MOZAIKA

ČASOPIS SKUPINY OHLA ŽS

Strana 4

Pokračuje přestavba mimoúrovňového křížení D1 a D2

Strana 10

Jak se plánuje železniční výluka?

Strana 12

Seznamte se s oceněnými kolegy za rok 2025

Obsah

Aktuality

Veletrhy, základna pro hasiče i velká rekonstrukce divadla **3**

Stavba čísla

Pokračuje přestavba mimoúrovňového křížení D1 a D2 **4**

Naše stavby v kostce

Stavíme nemocnici i hasičskou stanici **6**

OHLA ŽS v číslech

11 oceněných a téměř 1500 zaměstnanců **8**

Jak to děláme my

Jak se plánuje železniční výluka? **10**

Technologie a trendy

3D nivelace mění asfaltování na křižovatce D1 a D2 **11**

Ocenění

Seznamte se s oceněnými kolegy za rok 2025 **12**

Pracovní jubilea

Gratulujeme k významným pracovním jubileím **15**

Vážení čtenáři,

otevíráte další vydání časopisu Mozaika, který dlouhodobě zachycuje to podstatné ze života naší společnosti – projekty, na nichž se podílíme, a zkušenosti našich zaměstnanců, bez nichž by žádná z realizací nemohla být úspěšně dokončena.

Na konci března jsme v rámci slavnostního večera v brněnském SONO Centru ocenili jedenáct kolegů titulem Zaměstnanec roku 2025. Jejich inspirativní příběhy a zkušenosti z náročných staveb, jako je unikátní dřevostavba BUDEX HUB nebo rekonstrukce trati u Zastávky u Brna, jsou součástí tohoto vydání.

V aktuálním čísle se dále podrobně věnujeme projektům, které mění tvář infrastruktury v České republice. Dominantou je přestavba křižovatky dálnic D1 a D2 u Brna, kde pro dosažení milimetrové přesnosti využíváme inovativní 3D nivelaci. Neméně významné jsou naše kroky v pozemním stavitelství, o kterých se můžete dočíst na následujících stranách na příkladu zahájení citlivé rekonstrukce Nové scény Národního divadla, otevření unikátního pavilonu pro onkologii ve FN Olomouc nebo dokončení nové základny pro drážní hasiče v Chebu.

Před námi je jaro plné nových projektů a úkolů. Věřím, že se s nimi úspěšně vypořádáme jako doposud. Přeji vám příjemné čtení.

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

Veletrhy, základna pro hasiče i rekonstrukce divadla

Hasičům z Jilemnice stavíme novou základnu

Pod naší stavařskou taktovkou **vznikne další hasičská stanice pro profesionální sbor**, tentokrát v Jilemnici ve východní části Libereckého kraje. Multifunkční budova s moderním zázemím vyroste doslova na zelené louce v blízkosti frekventované silnice 1. třídy, což zefektivní trasu výjezdů k mnoha zásahům. V areálu nebude chybět ani hřiště či cvičná věž pro fyzickou přípravu hasičů. Náklady na stavbu dosáhnou zhruba 115 milionů korun, hotovo by mělo být v září roku 2027.

V březnu jsme se představili na třech veletrzích

Březen patřil v OHLA ŽS setkávání s odbornou i studentskou veřejností. Nejprve jsme se zúčastnili 19. ročníku kariérního veletrhu **kariéra+** na Vysoké škole báňské – Technické univerzitě Ostrava, kde jsme představili možnosti pracovního uplatnění napříč profesemi a přiblížili studentům naše významné stavby i firemní zázemí. Následně jsme nechyběli ani na **32. ročníku elektrotechnického veletrhu AMPER** na brněnském výstavišti, kde kolegové z divize Technologie

prezentovali portfolio služeb z oblasti energetiky, elektrotechniky a dodávek technologických staveb. Konec března pak patřil už tradičně **Stavebnímu veletrhu**, který se rovněž konal v Brně. Náš stánek byl součástí exhibice Střední školy řemesel Brno-Bosonohy, se kterou nás pojí dlouhodobé nadstandardní pracovní vztahy, a přilákal mnoho zájemců z řad žáků a studentů základních i středních škol. Účast na těchto akcích nám znovu potvrdila, že o stavebnictví i technické obory je mezi mladými lidmi a odbornou veřejností stále velký zájem a že osobní setkání mají při představování firmy i našich projektů nezastupitelné místo.

