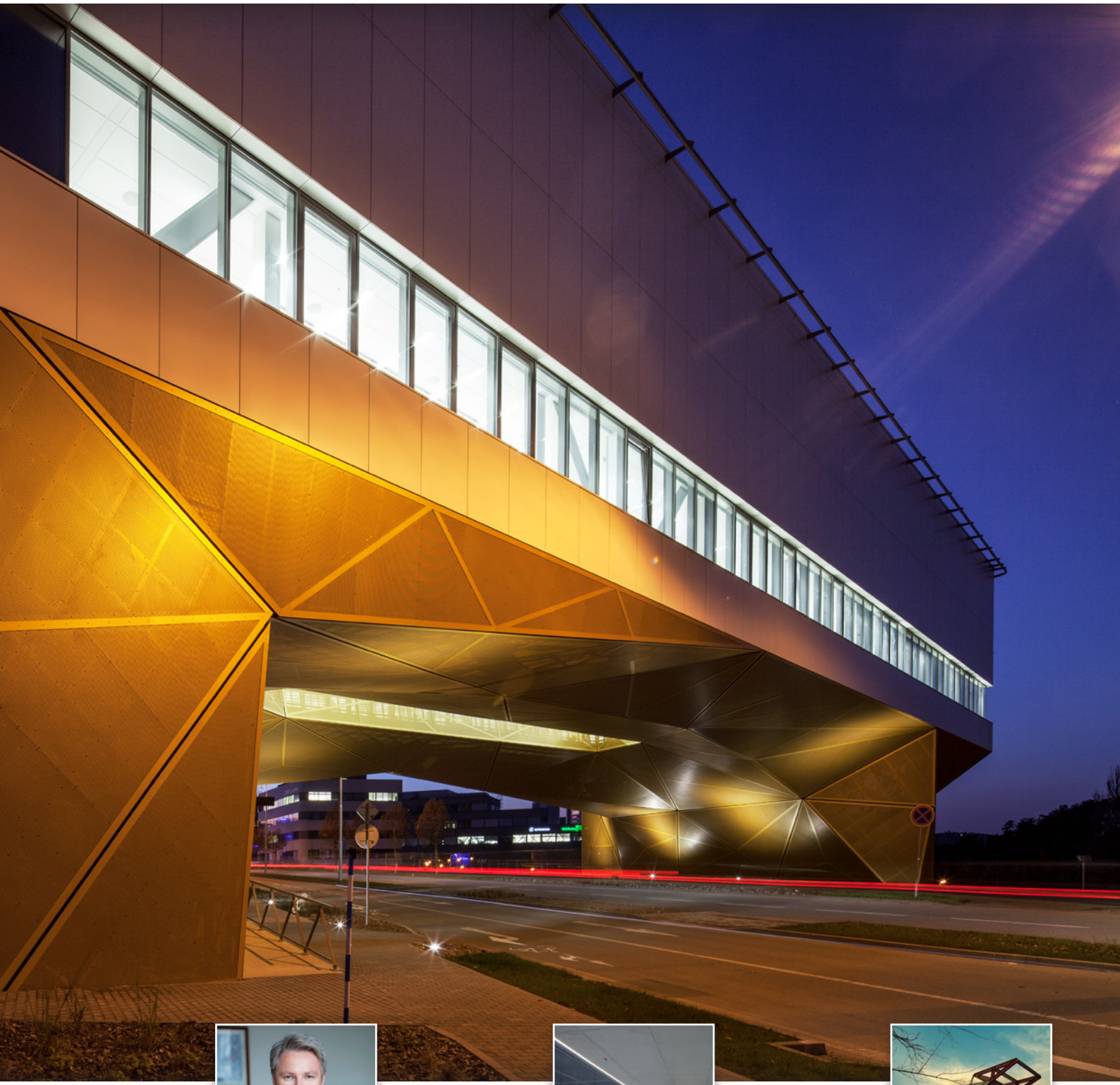
ČASOPIS SKUPINY OHL ŽS

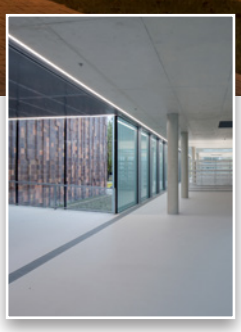
mozaika

IV/2020



Zeptali jsme se Romana Dostálka, ředitele Divize T – Technologie

strana 2



Přístavba budovy Jihočeské vědecké knihovny v Českých Budějovicích

strana 5

Estakády na železničním koridoru mezi Sudoměřicemi a Voticemi

strana 8

obsah IV/2020

Úvodník ⇒ 1

Zeptali jsme se Romana Dostálka, ředitele Divize T – Technologie ⇒ 2

Budeme se podílet na změně trakční soustavy mezi Nedakonicemi a Říkovicemi ⇒ 3

Zrekonstruovaný most X037 Líšnická – Jeremiášova v Praze je opět v provozu ⇒ 4

Divize J – Čechy dokončila přístavbu budovy Jihočeské vědecké knihovny v Českých Budějovicích ⇒ 5

OHL ŽS realizuje rekonstrukci železničního spojení z Dětmarovic do Polska ⇒ 6

Výstavba Komplexního simulačního centra Masarykovy univerzity v Brně ⇒ 7

Divize R – Dopravní stavby buduje estakády na železničním koridoru mezi Sudoměřicemi a Voticemi ⇒ 8

Centrální urgentní příjem VFN Praha byl zmodernizován ⇒ 9

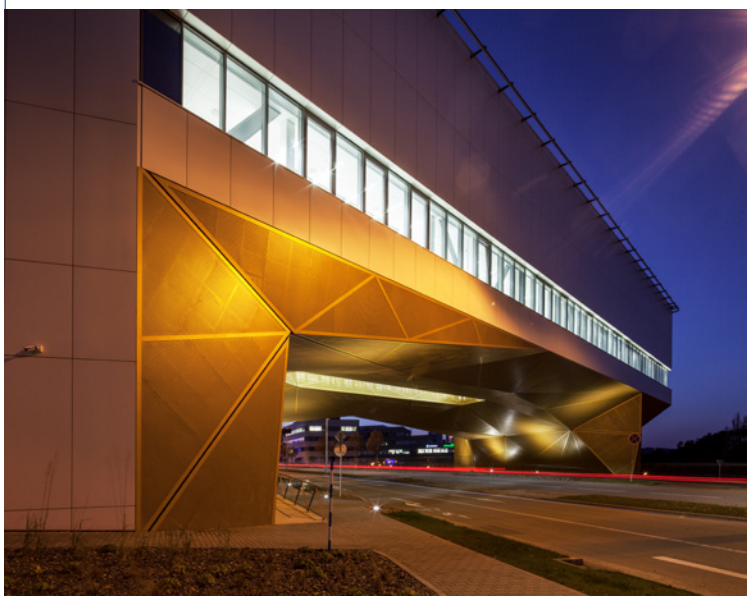
Rozhovor s Milošem Kozákem, oceněným zaměstnancem roku 2019 za Divizi R – Dopravní stavby ⇒ 10

Již třetím rokem jsme partnerem Fakulty stavební ČVUT v Praze ⇒ 11

V OHL ŽS nově jezdíme elektromobily ⇒ 11

Sjezdař na divoké vodě Vojtěch Matějíček závodí s lodí v našich firemních barvách ⇒ 12

Foto na titulní straně:
Stavba Komplexního simulačního centra Masarykovy univerzity v Brně. Pohled na část objektu, který tvoří vstupní bránu do Univerzitního kampusu Bohunice z východní strany.



mozaika

Vydává: OHL ŽS, a.s., Burešova 938/17, 602 00 Brno, Veveří, **tel.:** +420 541 571 111, **e-mail:** ohlzs@ohlzs.cz
Předseda redakční rady: Mgr. Jana Matulajová
Koordinátor redakční rady: RNDr. Jana Petrásková, Ph.D.
Členové redakční rady: Mgr. Barbora Hocková, Ing. Jan Ledabyl, Zdeněk Přibyl
http://www.ohlzs.cz
Registrováno Ministerstvem kultury pod. č. E 12132 ze dne 31. 10. 1995.

úvodník

VÁŽENÉ KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ,

s blížícím se koncem roku jsme pro vás připravili letošní čtvrté číslo firemního časopisu Mozaika s výběrem aktuálních informací a článků.

