. Pro mne má a ve stále větší míře bude mít zásadní vliv využití modulárních a prefabrikovaných staveb, kdy výroba dílců probíhá v kontrolovaném prostředí, zkracuje čas výstavby a snižuje i množství stavebního odpadu.

Mohl byste nám závěrem prozradit, jak nejraději trávíte svůj volný čas?

Volný čas trávím nejraději s rodinou nebo se svými přáteli, a to na horách, u moře nebo v přírodě. Mými koníčky jsou tenis, lyže, potápění a turistika. Také se mi před dvěma roky narodila vnučka, takže kromě svých koníčků se snažím být i dobrým dědečkem.

Děkuji za rozhovor.

RNDr. Jana Petrásková, Ph.D.
specialista komunikace

aktualita

OHLA ŽS BUDE REKONSTRUOVAT DALŠÍ TRAŤ pro rychlost 200 km/h

Naše společnost získala od Správy železnic zakázku na rekonstrukci železniční trati mezi Kojetínem a Přerovem, kde bude zvýšena traťová rychlost na 200 km/h. Stalo se tak jen několik dnů po zavedení tohoto rychlostního limitu na české železnici a není překvapivé, že se tak událo na úseku z Votic do Sudoměřic u Tábora, který jsme modernizovali v předchozím období. Nyní se jedná o pátou stavbu v rámci modernizace ramene Brno–Přerov, které bude v budoucnu patřit do sítě vysokorychlostních tratí spojujících sever a jih Moravy. Výsledkem bude zkvalitnění vnitrostátního spojení obou částí Moravy, ale také mezinárodního železničního propojení Rakouska a Polska.

Stavbu, jejíž slavnostní zahájení proběhlo 8. září letošního roku ve stanici Chropyně, provádí sdružení firem Subterra, OHLA ŽS, SWIETELSKY Rail CZ, Elektrizace železnic Praha a FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby, a měla by být ukončena koncem léta 2028. Na její realizaci se bude podílet několik divizí naší společnosti, konkrétně divize Železnice, Silnice i Technologie a také dceřiná společnost TOMI – REMONT, což tuto stavbu řadí mezi klíčové zdroje výnosů pro následující tři roky a svými parametry i mezi důležité marketingové reference.

Před realizátory rekonstrukce trati stojí nelehký úkol spočívající v komplikovaných geologických podmínkách a z nich pramenících rizik. Jedná se především o zakládání v jílovitých zeminách s vysokou hladinou podzemní vody. Přestože se dosavadní jednokolejná elektrifikovaná trať nachází v rovinatém kraji Hané, nacházejí se zde oblouky, které požadované návrhové rychlosti svými rádiusy nevyhovují. Tyto úseky trati bude nutné přeložit do nové osy, což si mimochodem vyžádá i výstavbu nového dvojkolejného mostu přes řeku Moravu.

Stávající jednokolejná trať bude zdvojkolejněna v celém řešeném úseku Kojetín–Přerov. Ve stanici Kojetín budou provedeny výběhy do odbočujících jednokolejných tratí na Kroměříž a Tovačov. Trasa nové koleje číslo 1, mimo zmiňované překládané úseky, povede prakticky ve stávající stopě. Kolej číslo 2 bude situována severním směrem. Ve stanici Kojetín a Chropyně bude zřízen nový mimoúrovňový přístup na nástupiště podchodem. Stanice Věžky bude změněna na zastávku. Součástí stavby jsou

Vizualizace železniční stanice Chropyně. *Zdroj: Správa železnic*

také dva velké soubory silničních staveb spojené se silničními obchvaty Kojetína a Chropyně. Navrhovaná traťová rychlost si vyžádá zrušení všech železničních přejezdů. Ty budou nahrazeny novými silničními propojeními a nadjezdy.

Celkově bude na stavbě rekonstruováno nebo nově vybudováno celkem 60 mostů a propustků. Součásti rekonstrukce je samozřejmě i výstavba nového trakčního vedení a sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Ve stanici Kojetín a Chropyně budou postaveny nové výpravní budovy a nástupiště. Nové nástupiště bude rovněž v zastávce Věžky.

Naše společnost bude v rámci sdružení zhotovitelů provádět práce na třech úsecích stavby. Provedeme komplexní rekonstrukci traťového úseku Chropyně–Přerov, vybudujeme část silničního obchvatu Kojetína a výpravní budovu a podchod v Chropyni. Práce v traťovém úseku Chropyně–Přerov, tvořeném dvojkolejnou tratí délky zhruba 8,4 km, budou zahrnovat kromě rekonstrukce železničního spodku stávající koleje také výstavbu železničního spodku koleje nové, a to se všemi umělými stavbami (šestnáct mostů a propustků) a třemi silničními nadjezdy, a rekonstrukci železničního svršku. Na obchvatu Kojetína se pak budeme podílet na výstavbě násypů silničního tělesa a dvou mostů přes místní vodní toky a provedeme veškeré živičné kryty vozovek.

Ing. Marcel Navrátil
ředitel výstavby
divize Železnice

aktualita

Stavíme zbrusu novou TRAMVAJOVOU TRAŤ NA ULICI POČERNICKÁ V PRAZE

Dne 5. srpna letošního roku byla v hlavním městě slavnostně zahájena výstavba nové tramvajové trati na ulici Počernická. Zakázku za 1,479 miliardy korun bez DPH pro objednatele Dopravní podnik hl. m. Prahy (DPP) realizuje sdružení firem Subterra, OHLA ŽS a PRAGIS a měla by být hotová za 32 měsíců. Stavební práce za naši společnost provádí realizační tým divize Železnice ve spolupráci s divizí Technologie. Projektantem stavby je společnost METROPROJEKT Praha.

Slavnostního poklepání na kolejnici zlaté barvy se kromě představitelů investora a zhotovitelských firem zúčastnil také Bohuslav Svoboda, primátor hlavního města Prahy, a jeho náměstek Zdeněk Hřib, kteří stavbu považují za přínos z hlediska nejen dostupnější, ale také udržitelnější dopravy ve městě.

