ČASOPIS SKUPINY OHL ŽS

mozaika

I/2021

Zeptali jsme se Ing. Radima Tichého, MBA, ředitele Podpůrných služeb

strana 2

Přestavba pavilonu Z na českobudějovickém výstavišti

strana 4

Realizace silničního nadjezdu v Praze-Zbraslavi

strana 8

obsah I/2021

Úvodník 1

Zeptali jsme se Ing. Radima Tichého, MBA, ředitele úseku Podpůrné služby 2

OHL ŽS se podílí na modernizaci železničního uzlu Žilina 3

Přestavba pavilonu Z v areálu českobudějovického výstaviště 4

Podílíme se na stavbě druhé etapy VMO Žabovřeská v Brně 5

OHL zrealizuje projekt pro snadnější přístup do stanic newyorského metra 5

Získali jsme ocenění v soutěži Železniční stavba roku 6

Rekonstrukce a dostavba Bakešova pavilonu Masarykova onkologického ústavu v Brně 6

Divize Čechy dokončila dostavbu západního vstupu do Botanické zahrady v Praze 8

Divize Dopravní stavby postavila silniční nadjezd v Praze-Zbraslavi 8

Divize Morava zrekonstruovala přednádražní prostor v Havířově 9

Několik otázek na Ing. Martina Ostárka, BIM koordinátora OHL ŽS 10

Mezinárodní den žen ve Skupině OHL 12

Zúčastnili jsme se online veletrhu FAST JOB WEEK 2021 12

Foto na titulní straně:
Zrekonstruovaný Bakešův pavilon Masarykova onkologického ústavu na Žlutém kopci v Brně

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,

dostává se vám do rukou první číslo Mozaiky roku 2021. Uplynul rok od začátku pandemie onemocnění covid-19, která postavila naši společnost před nové výzvy. Mnohdy jsme museli zásadně změnit styl práce a komunikace, což prověřilo naši schopnost nalézat nové způsoby spolupráce. Navzdory tomu jsem velmi potěšen, že jsme se se všemi překážkami a omezeními vypořádali více než dobře a věřím, že se společnost v horizontu několika následujících měsíců vrátí k běžnému fungování. Nadále proto zůstávám optimistou a doufám, že vám následující stránky s aktuálními informacemi o dění v naší společnosti poskytnou alespoň částečné odreagování od každodenních povinností.

V rubrice *Zeptali jsme se…* přinášíme rozhovor s Ing. Radimem Tichým, MBA, ředitelem úseku Podpůrné služby. Dozvíte se informace nejen o organizačních změnách, které se na tomto úseku odehrály v nedávné době, ale také o klíčových úkolech stanovených pro rok 2021. V aktualitách se dočtete o vybraných realizovaných stavbách, jako je modernizace železničního uzlu Žilina, druhá etapa stavby Velkého městského okruhu Žabovřeská v Brně či přestavba pavilonu Z v areálu českobudějovického výstaviště.

Do rubriky o naší mateřské společnosti jsme vybrali zprávu o zakázce, kterou OHL získalo prostřednictvím své dceřiné společnosti Judlau Contracting ve Spojených státech amerických. Jedná se o stavební práce v osmi stanicích newyorského metra s výstavbou nových výtahů. Newyorské metro je jedním z nejstarších na světě.

V prosinci loňského roku uspořádala Správa železnic, státní organizace, premiérový ročník soutěže Železniční stavba roku. V tomto čísle Mozaiky proto nechybí zpráva o tom, že naše společnost získala ocenění v kategorii Liniové stavby za realizaci projektu „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmarovice“, na kterém pracovala ve sdružení v letech 2017–2020.

V rámci rubriky *Naše stavby* tentokrát prezentují svoji práci Divize Morava, Čechy a Dopravní stavby. Těšit se tak můžete na články o rekonstrukci přednádražního prostoru v Havířově, dostavbě západního vstupu do Botanické zahrady hl. m. Prahy, rekonstrukci a dostavbě Bakešova pavilonu v Brně nebo realizaci silničního nadjezdu v Praze-Zbraslavi.

Jelikož je ambiciózním cílem veřejných zadavatelů (vlády) zpracování nově zadaných nadlimitních zakázek od roku 2022 v BIM, přiblíží nám tuto problematiku a přístup naší společnosti k digitalizaci stavebnictví ve svém rozhovoru Ing. Martin Ostárek, BIM koordinátor OHL ŽS, a.s.

V rámci personální oblasti přinášíme článek o naší účasti na únorové čtyřdenní online akci FAST VUT v Brně s názvem FAST JOB WEEK, které se zúčastnilo více než dvacet významných stavebních společností. Zapojili jsme se také do oslav Mezinárodního dne žen, který pravidelně podporuje naše mateřská společnost OHL. Číslo již tradičně uzavírá přehled zaměstnanců, kteří oslavili v 1. čtvrtletí roku významné pracovní jubileum.

Milí zaměstnanci, v této zvláštní a nelehké době vám přeji především pevné zdraví a věřím, že si v jarním vydání Mozaiky najdete témata, která vás zaujmou.

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

zeptali jsme se...

ZEPTALI JSME SE ING. RADIMA TICHÉHO, MBA, ředitele úseku Podpůrné služby

Ing. Radim Tichý, MBA,
ředitel úseku Podpůrné služby

Od roku 2018 působíte ve funkci ředitele úseku Podpůrné služby na ředitelství naší společnosti. Mohl byste v úvodu představit tento úsek?
Jak definuje samotný název úseku, naše role spočívá v zabezpečení centralizovaných činností na úrovni celé společnosti OHL ŽS, a tím pádem v poskytování maximálně možného interního servisu. Ostatní úseky a výrobní divize se tak mohou soustředit na své hlavní činnosti, zatímco našim úkolem je zajistit, aby procesy a řízení podpůrných činností fungovaly co nejlépe a nejefektivněji. Mezi naše oblasti patří zejména IT a komunikace, vozový park a správa nemovitostí. Nutno dodat, že tato stručná specifikace nedefinuje kompletní šíři všech aktivit, které máme na starosti. Například na přelomu února a března jsme ve spolupráci s dalšími úseky a divizemi zajišťovali dostatek respirátorů FFP2, které byly distribuovány všem našim zaměstnancům. Rovněž jsme nakoupili antigenní testy a připravili centrální evidenční systém pro povinné testování zaměstnanců.