V Olomouci vzniká nové servisní centrum pro vlaky

V depu Českých drah v Olomouci pokračuje **rekonstrukce haly B**, kde vzniká nové moderní servisní centrum pro regionální vlaky. Stavba za více než 400 milionů korun, kterou zajišťuje výrobní tým z divize Východ, běží podle plánu a dokončena má být letos na podzim. Hala se **prodlouží z 85 na 123 metrů**, a dokáže tak pojmout současné jednotky RegioPanter. Vybavena bude moderní technikou pro údržbu i diagnostiku. Technicky náročná rekonstrukce probíhá za plného provozu střediska údržby, a klade proto vysoké nároky na koordinaci, plánování i bezpečnost práce.

Zahájili jsme rekonstrukci Nové scény Národního divadla v Praze

V úterý 24. března **odstartovala rekonstrukce Nové scény Národního divadla v Praze**. Hlavním cílem projektu je citlivá renovace se zachováním zajímavých prvků budovy z let 1977–1983. Rekonstrukce Nové scény nezmění vnější vzhled budovy a zachová i originální architektonicky hodnotné vnitřní prostory. Během následujících dvou let v objektu **vznikne multifunkční prostor**, který návštěvníkům nabídne variabilní uspořádání jeviště i hlediště. Kapacita sálu bude až 500 míst a využívat bude také soudobé divadelní technologie a proměnnou akustiku. Obě budovy Nové scény projdou i významnou technologickou modernizací, která přinese značné energetické úspory a snížení provozních nákladů i zátěže pro životní prostředí.

Pokračuje přestavba mimoúrovňového křížení D1 a D2

Nejvytíženější dálniční křižovatka v Česku se rozšíří na šest pruhů

Přestavba křížení D1 a D2 u Brna patří k nejnáročnějším částem rozšíření na šestipruhové uspořádání D1. Na malém prostoru se potkává intenzivní provoz, etapizace i náročné mostní práce. Klíčovou roli proto hraje koordinace jednotlivých etap a udržení dopravy v chodu.

Mimoúrovňové křížení D1 a D2 na jižním okraji Brna patří **k nejdůležitějším místům celého brněnského rozšiřování D1**. Denně tudy projede až osmdesát tisíc aut a jakýkoli zásah se okamžitě promítá do provozu nejen na dálnici, ale i v navazujících částech města. Právě proto je **přestavba uzlu Brno-jih jednou z nejnáročnějších částí celé stavby**. Samotný dotčený úsek sice dohromady měří jen 2,5 kilometru, jeho význam je ale mnohem větší. Nejde tu jen o rozšíření dálnice, ale o proměnu místa, kde je nutné **i během výstavby udržet provoz** – byť v omezeném a postupně upravovaném režimu.

Tomu odpovídal už samotný začátek přestavby. Nejprve bylo potřeba provizorně rozšířit dálnici D1 pro vedení dopravy v režimu 2+2 a připravit prostor pro další etapy: překládaly se sítě nebo prováděly zemní práce. Zásadní posun přineslo **osazení provizorní mostní konstrukce** přes D2 loni v prosinci, které otevřelo prostor pro další práce. Na začátku ledna se pak zprovoznily provizorní větve ve směrech Bratislava–Ostrava, Ostrava–Bratislava a Praha–Bratislava. Poslední z nich, Bratislava–Praha, je v provozu od 1. dubna.

Právě převedení části dopravy do provizorního režimu umožnilo naplno vstoupit do hlavní fáze realizace, tedy zasáhnout do stávajících konstrukcí, zahájit demolice vybraných mostních objektů a pustit se do zakládání nových částí uzlu. Pro veřejnost to znamenalo hlavně noční omezení, uzavírky a změny tras. Pro tým na stavbě to byl bod, kdy se přestavba rozjela naplno.

Tisíce kubíků betonu i odtěžené zeminy

Na takových projektech ale nebývá nejdůležitější to, co je vidět na první pohled. Rozhodující část prací se odehrává pod

Postavit nový dopravní uzel na Brně-jihu znamená každý den hledat rovnováhu mezi technicky náročnou realizací a provozem, který se nesmí zastavit.

úrovní terénu, v místech, kde vznikají piloty, kotvy, pažení, základy a spodní stavby mostů. Právě tam se ukazuje skutečná technická náročnost celé přestavby. V omezeném prostoru, v těsném sousedství vytížených komunikací a pod stálým časovým tlakem se **musí přesně potkat geotechnika, mostní výstavba, betonáže, armování i logistika materiálu**. Každý krok navazuje na další a prostor pro chybu je minimální.

Rozsah a náročnost těchto prací dobře ilustrují i výrobní data. Od října do února se na mostních objektech a souvisejících nosných konstrukcích provedlo přes 13 tisíc m³ betonu, 20 kilometrů vrtů pro piloty a kotvy, zabudovalo se bezmála 1500 tun výztuže a odtěžilo se přes 66 tisíc m³ zeminy. Od listopadu do března pak přibylo skoro 14 kilometrů velkoprůměrových a 926 metrů maloprůměrových vrtů, 8 tisíc m³ betonové směsi, 893 tun výztuže a tisíc m² výdřevy. Tato čísla nejsou jen abstraktním souhrnem. Vypovídají o mimořádné koncentraci prací, které musí běžet přesně, opakovaně a bez výpadků, aby se stavba mohla posouvat dál.