Zkraje přinášíme rozhovor s Romanem Dostálkem, ředitelem Divize T – Technologie, která za naši společnost realizuje zakázky v oblasti technologií elektro a energetiky pro dopravní infrastrukturu, v segmentu drážní a městské dopravy i v oblasti průmyslové výstavby. V návaznosti na tento rozhovor se v aktualitách dočtete o významné zakázce související s projektem změny trakční soustavy mezi obcemi Nedakonice a Říkovice, kterou divize získala v říjnu letošního roku. Do této rubriky jsme zařadili i zprávu o dokončené rekonstrukci silničního mostu X037 Líšnická – Jeremiášová v Praze, který je od září opět v provozu. Na tomto místě se také dočtete o realizaci projektu přístavby a rekonstrukce stávající budovy Jihočeské vědecké knihovny v Českých Budějovicích, kterou Divize J – Čechy dokončila před dvěma měsíci.

V rubrice *Naše stavby* naleznete článek o velké rekonstrukci železniční trati z Dětmarovic na Karvinsku po hranice s Polskem, na které se podílí hned tři divize naší společnosti. Divize R – Dopravní stavby dále v samostatném článku informuje o probíhající stavbě čtyř velkých ocelobetonových mostních estakád na železničním koridoru mezi Sudoměřicemi a Voticemi. Neméně zajímavé jsou příspěvky o výstavbě Komplexního simulačního centra Masarykovy univerzity v Brně nebo modernizaci pavilonu A8 Všeobecné fakultní nemocnice v Praze, v němž je soustředěn centrální příjem.

Jsem potěšen, že jakožto společensky odpovědná firma jsme se rozhodli jít cestou ekologičtějšího provozu a nově jsme investovali do pořízení dvou elektromobilů. Více informací o rodící se podpoře elektromobility naleznete v krátké zprávě úseku Podpůrné služby. Do oblíbené rubriky *Představujeme naše zaměstnance* jsme tentokrát zařadili rozhovor s Milošem Kozákem, technikem stavební výroby Divize R – Dopravní stavby, který patří mezi oceněné zaměstnance roku 2019.

Oblast lidských zdrojů úzce souvisí se vzděláváním, a to nejen vnitropodnikovým. V OHL ŽS klademe důraz na systémové propojení teorie a praxe, a i to je jedním z důvodů spolupráce s vybranými vysokými školami. Pro studenty stavebních fakult to mimo jiné znamená příležitost zapojit se již během studia do řešení praktických problémů formou absolvování praxe v naší společnosti a pro nás to představuje možnost zaměstnávat kvalitní a vhodně vyprofilované absolventy. O tom, jak taková spolupráce vypadá, se dozvíte v příspěvku, který věnujeme našemu několikaletému partnerství se Stavební fakultou Českého vysokého učení technického v Praze.

Kromě oblasti vzdělávání se dlouhodobě významně podílíme také na podpoře společenského a kulturního života, a jsme proto partnerem řady kulturních a sportovních projektů a aktivit. V tomto čísle Mozaiky vám nově představujeme mladého nadějného sjezdaře na divoké vodě Vojtěcha Matějíčka. Vojtova loď, se kterou nás reprezentuje na významných tuzemských i mezinárodních soutěžích, byla speciálně navržena a vyrobena v našich firemních barvách.

Milí zaměstnanci, rád bych vám poděkoval za vaše pracovní výkony v tomto poněkud netradičním roce. Do roku 2021 přeji nám všem především pevné zdraví, hodně štěstí, spokojenosti a dostatek energie k dosažení všech osobních i pracovních cílů.

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

zeptali jsme se...

ZEPTALI JSME SE ROMANA DOSTÁLKA, ředitele Divize T – Technologie

Od roku 2011 působíte ve funkci ředitele technologické divize. Mohl byste ji v úvodu krátce představit?
Divize T – Technologie se sídlem na ulici Světlá v Brně je z pohledu historie nástupcem Divize Elektro a PSV (pomocná stavební výroba), Závodu Energetické a ekologické stavitelství a v neposlední řadě i samostatné sekce Technologie. V rámci organizačních změn ve společnosti OHL ŽS byla začleněna od 1. 1. 2013 do organizační struktury Závodu Železnice. Od roku 2017, kdy u společnosti proběhla reorganizace struktury, respektive organizačního schématu, se stala divize samostatným subjektem spadajícím shodně s ostatními divizemi pod vedení společnosti. Divize T – Technologie dlouhodobě operuje na trhu v oblasti výroby a následné realizace speciálních elektrotechnologií pro dopravní infrastrukturu, v segmentu drážní a městské dopravy, ale i v oblasti průmyslové výstavby. Působí aktivně na celém území České a Slovenské republiky.

Prostřednictvím vlastní výrobní kapacity a jednotlivých středisek řízení projektů zajišťujeme pro naše externí a interní objednatele a investory široké portfolio prací, služeb a dodávek v rozsahu od standardních a běžných až po vysoce speciální činnosti. Působíme zejména na trhu výrobců a dodavatelů speciálních technologií a jejich montáží, přesněji v oblasti elektrotechniky a energetiky, a to přes nízká a vysoká až po velmi vysoká napětí. K těmto hlavním činnostem současně a takříkajíc „staronově“ poskytujeme služby v oblasti instalací zdravotechniky a vytápění.

Disponujeme kvalitním a odborně vyškoleným personálem na všech úrovních, v současné době má divize přibližně 200 stálých zaměstnanců. Vlastníme výrobní prostředky, které jsou na velmi dobré, v některých případech na špičkové úrovni. Díky tomu je u nás dlouhodobým a neodmyslitelným standardem vysoká kvalita námi vyráběných produktů/výrobků a prováděných prací. Nejsme žádnými nováčky ani v oblasti provádění projekčních a servisních činností, což nám mimo jiné zajišťuje komfort vlastního vývoje a servisu dodávaných technologií.

Vše výše zmíněné pak v kompaktním a dobře fungujícím celku přispívá k multifunkčnosti divize a současně významně ovlivňuje naši konkurenceschopnost, úspěšnost a především udržitelnost na přední pozici na trhu.

Jaké stěžejní projekty aktuálně realizujete nebo připravujete?
Stěžejním projektem je v současnosti bezesporu realizace nové zkušebny elektricky hnaných vozidel v Plzni pro ŠKODA TRANSPORTATION a.s. V tomto případě se Divize T – Technologie vrací k realizacím velkých stavebně technologických projektů, a to přímo v pozici generálního dodavatele, respektive v roli vedoucího účastníka sdružení. Aktuálně se naši pracovníci podílí na projektu výstavby tzv. Tokamaku 2 v Praze, kde jsme přímým subdodavatelem projekčních a realizačních prací pro generálního dodavatele stavby. Pouze pro informaci, jedná se o velmi sofistikované zařízení umožňující v budoucnosti získávání elektrické energie pomocí termojaderné fúze. V rámci tohoto projektu je naším úkolem dodat související rozvodny a zdrojovny, veškerá kabelová vedení, a to vše včetně projektové dokumentace. Rozhodně neusínáme na vavřínech a čtenáře ujišťuji, že máme v hledáčku další zajímavé obchodní příležitosti. Berme to třeba jako otevřené téma pro příště.

Se kterou divizí spolupracujete v rámci společnosti nejvíce a proč?
Zcela určitě nejčastěji a co do výše finančního objemu kooperujeme s Divizí Z – Železnice. Tato spolupráce, která má hluboké historické kořeny, je pro nás velmi důležitá a naprosto stěžejní. Já osobně ji tak vnímám již od prvopočátku mého působení u společnosti, tedy více než dvacet pět let. Navzájem nás spojuje oborové zaměření hlavně v oblasti železniční infrastruktury a skoro bych se nebál říci pracovně přátelská synergie. V poslední době se nicméně snažíme rozvíjet obchodní vztahy s kolegy z Oblastí Olomouc a Ostrava Divize M – Morava a z Oblasti Praha Divize J – Čechy, kteří v rámci stavebního trhu v dané lokalitě patří mezi velmi významné subjekty s pověstným tahem na branku a máme si tudíž navzájem co nabídnout.