Součástí úseku byl ještě v minulém roce také útvar Doprava a mechanizace, který zajišťoval centralizované řízení mechanizace z ředitelství. Proč došlo k 1. lednu 2021 k jeho zrušení?
V minulosti byla z podnětu naší mateřské společnosti realizována strategie vytvoření centralizovaného řízení mechanizace. V době, kdy jsem útvar Doprava a mechanizace přebíral, jsem jako zásadní problém vyhodnotil přenos informací. Vytvořením samostatného útvaru došlo k přerušení přímé vazby mezi výrobou a mechanizací. Přestože kolegové byli v každodenním kontaktu s výrobními divizemi, nebyli schopni reagovat na všechny požadavky. Byli jsme schopni dlouhodobě plánovat, ale neuměli jsme pružně řešit operativní problémy.

Po vyhodnocení možných řešení se proto spustila první fáze decentralizace mechanizace, kdy jsme větší část techniky včetně personálu přesunuli na výrobní divize, zejména na Divizi Železnice. Na základě pozitivních výsledků po roce fungování, kdy se tento způsob řešení ukázal jako optimální, jsme přistoupili k finální fázi. K 31. prosinci 2020 se převedla na výrobní divize i zbývající technika a zaměstnanci a byla ukončena činnost útvaru Doprava a mechanizace. Jsem rád, že se podařilo zajistit nastavení, které vyhovuje potřebám naší společnosti, ale osobně mě to mrzí. Měl jsem možnost pracovat se spoustou výborných lidí, od kterých jsem se mnoho naučil.

Úsek Podpůrné služby bude nadále zajišťovat činnosti benzínové pumpy, myčky a ubytovny v areálu Kulkova v Brně a další činnosti, jako je například řešení mýta. V souvislosti s výše uvedeným došlo v rámci úseku také k návazné organizační změně, kdy jsme k 1. únoru letošního roku sloučili útvary Správa vozového parku a Správa nemovitostí do nového útvaru Správa majetku pod vedením Ing. Bartoška.

Nově vytvořený útvar je tedy od tohoto data zodpovědný za autopůjčovnu a osobní a užitkovou dopravu, jež do té doby byly spravovány ze samostatného střediska. Můžete ve stručnosti charakterizovat firemní flotilu OHL ŽS a myslíte, že nástup elektromobilů a hybridů v České republice povede k její proměně?
Aktuálně máme přibližně 350 osobních a 120 užitkových vozů. Osobně si myslím, že se za poslední roky podařilo naši firemní flotilu kvalitativně vylepšit a zmodernizovat. Zatímco jsme v roce 2018 obměnili necelých 40 vozů, loni jich bylo 90.

Do budoucna bych chtěl udržet stávající poměr, kdy máme přibližně polovinu osobních vozů pořízených na operativní leasing a polovinu v našem vlastnictví. Umíme tak zajistit auta pro zaměstnance s velkými nájezdy kilometrů a zároveň v případě požadavků výrobních divizí dokážeme zajistit na naše stavby vozy, kde nemusíme řešit otázku nadměrného opotřebení. Mým osobním cílem je nemít auta s nájezdem přes 250 tisíc km. Za optimální maximální stáří vozů s ohledem na náklady na jejich údržbu považuji dobu sedmi až osmi let. K tomuto cíli se pomalu blížíme, ale stále ještě máme spoustu vozů s velkými nájezdy. Pokud jde o užitkové vozy, tak zaměstnanci určitě zaznamenali jejich velkou obnovu za nové vozy Peugeot v posledních dvou letech. V této oblasti jsme připraveni téměř okamžitě reagovat na nové požadavky výrobních divizí.

V loňském roce jsme do společnosti pořídili dva elektromobily ŠKODA CITIGO^{e} iV, které jsou využívány pouze v rámci Brna. Nově máme také hybridní vozy, abychom vyhodnotili jejich provoz. Tento typ vozů není v rámci firemních flotil obecně příliš rozšířený, protože klade nároky na další infrastrukturu a návratnost prostředků není jednoznačná. Je zde samozřejmě otázka přínosu pro životní prostředí, ale osobně spíše vidím budoucnost v syntetických palivech.

Pravděpodobně největším úkolem útvaru Správa majetku v tomto roce je organizace přesunu sídla společnosti do nové administrativní budovy v ulici Tuřanka v Brně. Jaké činnosti se pojí s touto významnou událostí?
Této otázky jsem se trochu bál, protože dnes bych na toto téma dokázal napsat snad celou knihu. Proto alespoň ve stručnosti.

Od října letošního roku bude naše společnost sídlit v moderním prostředí nově postaveného desetipodlažního objektu s novým nábytkem a vybavením v Brně-Slatině. Obsadíme tři nejvyšší patra o celkové ploše 4 500 m^2 a dohromady budeme stěhovat cca 320 lidí. Takzvaně pod jednou střechou nebudou přítomni pouze kolegové, kteří pracují v budově současného sídla na ulici Burešova,

ale také kolegové z výrobních areálů na ulici Světlá a ve Slatině. Podaří se tak posílit firemní identitu, což je také jedním ze zamýšlených cílů stěhování.

Definitnímu rozhodnutí, kam se naše společnost přestěhuje, předcházela dvě kola výběru nové lokality z celkového počtu patnácti lokalit. V obou kolech zvítězila budova na ulici Tuřanka v Brně-Slatině, protože modernější, hezčí a funkčnější prostory v námi požadovaném rozsahu jsme v Brně prostě nenašli. V analýze dojezdu našich zaměstnanců jsme zjistili, že průměrný čas dojezdu MHD všech zaměstnanců je o pouhých 8 minut delší v porovnání s lokalitou Burešova. Hovořím o průměrném čase za všechny kolegy pracující v budově na ulici Burešova.

Během velkého množství interních schůzek jsme vypracovali tzv. space plany (zakreslení kanceláří). Ve spolupráci s externími architekty připravujeme postupně všechny designové aspekty jednotlivých prostor. Aktuálně probíhá specifikace a výběr nového nábytku, řešíme síťovou infrastrukturu, přestěhování datového centra, WiFi připojení, technické vybavení jednacích místností, využití současného nábytku v budově na ulici Burešova a celou řadu dalších činností. A samozřejmě nás čeká poměrně náročná logistická operace – vlastní přesun ze současného sídla.