Stavba s vlivem na celé město

Stejně důležitý je pak i dopad mimoúrovňového křížení na okolí. Křižovatka dálnic D1 a D2 není jen oddělené staveniště někde za městem: každá větší operace se dotýká řidičů, okolních ulic, pěších i cyklistů. V průběhu stavby se například měnilo vedení dopravy na obou dálnicích, kvůli demolici mostu se krátkodobě uzavírala Kaštanová ulice a omezení se dotkla také cyklostezky podél Svitavy i páteřní cyklotrasy Brno–Vídeň podél Svratky. Na stavbě takového rozsahu jednoduše nestačí jen zvládnout samotné vrtání, betonáže a zakládání konstrukcí. Stejně důležitá je **každodenní koordinace profesí, bezpečnost provozu a srozumitelná komunikace s okolím**.

Mimoúrovňové křížení Brno-jih tak dnes není jen významným dálničním uzlem, ale stavbou, na které je dobře vidět, co obnáší realizace klíčové dopravní infrastruktury za plného provozu. Je potřeba zvládnout etapizaci, návaznost jednotlivých profesí, přesnost speciálního zakládání i organizaci práce v místě, kde provoz v podstatě neustává.

Po **dokončení v roce 2027** budou výsledkem nové mosty, nové větve křižovatky a plynulejší průjezd brněnským uzlem. Už dnes je ale zřejmé, že skutečná hodnota této stavby spočívá v každodenní schopnosti udržet řád, tempo a bezpečnost v místě, kde se současně bourá, vrtá, betonuje i jezdí.

Ing. Vojtěch Michálek
vedoucí projektu za OHLA ŽS, a.s.

OHLA ŽS se podílí na výstavbě nového pavilonu FN Olomouc

Ve Fakultní nemocnici Olomouc vzniká projekt, který výrazně promění podobu celého areálu. OHLA ŽS se od října 2024 podílí na výstavbě nového centrálního pavilonu B a dostavbě urgentního příjmu.

Nový pavilon nahradí více než stoletou budovu Franz Josef a **po dokončení v roce 2028 nabídne 273 lůžek**, pět nadzemních a tři podzemní podlaží, technologické zázemí i parkování. Už jen svým rozsahem jde o jednu z nejvýznamnějších staveb, na kterých se dnes naše týmy podílejí.

Na tomto projektu se navíc naplno uplatňují **dlouholeté zkušenosti pracovníků divize Východ**. Při realizaci stropních konstrukcí pavilonu využívají ocelové nosníky DELTABEAM® v kombinaci s panely SPIROLL, se kterými mají více než desetiletou praxi.

Toto řešení přináší hned několik praktických výhod, a to nejen finančních: umožňuje vytvářet rovné stropy bez viditelných průvlaků, usnadňuje vedení technických rozvodů pod stropem a dává tak větší volnost pro budoucí uspořádání vnitřních prostor. Celkově pak tyto nosníky a panely snižují i celkovou výšku budovy – právě to je nejen u nemocničních staveb mimořádně důležité. Dále také musí splňovat vysoké nároky na bezpečnost, spolehlivost i provozní flexibilitu pro bezvadné fungování moderního zdravotnického vybavení.

Nový pavilon B ve FN Olomouc je jednou z největších staveb, na nichž momentálně pracujeme. Dokončen bude v roce 2028 a nabídne 273 nových lůžek.

Velice významným přínosem je také rychlost výstavby a využití externích lidských zdrojů při prefabrikaci. Podstatná část vodorovných konstrukcí vzniká mimo staveniště a na místo se dováží přesně podle samostatně zpracovaného plánu realizace hrubé stavby. Montáž tak může probíhat plynule a efektivně přímo z kamionů bez nutnosti meziskládky.

Samotná výstavba proto postupuje plynule, s menšími nároky na prostor i koordinaci na místě.

Nový pavilon B ve FN Olomouc tak není jen další významnou zakázkou v portfoliu OHLA ŽS. Je zároveň ukázkou toho, jak lze spojit zkušenosti našich týmů, moderní technická řešení a precizní koordinaci do projektu, který bude mít dlouhodobý přínos pro pacienty, zdravotníky i celé město.