Roman Dostálek, ředitel Divize T – Technologie

V rámci Skupiny OHL jste dokonce spolupracovali se společností OHL Noruega, která působí v Norsku. O co se přesně jednalo?
Určitě velmi zajímavé téma a pro nás i nová zkušenost. Byl jsem osloven vedením společnosti ohledně výpomoci při řešení konkrétní situace na zakázce „EPC Ski“ (Engineering, Procurement and Construction), která je součástí projektu „Follo Line“ zaměřeného na vytvoření vysokorychlostní tratě mezi Oslem a obcí Ski. Naše spolupráce souvisela s realizací elektrického ohřevu výhybek (EOV). Prakticky ihned jsme do této oblasti vyslali na „průzkum“ naše klíčové pracovníky, tedy technologa a vedoucího technicko-obchodní přípravy divize. Na základě jejich poznatků a seznámení se s problémy, které v oblasti realizace EOV u kolegů v Norsku nastaly, bylo našimi pracovníky připraveno technické řešení. Postupně byl zkompletován materiál, který byl operativně dopraven na místo, a poté namontován do kolejových výhybek. Jednalo se především o speciální příchytky topných tyčí a samotné topné tyče, včetně sady kabelového připojení. Musím konstatovat, že se v tomto případě zúročily dlouhodobé zkušenosti kolegů z divize, kteří na místě spolu s norsko-španělskými kolegy zrealizovali a tzv. dotáhli vše potřebné.

Silnou stránkou Divize T – Technologie je vlastní samostatný vývoj a výroba. V roce 2019 jste dokončili pro jednoho ze svých klíčových partnerů vývoj a výrobu převozné měnírny pro napájení trakce městské hromadné dopravy. Můžete nám o tom říci více?
Určitě mohu a rád. Silnou stránkou divize není pouze a jen vlastní vývoj a výroba, ale také kompaktní tým pracovníků, kterým jde o společnou věc. Mám-li však v krátkosti konkretizovat vlastní vývoj, pak se jako modelový příklad nabízí vámi citované téma převozné měnírny pro MHD. Tato zajímavá „věcička“ vznikala postupně od prvotního myšlenkového záměru a obecné debaty kam a kterým směrem se v rámci technologie pro MHD posunout přes prvotní výkresové návrhy až po finální výrobní projekt, na jehož základě zařízení vzniklo. Převozná měnírna byla vyvinuta de facto za účelem snadnějšího provádění rekonstrukcí rozsáhlejších technologií měníren dopravních podniků a efektivního řešení případných havarijních stavů v rámci napájení trakce MHD. Vyvinutá technologie musela splňovat všechny náročné legislativní a normativní požadavky, které jsou na tato zařízení v rámci drážní dopravy a energetiky kladeny, a to se nám povedlo na jedničku.

V naší společnosti působíte od roku 1995, kdy jste nastoupil do tehdejšího Železničního stavitelství Brno na pozici elektromontéra a postupoval přes různé výrobní řídicí a manažerské posty až na pozici divizního ředitele. Co bylo pro vás zatím největší motivací za celé období vašeho působení u společnosti?
Co odpovědět? Ani přesně nevím. Věřte nebo ne, nikdy jsem si tuto otázku nepoložil a také se mě na to nikdo nikdy neptal. Zásadní je to, že jsem byl a stále jsem týmovým hráčem a vážím si dobře provedené práce, ať už ji provede kdokoli. Vždy jsem měl zásadu, že je lepší najít alespoň jeden způsob, jak to má a musí jít, než hledat devět jiných důvodů, proč to jít nemá. Motivací pro mě nebylo nic jiného než snaha dělat věci pořádně v pracovně přátelském a vyváženém prostředí a společnou dělnou rukou vytvářet nejen dílo, ale i optimální podmínky pro týmovou práci. Dokladem toho je nesporný fakt minimální fluktuace, kterou historicky na divizi máme, a na to jsem neskromně právem pyšný.

Kde byste svoji divizi viděl rád za dva, tři roky? V čem spatřujete její příležitosti?
Mohl bych okamžitě vyjmenovat celou řadu ambiciózních cílů. Pokud však vyhodnotím aktuální postavení divize na trhu a přihlédnu k této zvláštní době, kterou všichni prožíváme, budu opravdu osobně rád, když se Divize T – Technologie udrží v blízké budoucnosti alespoň tam, kde nyní jsme. Tedy na úrovni, kde se aktuálně nacházíme v chápání a pohledu na ní ze strany kolegů ve společnosti, obchodních partnerů a investorů. U nás na Světlé dobře víme, čeho jsme do dnešních dnů společně dosáhli a máme také představu, kam divizi a její portfolio do budoucna směřovat, jak se dále rozvíjet atd. Samozřejmě existuje střednědobá a dlouhodobá strategie Divize T – Technologie, tedy berte to tak, že ze strategického hlediska není vhodné téma dále komentovat.

Prozraďte nám na závěr, jakým způsobem relaxujete a nabíráte síly pro tak náročnou práci?
Mám tu čest a dopřávám si luxus mít vedle sebe spoustu skvělých lidí nejen v rovině pracovní, ale i osobní a rodinné. Jednoduše řečeno, užívám života, všestranně sportuji. Prostě dělám a věnuji se tomu, co mě baví. V této pochmurné době například nejvíce relaxuji při skládání stavebnic Lego a procházkami se svým psem Holly.

Děkuji za rozhovor.

RNDr. Jana Petrásková, Ph.D.,
útvar Kancelář GŘ a komunikace

aktualita

Budeme se podílet na ZMĚNĚ TRAKČNÍ SOUSTAVY MEZI NEDAKONICEMI A ŘÍKOVICEMI

V říjnu se Divizi T – Technologie podařilo získat významnou zakázku v oblasti napájení drážní trakce na projektu „Změna trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice“. Na její realizaci se budou podílet také Divize M – Morava, Divize Z – Železnice a Divize R – Dopravní stavby.

V loňském roce Správa železnic, státní organizace, vypsala dlouho očekávanou soutěž na proměnu prvního úseku trati se stejnosměrným napětím 3 kV na střídavou napájecí soustavu 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice, který je dlouhý 44 kilometrů a leží na trati Břeclav – Přerov. Jako zhotovitel stavby byly vybrány firmy Elektrizace železnic Praha a AŽD Praha ve sdružení nazvaném NEDAŘÍ2019, které nejprve vypracovalo projektovou dokumentaci.

Správa železnic fakticky zahájila touto investiční akcí přechod na jednotnou napájecí soustavu na celé železnici v České republice. Nyní zde fungují dvě trakční soustavy – na jihu země se střídavým proudem, na severu se stejnoměrným proudem. Změna na střídavý proud má zamezit výpadkům napájení, zajistit neomezenou rekuperaci a také výrazně snížit ztráty při přenosu.

Divize T – Technologie, která má bohaté zkušenosti v oblasti napájení trakce, přispěje ke zdárnému provedení zakázky jako subdodavatel společnosti Elektrizace železnic Praha. Část díla, kterou bude realizovat, zahrnuje zejména rozšíření trakční napájecí stanice (TNS) Říkovice o střídavou část a úpravy rozvodů nízkého napětí a osvětlení v železničních stanicích na celém traťovém úseku. Stavební práce na této TNS bude zajišťovat Divize M – Morava. Divize R – Dopravní stavby v jejím okolí vybuduje zpevněné plochy a příjezdovou komunikaci.

Vyznačení realizovaného úseku mezi Nedakonicemi a Říkovicemi na mapě.
Zdroj: Správa železnic

Divize Z – Železnice provede kolejové úpravy v žst. Říkovice a Otrokovice.

Celý realizovaný úsek by měl přejít na střídavý proud do dvou let, dokončení prací se předpokládá v srpnu 2022. Jsme rádi, že můžeme být u toho.

Zdeněk Přibyl,
specialista systémů řízení
Divize T – Technologie

aktualita

Zrekonstruovaný MOST X037 LÍŠNICKÁ – JEREMIÁŠOVA V PRAZE je opět v provozu

Pracovníci střediska R151 Divize R – Dopravní stavby dokončili v září opravu mostního objektu X037, který převádí silniční dopravu v ulici Líšnická přes čtyřproudou komunikaci ulice Jeremiášova v Praze. Realizace projektu, jehož účelem bylo zlepšení stavebního stavu mostní konstrukce, začala v roce 2017 a z rozhodnutí investora Technické správy komunikací hl. m. Prahy, a.s. byla rozdělena do dvou etap.

Předmětem rekonstrukce byl trvalý silniční most o 3 polích, jehož trámová spojitá konstrukce byla sestavena z prefabrikovaných segmentů DS-V uložených na masivních betonových opěrách a kruhových pilířích.