Vizualizace tramvajové trati Počernická – zastávka Plaňanská. *Zdroj: DPP*

Nová tramvajová trať Počernická bude dlouhá 2,4 kilometru. V celé své délce povede po ulici Počernická od křižovatky s Vinohradskou ulicí, kde odbočí ze stávající trati, po křižovatku s ulicí Dřevčická, kde bude ukončena smyčkou. Na trati bude vybudováno šest párů zastávek (Hagibor, Na Palouku, Hostýnská, Plaňanská, Tuchorazská a Sídliště Malešice), které zvýší přepravní kapacitu a komfort pro potřeby současného sídliště Malešice. Trať rovněž umožní přímé spojení Malešic s klíčovými místy, jako jsou Hlavní nádraží nebo Karlovo náměstí, a nahradí část autobusových spojů.

Tramvajová trať povede uprostřed silnice v již předpřipraveném zeleném pásu z doby výstavby malešického sídliště v šedesátých letech minulého století a bude v maximální míře odhlučněna. Její povrch bude z větší části zatravněn nebo osázen rozchodníky. V místech zastávek, přechodů pro chodce a přejezdů pro auta bude povrch vydlážděn nebo vyasfaltován.

Součástí stavby jsou i nezbytné přeložky a rekonstrukce inženýrských sítí, k nejnáročnějším patří zejména přeložka páteřního káranského vodovodního přivaděče. Jedná se o dva vodovody s vnitřním průměrem 1,1 metru, které pocházejí z let

1913 a 1939 a zásobují pitnou vodou zhruba třetinu obyvatel Prahy. K dalším významným úpravám inženýrských sítí patří horkovody, plynovody či rozvodné sítě elektrické energie a sdělovacích vedení, jejichž realizace zabere více než polovinu doby výstavby. V rámci stavby proběhne také rekonstrukce trakční měnírny v nedaleké vozovně Strašnice a zřízení nových přípojných kabelových tras mezi měnírnou a novou tramvajovou tratí.

Naše společnost se v Praze již v minulosti podílela na výstavbě tramvajové trati v úseku Hlubočepy–Barrandov či v úseku Sídliště Modřany – Libuš. Pevně věřím, že nově budovaná trať zanechá u obyvatel hlavního města stejně dobrý dojem jako ty předchozí.

Pavel Rada
vedoucí projektu
divize Železnice

naše stavby

Divize Východ dokončila PROTIPOVODŇOVÁ OPATŘENÍ NA ŘECE SVRATCE V BRNĚ

V červenci letošního roku byla dokončena jedna z nejvýznamnějších vodohospodářských staveb posledních let na území Česka, která spočívala ve výstavbě protipovodňových opatření na řece Svratce v Brně. Mimořádně rozsáhlý projekt s celkovými stavebními náklady 1,5 miliardy korun bez DPH, jehož investorem bylo statutární město Brno, realizovalo od roku 2021 sdružení více firem pod vedením OHLA ŽS. Práce za naši společnost prováděl realizační tým oblasti Jihovýchod divize Východ.

Protipovodňová opatření na řece Svratce jsou situována v 3,1 km dlouhém úseku od Riviéry přes Poříčí až po železniční most na ulici Uhelné a byla vyprojektována dle návrhu významného brněnského architekta Ivana Rullera a jeho týmu. Hlavním cílem projektu s oficiálním názvem „Nábřeží Svratky – Realizace protipovodňových opatření města Brna – etapy VII a VIII“ bylo zvýšit ochranu města proti průtokům odpovídajícím generelu stoletých vod. Cílem bylo rovněž zvýšit estetickou hodnotu nábřeží, jeho bezpečnost a bezbariérovost, aby bylo umožněno jeho plnohodnotné využití širokou veřejností.

Stavba probíhala v katastrálním území Pisárky, Staré Brno a Štýřice a zahrnovala mimo jiné výstavbu nových železobetonových protipovodňových zdí a zapuštěných zárubní pro mobilní hrazení. Říční koryto bylo upraveno a maximálně se obnovila přirozená říční niva. Součástí technického řešení bylo také komplexní posouzení stability svahů a návrh opatření proti erozi. Na několika místech proto došlo k úpravě strmých břehů formou terénních modelací a výstavby opěrných konstrukcí. Užití železobetonových prvků v kombinaci s lomovým kamenem a vegetačními pásy pomohlo skloubit technické požadavky s přirozeným vzhledem krajiny. Proběhla také výstavba a rekonstrukce lávek, schodišť, přístupů a břehových stupňů. Nezbytnou součástí stavebních prací byly i rozsáhlé přeložky a opravy inženýrských sítí včetně rekonstrukce desítky let staré kmenové stoky na pravém břehu Svratky.

Podél břehů byla vybudována plynulá cyklistická a pěší trasa, která tvoří páteřní osu městské mikromobility. Bezpečné, bezbariérové a vizuálně přívětivé propojení ulic Poříčí, Rybářská a Křížová a dalších ulic umožňuje pohodlný pohyb pro chodce i cyklisty. Instalace vodicích linií pro osoby se zrakovým postižením navíc přispívá k inkluzivnímu charakteru celého prostoru.

Jedním z výrazných technických a architektonických prvků celé stavby je zcela nový objekt s promenádní kolonádou na Rullerově nábřeží, který je opatřen výtahem pro vozíčkáře a nabízí prostory informačního centra využitelné například pro budoucí kavárnu či restauraci.

Tento důstojný vstup do území protipovodňových opatření nabízí příjemný městský prostor s pobytovým charakterem pro veřejnost, která zde může také odpočívat na nově zbudovaných molech.

V celém úseku byly řešeny krajinářské úpravy veřejných prostranství společně s výsadbou dřevin a travin vhodné druhové skladby včetně instalace mobiliáře. Revitalizace zelených ploch podél řeky bude přispívat ke zlepšení mikroklimatu, zadržování vody v krajině a podpoře biodiverzity. Projekt tak naplňuje cíle moderní městské architektury, která usiluje o ekologicky šetrný a společensky udržitelný rozvoj veřejného prostoru. V tomto ohledu je zajímavý i mokřad s tůněmi napájený ze Svrateckého náhonu, který byl vytvořen na levém břehu řeky, kde se otevřel dříve nepřístupný areál TJ Favorit.