Petr Jonáš
vedoucí projektu

V Chebu vyrostla nová hasičská stanice Správy železnic

OHLA ŽS postavila v Chebu novou základnu pro hasiče Správy železnic. Moderní areál nabízí kvalitní zázemí, rychlejší výjezd i prostor pro specializovaný výcvik.

V Chebu byla na začátku roku slavnostně **otevřena nová hasičská stanice Správy železnic**, na jejíž výstavbě se podílela společnost OHLA ŽS. Moderní dvoupodlažní základna **vznikala dva roky** a chebským hasičům přinesla zázemí, které odpovídá nárokům jejich každodenní služby i specializovaného výcviku.

Nový areál nabízí vše, co je pro provoz hasičské jednotky potřeba. V přízemí vzniklo technické a hygienické zázemí, šatny a garáž pro 14 vozidel, na kterou navazuje venkovní stání pro speciální vyprošťovací tank. Ve druhém podlaží sídlí operační středisko a administrativně-sociální část objektu. **Součástí stanice je také věž určená pro lezecký výcvik.** Provoz budovy navíc podporují fotovoltaické panely na střeše, které jsou součástí topného systému.

Významnou součástí nové základny je i prostor pro praktický nácvik zásahů. V areálu se **nachází 32 metrů dlouhá cvičná kolej**, na které si hasiči mohou trénovat postupy v podmínkách blízkých reálnému provozu. Součástí trenažéru je železniční přejezd se světelným výstražníkem, trolejovým vedením i funkčními návěstidly. Na koleji jsou umístěny dva železniční vozy – cisterna a motorová drezína. Hasiči tak mohou nacvičovat různé typy mimořádných situací, včetně zásahů při úniku nebezpečných látek.

Velkým přínosem nové stanice je také její dopravní napojení. **Výjezd vede přímo na hlavní komunikaci a při zásahu semafory zastaví provoz na přilehlé silnici.** To umožňuje rychlejší a bezpečnější výjezd, který je v krizových situacích zásadní.

Začátkem roku 2026 se v Chebu otevřela nová hasičská stanice. Vytížená jednotka získala nové zázemí s lezeckou věží, cvičnou kolejí a přímým napojením na hlavní komunikaci.

Chebská jednotka patří dlouhodobě mezi velmi vytížené. Jen v loňském roce zaznamenala **více než 500 výjezdů** a často zasahovala i mimo železniční prostředí – **hasiči pomáhali například při nálezu nevybuchlé munice** přímo v Chebu nebo při odstraňování následků nehody vlaku s benzenem v Hustopečích nad Bečvou. Nová stanice teď proto představuje důležité posílení připravenosti i zázemí jednotky. Pro OHLA ŽS je tato stavba dalším příkladem projektu, který **má konkrétní přínos pro veřejnou službu** i bezpečnost v regionu.

Jan Mašek
vedoucí projektu

Naše společnost v číslech

Pojďte se s námi podívat na některá zajímavá čísla, která se pojí se životem v OHLA ŽS.

59

Za rok 2025 dokončila OHLA ŽS skoro šest desítek projektů. Šlo například o realizaci protipovodňových opatření na řece Svratce a dostavbu části velkého městského okruhu v Brně (I/42 Brno VMO Tomkovo náměstí a I/42 Brno VMO Rokytova), rekonstrukci základní školy V Olšinách v Praze-Strašnicích, dále modernizaci trati Praha-Bubny – Praha-Výstaviště, výstavbu sportovní haly ve Výčapech-Opatovcích na Slovensku a realizaci systému napájení pro projekt Tokamak COMPASS Upgrade v Praze.

1488

Společnost OHLA ŽS zaměstnává celkem 1488 lidí. Z toho 866 jich pracuje na technických, administrativních a vedoucích pozicích, 622 je zaměstnaných v dělnických profesích.

11

Celkem 11 zaměstnanců společnosti OHLA ŽS získalo ocenění za práci napříč různými divizemi: Ing. Pavel Kocanda, Ph.D. (na fotografii třetí zleva), Ing. Stanislav Presse, Ing. Stanislav Balík, Štěpán Smrž, Ing. Hana Faktorová, Ing. Matej Čačaný, Pavol Gavenčiak, Martin Wagner, Fridrich Lázók, Vítězslav Konečný a Ing. Eva Malá. Ocenění byla udělena za řízení projektů, odbornou přípravu i dlouhodobý přínos firmě. Slavnostní předání proběhlo 26. března v SONO Centru v Brně.