Stavba započala prováděním bouracích prací na mostě, které po celou dobu probíhaly pouze ručním způsobem. Během této fáze jsme na základě naší kontroly zjistili, že následkem provozu a působením stálého zatížení došlo k naklonění mostu na jednu stranu v příčném směru. Investor byl o této skutečnosti informován a stavební práce byly dočasně zastaveny. Následný průzkum odhalil, že mostní ložiska na opěrách se nacházejí půdorysně blízko sebe a střední pole je dlouhé v poměru ke krátkým krajním polím. Z těchto důvodu byl upraven provoz na mostě i postup prací.

Pohled na zrekonstruovaný mostní objekt X037

Nové asfaltové souvrství položené na mostě a před ním

Při bourání spádové vrstvy byl kladen důraz na zvýšenou bezpečnost a po zhotovení této nové vrstvy byla na nosné konstrukci provedena nová izolace a vozovkové souvrství. Ve středu mostu došlo k provizornímu vytyčení jízdního pásu s použitím betonových svodidel a směrových tabulí. Provizorním uložením obrubníků a položením vrstvy litého asfaltu v oblasti chodníku byly na mostě ukončeny práce na první etapě.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem musel investor nechat vypracovat nový projekt a vypsat novou soutěž na opravu mostu. Společnost OHL ŽS podala nejvýhodnější nabídku a stala se zhotovitelem i pro druhou etapu prací, které započaly převzetím staveniště v polovině března tohoto roku, tedy v době první vlny šíření onemocnění COVID-19.

V této závěrečné etapě jsme museli provést úpravu spodní stavby podepřením a následným nadzdvižením nosné konstrukce (NK) mostu. Odstranili jsme stávající ložiska na opěrách a ručně vybourali střední část úložných prahů, jelikož bourací technika neměla přístup ze spodní ani vrchní části mostu. Provedli jsme nové úložné prahy s ložiskovými bloky a došlo k zesílení koncových příčníků NK a výměně a změně polohy ložisek na opěrách. Rovněž bylo vybudováno nové příslušenství mostu a sanace podhledu NK. Na mostě a před ním bylo položeno nové asfaltové souvrství.

Před zahájením prací na druhé etapě vznesl investor požadavek na zkrácení termínu stavby. I přes velký podíl ručního bourání a problémy, které se vyskytly v souvislosti s jarní vlnou koronavirové epidemie, se nám nakonec podařilo dokončit všechny stavební práce o měsíc dříve oproti původně plánovanému termínu, a urychlit tak proces kolaudace. Opravený most v délce 56 metrů je proto již od konce září opět v provozu a já bych chtěl tímto poděkovat realizačnímu týmu za dobře odvedenou práci.

Ing. Pavel Baštan,
vedoucí projektu Divize R – Dopravní stavby

aktualita

Divize J – Čechy dokončila PŘÍSTAVBU BUDOVY JIHOČESKÉ VĚDECKÉ KNIHOVNY V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

V říjnu byla dokončena zakázka „Přístavba budovy Jihočeské vědecké knihovny v Českých Budějovicích a stavební úpravy stávající budovy“, jež byla zaměřena na novou přístavbu a nutné stavební úpravy ve stávající budově knihovny v centru Českých Budějovic. Cílem bylo vytvořit funkční a reprezentativní celek, který odpovídá významu této veřejné instituce. Stavba byla zahájena v dubnu 2019 a trvala osmnáct měsíců. Realizoval ji tým Divize J – Čechy v čele s vedoucím projektu Václavem Šáleným a hlavním stavbyvedoucím Jindřichem Kamišem.

Jednou z prvních stavebních prací před zahájením výstavby nového pavilonu Jihočeské vědecké knihovny byl přesun více než stotunového balvanu, který měl své místo před budovou knihovny úctyhodných 45 let. Překážel však při plánování zmiňované přístavby knihovny, a tak byl přesunut o cca 23 metrů směrem ke kulturnímu domu Gerbera, kde byl osazen na nový betonový základ a upevněn ocelovými profily. Přesunu předcházely týdenní přípravné práce z hlediska logistiky dopravy jeřábu s hmotností 96 tun a nosností 500 tun. Samotný přesun balvanu, který byl na podzim roku 1974 přivezen z Novohradských hor, trval pouhou hodinu.

Projekt přístavby a rekonstrukce stávající budovy Jihočeské vědecké knihovny v Českých Budějovicích proměnil celé okolí k nepoznání a přístavba knihovny se stala dominantou okolních budov. Horizontální hmota budovy odpovídá provozně dispozičním požadavkům investora, které mimo jiné předpokládaly vytvoření nového bezbariérového vstupu do budovy a rozšíření prostoru volného výběru v návaznosti na vstupní část objektu.

Budova nového objektu je sice dvoupodlažní, avšak navenek působí jako jednopodlažní pavilon levitující nad terénem a otevírající se do zeleně. Má zelenou bezúdržbovou střechu, v níž jsou umístěny skleněné světlíky o rozměru 3 m × 3 m, které dodávají požadovaný sluneční svit do interiéru stavby. Součástí objektu jsou také skleněné otočné U-profilové lamely, které jsou 4,5 m vysoké a obepínají celý obvod fasády. Jedná se o unikátní systém stínění, který nebyl realizován na žádné jiné stavbě v Evropě. Jedinečnost stavby umocňují také probarvené pohledové betony, které byly požadovány v nejvyšší kvalitě PBS (Product Breakdown Structure). Jedná se o betony, které jsou cílené na architektonicky exponované plochy a používají se u mimořádně významných reprezentativních staveb.

Během realizace jsme se potýkali s velmi náročnými požadavky architektů z kanceláře Kuba & Pilař architekti s.r.o., které jsme po dlouhých jednáních vždy dokázali splnit ke všestranné spokojenosti. Tímto bychom chtěli poděkovat celému realizačnímu týmu za skvěle odvedenou práci na této náročné stavbě. Slavnostní otevření nové budovy Jihočeské vědecké knihovny v Českých Budějovicích je plánováno na leden 2021.

Štěpán Smrž,
technik přípravy Divize J – Čechy

Nový pavilon Jihočeské vědecké knihovny v Českých Budějovicích

Interiér nového objektu

naše stavby

OHL ŽS realizuje rekonstrukci ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ Z DĚTMAROVIC DO POLSKA

V srpnu letošního roku byly zahájeny práce na stavbě s názvem „Dětmarovice – Petrovice u K. – státní hranice PR, BC“, jejímž předmětem je kompletní rekonstrukce trati z Dětmarovic na státní hranici s Polskem. Zhotovitelem této zakázky je „Společnost Dětmarovice“, kterou tvoří firmy STRABAG Rail a.s. a OHL ŽS, a.s. Celá stavba, jejímž investorem je Správa železnic, státní organizace, by měla být dokončena do konce roku 2022. Projekt je spolufinancovaný z nástroje CEF Blending, který kombinuje finanční prostředky z unijního Nástroje pro propojení Evropy (CEF) a úvěr od Evropské investiční banky (EIB).

Stavba o celkové délce 9,6 km se nachází na dvoukolejném elektrizovaném úseku II. tranzitního železničního koridoru vedoucím mezi Dětmarovicemi a státní hranicí s Polskem přes Petrovice u Karviné. Tato část koridoru již prošla rekonstrukcí v letech 2001-2002. Současná rekonstrukce má za úkol odstranění propadů traťové rychlosti, a tím zkrácení cestovních dob, zvýšení bezpečnosti a pohodlí cestujících a zajištění požadovaných parametrů interoperability.

Kolejiště stanice Petrovice u Karviné

Stávající most procházející pod kolejištěm této stanice

V rámci projektu se v železničních stanicích Dětmarovice a Petrovice u Karviné a v zastávce Závada zrekonstruují nástupiště, která budou mít bezbariérový přístup a nové zastřešení. Cestujícím zde bude sloužit také nový informační a orientační systém. Rekonstruovány budou také mezistaniční úseky Dětmarovice – Závada – Petrovice u Karviné – státní hranice s Polskem a koleje mezi odbočkami Závada a Koukolná. Ty spojují předmětnou trať Dětmarovice – Petrovice u Karviné s tratí Dětmarovice – Karviná – Český Těšín, na jejíž optimalizaci se v letech 2017–2019 podílela i naše společnost.