Unikátnost a současně náročnost celého projektu spočívala zejména v jeho realizaci nedaleko centra a městské zástavby. Naše činnosti byly prováděny pod dohledem vodoprávních a ekologických orgánů a nezřídka jsme museli

Nově vybudovaná kolonáda na Poříčí

Mokřad s lávkou

čelit technickým komplikacím od zakládání konstrukcí v geologicky náročném podloží a v blízkosti inženýrských sítí a dopravní infrastruktury přes stísněné poměry na staveništi až po potřebu kontinuálně reagovat na nové požadavky ze strany investora, správců komunikací i občanů. Těmto výzvám jsme však čelili s plným nasazením a důrazem na kvalitu, bezpečnost a minimalizaci dopadů na okolí. Realizací protipovodňových opatření na řece Svratce došlo ke zvýšení bezpečnosti města vůči extrémním přírodním jevům a současně k přetvoření jeho centra v otevřený a klimaticky odolný veřejný prostor. Tento komplexní přístup je důkazem, že i technická infrastruktura může být vstřícná k lidem, přírodě a městskému životu. Jsme rádi, že naše společnost sehrála v této přeměně klíčovou roli. Naše dílo bylo v rámci slavnostní prezentace projektu dne 18. července letošního roku na nově postavené kolonádě na Poříčí uvedeno do provozu v režimu předčasného užívání, proto si můžete tuto krásnou stavbu prohlédnout při procházce nebo ze sedla kola.

Na úplný závěr bych chtěl poděkovat vedoucímu projektu Martinu Halvovi za jeho zásadní podíl na přípravě stavby, její realizaci a koordinaci jednotlivých stavebních prací. Mé poděkování patří také celému realizačnímu týmu za jeho odbornost, trpělivost a ochotu čelit každodenním výzvám. Tato stavba je důkazem, že i takto složitý projekt v komplikovaném městském prostředí lze zvládnout, pokud je postaven na dobré přípravě, zkušenostech, pečlivé spolupráci a úsilí všech zúčastněných subjektů.

Ing. Petr Rašovský, MBA
ředitel výstavby
divize Východ

naše stavby

MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍ STANICE V HAVÍŘOVĚ vstupuje do poslední třetiny

V říjnu roku 2023 začala modernizace havířovské železniční stanice a přilehlé trati v rámci zakázky s oficiálním názvem „Optimalizace traťového úseku Havířov (včetně) – zastávka Havířov střed (mimo)“. Její realizaci pro Správu železnic zajišťuje sdružení firem Subterra, OHLA ŽS, Elektrizace železnic Praha a AŽD Praha. Celá stavba za téměř 3,4 miliardy korun by měla být hotová v červenci 2026 a jejím projektantem je společnost MORAVIA CONSULT Olomouc.

Most přes Sušanku

Dnes, dva roky po zahájení prací, je postavena část nového podchodu mezi stávající výpravní budovou a dvěma novými ostrovními nástupišti. Tento podchod realizují mostaři z divize Silnice a odvádějí opravdu dobrou práci. I přes problematické geologické podmínky (vysoká hladina spodní vody) a neúplnou projektovou dokumentaci pažení všechny termíny splnili. Dokončení nového podchodu pod celým kolejištěm až do městské části Šumbark umožní jak cestujícím, tak obyvatelům Havířova zkrácení docházkové vzdálenosti na nádraží i do centra města. Termín uvedení do provozu je 15. prosince 2025 a celý náš tým udělá maximum pro splnění tohoto cíle. Dokončená jsou i zmíněná dvě částečně zastřešená nástupiště o délce 350 m s bezbariérovým přístupem, k nim příslušná část kolejiště, trakční vedení a zabezpečovací zařízení.

Severně od výpravní budovy byl vybudován hloubkový drén z převrtávaných štěrkových pilot průměru 1 200 mm s hloubkou od 7 do 14 m s čerpací šachtou pro odvod podzemních vod, které poškozovaly podzemní části této budovy. Původně zatopené sklepy jsou nyní suché, drén funguje, hurá. Silniční podjezd světlosti 9,5 m a šířky 84 m vedoucí pod celým kolejištěm stanice

(ulice U Nádraží) je proveden ze dvou třetin. Práce na něm, představující sanování tlakovou injektáží a vyspravení betonových povrchů, budou probíhat až do konce listopadu letošního roku. Dokončeny byly také obě traťové koleje směrem na Ostravu-Bartovice, jejichž součástí jsou dva nové podélně vysouvané ocelové mosty: jednopólový s rozpětím 31 m přes řeku Lučinu, který byl realizován vlastními kapacitami naší společnosti, a dvoupólový s rozpětím 27 + 32 m přes ulici Ostravskou.

Směrem na Albrechtice je v provozu zrekonstruovaná traťová kolej číslo 1. Součástí prací byla kompletní výměna UCH žlabů za nové, realizace nového železničního spodku a rekonstrukce mostů přes ulici Orlovskou a vodní tok Sušanka. Vlastními kapacitami provádíme v současnosti rekonstrukci traťové koleje číslo 2, která opět zahrnuje výměnu UCH žlabů a nový železniční spodek, dále novou nástupištní hranu na zastávce Havířov střed a železniční svršek. Rekonstrukci mostů v této koleji pro nás provádí dceřiná společnost TOMI – REMONT. Naše společnost tímto projektem úspěšně završí revitalizaci celého havířovského nádraží i přilehlého přestupního terminálu. Po letech tak bude v tomto významném dopravním uzlu Moravskoslezského kraje vytvořen důstojný prostor pro cestující.

Ing. Martin Dostál
ředitel výstavby
divize Železnice

naše stavby

Divize Železnice hlásí: BUBNY JEDOU!

Dne 1. srpna letošního roku byl opět zahájen provoz na nádraží Praha-Bubny a v navazujících traťových úsecích. Po přibližně 2,5 letech tak byl stavebně dokončen projekt „Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)“, který je součástí souboru jedenácti dílčích staveb zahrnujících železniční spojení Praha–Letiště–Kladno. Hlavní náplní tohoto jedinečného projektu pro Správu železnic byla komplexní přestavba stanice Praha-Bubny, dále zdvoukolejnění a elektrizace trati směr Praha-Dejvice s nově vybudovanou zastávkou Praha-Výstaviště a urbanistické propojení železnicí dosud oddělených částí Prahy 7. Za společnost OHLA ŽS se pod vedením Pavla Waldera na této zakázce podíleli především pracovníci divize Železnice a také mostaři divize Silnice.