18

OHLA ŽS si za loňský rok připsala osmnáct ocenění za železniční, dopravní i občanské stavby. Mezi nimi byly hlavní ceny v soutěžích Stavba roku a Stavba roku Zlínského kraje 2025, Železniční stavba roku, ocenění Státního fondu dopravní infrastruktury i České komory autorizovaných inženýrů a techniků. Uspěly například projekty Rekonstrukce železniční stanice Vsetín, Plzeň hlavní stanice, Adamov– Blansko, Mstětice – Praha-Vysočany nebo Brno – Zastávka u Brna. Zvláštní cenu poroty získala také Obřadní síň ve Vysokém Mýtě. Silnou pozici firmy na trhu potvrdilo i 2. místo v Ratingu kvality 2025.

60

OHLA ŽS se podílí na modernizaci železniční tratě Kojetín–Přerov pro rychlost až 200 km/h. V rámci projektu vznikne nebo bude upraveno celkem 60 mostů a propustků, součástí stavby jsou také nové nadjezdy a silniční propojení.

Jak se plánuje železniční výluka?

Za každým omezením stojí měsíce příprav i detailní plán

Výluka na železnici neznamená jen omezení provozu. Je to přesně naplánovaný čas, během něhož se musí bezpečně zvládnout práce, které za plného provozu provést nejde. Od prvního návrhu po znovuotevření tratě rozhodují detaily, koordinace i čas.

Na první pohled může výluka působit jednoduše: na určitou dobu se omezí nebo zastaví provoz a vlaky na trati vystřídá stavební technika. Ve skutečnosti jí ale předchází dlouhý proces příprav, bez kterého by většinu prací na železnici nebylo možné bezpečně provést. Jakmile se má v kolejišti pohybovat více lidí i strojů najednou, musí být přesně stanoveno, kdo, kdy, kde a za jakých podmínek může pracovat. Výluka tak není jen dočasným omezením provozu, ale především nástrojem bezpečnosti. Jak se ale taková událost plánuje?

První impuls přichází už při přípravě stavby. Projektanti, přípraváři i realizační tým vyhodnocují, které práce bude možné zvládnout za provozu a které si naopak vyžádají omezení dopravy. Může jít o zásah v řádu hodin, víkendovou akci i dlouhodobější výluku navázanou na rozsáhlou modernizaci. V této chvíli se nehledá jen technické řešení, ale také co nejvhodnější termín. Cílem je zasáhnout do provozu co nejméně a zároveň vytvořit dostatečný prostor pro bezpečné a kvalitní provedení prací.

Právě tady začíná důležitá koordinace se Správou železnic. Posuzuje se kapacita tratě, návaznost na další stavby i dopad na osobní a nákladní dopravu. Pokud se v jednom regionu připravuje více akcí současně, je potřeba je sladit tak, aby omezení pro dopravce i cestující dávala smysl. Proto se u některých staveb volí noční výluky, u jiných víkendové termíny a u těch největších delší souvislá omezení. Každá varianta má své výhody i limity: krátké okno vyžaduje maximální tempo všech zúčastněných, dlouhá výluka zase klade vyšší nároky na organizaci náhradního provozu i návazných činností.

Detailní harmonogram a týmová práce

Jakmile je termín potvrzený, startuje druhá fáze plánování: detailní rozpad prací na hodiny, někdy i minuty. Přesný harmonogram určuje sled jednotlivých kroků, nasazení lidí, strojů i materiálu a počítá také s kontrolními body, bez nichž se nelze posunout dál. Na místě na sebe totiž musí navazovat hned několik profesí. Dělají se například zemní práce, železniční spodek a svršek, mostní objekty, trakční vedení nebo zabezpečovací zařízení. Co jedna skupina dokončí, na to musí bez prodlení navázat další. Pro improvizaci tu není prostor.

Výluka je proto vždy týmovou disciplínou. Stavbaři musí vědět, v jakém okamžiku převezmou staveniště, projektanti a technický dozor hlídají soulad s dokumentací, specialisté potvrzují správnost provedení a dopravci potřebují včas znát rozsah i délku omezení. Dobrý plán přitom neřeší jen ideální průběh, ale počítá i s rezervami pro nenadálé situace. Harmonogram na železnici totiž může ovlivnit počasí, složitost technologie i návaznost na další provozní opatření – a čím lépe je akce připravená, tím menší je riziko, že se výluka prodlouží. Schopnost sladit desítky navazujících úkonů bývá v těchto situacích rozhodující.

Rozhoduje příprava i závěrečná kontrola

O úspěchu často rozhoduje i to, co není na první pohled vidět. Ještě před začátkem výluky musí být připravené přístupy na staveniště, rozvoz materiálu,

nasazení mechanizace i pořadí, v jakém budou na místo přijíždět jednotlivé čety. Pokud se například mění kolejové pole, je nutné mít ve správný okamžik k dispozici nejen dělníky a stroje, ale i svařence, pražce, štěrk, kabelové trasy nebo další technologické prvky. Každé zdržení se v úzce vymezeném čase násobí. Proto se mnoho věcí chystá dopředu tak, aby během samotné výluky probíhala především montáž, výměna, zapojení a kontrola.