Věřím, že se našim zaměstnancům bude v nových prostorech líbit. Děláme pro to maximum. Bohužel vím, že není možné vyhovět vkusu 320 lidí a splnit všechna jejich přání. Jdeme proto cestou jasně definovaných standardů, aby měli všichni stejné pracovní podmínky. Po přestěhování zahájíme fázi zabydlování, kdy budeme sbírat požadavky na dovybavení prostor apod. Já osobně se do nových prostor těším a věřím, že tuto změnu přijmou pozitivně všichni naši zaměstnanci.

Pod váš úsek spadá také útvar Informační technologie. Na jakých stěžejních projektech aktuálně útvar pracuje kromě své běžné agendy?
Další otázka, jejíž odpověď by jistě vydala na samostatnou knihu. Jen bych podotknul, že zmíněná „běžná agenda“ zahrnuje kromě obsluhy serverů a zajištění síťového prostředí, také správu tiskáren, fungování přibližně 800 počítačů, 650 mobilů apod. Pro uživatele to může vypadat, že se v principu na útvaru nic neděje a nedochází k žádným změnám. Je třeba si však uvědomit, jak komplikovaná firemní IT struktura je a jak je provázána. Máme servery v Madridu, datové centrum v Brně, servery na lokalitách. Zaměstnanci se běžně setkávají se softwarem jako je Axapta, Master Técnico, Lotus Notes, ale spravujeme celou řadu dalších specializovaných programů.

Jsou tomu přesně tři roky, co působím v OHL ŽS, a změna firemního IT prostředí vždy byla a je jednou z mých priorit. Předloni jsme připravili návrh nové strategie IT naší společnosti, kterou jsme prodiskutovali na úrovni vedení společnosti. Následně jsme ji v průběhu loňského roku projednali s centrálním IT mateřské společnosti v Madridu a začali poptávat již konkrétní řešení a cenové podmínky u externích dodavatelů. Všechny změny musí být navzájem kompatibilní a detailně promyšlené. IT náklady patří vždy k těm vysokým a není zde prostor pro zkoušení a improvizaci. Pracujeme na tom, abychom naše IT výrazně vylepšili, ale vyžádá si to ještě nějaký čas.

V letošním roce čeká útvar IT jeden klíčový úkol, který souvisí s naším stěhováním do nové lokality Tuřanka a s aktuálním umístěním centrálního datového centra na ulici Burešova. V loňském roce jsme zahájili migraci 32 fyzických serverů na čtyři virtuální, které budeme následně stěhovat. Stěhovat se nebudou jen servery, budou se přepojovat linky, musí být zajištěno zálohování, bezpečnostní protokoly. Připravuje se projekt stěhování IT techniky 320 uživatelů včetně tiskáren apod., jelikož během vlastního stěhování zaměstnanců již bude muset být zajištěna kompletní vnitřní síťová infrastruktura. A to vše bude muset útvar IT zvládnout nad rámec své běžné agendy.

Je to spousta úkolů a náročných činností, které mají v maximální možné míře podporovat práci ostatních zaměstnanců společnosti a eliminovat jejich starosti s běžnými každodenními pracovními potřebami. V čem případně spatřujete prostor pro další zlepšování?
Všechny naše činnosti zajišťujeme tak, abychom maximalizovali ekonomický efekt pro naši společnost. Stěhováním do nové lokality zajišťujeme důstojné pracovní prostředí, zlepšováním kvality našeho vozového parku zvyšujeme komfort a bezpečnost, zlepšení našich IT systémů má za cíl vést k následnému zvýšení produktivity. A základní prostor pro další zlepšování vidím v tom, že nelze být nikdy spokojený.

Prozraďte nám na závěr, jak relaxujete ve svém volném čase?
Zde bych se omezil pouze na tři oblasti. Rodina, bez které by to prostě nešlo, dále bílý bišonek Denny a příroda, kde jsem prostě nejraději. K tomu mírné pobláznění IT technikou, občas nějaký ten sport a jeden velký koníček, o kterém snad někdy příště.

Děkuji za rozhovor.

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

aktualita

OHL ŽS se podílí na MODERNIZACI ŽELEZNIČNÍHO UZLU ŽILINA

Před koncem roku 2020 byly zahájeny práce na projektu „ŽSR, Dostavba zriaďovacej stanice Žilina-Teplička a nadväzujúcej železničnej infraštruktúry v uzle Žilina“, jejímž investorem jsou Železnice Slovenskej republiky. Přestavbu žilinského nádraží a navazující infrastruktury zajišťuje „Združenie Pod Dubňom“ tvořené společnostmi STRABAG, EUROVIA CS, Subterra a AŽD Praha. OHL ŽS, a.s., má na této výjimečné stavbě status schváleného dodavatele. Projekt, který je pro ŽSR druhou největší železniční zakázkou v historii na Slovensku, bude trvat čtyři roky a je spolufinancován z fondů EU.

Přestavba železniční stanice Žilina je rozsáhlým a dlouho očekávaným projektem, díky kterému se mají završit práce na zrychlování tratí v hlavním koridoru od Bratislavy do Žiliny. Projekt zahrnuje také několik nádraží, včetně dostavby seřazovacího nádraží v obci Teplička nad Váhom, a úpravy navazující dopravní infrastruktury.

Modernizace předmětného úseku v délce více než šestnáct kilometrů spočívá v přestavbě stávající železniční

Železniční uzel Žilina před modernizací

dopravní cesty, zvýšení stupně technické vybavenosti, zabudování moderních a pokročilejších prvků. To umožní zkvalitnění a zlepšení technických parametrů, bezpečnosti a ukazatelů jako celku. Přestože je zakázka zaměřena na modernizaci železniční infrastruktury, přinese i značné zlepšení dopravní situace na celém území Slovenské republiky a v samotném městě Žilina.

Naše společnost se podílí na realizaci této výjimečné investice slovenských železnic od března letošního roku, a to prostřednictvím divizí Technologie, Slovensko a Železnice.

Miroslav Matušinec,
vedoucí projektu Divize Technologie

aktualita

PŘESTAVBA PAVILONU Z v areálu českobudějovického výstaviště

V prosinci loňského roku byla zahájena v Českých Budějovicích stavební akce s názvem „Změna dokončené stavby – nástavba a stavební úpravy Pavilonu Z, nová stavba technického zázemí a areálových rozvodů inženýrských sítí, odstranění části stavby“. Objednatelem zakázky za 139 milionů je Výstaviště České Budějovice a.s. Celková rekonstrukce pavilonu má být hotová koncem letošního léta a provádí ji tým Divize Čechy, Oblast České Budějovice v čele s vedoucím projektu Martinem Topkou. Generálním projektantem stavby je atelier A8000 s.r.o.