Stavba začíná na severním konci již zrekonstruovaného Negrelliho viaduktu. Nosná konstrukce jeho posledního mostního objektu přes Bubenské nábřeží musela být kvůli nové poloze nivelety kolejí stanice přizvednuta až o 240 mm. Dvojkolejná trať se zde rozpletem dělí na dvě dvojkolejné trati směr Praha-Dejvice a Kralupy nad Vltavou, které vstupují do architektonicky velmi zajímavé nádražní budovy. Ta je oproti původní výpravní budově odsunuta o několik stovek metrů blíže k dopravnímu uzlu stanice metra a tramvají Vltavská a má úctyhodné půdorysné rozměry 250 × 50 m a výšku zhruba 17 m. Nosná konstrukce této budovy je skeletová, založená na základové desce nesené téměř 500 velkoprůměrovými pilotami. Její viditelné části jsou zhotoveny z bílého pohledového betonu.

Samotné kolejiště nádražní budovy, tedy čtyři staniční koleje s jedním ostrovním a dvěma krajními nástupišti délky 235 m, je vedeno netypicky až ve 2. nadzemní etáži, prostory v úrovni terénu (podchod a dvojice vestibulů) slouží pro pohyb cestujících a ke komerčnímu využití. Všechna nástupiště jsou s vestibuly a podchodem spojena pomocí eskalátorů, výtahů a schodišť. Nepřehlédnutelným prvkem budovy jsou také kruhové stropní světlíky průměru 4,6 m, zajišťující přirozené denní světlo na nástupištích, a rovněž terasa na jižní části zastřešení s výhledem na centrum hlavního města. Konstrukce budovy navíc umožňuje její budoucí rozšíření nástavbou několika podlaží s administrativní funkcí a zároveň propojení severního vestibulu s novým vestibulem stanice metra Vltavská pomocí podzemní pasáže.

Nádražní budova žst. Praha-Bubny a navazující estakády

Na nádražní budovu bezprostředně navazují tři mostní objekty. Na jižní straně je to tramvajový „podjezd Bubny“, vybudovaný v rámci související akce Hlavního města Prahy pro chystané přeložení tramvajové trati v uzlu Vltavská. Na severní straně navazují na budovu pro obě tratě směr Praha-Dejvice i Kralupy nad Vltavou dvojkolejné 8polové mostní estakády shodné délky (180 m) z předpjatého betonu, které realizovali naši mostaři z divize Silnice. Ve směru na Dejvice pak pokračuje nejdelší mostní objekt stavby, 25polová estakáda s délkou 555 m, rovněž z předpjatého betonu.

Na nové přemostění ulice Dukelských hrdinů, kde estakáda nahradila původní, technicky velmi zajímavý, ale již nevyhovující nýtovaný ocelový most, navazuje nová zastávka Praha-Výstaviště. Na obě její vnější částečně zastřešená nástupiště délky 220 m je přístup jednak z ulice Dukelských hrdinů pomocí schodišť a výtahů, jednak pomocí nové ocelové lávky propojující Letnou s královskou oborou Stromovka. Opěrná zeď obory, která se přimyká ke konstrukci nástupiště byla šetrně sanována, v případě kolize s novými konstrukcemi znovu vyzděna v nové poloze z původních bloků při dodržení přísných požadavků na použité zdicí materiály. Za železniční

Zastávka Praha-Výstaviště

zastávkou stavba končí. Pomocí provizorní sjízdné výhybky je nová dvojkolejná trať napojena na stávající kolej směr Praha-Dejvice.

Dokončením tohoto projektu se zásadně změnily dopravní a urbanistické aspekty v této lokalitě. Kromě samotného zvýšení komfortu, bezpečnosti a kapacity drážní dopravy se v okolí stanice úspěšně integrovala železnice s MHD včetně trasy metra linky C. Vybudováním nové zastávky se výrazně zvýšila dostupnost pražského Výstaviště i s oblíbeným přilehlým parkem Stromovka. Odtěžením původního železničního násypu, který nahradila nová estakáda, se významně zvýšila prostupnost dotčeného území i možnosti komerčního využití objektů pod ní, což pomáhá k rozvoji celé oblasti. Stanice Praha-Bubny je už nyní důležitou dopravní křižovatkou pro cestující ze směru Kladno a Kralupy nad Vltavou do centra Prahy a po dokončení všech zmíněných jedenácti staveb železničního spojení Praha–Letiště–Kladno se její důležitost ještě zvýší.

Chtěl bych poděkovat všem našim zaměstnancům, kteří se na tomto obdivuhodném a nadčasovém projektu podíleli a dokázali jej realizovat ve vysoké kvalitě i ve stanovených termínech.

Ing. Zdeněk Heikenwälder
specialista technické přípravy
divize Železnice

naše stavby

VÝSTAVBA NÁVŠTĚVNICKÉHO A VZDĚLÁVACÍHO CENTRA v areálu Památníku Jana Žižky v Trocnově

V dubnu loňského roku zahájil realizační tým oblasti Jihozápad divize Západ výstavbu nové budovy Návštěvnického a vzdělávacího centra v areálu národní kulturní památky Rodiště Jana Žižky v Trocnově. Tým dokončil tuto stavbu pro objednatele Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích v srpnu letošního roku, tedy přibližně o čtyři měsíce dříve, a přišla zhruba na 100 milionů korun bez DPH.

Pohled na nový objekt, který navazuje na stávající muzejní budovu. Stav v květnu 2025

Areál v Trocnově má pro české dějiny mimořádný význam: je spojen s postavou husitského vojevůdce Jana Žižky. Nová budova se nachází v bezprostřední blízkosti stávající expozice muzea a nedaleko monumentální Žižkovy sochy, která dominuje celé lokalitě. Okolí tvoří malebná krajina s dvojicí rybníků a historickým skanzenem, který přibližuje život ve středověké vesnici.

Nový objekt, který navazuje na stávající muzejní budovu, architektonicky vychází z její podoby – hmotové řešení, tvar střechy a použitý materiál respektují původní stavbu, aby v areálu vznikl přirozený celek. Nová budova má dvě nadzemní podlaží a je částečně podsklepena. Konstrukčně je řešena z keramických nosných zdí, na které jsou osazeny stropy SPIROLL. Je založena na dvoustupňových základových pasech a železobetonové desce. Střecha je sedlová s krytinou z pálené tašky. Vnitřní dispozice zahrnují prostory pro rozšířenou expozici muzea, dílny pro edukační programy a přednášky, víceúčelový sál pro veřejnost a administrativní zázemí. Součástí stavby bylo i vybudování nových sociálních prostor, technických místností a skladového zázemí. Interiér je řešen v přírodních tónech s důrazem na dřevo a dostatek denního světla. Došlo rovněž k instalaci moderní vzduchotechniky, vytápění je řešeno tepelnými čerpadly v kombinaci s podlahovým topením.