Kromě toho dojde k sanaci železničního spodku a obnově železničního svršku, na požadované parametry budou přestavěny vybrané mostní objekty. Šest železničních přejezdů v daném úseku projde rekonstrukcí, u některých se zmodernizuje jejich zabezpečení. Součástí stavební části projektu je i rekonstrukce trakčního vedení, respektive instalace nové stejnosměrné trakce 3 kV umožňující přechod na plánovanou jednotnou střídavou napájecí soustavu 25 kV, 50 Hz.

OHL ŽS bude realizovat v letech 2021 a 2022 železniční stanici Petrovice u Karviné a navazující traťový úsek směrem ke státní hranici s Polskem. Na rozhodující práce plánujeme využít vlastní kapacity. Na své si tedy přijdou nejen pracovníci Divize Z – Železnice při realizaci železničního svršku a spodku, nástupišť a přejezdu, ale také Divize T – Technologie, která bude dodávat kompletní silnoproudou technologii, nebo Divize R – Dopravní stavby při přestavbě mostních objektů.

Zřejmě nejzajímavějším objektem na našem úseku stavby je most v Petrovicích u Karviné procházející pod celým kolejištěm stanice (tzn. pod 17 kolejemi) s šířkou téměř 87 m. Stávající most, který tvoří dvě betonové klenby kruhového průřezu o světlosti 3,7 m, nevyhovuje technickým podmínkám pro novou vyšší traťovou rychlost ani plánovanému územnímu rozvoji města. Proto je navržena jeho demolice a výstavba nového mostu, jehož konstrukce bude tvořena železobetonovým polorámem o světlosti 11,75 m založeném na velkoprůměrových pilotách.

Ing. Martin Dostál,
ředitel výstavby Divize Z – Železnice

naše stavby

Výstavba KOMPLEXNÍHO SIMULAČNÍHO CENTRA Masarykovy univerzity v Brně

Začátkem října letošního roku zahájila Masarykova univerzita praktickou výuku v Simulačním centru v areálu Univerzitního kampusu Bohunice. Výstavba nové pětipatrové budovy za zhruba 562 milionů korun podle architektonického návrhu a projektu ateliéru AiD team, a.s. probíhala v uplynulých dvou letech a za společnost OHL ŽS jí realizovala Divize M – Morava jako člen sdružení s 55% podílem. Ucelené části technického vybavení jako zdravotně-technické instalace, ústřední vytápění, chlazení budovy a vnitřní rozvod plynu realizovala Divize T – Technologie v pozici podzhotovitele sdružení.

Simulační centrum Lékařské fakulty Masarykovy univerzity (zkráceně SIMU) představuje největší simulační pracoviště pro praktickou výuku budoucích lékařů a dalších zdravotnických profesí v České republice. Unikátní výukové pracoviště s kapacitou pro 300 studentů a 50 pedagogů přesně kopíruje nemocniční prostředí od urgentního příjmu až po porodní a operační sály a poskytuje podmínky pro zařazení široké škály moderních edukačních prvků. Díky jednoduchým trenažérům a simulátorům s nízkou i vysokou mírou věrnosti si studenti mohou natrénovat řešení různých situací ještě před tím, než začnou pracovat se skutečnými pacienty.

Budova SIMU má pět nadzemních a dvě podzemní podlaží, přičemž vlastní výuka je soustředěna do čtyř podlaží. V 1. NP se nachází urgentní příjem, včetně plně vybavené makety sanitního vozu a urgentních lůžek. 2. NP slouží pro simulovanou výuku stomatologie a jako zázemí pro laboranty. Ve 3. NP jsou umístěny přednáškové místnosti a specializované učebny pro týmovou a problémově orientovanou výuku (Problem Based Learning, výuková metoda primárně vytvořena pro vzdělávání ve zdravotnictví). 4. NP, které disponuje operačními sály, jednotkami intenzivní péče a standardními pokoji, simuluje reálné nemocniční prostředí. Na střeše 5. NP, v návaznosti na výtahové jádro, je umístěna plocha imitující heliport pro simulaci příjmu zraněných osob z vrtulníku a transport do operačního traktu.

Objekt SIMU je situován do východního konce univerzitního kampusu mezi stávající budovu Morfologie a novostavbu záchranné služby FN Brno a má půdorysné rozměry 100,4 × 32,5 metru. Konstrukčně je rozdělen do dvou odlišných částí. Pětipodlažní kompaktní budova s vnitřním atriem představuje jižní část objektu a je tvořena betonovým skeletem o půdorysném rozměru 46,5 × 32,5 metru. Severní ocelová část, tvořící přemostění ulice Kamenice, má tvar nepravidelného lichoběžníku o rozměru cca 58,6 × (32,5/22,8) metru a je tvořena třemi hlavními plošinami (úrovně 3. NP a 4. NP) a zelenou střechou v úrovni 5. NP s vnitřním atriem. Nepravidelný tvar ocelové konstrukce, jejíž celková hmotnost přesahuje 850 tun, byl značnou výzvou pro přesnou a koordinovanou montáž jednotlivých sestav, kdy hlavní příhradové nosníky byly montovány a svařovány mobilní technikou na stavbě při částečných uzavírkách ulice Kamenice a převedení provozu do ochranných tunelů. Dopravní provoz musel být zachován minimálně v rozsahu vozidel integrovaného záchranného systému (objekt sousedí se zdravotní záchrannou službou FN Brno) a městské hromadné dopravy. Ocelová konstrukce zároveň slouží, pomocí tzv. kotevních zárodků, jako nosná konstrukce

Severní podnož budovy SIMU obložená zlatým perforovaným plechem

Urgentní příjem nacházející se v 1. NP s figurínami, které slouží pro výuku mediků.

pro opláštění, které je řešeno kombinací velkoplošného cementovláknitého obkladu a prosklené části ze sloupko-příčkové fasády s vloženými okny.

Realizovaná stavba s oficiálním názvem „Komplexní simulační centrum MU II“ je stěžejní součástí projektu Strategické investice Masarykovy univerzity do vzdělávání SIMU+. Nabízí jedinečné podmínky pro to, aby absolventi Lékařské fakulty této univerzity byli co nejlépe připraveni na výkon povolání. Jsme proto rádi, že jsme se mohli podílet na realizaci tohoto ojedinělého výukového pracoviště.

Ing. Aleš Meloun,
vedoucí projektu Divize M – Morava

Vybudování Simulačního centra je spolufinancováno z Evropského strukturálního a investičního fondu v rámci Operačního programu Výzkum, vývoj a vzdělávání.

EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Výzkum, vývoj a vzdělávání

MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY

naše stavby

Divize R – Dopravní stavby buduje ESTAKÁDY NA ŽELEZNIČNÍM KORIDORU MEZI SUDOMĚŘICEMI A VOTICEMI

Modernizace téměř dvacetikilometrového traťového úseku Sudoměřice – Votice, kterou provádí Divize Z – Železnice společnosti OHL ŽS od r. 2018, je součástí souboru staveb na IV. tranzitním železničním koridoru z Prahy do Českých Budějovic. Na její realizaci se podílí také Divize R – Dopravní stavby, která zde kromě 840 metrů dlouhého tunelu Mezno staví i mnoho mostů v souhrnné délce téměř 1 100 m. Mostaři této divize na stavbě, jejíž trať je vedena převážně v nově navržené železniční trase, budují „na zelené louce“ již třetím rokem nejen čtyři velké ocelobetonové mostní estakády, ale i další menší železobetonové mosty.

Výsun ocelové konstrukce na estakádě SO 73-20-05 u obce Radič

Vícepolové mostní estakády, které realizuje středisko R150 – Mosty formou interní subdodávky pro Divizi Z – Železnice, jsou soustředěny do náročného terénního úseku mezi železničními stanicemi Červený Újezd a Votice. Jsou čtyři a nacházejí se nad obcí Radič, pod Jiříkovcem a dvě z nich přímo v obci Heřmaničky. Jejich přibližná délka je 205 m, 85 m, 170 m a 268 m a jsou navrženy jako spřažené ocelobetonové nosné konstrukce s mostovkou ve tvaru „vany na štěrk“ pro převedení bezstykové koleje. Jelikož jednotlivé estakády mají různá rozpětí polí (od 25 do 50 m), mají i různou výšku (od 2,30 do 3,65 m) svařovaných hlavních nosníků tvaru I.