Konec stavebních prací navíc automaticky neznamená okamžité obnovení provozu. Následují kontroly, měření a zkoušky, které ověří, že je vše provedeno v požadované kvalitě a že je trať bezpečná pro návrat vlaků. U některých zařízení je nutné provést technické testy, jinde zkontrolovat geometrii koleje nebo správnou funkci jednotlivých systémů. Teprve poté může dojít ke zprovoznění tratě a obnovení provozu ve standardním režimu.

Traťová výluka je časem, rozsahem a místem přesně stanovené přerušení drážní dopravy. Ať už jde o stovky dní, nebo pár hodin, vždy je nezbytná perfektní koordinace stavbařů, Správy železnic a dopravců. V zájmu všech je mít kolej omezenou na co nejkratší dobu a současně v co nejlepším stavu.

Pro cestující je výluka často hlavně nepříjemnou komplikací a omezením. Pro lidi, kteří ji připravují a realizují, je ale především pečlivě naplánovaným časovým prostorem, v němž se musí sejít bezpečnost, technologie, organizace i spolupráce desítek různých profesí. A když vše funguje tak, jak má, výsledkem je nakonec bezpečnější, spolehlivější a kvalitnější železnice.

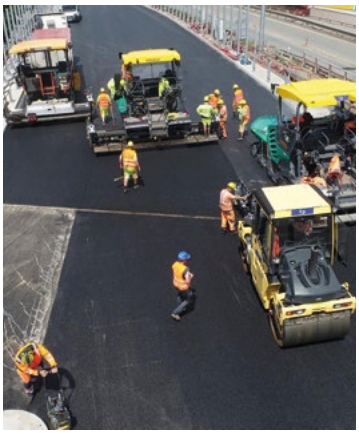
Bez lanek a s milimetrovou přesností: 3D nivelace mění asfaltování na křižovatce D1 a D2

Jeden z prvních článků tohoto čísla podrobně popisuje rozsah a náročnost přestavby křížení D1 a D2. Při pokládce asfaltových vrstev se u tohoto projektu uplatňuje nenápadná, ale o to zajímavější technologie – 3D nivelace. Přináší hlavně vyšší přesnost a efektivitu.

Při běžné výstavbě silnic se pro dodržení správné výšky asfaltu tradičně používá systém naváděcích lanek, podle kterých se stroj orientuje. Takový postup je ale náročný na přípravu, čas i pracovní síly. Na brněnském křížení dálnic D1 a D2 teď proto stavbaři využívají technologii 3D nivelace. Namísto natahování lanek se přímo do stroje, který rozprostírá asfaltové vrstvy – finišeru –, nahraje digitální 3D model vytvořený projektantem. Právě podle něj se finišer při pokládce řídí.

Jak to funguje v praxi?

Základem celého systému jsou totální stanice, které na stavbě sledují přesnou polohu stroje a průběžně ji porovnávají s projektovaným modelem. Na brněnské křižovatce pracují současně tři. Finišer tak získává průběžná data o své poloze a dokáže s vysokou přesností držet požadovanou niveletu i tloušťku jednotlivých asfaltových vrstev. Obsluha se díky tomu může více soustředit na plynulost pokládky a směrové vedení stroje.



Investice do budoucnosti

I když se technologie 3D nivelace už dříve osvědčila u zemních prací nebo třeba při stavbě železnic, její nasazení přímo při pokládce asfaltových vrstev není v Česku běžné. Pořízení potřebného vybavení vyjde zhruba na 3,5 milionu korun, technologie ale zároveň zkracuje přípravu a snižuje nároky na obslužné práce na stavbě.

V rámci tak náročného projektu, jakým je přestavba uzlu Brno-jih, představuje 3D nivelace důležitý nástroj pro udržení tempa i přesnosti výstavby. Ukazuje zároveň, jak významnou roli dnes v dopravních stavbách hrají přesná data a digitální řízení.

Zbyněk Rauš
vedoucí projektu

Seznamte se s oceněnými kolegy

Ing. Hana Faktorová

špečialista ekonóm, divize Slovensko

Ing. Hana Faktorová získala ocenění za excelentní zvládnutí ekonomické agendy divize Slovensko v období výrazného nárůstu jejího ročního obratu, za konstruktivní spolupráci ekonomického úseku s realizačními týmy jednotlivých staveb a za celkově vysoce efektivní a precizní činnost ve prospěch celé společnosti.

Jak dlouho pracujete v OHLA ŽS a co máte na své práci nejraději?