Součástí stavebních prací byly i venkovní úpravy navazující na terén a charakter místa. Byly vybudovány nové mlatové cesty propojující budovu s ostatními částmi areálu, byly upraveny přilehlé travnaté plochy a byla doplněna výsadba původních druhů dřevin. Cílem bylo, aby nová stavba citlivě zapadla do prostředí a stala se jeho přirozenou součástí, aniž by narušila historickou atmosféru lokality.

Práce na zakázce probíhaly podle námi stanoveného harmonogramu bez větších technických komplikací, a to i díky dobré přípravě projektu a koordinaci se správcem areálu. Komplikace v realizaci byla snad jen s oddělením prostoru naší stavby a jediné přístupové cesty do vedlejšího památkově chráněného a turisticky navštěvovaného prostoru. Po celou dobu jsme museli zajistit bezpečný přístup pro návštěvníky muzea a skanzenu a minimalizovat omezení provozu. Zároveň jsme dbali na to, aby stavební činnost nezasahovala do chráněných částí areálu a aby se co nejvíce využívaly stavební postupy šetrné k okolnímu prostředí.

Výsledkem je moderní, funkční a architektonicky citlivá stavba, která rozšíří nabídku muzea a přinese nové možnosti pro vzdělávání a kulturní akce. Věřím, že návštěvníci Trocnova ocení nejen novou expozici a dílny, ale i celkovou atmosféru areálu, v níž se snoubí historie s moderním pojetím. Chtěl bych tímto poděkovat všem, kteří se na realizaci této zajímavé stavby podíleli.

Ing. Milan Pitner
vedoucí projektu
divize Západ

naše stavby

ZREKONSTRUOVANÝ MOST OTAKARA ŠEVČÍKA V BRNĚ je plně v provozu

V lednu 2023 zahájila naše společnost pro investora Ředitelství silnic a dálnic rekonstrukci silničního mostu Otakara Ševčíka přes Ostravskou ulici v Brně. Projekt probíhal ve dvou etapách, které umožnily zachovat dopravní provoz i během stavebních prací. V první fázi byly provedeny generální opravy pravé poloviny mostu včetně nájezdové a sjezdové rampy směřující do centra a z centra města. Následně byl ve druhé etapě převeden provoz na opravenou část a pokračovala rekonstrukce levé poloviny mostu, doplněná o kompletní demolici a výstavbu nových ramp ve směru na Olomouc. Obnovení plného provozu proběhlo v červnu letošního roku.

Most Otakara Ševčíka patří mezi nejvýznamnější dopravní stavby Brna. Od svého uvedení do provozu v roce 1987 plnil roli klíčového uzlu, který propojuje městské části Židenice a Černovice a zároveň převádí dopravu přes silnici I. třídy, tramvajovou trať a železniční koridor. Denně po něm projíždělo více než 30 tisíc vozidel, čímž se řadil k nejvytíženějším mostním konstrukcím v jihomoravské metropoli. Po více než třiceti letech bez zásadnějších oprav však začal vykazovat vážné poruchy a potřeba komplexní rekonstrukce se stala neodkladnou. Diagnostický průzkum z roku 2014 označil spodní stavbu mostu za technicky nevyhovující. Nejvíce byly poškozeny úložné prahy, ložiska a nosná konstrukce mostu. Vzhledem k rozsahu zjištěných závad již nebylo možné opravy odkládat a v roce 2023 jsme zahájili rozsáhlou rekonstrukci, kterou jsme realizovali v režimu Design & Build.

Most Otakara Ševčíka v srpnu letošního roku

Rekonstrukce probíhala v mimořádně komplikovaném prostředí. Most se nachází v intravilánu města Brna a přemosťuje hned několik významných dopravních koridorů. Bylo nezbytné zachovat provoz a zároveň zajistit jeho bezpečnost i dostatečný komfort obyvatel okolních čtvrtí. Doprava byla po celou dobu vedena v režimu 1+1, což vyžadovalo detailní plánování stavebních postupů a neustálou koordinaci s městem, dopravním podnikem i Správou železnic. Z pozice vedoucího projektu považuji tuto koordinaci za jednu z nejnáročnějších částí celé stavby. Bylo nutné skloubit harmonogram bouracích prací, manipulace s těžkou technikou, železniční provoz i tramvajovou dopravu tak, aby se minimalizovaly negativní dopady na každodenní život města.

Práce začaly odstraněním vozovky, demontáží mostního vybavení, říms a dilatačních závěrů. Poté jsme přistoupili k postupnému zvedání jednotlivých polí mostu, což byl technicky nejnáročnější úkon. Celkem jsme takto zdvihli 22 mostních polí. Každý krok byl sledován intenzivním geodetickým monitoringem, který vyhodnocoval i milimetrové pohyby nosné konstrukce, podpěrných skruží a jejich základů. Po zdvihu byly odstraněny stávající ložiska a úložné prahy a následně byly nahrazeny novými. Výměnou prošlo 22 úložných prahů a bylo osazeno celkem 453 mostních ložisek.

Během rekonstrukce se ukázalo, že stav nájezdových a sjezdových ramp je výrazně horší, než se předpokládalo. Z celkového počtu čtyř ramp byla pouze jedna zachována, u druhé jsme museli vyměnit krajní nosníky a dvě rampy bylo nutné kompletně zdemolovat a nahradit novou předpjatou monolitickou konstrukcí. Přestože se jednalo o zásah nad rámec původní smlouvy, bylo to z hlediska bezpečnosti a dlouhodobé životnosti

stavby jediné možné řešení. Na hlavním mostě jsme rovněž osadili nové prefabrikované nosníky, které umožnily rozšíření komunikace o jeden jízdní pruh. Toto řešení přispěje k plynulejšímu vedení dopravy a zvýší kapacitu mostu v místech, která jsou dopravně nejzatíženější.

Rekonstrukce mostu Otakara Ševčíka nebyla jen technickou nutností. Byla to pro mě i celý tým mimořádná profesní výzva. Stavba v sobě spojila prvky klasické rekonstrukce s prvky nové výstavby a vyžadovala maximální nasazení, precizní koordinaci i schopnost flexibilně reagovat na nově vzniklé okolnosti. Osobně považuji tuto stavbu za jednu z nejvýznamnějších ve své dosavadní praxi. Přinesla nám cenné zkušenosti nejen v oblasti mostního stavitelství, ale i v organizaci a řízení staveb v komplikovaném městském prostředí. Věřím, že právě tato zkušenost je přenositelná i na další projekty, které Brno a další města v budoucnu čekají. Most Otakara Ševčíka je dnes moderní, bezpečná a odolná stavba připravená sloužit desítkám tisíc uživatelů denně.