Nosné konstrukce (NK) estakád, navržené jako spojité, mají dilatační závěry pouze na opěrách. U dvou estakád delších než 200 m však jejich dilatační délka (dilatační pohyb konců od pevných ložisek mostu) nevyhovovala pro bezstykovou kolej, a proto musely být rozděleny na delší spojitou část a vložené krajní oddilatované prosté pole. Pod stykem dilatačních celků se nachází pilíř s dvěma páry ložisek a NK jsou spojeny dalším dilatačním závěrem. Dalším důsledkem bezstykové koleje je použití systému tzv. řídicích tyčí místo klasických pevných ložisek. Tím, že posunují pevný bod spojité části NK do jejího středu, rozdělují dilatační pohyb na obě strany stejně. Brzdné síly se pak pomocí pákového tyčového systému přenášejí rovnoměrně do obou pilířů na krajích středního pole, kde jsou řídicí tyče pevně zakotveny.

Stavba estakád byla spolu s dalšími železobetonovými mosty zahájena na podzim roku 2018 zemními pracemi, vytvořením konsolidačních násypů v místě opěr a postupným vrtáním velkoprůměrových pilot hlubinného založení. Jejich délku upřesnil projektant na základě provedení předepsaných statických zatěžovacích zkoušek nesystémových pilot, které byly vyvrtané a vybetonované v předstihu. Piloty navržené jako plovoucí byly staticky ověřovány během vrtání na základě skutečné navrtané geologie. Po provedení hlubinného založení jednotlivých mostů pracovníci střediska R150 průběžně armovali a betonovali základy a následně spodní stavbu. Mimo klasických mostních opěr a pilířů estakád jsou na této stavbě použity mohutné pilíře tvaru A, které jsou schopny přenést nejen svislé zatížení od mostu, štěrkového lože a vlaků, ale i vodorovné brzdné síly na obou kolejích.

Spolu s budováním založení a spodní stavby na staveništi byly v mostárně subdodavatele MCE Slaný, s.r.o., vyráběny ocelové konstrukce všech spřažených estakád. Z důvodu přepravitelnosti a manipulace musely být při výrobě rozčleněny na jednotlivé dílce, které pracovníci Správy železnic postupně přejímali. Nejprve probíhaly přejímky po svaření (v tzv. „černém stavu“) a následně několikrát během nanášení protikorozní ochrany (PKO), tedy po otryskání, po nastříkání zinku (metalizace) a po jednotlivých vrstvách. Jako nadměrný náklad byly postupně přiváženy na podvalnících na staveniště, kde z nich byly sestaveny montážní dílce, které byly následně svařovány. Svarové styky byly opatřeny PKO a po následných přejímkách byly osazeny na spodní stavbu a na provizorní mezilehlé montážní bárky v místě styků dílců. Také tyto montážní styky byly po srovnání geometrie ocelové konstrukce svařeny a opatřeny kompletní PKO.

Estakáda SO 73-20-14 v Heřmaničkách po výsunu ocelové konstrukce

Dílce ocelové části nosné konstrukce třípolové estakády SO 73-20-10 pod Jiříkovcem a pětipolové estakády SO 73-20-13 u obce Heřmaničky byly na spodní stavbu montovány pomocí silničních jeřábů. Pro další dvojici estakád byla zvolena technologie montáže ocelové konstrukce výsunem, přičemž SO 73-20-05 u obce Radič je nejvyšší (25,1 m) s nejdelším hlavním polem (50 m) a SO 73-20-14 v Heřmaničkách je nejdelší estakáda o sedmi polích (267,9 m).

V současné době jsou postaveny téměř všechny železobetonové mosty. Velké estakády jsou postupně dokončovány. Estakáda SO 73-20-10, která je již po izolaci, čeká na zaštěrkování a položení kolejí. Estakády 73-20-13 a 73-20-05 mají zabetonované závěry a probíhá zde izolování mostovky. SO 73-20-14 má dokončen výsun ocelové konstrukce a nyní jsou již vybetonovány první dvě pole spřažené mostovky.

Výstavba takto rozsáhlého a významného stavebního projektu se neobejde bez nasazení velkého množství výrobních kapacit zhotovitele. Podmínkou pro splnění harmonogramu stavby a kvalitativních požadavků je také aktivní spolupráce všech účastníků výstavby. Díky profesionálnímu přístupu vedení stavby (Divize Z – Železnice OHL ŽS, a.s.), investora (Správa železnic, státní organizace) a projektanta (SUDOP Praha a.s.) se tato spolupráce daří a stavba plní postupné milníky. Mostařský tým, který se skládá z několika zkušených i začínajících mistrů a mnoha „parťáků“ řídících pracovní skupiny železářů, tesařů a betonářů, řídí Petr Novotný z pozice vedoucího projektu spolu se stavbyvedoucím Ing. Petrem Zíbem. Již nyní je vidět, že tato parta dokáže táhnout za jeden provaz a že splní milníky i konečný termín stavby plánovaný na rok 2022.

Ing. Martin Pospíšil,
specialista přípravy Divize R – Dopravní stavby

naše stavby

CENTRÁLNÍ URGENTNÍ PŘÍJEM VFN PRAHA byl zmodernizován

Před koncem letních prázdnin dokončila Divize J – Čechy realizaci stavby „VFN Praha – Centrální urgentní příjem – 3. etapa“, jež spočívala v rekonstrukci prostor v 1. PP, 2. PP a 3. PP pavilonu A8 v areálu Všeobecné fakultní nemocnice v Praze. Práce na objektu, ve kterém sídlí radiologická a chirurgická klinika, byly zahájeny v lednu r. 2019.

Projekt řešil stavebně a technicky změnu dispozice zdravotnického zařízení pavilonu A8 v rozsahu kolektoru 3. PP. Navrhované řešení stavebních úprav dále spočívalo v rekonstrukci stávajících a úpravě nově zřizovaných prostor v 2. PP a 1. PP tak, aby odpovídaly standardu moderního nemocničního zařízení. Postupně vznikly místnosti pro nová oddělení magnetické rezonance, CT a RTG. Pro budoucí provoz těchto zařízení bylo zároveň zajištěno kompletní technické zázemí.

V návaznosti na provoz celého objektu byla nově vybudována výměníková stanice a rozvodny silnoproudu včetně nové přípojky elektro. K odstranění vlhkosti a plísní ve stávajících prostorách byly provedeny chemické injektáže stěn, sanační a stěrkové omítky v kombinaci s položením izolací ze svařovaných asfaltových pásů v rozsahu celého 2. PP, kde bylo rovněž vybudováno potřebné sociální zázemí pro personál nemocnice.

Rekonstruované oddělení RTG s novým vybavením

V průběhu výstavby se náš realizační tým musel vypořádat s poměrně výrazným navýšením původně plánovaného rozsahu prací, které vyplynulo z nových požadavků investora. Rovněž bylo nutné vyměnit prakticky všechny rozvody a inženýrské sítě v rekonstruovaných částech a provést statické zajištění degradovaných nosných konstrukcí, s čímž se původně nepočítalo.

Veškeré provádění prací probíhalo za plného provozu v ostatních podlažích pavilonu A8 i celého okolního areálu nemocnice. Stavba musela svoji činnost přizpůsobit tak, aby nedošlo k narušení či omezení tohoto provozu.

Všeobecná fakultní nemocnice v Praze, která byla zadavatelem zakázky, je v současnosti jedním z hlavních míst, kam jsou směřovány urgentní případy. Rekonstrukce urgentního příjmu, pro níž bylo částečné finanční krytí čerpáno z fondu Ministerstva zdravotnictví ČR, má přispět k větší koncentraci péče o pacienty v přímém ohrožení života.

Jiří Síla,
vedoucí projektu Divize J – Čechy

představujeme naše zaměstnance

ROZHOVOR S MILOŠEM KOZÁKEM, oceněným zaměstnancem roku 2019 za Divizi R – Dopravní stavby

Miloš Kozák nastoupil do státního podniku Železniční stavitelství Brno (dnešní OHL ŽS, a.s.) v roce 1997. Podílel se na realizaci celé řady tuzemských a zahraničních projektů převážně v oblasti mostního stavitelství. Za neutuchající aktivitu a exaktní analýzy technických a technologických možností pro zefektivnění činností uváděných do praxe na realizovaných stavbách obdržel ocenění Zaměstnanec roku 2019 za Divizi R – Dopravní stavby, kde působí jako technik stavební výroby na středisku R150 Mosty.