Pavilon Z byl vybudován v minulém století jako jeden z centrálních pavilonů českobudějovického výstaviště. V posledních letech prošel již několika opravami, ale ne vždy bylo vše správně zdokumentováno. Hlavní myšlenkou probíhající renovace pavilonu je navrácení principu hmotové kompozice jeho architektury, která je založena na třech zvětšujících se kvádrech.

Autoři realizačního projektu zvolili tento základní princip záměrně, jelikož byl použit i v původní verzi pavilonu ze sedmdesátých let minulého století. Velká část pavilonu bude zcela prosklena a volně spojena s exteriérem. Toto řešení mu navrátí funkci expozice. Pro zvýšení efektu budou využita také velkoformátová okna.

Nová podoba pavilonu Z. *Zdroj: A8000 s.r.o.*

Interiér pavilonu bude řešen v neutrálním barevném spektru za využití černé a bílé barvy a bude v něm viditelná i ocelová nosná konstrukce, která dodá prostoru výstavní až halovou podstatu. Nově bude přidán prvek proskleného výtahu zasazeného volně v prostoru. Po dokončení všech stavebních prací vznikne dvoupodlažní multifunkční objekt, který bude umožňovat libovolné využití vnitřních prostor od výstavní haly přes konferenční či divadelní sál až po plesové nebo koncertní prostory. Kapacita celého pavilonu má být 1 100 osob. Záměrem projektu je rovněž jeho funkční a optické propojení se sousedním pavilonem T1 pomocí pásu membrán.

Pracovníci Divize Čechy mají za sebou všechny bourací práce na objektu. Dokončeno bylo zakládání objektu včetně zesílení stávajících základových konstrukcí pomocí mikropilot. Aktuálně probíhají práce na úpravách a zesílení nosné konstrukce ocelového skeletu. Současně s tím se dokončují projekční práce na realizační dokumentaci, která je součástí dodávky, což přináší nemalé těžkosti v časově napjatém termínu realizace.

Pevně doufáme, že pokud vše půjde dobře a současná epidemiologická situace to dovolí, bude zrenovovaný pavilon slavnostně otevřen na konci léta v rámci tradičního mezinárodního agrosalonu Země živitelka.

Ing. Klára Konýčková,
technik přípravy Divize Čechy

aktualita

Podílíme se na stavbě DRUHÉ ETAPY VMO ŽABOVŘESKÁ V BRNĚ

V lednu letošního roku byla zahájena druhá etapa stavby Velkého městského okruhu (VMO) Žabovřeská v Brně, která zahrnuje vybudování nového tunelu pro tramvajovou trať, její přeložení a následné rozšíření dvoupruhové silnice na čtyři pruhy. Stavbu provádí „Společnost Žabovřeská“, kterou tvoří firmy EUROVIA CS, HOCHTIEF CZ a Subterra. Na její realizaci se bude podílet také společnost OHL ŽS jako subdodavatel novostavby tramvajové trati.

Předmětem veřejné zakázky „I/42 Brno, VMO Žabovřeská I – etapa II“, která by měla být hotová v roce 2024, je přestavba části VMO od mimoúrovňové křižovatky Hlinky po spojovací komunikaci přes řeku Svratku na ulici Veslařskou. Stávající komunikace je vedena v souběhu se současnou tramvajovou tratí, která bude rekonstruována a v úseku podél Wilsonova lesa odkloněna do nového raženého tunelu s přesypanými předportálovými úseky. Díky posunutí trati vznikne dostatečný prostor pro vybudování čtyřproudé komunikace až k Pisárkám. Součástí stavby jsou rovněž úpravy svahu přilehlého lesoparku, zbudování lávky pro pěší a provozních technologických objektů.

Vizualizace jižního portálu tramvajového tunelu. *Zdroj: www.zabovreska.webnode.cz*

Naše společnost se podílí na realizaci tohoto významného projektu jakožto subdodavatel. Pracovníci Divize Železnice zde koncem ledna dokončili snesení stávající tramvajové trati v místech, kde budou v budoucnu vybudovány další silniční pruhy. Po dokončení ražby tunelu, který bude dlouhý půl kilometru, by pak na začátku příštího roku měli opět nastoupit k samotné výstavbě odkloněné tramvajové trati a úpravě tramvajového svršku a chodníků v nově vzniklém tunelu. V témže roce se rovněž zapojí kolegové z Divize Technologie, kteří v rámci stavby zrealizují rozvodny vysokého a nízkého napětí, trolejové vedení tramvajové trati a vyrobí, dodají a provedou montáž kompletní technologie měnírny včetně elektroinstalace a uzemnění. Nově vedená tramvajová trať by pak měla být hotová koncem roku 2022.

Lumír Patka,
manažer projektu Divize Železnice

OHL

OHL zrealizuje projekt pro SNADNĚJŠÍ PŘÍSTUP DO STANIC NEWYORSKÉHO METRA

V prosinci loňského roku získala společnost OHL prostřednictvím své dceřiné společnosti Judlau Contracting významnou zakázku ve Spojených státech amerických v hodnotě 149,3 milionu dolarů. Projekt, jehož zadavatelem je Metropolitní dopravní úřad (Metropolitan Transportation Authority, MTA), je součástí ambiciózního plánu zaměřeného na modernizaci systému metra v New Yorku a zlepšení přístupu do jeho stanic. Předmětem zakázky, která byla vysoutěžena formou „vyprojektuj a postav“, je výstavba sedmnácti nových výtahů v osmi stanicích metra nacházejících se v pěti městských částech.

Newyorské metro je jedním z nejstarších na světě, má přes čtyři sta stanic, dvacet šest linek a jezdí dvacet čtyři hodin denně každý den v roce. Judlau Contracting navrhne a postupně provede instalaci sedmnácti nových výtahů, které zajistí bezproblémový přístup do osmi nadzemních či podzemních stanic umístěných v městských částech Brooklyn, Queens, Manhattan, Bronx a Staten Island. Projekt mimo jiné zahrnuje stavební a výkopové práce pro vlastní instalaci výtahů, modernizaci sdělovacích a elektrických systémů nebo rekonstrukci nástupišť.