Jsem hrdý, že jsem mohl vést projekt, který navrátil Brnu jeden z jeho nejdůležitějších dopravních uzlů a který se stal ukázkou úspěšného spojení technické odbornosti, týmové práce a odhodlání překonávat překážky.

Závěrem chci vyjádřit velký dík celému realizačnímu týmu, který se na takto náročném projektu podílel, a to především za jeho velké pracovní nasazení.

Petr Novotný
vedoucí projektu
divize Silnice

naše stavby

Rekonstrukce KULTURNĚ-VZDĚLÁVACÍHO CENTRA REPRE V MOSTĚ

V květnu loňského roku odstartovala rozsáhlá rekonstrukce ikonického kulturně-vzdělávacího centra Repre v Mostě. Objekt se postupně mění v moderní komplex, který nabídne obyvatelům i návštěvníkům města atraktivní a funkčně rozmanité zázemí pro kulturní, vzdělávací i společenské aktivity od koncertů a výstav až po workshopy, semináře či komunitní setkávání. Stavební práce pro investora statutární město Most provádí realizační tým oblasti Severozápad divize Západ. Generálním projektantem stavby je společnost ARTECH.

Rekonstrukce Repre patří mezi nejvýznamnější investice v novodobé historii Mostu. Projekt má pro město zásadní význam nejen svým rozsahem, ale i tím, že kulturní dům je vnímán jako historický a architektonický symbol. Jedním z klíčových záměrů je přesun městské knihovny do nově zrekonstruovaných prostor. Současně zůstanou zachovány některé původní funkce objektu, například společenský sál a restaurace. Původní divadlo malých forem bude přestavěno na kinosál bez jeviště, zatímco původní kinosál a malý sál budou začleněny do nově koncipovaných prostor knihovny. Cílem projektu je propojit zachování charakteristického vzhledu budovy s implementací moderních technologií a zvýšit tak komfort, bezpečnost a energetickou účinnost, čímž vznikne prostor odpovídající nejvyšším současným standardům.

Budova kulturního domu byla postavena v 80. letech minulého století a její rekonstrukce přináší řadu technických výzev. Mnohé konstrukční prvky a materiály neodpovídají současným stavebním trendům, což vyžaduje pečlivé plánování a specifické postupy. Rekonstrukce zahrnuje také likvidaci nebezpečných materiálů, které se v objektu nacházejí ve větším množství, přičemž všechny práce jsou prováděny s důrazem na dodržování přísných bezpečnostních předpisů.

Postup rekonstrukce kulturně-vzdělávacího centra Repre

V současné době probíhá dokončování monolitických konstrukcí přístaveb, které budou sloužit jako provozní schodiště a únikové cesty z jednotlivých shromažďovacích prostorů, souběžně se dokončují práce na vnitřní i vnější sanaci budovy. Střešní plášť se opatřuje hydroizolačním a tepelně izolačním souvrstvím. Paralelně se finalizuje dispoziční řešení jednotlivých pater, které nově nabídnou větší flexibilitu využití prostorů.

V následujících měsících se rekonstrukce zaměří na instalaci klíčových technologií: elektroinstalací, vytápění, vzduchotechniky a dalších systémů. Současně se připravují zásahy do obvodového pláště budovy, které zahrnují zateplení a úpravu finálního vzhledu fasády. Zároveň bude zachován původní charakter kamenného obkladu z mušlovitého vápence, jenž patří k výrazným architektonickým prvkům objektu.

Rekonstrukce kulturně-vzdělávacího centra Repre je projektem, který významně ovlivní budoucnost města. Díky odbornosti našeho týmu, inovativním technickým řešením a pečlivé koordinaci všech prací se stavba úspěšně posouvá vpřed. Po dokončení získá Most moderní kulturní srdce, které propojí historii s budoucností a nabídne nové možnosti pro setkávání lidí a jejich návrat do centra města.

Ondřej Heligr
technik přípravy
divize Západ

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S RADMILEM HOLUBEM, oceněným zaměstnancem roku 2024 za divizi Západ

Radmil Holub vystudoval obor Pozemní stavitelství na Střední odborné škole v Horšovském Týně. Ve společnosti OHLA ŽS pracuje od ledna 2022, v oblasti Severozápad divize Západ zastává pozici specialisty stavební výroby. V březnu letošního roku získal ocenění Zaměstnanec roku 2024 za vysoký přínos k úspěšné realizaci projektu výstavby nového pavilonu J s urgentním příjmem v Nemocnici Chomutov, kde měl na starosti výběr a agendu smluv se subdodavateli a změnová řízení.

Absolvoval jste studium stavebního oboru. Inspiroval vás někdo při jeho výběru, nebo to bylo vždy vaše přání?
Už od dětství mě fascinovaly stavby a práce s materiály. Můj otec byl strojař a často mě brával do dílny, kde jsem mohl pozorovat, jak z ničeho vzniká něco funkčního a trvalého. To ve mně zanechalo hluboký dojem a postupně mě to přivedlo ke studiu stavebnictví. Byla to tedy kombinace rodinné inspirace a mého vlastního zájmu.

Máte pracovní zkušenosti z více pozic. Proč jste se rozhodl pro práci specialisty stavební výroby v OHLA ŽS? Splnila změna firmy a pozice vaše původní očekávání?
Chtěl jsem se posunout dál a pracovat na větších a technicky náročnějších projektech. OHLA ŽS mě zaujala svým portfoliem i přístupem k zaměstnancům. Pozice specialisty stavební výroby mi umožňuje být u klíčových rozhodnutí a zároveň být v terénu, což mi vyhovuje. Očekávání byla rozhodně naplněna – mám možnost se profesně rozvíjet a pracovat s týmem zkušených kolegů, od kterých se mohu mnohé přiučit.

V naší společnosti jste začínal na zakázce v chomutovské nemocnici, jež spočívala ve výstavbě nového pavilonu J s urgentním příjmem. Které z vašich činností na této stavbě byste označil za náročné a které z nich vás bavily nejvíce?
Náročnost výstavby pavilonu spočívala hlavně v tom, že probíhala za plného provozu nemocničního areálu a také v době, kdy vnější vlivy ovlivňovaly ceny materiálů, z čehož vyplývalo navýšení financí na tento projekt.