V čem spočívá vaše práce a co vás na ní nejvíce baví?
Náplní mé práce je organizovat a kontrolovat postup prací v daném úseku stavby, koordinovat spolupráci se subdodavateli, zpracovávat příslušnou dokumentaci a mnoho dalších souvisejících činností. A co mě na tom baví? Čerstvý vzduch, adrenalin, improvizace a super lidi.

Petr Zbraněk, ředitel vaší divize, vás v rozhovoru v minulém čísle Mozaiky označil za jednoho z klíčových spolupracovníků, a to především v souvislosti s technologií postupného vysouvání mostních konstrukcí. Jak se v této roli cítíte a co to pro vás znamená?
Pro každého „mostaře“ je štěstí a velká výzva v kariéře, když se k takové zakázce dostane. A já tu možnost měl třikrát. Za to děkuji jak firmě, tak kolegům, kteří se mnou na těchto stavbách spolupracovali.

V lednu tohoto roku jste se navíc stal jedním z oceněných zaměstnanců roku 2019. Dalo vám to novou chuť a radost do práce?
Chuť a radost do práce mám stále stejnou. Návrh na ocenění mě nejprve velmi překvapil a následně potěšil. Byl jsem rád, že jsem se mohl zúčastnit slavnostního předávání cen společně se svojí ženou a představit jí některé své kolegy. Bylo to velmi příjemné.

Jakému projektu OHL ŽS se v současné době věnujete?
Momentálně pracuji na stavbě „Modernizace trati Sudoměřice – Votice“, kde naše divize realizuje mostní objekty.

Slyšela jsem, že máte za sebou i armádní zkušenosti. Daří se vám je využívat i v současném mostním stavitelství?
To je zajímavá otázka. Po zrušení železničního vojska v 90. letech minulého století přešla spousta techniků do civilních firem, kde své zkušenosti uplatnili, a já nebyl výjimkou. Určitým způsobem tyto zkušenosti a zažité návyky využívám dodnes.

Nezanedbatelnou část profesní kariéry jste prožil na zahraničních stavbách. Jak na ně vzpomínáte?
Na zahraniční stavby vzpomínám jen v nejlepším. Myslím, že pro mě i pro mé kolegy tato zkušenost měla zásadní vliv na profesní a osobní růst. Zúčastnil jsem se staveb na Slovensku, v Maďarsku a v Bosně a Hercegovině.

A pokud jde o stavby realizované v České republice? Stala se některá z nich vaší srdeční záležitostí?
Pro mě osobně je asi každá stavba srdeční záležitostí, jinak by mě práce nebavila. Ale čím jsem starší, tím častěji a rád vzpomínám na moje začátky pod vedením pana Petra Zbraňka. Byla to

Miloš Kozák, technik stavební výroby
Divize R – Dopravní stavby

doba, kdy se začal utvářet kolektiv lidí, z nichž se stávali armovači, betonáři, tesaři, mistři a stavbyvedoucí. Různě se experimentovalo a improvizovalo, všichni se za pochodu učili a poznávali jak co dělat. Bylo krásně vidět, jak se zkušenosti lidí z dřívějšího státního podniku Železniční stavitelství prolínají a vzájemně doplňují o zkušenosti čerstvých absolventů škol nebo těch, kteří přišli jako já z armády. Uplynula spousta času a já jsem ve firmě s přestávkami více než dvacet let. Za tu dobu jsem měl mnoho jiných možností a nabídek, ale myslím, že asi nikde jinde bych nenašel podobné prostředí, nepotkal takové spolupracovníky a takového šéfa.

Prozraďte nám na závěr, jak nejraději trávíte volný čas?
Jelikož většinu času jsem v práci, tak volný čas trávím doma s rodinou a v poslední době jsme se synem propadli rybaření.

RNDr. Jana Petrásková, Ph.D.,
útvar Kancelář GŘ a komunikace

lidské zdroje

Již třetím rokem jsme partnerem FAKULTY STAVEBNÍ ČVUT V PRAZE

Fakulta stavební Českého vysokého učení technického v Praze, která je nejstarší a také největší stavební fakultou v České republice, spolupracuje s řadou prestižních firem z různých stavebních oborů. Společnost OHL ŽS, a.s. je jejím partnerem od r. 2018. Součástí partnerství jsou například přednášky v rámci tzv. Technických čtvrtků.

Technické čtvrtky jsou odborné prezentace partnerských stavebních společností pro studenty. Pro tato setkání, která na fakultě probíhají v prostorách nové Čítárny, jsou vybírána zajímavá témata k obohacení studia našich možných budoucích kolegů o zkušenosti z praxe. OHL ŽS, a.s. zastupoval v loňském roce na této akci Petr Novotný, vedoucí projektu Divize R – Dopravní stavby. Ve své přednášce s názvem „Technologie postupného vysouvání a betonáže na výsuvné skruži při realizaci mostů na dálnici D1 Hubová – Ivachnová“ se zaměřil na oblast realizace mostů, která je jednou z hlavních domén této divize.

V letošním roce fakulta zavedla online formu těchto prezentací v souvislosti s probíhající pandemií onemocnění COVID-19 a s tím souvisejícími opatřeními. Ing. Martin Polášek, ředitel Oblasti Ostrava Divize M – Morava proto v průběhu podzimního semestru odprezentuje tímto způsobem výstavbu významné vodní nádrže Šance, za jejíž realizaci jsme získali cenu Grand Prix a hlavní cenu v kategorii Dopravní, vodohospodářské a inženýrské stavby v rámci soutěže Stavba Moravskoslezského kraje 2018.

Společnost OHL ŽS jakožto partner FSv ČVUT podporuje různé studentské akce a akce pro veřejnost, které fakulta pořádá. Příkladem je tradiční ples Fakulty stavební ČVUT nebo Veletrh pracovních příležitostí. Rozsáhlá spolupráce zahrnuje také prezentaci naší společnosti v prostorách fakulty a na jejím webu nebo umístění firemního loga v akademickém diáři a výroční zprávě.

Díky této spolupráci, která pokračuje již třetím rokem, jsme mohli na Divizi J – Čechy přijmout do svých řad kolegyně Barboru Pilařovou (realizační tým Václava Šáleného) a Kláru Konýčkovou (realizační tým Martina Topky). Obě působí na Oblasti JIH této divize v Českých Budějovicích, kde se věnují technické přípravě, a těšíme se, že po dokončení studia posílí naše týmy prací na plný úvazek.

Spolupráce s FSv ČVUT si nejen z těchto důvodů velice ceníme. Na společné srpnové schůzce Ing. Aleše Kézra, ředitele Divize J – Čechy s prof. Ing. Karlem Kabelem, CSc., proděkanem pro rozvoj a Ing. Marií Gallovou, vedoucí PR a marketingu této fakulty byla spolupráce vyhodnocena jako oboustranně přínosná. Všichni přítomní si potvrdili zájem na jejím pokračování, a my se tak těšíme na další spolupráci a setkání se studenty.

Daniela Musilová,
personálně-právní ředitelka

Přednáška Petra Novotného z Divize R – Dopravní stavby v rámci „Technických čtvrtků“.
Zdroj: FSv ČVUT

z úseku Podpůrné služby

V OHL ŽS nově jezdíme ELEKTROMOBILY

Vzhledem k tomu, že OHL ŽS klade důraz na ekologii a ochranu životního prostředí, rozhodli jsme se podpořit elektromobilitu pořízením dvou nových elektromobilů společnosti ŠKODA AUTO. Ty využívají naši zaměstnanci ke služebním jízdám v rámci města Brna od letošního prosince.

Naše společnost dlouhodobě usiluje o snižování negativních dopadů na životní prostředí. Jedním z jejich cílů v oblasti BOZP, kvality a životního prostředí pro období 2020–2021 je zavádění elektromobility do podnikové praxe. Jedná se o ekologický a udržitelný způsob dopravy, který neprodukuje primární emise, čímž pomáhá zmírnit změny klimatu způsobené lidskou činností a současně přispívá ke zlepšení životního prostředí v hustě zalidněných oblastech. Z těchto důvodů vedení společnosti rozhodlo v letošním roce o nákupu dvou vozů ŠKODA CITIGO^{e} iV s ryze elektrickým pohonem. Jedno z vozidel používají zaměstnanci útvaru Správa nemovitostí v každodenním provozu. Druhé je k dispozici ostatním zaměstnancům ke krátkodobému pronájmu v rámci Interní autopůjčovny.