Společnost Judlau Contracting se v New Yorku již v minulosti podílela na renovaci stanic 63rd Street a 72nd Street a v loňském roce získala zakázku na vyhotovení projektu a výstavbu železniční stanice Elmont na Long Islandu ve státě New York.

OHL je přítomno na americkém trhu od roku 2006. Kromě Judlau Cotracting zde vyvíjí své aktivity také prostřednictvím dceřiných společností OHL USA, OHL Community Asphalt Corporation a OHL Building. V současné době působí ve státech Kalifornie, New York, New Jersey, Massachusetts, Illinois, Texas a na Floridě a její portfolio projektů zahrnuje dálnice, mosty, železniční infrastrukturu, tunely, vodohospodářské a pozemní stavby.

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

ocenění

Získali jsme ocenění v soutěži ŽELEZNIČNÍ STAVBA ROKU

V prosinci loňského roku uspořádala Správa železnic premiérový ročník soutěže Železniční stavba roku, během níž byly v jedenácti kategoriích oceněny nejlepší tuzemské železniční projekty. Předání pamětních cen a diplomů probíhalo letos v lednu přímo na jednotlivých stavbách. Mezi liniovými stavbami zvítězil projekt „Optimalizace trati Český Těšín – Dětmarovice“. Na obnově tohoto téměř 21kilometrového úseku, který je součástí III. tranzitního železničního koridoru v České republice, se podílela naše společnost.

Nová soutěž, jejímž vyhlašovatelem a garantem je Správa železnic, si klade za cíl vybrat nejkvalitněji realizované železniční stavby za uplynulé období, které může vzhledem k náročnosti a termínu realizace nominovaných projektů zahrnovat více stavebních sezon. Smyslem titulu je vyzdvihnout zejména technický, provozní, ekonomický a společenský přínos oceněných staveb realizovaných jak na koridorech a páteřní síti, tak na regionálních a lokálních tratích.

V kategorii Liniové stavby zvítězila trať Český Těšín – Dětmarovice, na jejíž optimalizaci pracovalo v letech 2017–2020 sdružení firem Subterra a.s., OHL ŽS, a.s., EUROVIA CS, a.s., a GJW Praha spol. s r.o. Součástí stavby byla i rekonstrukce ocelového přemostění v Karviné, které převádí železniční trať přes řeku Olši. Naši společnost zastupovaly na této stavbě hned dvě divize. Divize Železnice realizovala železniční spodek a svršek, nástupiště v úseku Odbočka Chotěbuz – Louky nad Olší a žst. Louky nad Olší, zatímco Divize Technologie zajišťovala dodávku a montáž silnoproudých zařízení.

Se zástupci všech čtyř dodavatelů, kteří realizovali tuto významnou zakázku, se setkal generální ředitel Správy železnic Bc. Jiří Svoboda, MBA, v pátek 22. ledna u nového přemostění Olše v Karviné. Ocenění za naši společnost převzal ředitel Divize Železnice Ing. Roman Veis.

Mgr. Barbora Hocková,
útvar Kancelář GŘ a komunikace

Ředitel Divize Železnice Ing. Roman Veis a generální ředitel Správy železnic Bc. Jiří Svoboda, MBA, při předání diplomu. *Zdroj: LV Promo s.r.o.*

naše stavby

REKONSTRUKCE A DOSTAVBA BAKEŠOVA PAVILONU Masarykova onkologického ústavu v Brně

V prosinci loňského roku skončila kompletní rekonstrukce Bakešova pavilonu Masarykova onkologického ústavu (MOÚ) na Žlutém kopci v Brně. Historická budova, pojmenovaná po řediteli chirurgického ústavu původní Zemské nemocnice a lékaři Jaroslavu Bakešovi, si uchovala svůj ráz, ale je modernější a s ostatními pavilony ústavu ji propojují dva koridory. Výsledkem stavebních úprav, které trvaly více než dva roky, jsou také dvě nová lůžková oddělení, ambulance a dva nové operační sály. Zhotovitelem stavby za 431 milionů korun bylo sdružení firem UNISTAV CONSTRUCTION a.s. a OHL ŽS, a.s. Za naši společnost stavbu realizoval tým Divize Morava v čele s vedoucím projektu Ing. Janem Helešicem a stavbyvedoucím Ing. Jiřím Němcem. Realizační projektovou dokumentaci zpracovala projekční kancelář ATELIER 2002, s.r.o.

Bakešův pavilon patří k nejstarším objektům MOÚ. Část stavby byla vybudována koncem 19. století a byla součástí někdejší Zeměbranecké nemocnice. Dostavba budovy se uskutečnila v roce 1914, kdy vznikla samostatná Zemská nemocnice.

V 70. letech minulého století k ní přibylo nové křídlo, označované jako přístavba. V roce 2006 byl objekt převeden z krajské gesce pod MOÚ. Od té doby byla hledána cesta k jeho zásadní přestavbě a modernizaci, jelikož jeho stavebně technický stav byl nevyhovující.

Předmětem stavebních úprav, které začaly v červenci 2018, byla celková rekonstrukce budovy, odstranění jejího nevhodně přistavěného západního křídla, dostavba nových komunikačních jader a její propojení s ostatními objekty ústavu. Vlastní realizace byla rozdělena do čtyř etap, přičemž jednotlivé etapy byly vždy ukončeny kolaudací dané stavební části a jejím předáním objednateli k užívání.

Během I. etapy došlo k zprovoznění stávající přístavby tak, aby mohla fungovat nezávisle na historické budově Bakešova pavilonu. II. etapa zahrnovala rekonstrukci historické části pavilonu, včetně přístavby východního komunikačního jádra a výstavby kolektoru do objektu

C. V rámci této etapy došlo k demontáži stávajícího krovu, vybourání nevyhovujícího železobetonového stropu nad 3. NP, částečnému odstranění stropů v ostatních podlažích a k vybudování nových monolitických železobetonových stropů. Všechny monolitické konstrukce prováděli zaměstnanci střediska M240 Monolity Divize Morava (Oblast Brno) pod vedením Davida Bilavčíka. Před započetím výstavby operačních sálů musela být provedena sanace suterénního zdiva pomocí chemických clon a nové hydroizolace jak uvnitř objektu, tak i venku. Tomuto kroku předcházely rozsáhlé zemní práce v interiéru budovy.