Nejvíce mě bavila samotná realizace hrubé stavby, kdy bylo vidět, jak pavilon roste před očima. Byla to chvíle, kdy se papírové plány měnily v reálné obrysy budovy, kdy se základová deska začala zvedat do výšky a obvodové zdi začaly tvořit prostor. Každý den přinášel viditelný pokrok – nové vrstvy zdiva, montáž stropních konstrukcí, první náznaky okenních otvorů. Ten proces měl v sobě něco magického, protože ukazoval sílu lidské práce, koordinace a technického myšlení. Právě v této fázi se nejvíce projevuje spolupráce mezi jednotlivými profesemi na stavbě a zároveň je to období, kdy je nutné být maximálně precizní, protože chyby v hrubé stavbě se později těžko napravují.

Aktuálně pracujete na projektu v Chebu, kde váš realizační tým staví novou hasičskou stanici pro drážní hasiče. Co zahrnuje její výstavba a co spadá do vaší pracovní agendy?
Projekt výstavby požární stanice HZS Správy železnic představuje pro celý tým významnou profesní výzvu. Kromě technických a organizačních nároků se potýkáme i s komplikacemi vyplývajícími z nedostatečně zpracované projektové dokumentace, což vedlo k řadě nesrovnalostí ve výkazu výměr. Ale jak se říká: „I ten největší problém má své řešení – chce to jen čas a správný přístup."

Předmět této stavby není po technické stránce nijak výjimečný, protože se jedná o standardní typ objektu s běžně používanými konstrukčními postupy, které se v obdobných stavbách využívají opakovaně. Od běžných staveb se však tato stavba odlišuje především použitím specifických technologií, které reflektují potřeby moderního záchranného systému, jako je implementace dálkové diagnostiky technologických systémů Správy železnic nebo napojení na integrovaný záchranný systém. Na této zakázce mám mnoho úkolů, ať je to výběr subdodavatelů a vyjednávání smluvních podmínek s nimi, fakturace či projednání změnových řízení s objednatelem.

Jste jedním z oceněných zaměstnanců roku 2024. Dalo vám to chuť do další práce a máte nějaký profesního sen?
Ocenění mě velmi potěšilo a beru ho jako uznání nejen pro sebe, ale i pro celý tým. Určitě mi to dodalo motivaci do dalších projektů, na kterých se budu podílet. A co se týká nějakého profesního snu, tak jeden by tu byl, a to aby projekt, kterého budu v budoucnu součástí, byl zpracován tak, že nebude tvořen za pochodu.

Radmil Holub,
specialista stavební výroby z divize Západ

Proč byste dnešní mladé generaci doporučil kariéru ve stavebnictví?
Stavebnictví je obor, kde je vidět výsledek práce, a to je velmi uspokojující. Nabízí široké možnosti uplatnění – od technických pozic přes řízení projektů až po specializace jako BIM nebo udržitelné stavění. Navíc je to obor, který se neustále vyvíjí a přináší nové výzvy.

Co je pro vás ideální způsob relaxace a co vám poslední dobou udělalo mimo pracovní pole největší radost?
Rád trávím čas v přírodě nebo manuální prací, kdy si mohu odpočinout od stresu moderní doby, zpomalit a soustředit se na jednoduché smysluplné činnosti. V poslední době mi největší radost přináší čas strávený s rodinou a přáteli. Právě chvíle klidu a odpočinku s blízkými jsou pro mě nejlepším způsobem, jak se odreagovat a načerpat novou energii.

Děkuji za rozhovor.

RNDr. Jana Petrásková, Ph.D.
specialista komunikace

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S RNDR. JANOU PETRÁSKOVOU, PH.D., oceněnou zaměstnankyní roku 2024 za ředitelství společnosti

Jana Petrásková vystudovala obor Antropologie na Přírodovědecké fakultě Masarykovy univerzity v Brně a obor Španělský jazyk a literatura na Filozofické fakultě téže univerzity. Je rovněž absolventem studijního programu Máster en Cooperación Internacional na Universidad Complutense de Madrid ve Španělsku, zaměřeného na mezinárodní spolupráci. Do společnosti OHLA ŽS nastoupila v červenci 2004 na pozici tlumočníka-překladatele pro španělský jazyk, v dubnu letošního roku se stala specialistou komunikace. Za dlouhodobě velmi vysoký standard plnění všech svěřených úkolů, za systematický a pečlivý přístup k práci s orientací na detail a také za příkladnou prezentaci společnosti při přípravě firemního časopisu Mozaika a podkladů do odborných časopisů získala ocenění Zaměstnanec roku 2024.

RNDr. Jana Petrásková, Ph.D.,
specialista komunikace

Prozraďte nám, jaká byla vaše cesta od studia antropologie k práci překladatelky a tlumočnice ze španělštiny ve velké stavební firmě.
Během magisterského studia na přírodovědě jsem měla díky znalosti španělštiny možnost absolvovat půlroční stáž na univerzitě v Madridu. To mi umožnilo rozšířit si obzory na poli fyzické antropologie (zabývá se studiem člověka z biologického hlediska), ale také to ve mně vzbudilo zájem o projekty rozvojové pomoci. Po prvních pracovních zkušenostech na fakultě a v soukromém sektoru jsem se vrátila do Madridu, abych absolvovala studium zaměřené na mezinárodní spolupráci s cílem vycestovat do nějaké vzdálenější země a podílet se na realizaci takových projektů. Ta možnost se skutečně naskytla, ale současně s ní se objevila i příležitost využívat španělštinu, která je mou srdeční záležitostí, denně přímo v Brně. Po úspěšném pracovním pohovoru jsem se proto rozhodla pro práci v OHLA ŽS a nikdy jsem toho nelitovala. To, že jsem zůstala v Brně, mi umožnilo „vysokoškolsky" dostudovat tento jazyk, dokončit doktorské studium v oboru Antropologie a současně proniknout do zajímavého oboru, kterým stavebnictví bezesporu je.