ŠKODA CITIGO^{e} iV je první sériově vyráběný elektromobil značky ŠKODA, který nabízí lokálně bezemisní jízdu a nízké provozní náklady. Motor s maximálním výkonem 61 kW umožňuje dosahovat rychlosti až 130 km/h. Díky kompaktním rozměrům je skvělým vozem do městského provozu, proto nově pořízené vozy využívají

naši zaměstnanci primárně pro cesty po Brně, přestože jejich baterie s kapacitou 36,8 kWh umožňuje dojezd až 252 km. Naše elektromobily jsou napájeny z dobíjecích stanic, které vybudovali zaměstnanci Divize T – Technologie v garáži sídla společnosti na ulici Burešová v Brně.

Do budoucna plánujeme pořídit další elektromobily a vozy s hybridním pohonem, z nichž některé jsou již objednány. Podpora zavádění alternativních pohonů ve veřejné i individuální dopravě je celoevropským trendem a my touto cestou rádi pomůžeme dalšímu rozvoji.

Martin Boček,
vedoucí střediska Osobní doprava

Jeden z nově pořízených vozů ŠKODA CITIGO^{e} iV

OHL ŽS podporuje

SJEZDAŘ NA DIVOKÉ VODĚ VOJTĚCH MATĚJÍČEK závodí s lodí v našich firemních barvách

Protože v OHL ŽS fandíme sportu, a zejména mladým talentovaným sportovcům, s velkou radostí jsme se v letošním roce stali partnerem brněnského sportovce, sjezdaře na divoké vodě Vojtěcha Matějíčka. Vojta nás nezklamal a s novou lodí, kterou si díky naší podpoře pořídil, už získává samá krásná umístění.

Osmnáctiletý brněnský závodník Kanoe Klubu Spoj Brno byl do loňského roku juniorským vítězem mnoha závodů ve slalomu i sjezdu na divoké řece, v letošním roce se skvěle umístil také v kategorii dospělých. Vojta nás proto začátkem roku oslovil s žádostí o partnerství, zejména pro pořízení nové, moderní lodi pro náročné závody ve sprintu, slalomu i sjezdu na divoké řece. Otestovat ji mohl sice až v červnu v důsledku pauzy vynucené koronavirovou pandemií, ale hned v prvních závodech Českého poháru ve sjezdu na divoké řece v Roudnici nad Labem se umístil více než dobře. V 1. a 2. poháru vybojoval druhé a třetí místo, což je pro něj zatím nejlepší výsledek v dospělé kategorii. Dalším neméně důležitým závodem bylo v polovině června Mistrovství České republiky juniorů v klasickém sjezdu v Postřelmově na řece Moravě. Zde Vojta obsadil krásné třetí místo, které mu zajistilo nominaci na Mistrovství Evropy. To se mělo uskutečnit na začátku listopadu tohoto roku, avšak kvůli přetrvávající pandemii koronaviru bylo zrušeno.

Vojtěch Matějíček na závodech s lodí v barvách OHL ŽS

Další skvělé výsledky si Vojta připsal v polovině srpna, kdy výborně zajel sprint ve 3. a 4. závodu Českého poháru v Českém Vrbném, a zopakoval tak umístění na druhém a třetím místě z červnového kola v Roudnici. V Mistrovství ČR do 23 let obsadil také skvělé druhé místo. Závěrem srpna si dokonce připsal úžasné třetí místo na Mistrovství ČR dospělých ve sprintu i dlouhém sjezdu na Lipně, což je jedna z nejtěžších tratí u nás. Pro Vojtu je to jeho první individuální medaile z MČR dospělých. Potvrdil tím nejen svoji skvělou kondici, ale také se mu jako jedinému kajakáři v letošním roce povedlo skončit v každém sprintovém závodě v první trojici umístěných, což je skutečně výjimečný úspěch.

Díky svým letošním výsledkům se mu tak nejen jako jedinému juniorovi podařilo dostat do dospělé reprezentace s nominací na světový pohár, ale všechny jeho výsledky mu nakonec stačily na celkové třetí místo v Českém poháru a zajištění mistrovské výkonnostní třídy na příští rok. Mistrovská třída je u nás nejprestižnějším označením a mohou jej používat pouze tři lidé v průběhu roku.

Gratulujeme Vojtovi k úspěchům a už teď mu držíme palce do dalších závodů v příštím roce.

Mgr. Barbora Hocková,
útvar Kancelář GŘ a komunikace

BLAHOPŘÁNÍ

Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2020 oslavili někteří naši zaměstnanci významné pracovní jubileum patnácti a více let nepřetržitého pracovního poměru u naší společnosti.

35 LET PRACUJE U SPOLEČNOSTI

Ing. Miloš Šupal, specialista BOZP a PO (středisko 1602)

30 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Miroslav Schoř, vedoucí projektu (středisko T147)

Marek Vítek, elektromontér (středisko T142)

25 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Miroslav Procházka, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko Z131)

Kamil Marek, stavbyvedoucí (středisko M340)

20 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Vladimír Pleska, řidič nákladních automobilů a speciálních vozidel (středisko M340)

Václav Jurásek, zedník (středisko M340)

Alois Maňák, zedník (středisko M240)

Ing. Marcel Navrátil, ředitel výstavby (středisko Z130)

Radek Kolínek, tesař (středisko M340)

15 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Zdeněk Šebeň, mistr (středisko T142)

Evžen Fišer, elektromontér (středisko T143)

Děkujeme za vaši dosavadní práci, k výročí gratulujeme a přejeme mnoho dalších pracovních i osobních úspěchů.

Daniela Musilová,
personálně-právní ředitelka

OHL ŽS

KONTAKTY

Ředitelství společnosti

Burešova 938/17, 602 00 Brno, Veveří
tel.: +420 541 571 111
www.ohlzs.cz, ohlzs@ohlzs.cz, IDS: xbicgdt

Divize J – Čechy

Oblast Praha
Olšanská 1a, 130 00 Praha 3
tel.: +420 296 761 111

Oblast České Budějovice
Vrbenská 2, 370 01 České Budějovice
tel.: +420 387 022 321

Divize M – Morava

Oblast Brno
Burešova 938/17, 602 00 Brno, Veveří
tel.: +420 541 572 576

Oblast Olomouc
Tovačovského 22, 772 00 Olomouc
tel.: +420 585 100 333

Oblast Ostrava
Hlávkova 1, 702 04 Ostrava
tel.: +420 596 157 225

Divize S – Slovensko

Tuhovská 29, 831 06 Bratislava, SK
tel.: +421 02 3278 4100

Divize Z – Železnice

Burešova 938/17, 602 00 Brno, Veveří
tel.: +420 541 572 212

Divize R – Dopravní stavby

Drážní 11, 627 00 Brno - Slatina
tel.: +420 541 573 356

Divize T – Technologie

Světlá 5, 614 00 Brno
tel: +420 541 574 001

www.ohlzs.cz

OHL ŽS, A.S. NABÍZÍ MOŽNOST PRACOVNÍHO UPLATNĚNÍ V DĚLNICKÝCH A THZ PROFESÍCH PO CELÉ ČR

DĚLNICKÉ PROFESE:

- **ZEDNÍK**
- **TESAŘ**
- **INSTALATÉR**
- **ŽELEZÁŘ/STAVEBNÍ ZÁMEČNÍK**
- **STROJNÍK - OBSLUHA ZEMNÍCH A PŘÍBUZNÝCH STROJŮ**
- **OBSLUHA RAZÍCÍCH STROJŮ - TUNELÁŘ**
- **ELEKTROMONTÉR**
- **TRAŤOVÝ DĚLNÍK**
- **STAVEBNÍ DĚLNÍK**

THZ PROFESE:

- **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 dětskou rekreaci
- Bezúročné půjčky, zájezdy, rekreace
- Odměny za odpracované roky
- Zvýhodněné mobilní tarify i pro rodinné příslušníky

Dělníkům nabízíme
NÁBOROVÝ PŘÍSPĚVEK
a příspěvek na dovolenou.

Všem zaměstnancům na stavbách nabízíme:

- Dopravu do práce a zpět na naše náklady
- Ubytování v místě stavby, cestovní náhrady

Všem zaměstnancům nabízíme **ODMĚNU** za doporučení kandidáta, pokud najdou a doporučí nového zaměstnance v dělnických a vybraných technických profesích.

Kontaktujte Personálně-právní úsek na e-mailu:

zamestnani@ohlzs.cz

a zanechte nám svoje kontakty.
Oslovíme Vás.

OHL ŽS