Pro společnost OHLA ŽS pracuji od léta 2017. Po předchozích pracovních zkušenostech z bankovního sektoru, ze soukromé stavební firmy a z vodárenské společnosti musím říct, že mě moje současná práce baví asi nejvíc. Naučila jsem se nové věci a profesně jsem se posunula. Velmi mě baví práce, která není úplně stereotypní – ta mě psychicky vyčerpává víc než hledání řešení nějakého problému, identifikace případných nesrovnalostí a učení se novým věcem.

Jsem ráda a vděčná za to, že jsem v OHLA ŽS poznala spoustu chytrých a pracovitých kolegů. Mnozí z nich mi svými radami a znalostmi pomohli v začátcích a jsou ochotní podat pomocnou ruku i teď, kdykoliv je potřeba. Mají můj obdiv a nejraději bych je tu všechny vyjmenovala.

Co je hlavní náplní vaší práce v divizi Slovensko?

Stručně řečeno jde o sledování stavební zakázky od začátku až do konce. Zahrnuje to založení projektu v systému, sledování nákladů a výnosů během realizace, měsíční uzávěrky i přípravu čtvrtletních APO reportů. Když to ale rozepíšu podrobněji, jde o mnohem širší spektrum různorodých činností souvisejících s jednotlivými oblastmi.

Jak spolupráce mezi ekonomikou a stavbou vlastně funguje?

Kolega mi jednou řekl: „Nech to na mně, já to postavím.“ Bohužel toto přání stavebníků splnit nemůžeme. Pořád od nich potřebujeme spolupráci – aktuální dokumenty o postupu stavby, příležitostech a hrozbách, aby se „naše čísla“ hodila. Ale myslím, že se máme rádi.

Co pro vás osobně ocenění znamená?

Odpovím stejně jako všichni kolegové, kteří byli oceněni v minulých letech. Je to pro mě překvapení, děkuji, velmi si toho vážím a jsem hrdá na to, že jsem součástí tak velkého a úspěšného celku. Přeji firmě OHLA ŽS mnoho rentabilních projektů a všem jejím zaměstnancům pocit sounáležitosti a pracovního naplnění.

Vítězslav Konečný

vedoucí projektu, divize Železnice

Vítězslav Konečný získal ocenění za efektivní řízení prací na stavbě Elektrizace trati Brno – Zastávka u Brna, 2. etapa, realizované za mimořádně náročných podmínek kvůli souběhu s rekonstrukcí tramvajové trati v Brně-Bystrci.

Jak dlouho pracujete v OHLA ŽS a co máte na své práci nejraději?

Pro firmu OHLA ŽS pracuji od 1. 4. 1994, což je 32 roků. Během těchto let jsem se podílel na mnoha stavebních projektech jak v České republice, tak i v zahraničí, na Slovensku, v Polsku a v Maďarsku. Každý projekt je pro mě vždy novou výzvou a ty mě baví zdolávat.

Co pro vás osobně ocenění znamená?

Ocenění si velmi vážím, ale neberu jej jako ocenění mé osoby, ale jako ocenění celého týmu spolupracovníků, kteří se se mnou na projektech podílejí.

Elektrizace trati Brno – Zastávka u Brna probíhala souběžně s rekonstrukcí tramvajové tratě v Brně-Bystrci. Jak náročná je koordinace takových paralelních projektů?

Při souběžném řízení staveb Elektrizace trati Brno – Zastávka u Brna a Rekonstrukce tramvajové trati Brno- Bystrc bylo nejsložitější přepínat osobní nastavení do různých módů, neboť každý z investorů žije ve svém vlastním vesmíru. Samotná koordinace těchto projektů pro mě nebyla nijak náročná. Na obou projektech jsem měl jiný tým spolupracovníků, kteří jako správní profesionálové věděli, co mají dělat.

Co je při řízení takto velké železniční stavby největší výzvou – technická stránka, organizace lidí nebo třeba komunikace s partnery?

Během realizace velké železniční stavby bývá největší výzvou koordinace prací všech zhotovitelů. Většina prací probíhá ve výlukách železničního provozu, které jsou nepřekročitelné, a realizovat v této době všechny práce bývá často složité.

Štěpán Smrž

stavbyvedoucí, divize Západ

Štěpán Smrž získal ocenění za kreativní přístup k řešení náročných situací v oblasti přípravy a realizace staveb oblasti Jihozápad. Vysoká flexibilita, svědomitost a nadstandardní plnění pracovních úkolů přispěly k úspěšnému dokončení významných projektů této oblasti (například BUDEX HUB Planá či Obnova řadu surové vody Římov–Plav, II. etapa), a to jak z hlediska dodržení termínů, tak finančních parametrů.

Jak dlouho pracujete v OHLA ŽS a co máte na své práci nejraději?