V naší společnosti pracujete již více než dvacet jedna let. Jak vzpomínáte na své začátky a co vás na vaší první pracovní pozici nejvíce formovalo?
Na toto období vzpomínám s obrovskou pokorou a láskou. Spolu s mojí tehdejší kolegyní a „parťačkou" Janou Řondikovou jsme se za pochodu učily ve španělštině a vlastně i v češtině odbornou terminologii související nejen se stavebnictvím, ale také například s účetnictvím, právem, IT, lidskými zdroji atd. Byly jsme obklopeny kolegy z ředitelství a divizí, kteří nám na této cestě pomáhali svými odbornými konzultacemi. Díky jejich spolupráci, trpělivosti, ale také důvěře, kterou v nás spolu se španělskými kolegy vložili během vlastního tlumočení či překladů, jsme se mohly v této profesi zdokonalovat a posouvat vpřed.

Samotné začátky se samozřejmě pojily také s celou řadou komických či bizarních situací, protože i když si myslíte, že daná slovíčka znáte, zjistíte, že mohou mít ještě jiný význam, a musíte umět z dané situace nějak „vybruslit". Zároveň jsem se naučila nebát říct, že něčemu nerozumím nebo prostě nevím, což je obzvláště důležité při tlumočení, kdy není čas konzultovat nebo hledat informace.

V dubnu letošního roku jste se stala specialistou komunikace. Co všechno spadá do vaší agendy, které činnosti jsou pro vás nejnáročnější a které vás nejvíce naplňují a baví?
Tím, jak postupem času začala některá jednání probíhat v angličtině bez nutnosti tlumočení, začaly v mé agendě přibývat další činnosti. Letošní změna názvu pozice je pak logickým vyústěním tohoto dlouhodobého procesu. Kromě tlumočení a překladů do/ze španělštiny připravuji již sedmým rokem náš firemní časopis Mozaika a interní newsletter. Mimo to sestavuji a koordinuji plnění ročního edičního plánu pro publikování článků o našich stavbách ve vybraných odborných časopisech, což obnáší také komunikaci s autory a redakcemi a pomoc s finálními úpravami textů. Na starosti mám rovněž koordinaci přípravy výroční zprávy včetně zajištění jazykové korektury a kontroly jejího grafického zpracování. Výzvou je pro mne vždy úprava/korektura článků, ať již do Mozaiky či odborných časopisů, jelikož nejsem „stavař". Současně jsem však člověk zvídavý, který se rád vzdělává, takže si mnohdy nastuduji odbornou problematiku, byť jen tak pro sebe. Příprava firemního časopisu je zajímavá a současně stresující, jelikož do okamžiku grafického zpracování vlastně nevím, jak bude dané číslo vizuálně vypadat a zda mám dostatek podkladů. Překlady jsou pak pro mne dnes již činností spíše odpočinkovou. I přes tyto kontrasty mohu říci, že mne moje práce baví a naplňuje.

Jste jedním z oceněných zaměstnanců roku 2024. Co to pro vás znamená?
Ocenění si velmi vážím a udělalo mi velkou radost, snad mi i dodalo pocit, že i má práce je ve stavební firmě přínosná. To by však nebylo možné bez vzájemné spolupráce s kolegy napříč celou firmou. Chtěla bych proto touto cestou poděkovat všem, se kterými jsem měla a mám možnost spolupracovat.

Jak trávíte volný čas a jak si nejlépe odpočinete od každodenního shonu?
Energii čerpám z přírody a cvičení, které kombinuje prvky jógy a pilates. Baví mě četba knih a objevování nových zemí a kultur, ten antropolog ve mně přece jen zůstal. Ráda poslouchám hudbu a inspirativní podcasty a vždy mne potěší setkání s přáteli a milými lidmi.

Děkuji za rozhovor.

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

BLAHOPŘÁNÍ

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

40 LET PRACUJE U SPOLEČNOSTI

Ing. Radomil Konečný, specialista tvorby cen (středisko Z120)

35 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Vlastimil Soviar, mistr (středisko Z131)
Petr Hofman, stavbyvedoucí (středisko M340)

30 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Jaroslav Cenek, zedník (středisko M240)
Ladislav Kala, traťový dělník (středisko Z131)
František Matal, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko R740)
Libor Líčeník, elektromontér (středisko T143)
Dagmar Krejčiříková, specialista ekonom (středisko Z130)
Martin Lukeš, zedník (středisko M340)
Hana Macháčková, specialista obchodu a technické přípravy (středisko R640)
Miloš Kozák, technik stavební výroby (středisko R640)
Rudolf Štefanec, elektromontér (středisko T142)
Ing. Ivana Vodvárková, manažer systémů řízení (středisko 1008)
Roman Vrečka, traťový dělník (středisko Z131)
Karel Peza, elektromontér (středisko R640)

25 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Rostislav Vašina, traťový dělník (středisko Z131)
František Dospíšil, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko Z131)
Renata Nagyová, technik přípravy (středisko M240)
René Rožnovský, zedník (středisko R640)
Martin Turek, elektromontér (středisko T142)
Pavel Šeffer, instalatér (středisko T147)
Miroslav Chramosta, strojní zámečník (středisko T146)

20 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Mgr. Josef Nečas, vedoucí projektu (středisko T170)
Dana Němcová, DiS., specialista účetní (středisko 1222)
Patrik Gyurica, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko R640)
Ing. Hana Leicmanová, specialista obchodu a technické přípravy (středisko J340)
Ing. Tereza Kuzmová, specialista obchodu a technické přípravy (středisko M420)
Ing. Aleš Meloun, specialista obchodu a technické přípravy (středisko M240)
Michal Dohnal, instalatér (středisko T147)
Ing. Roman Piják, geodet (středisko M440)

15 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Čestmír Bužek, stavbyvedoucí (středisko M340)
Renata Skálová, elektromechanik elektrických zařízení (středisko T146)
Zbyněk Rauš, vedoucí projektu (středisko R541)
Jan Rozkošný, skladník (středisko T121)
Ing. Lenka Vykoukalová, specialista finanční (středisko 1211)
Tomáš Wolf, mistr (středisko M240)
Petr Šimáček, obsluha zemních a příbuzných strojů (středisko R541)
Ing. Petr Zíb, vedoucí projektu (středisko R640)
Bc. Lukáš Obhlídal, specialista daní (středisko 1226)
Radek Šípek, elektromontér (středisko T142)
Ing. Zdeněk Čapek, manažer technické přípravy (středisko J630)

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 I a II

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

Hutnická 2918/3, 434 01 Most
tel.: +420 734 887 790

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

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.