V rámci rekonstrukce budovy byly provedeny nové kompletní silnoproudé a slaboproudé rozvody včetně BMS (Building Management System) a MaR (měření a regulace), nové rozvody vody a zdravotechnických instalací. Rozvody ústředního topení zahrnovaly i montáž nových výměníkových stanic. Tuto technologickou část stavby prováděla pro sdružení formou subdodávky Divize Technologie pod vedením Karla Bloudíčka. Součástí rekonstrukce byly také instalace vzduchotechniky pro nové operační sály a ostatní vybrané prostory a výměna stávajících oken za nové s předokenními roletami.

Předmětem prací III. etapy byla demolice čtyřpodlažní budovy původního lůžkového oddělení přiléhající k Bakešovu pavilonu, kde byly následně provedeny areálové rozvody pro budoucí parkovací místa a komunikace. Součástí této etapy byly i parkové úpravy. Po demolici výše uvedeného objektu byly během IV. etapy vybudovány poslední části spojovacího koridoru a kolektoru. Rovněž bylo postaveno západní komunikační jádro, které bylo finálně propojeno s novými prostory, jež byly toho času již v provozu. Poslední etapa zahrnovala i dokončení areálových komunikací.

Tato technicky náročná stavba zahrnovala nejen velký objem bouracích prací a časově složité sanace nosných železobetonových konstrukcí, ale také celou řadu důležitých statických opatření. Její realizace probíhala po celou dobu za plného provozu. Zachování lůžkové kapacity dvou oddělení umístěných v pavilonu si vynutilo mimořádné úsilí při složité koordinaci postupů, zprovozňování dílčích etap a přesouvání stavebních kapacit. I přes všechny tyto komplikace byly stavební práce úspěšně dokončeny na konci loňského roku. Na začátku února 2021 bylo vydáno finální kolaudační rozhodnutí a 5. února proběhlo slavnostní otevření nově zrekonstruovaného pavilonu za účasti ministra zdravotnictví doc. MUDr. Jana Blatného, Ph.D., současného ředitele MOÚ prof. MUDr. Marka Svobody, Ph.D., a emeritního ředitele MOÚ prof. MUDr. Jana Žaloudíka, CSc. Bakešův pavilon se tak může pyšnit dvěma patry nové lůžkové části, novými ambulancemi a operačními sály, které nabízejí maximální funkčnost, efektivitu i vzhled odpovídající 21. století. Nezanedbatelným přínosem rekonstrukce je komunikační a technologické propojení Bakešova pavilonu a ostatních objektů ústavu pomocí podzemních koridorů a kolektorů.

Za úspěšnou realizací projektu stojí spolupráce a pochopení ze strany zdravotnického personálu a lékařů Masarykova onkologického ústavu a vysoké nasazení stavbyvedoucích a jejich realizačních týmů, za což bych jim rád poděkoval. Pevně věřím, že rekonstrukcí a dostavbou Bakešova pavilonu po více než sto letech jeho užívání došlo k celkové architektonické revitalizaci objektu a jeho okolí a také k dosažení účelných provozních vazeb i kvalitativních parametrů potřebných pro současnou úroveň zdravotnické péče.

Ing. Jan Helešic,
vedoucí projektu Divize Morava

Nově vybudovaný zákrokový sál

Jednací místnost ve střešní vestavbě

naše stavby

Divize Čechy dokončila DOSTAVBU ZÁPADNÍHO VSTUPU DO BOTANICKÉ ZAHRADY V PRAZE

Od března 2019 do ledna letošního roku realizovala Divize Čechy zakázku „Botanická zahrada – areál západ, dostavba“ v Praze-Troji. Jejím cílem bylo zajistit funkční a zároveň pohodlný přístup pro návštěvníky, kteří přicházejí z ulice Trojská a míří do vyhledávaného skleníku Fata Morgana s expozicí tropických a subtropických rostlin. Objednatelem prací bylo Hlavní město Praha, které je zřizovatelem botanické zahrady.

Terasy z gabionových stěn a bezbariérová návštěvnická trasa s výtahem

Středobodem západního areálu Botanické zahrady hl. m. Prahy je tropický skleník Fata Morgana, který se nachází mimo areál venkovních expozic, na prosluněném jižním svahu trojské stráně. Moderní stavba s esovitým půdorysem je zapuštěna do skalnatého terénu, který je využit k terasovité výsadbě rostlin.

Dostavba areálu obnášela především provedení terénních úprav celého svahu pod skleníkem od vstupu do areálu z ulice Trojská, kde je umístěna pokladna, až po tento oblíbený tropický skleník. Od vstupu je nově vedena návštěvnická cesta ke skleníku přes vstupní expozici, která je výškově tvarovaná opěrnými zdmi tak, aby trasa po rampách a schodištích překonala výškový rozdíl 19 metrů mezi vstupem a plochou před samotným skleníkem.

Před vlastním zahájením modelace terénu bylo nutné vybudovat přeložky všech inženýrských sítí pro zajištění trvalého chodu skleníku. Vstupní expozice a terasy pěstebních ploch se realizovaly pomocí kombinace gabionových stěn ze skládaných gabionů při použití 1 700 m³ lomového kamene a železobetonových opěrných stěn krytých na vnějším líci předstěnou z velkoformátových betonových prefabrikátů. V rámci tohoto prostoru bylo rovněž vybudováno venkovní schodiště z prefabrikovaných betonových stupňů uložených na prefa schodnicích.

Projekt zahrnoval také výstavbu nových objektů. Jedním z nich je objekt občerstvení, kde bude nejen bufet pro návštěvníky a zaměstnance, ale bude zde zřízeno také technologické zázemí včetně nádrží pro závlahy a fontány. Dále vznikl objekt pokladen, výtahu a venkovního bazénu. Všechny zmíněné objekty mají železobetonovou konstrukci a jsou opláštěny provětrávanou fasádou s charakteristickým obkladem z patinujícího ocelového plechu COR-TEN. Zpevněné plochy pro pěší v prostoru vstupu pro návštěvníky a vstupní expozice jsou řešeny pomocí žulové mozaiky.

Během realizace projektu jsme se potýkali s náročnými požadavky architektů z ateliéru AND, spol. s r.o., které jsme po dlouhých jednáních vždy dokázali splnit ke všestranné spokojenosti. Výsledek určitě stojí za to a jsme přesvědčeni, že nový vstup přiláká do botanické zahrady mnoho dalších návštěvníků. Jsem rád, že jsem se z pozice vedoucího projektu mohl podílet na realizaci této esteticky velmi zajímavé stavby a chtěl bych poděkovat hlavnímu stavbyvedoucímu Ing. Štěpánovi Vernerovi a celému realizačnímu týmu za skvěle odvedenou práci.