V OHLA ŽS pracuji již skoro 9 let. Nejvíce si cením toho, že má práce je rozmanitá a nikdy není stejný den. Baví mě hledání řešení, koordinace týmu a pocit, že za sebou necháváme viditelné výsledky. Každý projekt představuje novou výzvu a zároveň příležitost profesně růst.

Co pro vás osobně ocenění znamená?

Ocenění si velmi vážím, beru ho jako potvrzení, že má práce má smysl a že přístup, který volím, je správný. Zároveň je to pro mě motivace pokračovat v nastaveném tempu, zlepšovat se a být oporou pro tým i v dalších projektech.

Na stavbách se jistě setkáváte s řadou komplikovaných situací. Jaký moment v posledním roce vám připadal téměř neřešitelný, ale nakonec se podařilo ho úspěšně dotáhnout?

Každý rok přináší situace, které vypadají na první pohled složitě. Pro mě to byl moment, kdy jsme museli rychle reagovat na změny projektu, a tím následně také na extrémní časový tlak. Vypadalo to, že řešení je téměř nemožné, ale díky dobré spolupráci týmu, otevřené komunikaci a ochotě najít kompromis jsme situaci zvládli a podařilo se dodržet termín i kvalitu.

Podílel jste se na projektech jako BUDEX HUB Planá nebo obnova řádu surové vody Římov–Plav. V čem jsou tyto projekty z pohledu stavbyvedoucího specifické?

Každý z těchto projektů má svá specifika:

BUDEX HUB Planá – Projekt byl specifický především tím, že šlo o jednu z nejvyšších administrativních dřevostaveb v Česku, kombinující masivní dřevěnou konstrukci s železobetonovým pohledovým jádrem. To kladlo vysoké nároky na přesnost provádění, koordinaci profesí a dodržení technologických postupů. Náročné bylo také sladění prvků udržitelnosti – geotermálních vrtů, tepelných čerpadel, fotovoltaiky a dalších moderních instalací –, aby celý systém fungoval spolehlivě jako celek.

Obnova řádu surové vody Římov–Plav – Projekt byl specifický použitím potrubí DN1200 s vnitřní PUR výstelkou, které muselo být dodavatelem složitě certifikováno a zpracováno v několika technologických krocích napříč Evropou. To kladlo vysoké nároky na koordinaci, kontrolu kvality a hlídání termínů, aby byl materiál včas připravený k montáži.

Oba projekty mě profesně posunuly, jak po stránce organizační, tak technologické.

Gratulujeme k pracovnímu jubileu

Všem kolegům srdečně gratulujeme k jejich pracovním výročím a děkujeme za jejich dlouhodobé nasazení, profesionalitu a každodenní přínos pro naši společnost. Velmi si vážíme jejich práce i loajality, která stojí za úspěchem celé firmy. Přinášíme přehled těch, kteří oslavili významné pracovní jubileum na konci roku 2025 a na začátku roku 2026.

15 let ve společnosti

Ing. Martin Vastl
specialista obchodu a technické přípravy

Ing. Hana Mrkvicová
technik přípravy

20 let ve společnosti

Tomáš Navrátil
instalatér

Ing. Marek Plechatý
specialista obchodu a technické přípravy

Vladimír Horák
elektromontér

Aleš Kratochvíl
mistr

Martin Hrb
mistr

Lukáš Orság
referent administrátor

Šárka Kohoutková
specialista podatelny a spisovny

Radim Vašina
geodet

25 let ve společnosti

Dušan Skoták
stavbyvedoucí

Ing. Jan Kohlíček
manažer výrobní

František Menoušek
obsluha zemních a příbuzných strojů

Juraj Hladký
specialista stavební výroby

Ing. Tomáš Špaček
vedoucí projektu

Lukáš Tetur
mistr

Josef Macháček
stavební zámečník

Martin Hanák
traťový dělník

30 let ve společnosti

Martin Minx
elektromontér

Ing. Petr Jilg
mistr

Fridrich Lázók
traťový dělník

Vlastimil Kupčík
obsluha razicích strojů, tunelář

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

Progress Enablers

MOZAIKA
ČASOPIS SKUPINY OHLA ŽS

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: Ing. Mgr. Iva Cachová, MBA

Členové redakční rady: Jana Botková, Bc. Klára Hubálková, Ing. Jan Ledabyl, Zdeněk Přibyl, Kateřina Šlesingerová, Miroslava Tichá, Bc. Aneta Tobiaszová, Ing. Šarlota Verébová

Periodicita: 4× ročně, číslo I/2026 vychází 30. 4. 2026 v Brně
Evidováno Ministerstvem kultury České republiky pod číslem MK ČR E 12132.