Ing. David Matůšů,
vedoucí projektu Divize Čechy

naše stavby

Divize Dopravní stavby postavila SILNIČNÍ NADJEZD V PRAZE-ZBRASLAVI

Po demolici starého mostu v Praze-Zbraslavi, který byl ve špatném technickém stavu, pracovali od července loňského roku mostaři Divize Dopravní stavby na realizaci nového mostu. Rozsáhlé stavební práce probíhaly za maximálního možného zachování provozu na komunikaci R4 Strakonická, přes kterou se silniční nadjezd stavěl. Díky vysokému nasazení a skvělé spolupráci všech účastníků byla nakonec jeho výstavba dokončena v prosinci, tedy s měsíčním předstihem oproti původnímu plánu.

Přemosťovanou překážkou je čtyřproudová rychlostní komunikace R4, tedy dálniční výpadovka z Prahy směrem na Příbram, Strakonice a Písek. Nový most s rozpětím 35 m překlenuje celou R4 bez mezipodpor, jelikož v tomto místě nebylo možno zbudovat pro dálniční nadjezdy obvyklý pilíř ve středním dělícím pásu. Projektanti z firmy Pontex tedy museli navrhnout nosnou konstrukci jako jeden pětitrámový nosník na celé přemosťované rozpětí.

Založení mostu je hlubinné na velkoprůměrových pilotách profilu 1 200 mm. Pod každou opěrou bylo navrženo pět pilot délky 15 m. Pro nájezd vrtné soupravy pro zřízení pilot a následnou betonáž opěr bylo nutno vykopat do prudkých svahů

Betonáž spřažené mostovkové desky

Dokončený most před uvedením do provozu

tělesa zářezu rozsáhlé stavební jámy. Jelikož okolní zástavba neumožnila hloubit svahovaný výkop, byly stavební jámy vykopány pod ochranou kotveného záporového pažení. Vrty pro osazení a zabetonování ocelových profilů zápor i pro kotevní piloty vrtala těžká pilotovací vrtná souprava a předepnutá lanová táhla byla vedena po povrchu terénu. Pod ochranou tohoto svislého pažení byla vyhloubena vrtná plošina, vyvrtaly se a vybetonovaly základové piloty. Na nich se pak postupně armovaly, bednily a betonovaly základy a dříky masivních opěr mostu.

Pro přemostění čtyřproudové rychlostní komunikace R4 byla navržena jednopólová trámová předpjatá konstrukce o světlosti otvoru 33,5 m, šířky 9,60 m a šikmosti 90°. Nová nosná konstrukce mostu je navržena jako spřažená, železobetonová s využitím pěti hybridně předpjatých prefabrikovaných nosníků tvaru T o výšce 1,60 m. Tyto nosníky byly vloženy na elastomerová ložiska opěr během jediné celonoční výluky provozu na rychlostní komunikaci R4. V jízdním dvoupruhu směrem na Prahu se nejprve v sobotu 19. září večer zapatkoval a osadil protizávažím obří silniční jeřáb Liebherr LTM nosnosti 500 tun. Následně vedle něj začaly postupně najíždět podvalníky s jednotlivými nosníky. Díky precizní práci jeřábníka a skupiny vazačů bylo nad nedělním ránem všech pět nosníků osazeno s milimetrovou přesností do definitivní polohy a silniční provoz na R4 mohl být obnoven.

Další práce na dokončení silničního nadjezdu, jako předepnutí sekundárních kabelů nosníků a vybednění, armování a betonáž spřažené železobetonové desky včetně koncových příčníků, probíhaly již za plného provozu pod mostem. Vytvrdnutím betonu byla dokončena nosná konstrukce.

K finálnímu dokončení a zprůjezdnění mostu bylo nutno ještě osadit lícní prefabrikáty, vyztužit, zabednit a zabetonovat chodníkové římsy i závěrné zdi, osadit a zabetonovat dilatační závěry, zřídit izolaci, odvodnění, zásypy opěr, přechodové desky, asfaltovou vozovku a zábradlí na římsách. Tím mohl být obnoven silniční provoz na novém mostě již 12. prosince 2020. Zkrácení doby výstavby oproti plánu na necelých 6 měsíců bylo umožněno nejen zásluhou vysokého nasazení našich mostařů pod vedením stavbyvedoucího Iva Ondříčka, ale také díky skvělé spolupráci projektantů z firmy Pontex a zástupců objednatele TSK Praha.

Ing. Martin Pospíšil,
specialista přípravy Divize Dopravní stavby

naše stavby

Divize Morava zrekonstruovala PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTOR V HAVÍŘOVĚ

V únoru letošního roku byl dokončen projekt „Přednádražní prostor Havířov“, který byl zaměřen na modernizaci prostoru před vlakovým nádražím v Havířově. Ze zastaralého a nevyhovujícího prostoru zde vzniklo moderní zázemí pro cestující a nově pojatý přestupní uzel kombinující nejen autobusovou a železniční, ale i osobní a cyklistickou dopravu. Stavba začala 5. února loňského roku slavnostním předáním staveniště a trvala přesně rok. Pro investora Statutární město Havířov ji realizoval tým Divize Morava, Oblast Ostrava v čele s vedoucím projektu Ing. Miroslavem Janíčkem a hlavním stavbyvedoucím Zbyňkem Břečkou.

Původní prostor před vlakovým nádražím v Havířově byl vybudován v 60. letech minulého století společně s velkolepou výpravní budovou podle návrhu architekta Josefa Hrejsemna. Přednádraží bylo pojato jednoduše, bez funkčního zázemí pro cestující a s poddimenzovaným počtem parkovacích míst. Od té doby, stejně jako odbavovací hala, neprošlo žádným stavebním zásahem. Přípravy města na jeho rekonstrukci trvaly několik let a na konci roku 2019 byly završeny vyhlášením vítězného uchazeče na provedení stavebních prací, kterým se stala společnost OHL ŽS. Cílem projektu bylo vybudování moderního dopravního terminálu s důrazem na design a zakomponování nových stavebních prvků přednádraží ke stávajícím objektům odbavovací haly a provozní budovy, které v současné době procházejí náročnou rekonstrukcí a modernizací.

Není tajemstvím, že i tuto stavbu, která začala v květnu 2019 a jejímž investorem je Správa železnic, realizuje naše společnost.

Samotné práce v přednádražním prostoru byly zahájeny zabezpečením staveniště, které spočívalo v jeho ohrazení a ve vymezení koridoru pro pěší. Následně jsme započali bourací práce stávajících asfaltových, betonových a dlážděných povrchů a zahájili vybudování nových inženýrských sítí včetně stavbou vyvolaných přeložek. Projekt řešil přeložku splaškové kanalizace, horkovodu, sdělovacích sítí, vodovodní přípojky a plynovodu. V rámci budování nových zpevněných ploch byla oddělena dešťová kanalizace včetně zřízení velkokapacitní jímací nádrže na dešťovou vodu o objemu

Nový moderní dopravní terminál v Havířově

cca 85 m³. Její primární funkcí je vypořádat se s případnými přívalovými srážkami a bezpečně pojmout a odvést náhlé srážkové úhrny na nově vzniklé ploše.

Důsledné provedení podloží projektovaných zpevněných ploch bylo pro realizaci tohoto projektu klíčové. Již po prvních sondách v terénu bylo jasné, že navržená sanace zemin pomocí vápenné stabilizace nebude ve stávajících zeminách realizovatelná. Ve spolupráci s geotechnikem, projektantem a investorem bylo přistoupeno k sanaci podloží pomocí výměny nevhodných zemin (navážky z důlní činnosti) za materiál vyhovující, který bude v navrženém souvrství splňovat přísně stanovené hodnoty modulů přetvárnosti navržených skladeb. Z tohoto důvodu byly provedeny sanace podloží o celkové ploše cca jednoho hektaru v mocnostech 0,5 m (lokálně až 1,2 m) přírodním drceným kamenivem na separační geotextilii v úrovni aktivní zóny, kdy výsledné souvrství musí zaručit bezpečné přenášení statických a dynamických účinků způsobených zatížením autobusovou a osobní dopravou.

Hlavním a dominantním stavebním objektem celého projektu je bezesporu nový dopravní terminál, který sestává z ocelové konstrukce zastřešení autobusových zastávek a přístupových koridorů k výpravní budově. Z hlediska architektury byl kladen velký důraz na tzv. čisté a designové řešení linií a zakomponování všech požadovaných koncových prvků slaboproudé instalace v podobě kamerového systému, odjezdových a příjezdových informačních tabulí. Vzhledem k nepřesnému a obecnému pojetí této části projektové dokumentace bylo náročné vypořádat se s tímto úkolem během vlastní realizace. Výsledkem je moderní opláštěná sendvičová konstrukce s částečným prosklením a zakomponováním nové výsadby stromů a zeleně.

V rámci projektu jsme také vytvořili 134 nových parkovacích míst, čímž došlo k významnému navýšení kapacity parkování v bezprostřední blízkosti nádražního prostoru. K odvodnění parkovacích a zpevněných ploch v prostoru před nádražím byly zřízeny nové kanalizační stoky osazené betonovými odlučovači lehkých kapalin. Nové autobusové zálivy byly realizovány jako cementobetonové kryty zakončené kaselskou obrubou, příjezdové komunikace k parkovacím stáním a komunikace pro příjezd k autobusovým zastávkám jsou asfaltové. Ostatní zpevněné plochy, chodníky a parkovací stání tvoří dlážděné povrchy. Cestující mohou využít uzamykatelné boxy jízdních kol zakomponované v rámci vybudovaného prodloužení cyklostezky 56.

Projekt „Přednádraží Havířov“ byl z části financován Ministerstvem pro místní rozvoj v rámci Integrovaného regionálního operačního programu EU a současně z prostředků investora Statutárního města Havířov. Celkové náklady projektu včetně nákladů vynaložených na změny a technické úpravy řešení dle požadavků investora na jednotlivých stavebních objektech dosáhly hodnoty přes 117 milionů korun včetně DPH. Slavnostní přestřižení pásky a uvedení do provozu zmodernizovaného přednádražního prostoru proběhlo 5. února letošního roku, tedy přesně rok od zahájení stavby. Jsem velmi rád, že se našemu realizačnímu týmu podařilo splnit požadavek investora, který stanovil dobu výstavby na 365 dnů. Od samotného počátku jsme si byli vědomi důležitosti stavby pro město Havířov a s tím jsme k tomuto úkolu přistupovali. Chtěl bych proto poděkovat všem kolegům a zainteresovaným osobám, jejichž zásluhou bylo dílo předáno řádně a včas ke spokojenosti investora i široké laické veřejnosti.

Ing. Miroslav Janíček,
vedoucí projektu Divize Morava

představujeme naše zaměstnance

NĚKOLIK OTÁZEK NA ING. MARTINA OSTÁRKA, BIM koordinátora OHL ŽS

Ing. Martin Ostárek nastoupil do OHL ŽS v únoru loňského roku na pozici BIM koordinátora. O problematiku projektování a správy staveb pomocí metody BIM (Building Information Management/Modeling) se začal zajímat již během bakalářského a magisterského studia na Fakultě stavební Vysoké školy báňské - Technické univerzity Ostrava (VŠB-TUO) v rámci studijního programu Stavební inženýrství. Od roku 2021 prohlubuje své vzdělání v navazujícím doktorském studijním programu na téže fakultě, kde se také podílí na projektu digitalizace kampusu VŠB-TUO, který čítá zhruba 50 budov.

Martine, mohl byste nám v úvodu přiblížit, co vše se skrývá za zkratkou BIM?

BIM je zkratka anglického termínu Building Information Management nebo také Building Information Modeling. Do češtiny ho nejčastěji překládáme jako Informační management stavby. Je to proces vytváření a správy dat o stavbě během celého jejího životního cyklu za pomoci digitálních technologií. Informační model si lze představit jako informační databázi, která v sobě uchovává veškerá

Ing. Martin Ostárek, BIM koordinátor

data od návrhu, přes výstavbu, provoz stavby až po její demolici. Správce provozu stavby pracuje s digitálním dvojčetem, které je nutno udržovat s aktuálními daty. Tato metoda práce je obecně použitelná na jakoukoli stavbu či stavební proces. Uplatní se nejen v segmentu pozemních staveb, ale také třeba v dopravním stavitelství.

Vytvářením digitálního modelu stavby automaticky vznikají potřebné výstupy (2D/3D), které se v případě následných úprav či změn průběžně aktualizují. Realizační firmy mohou model využít také k vizualizaci výstavby (4D BIM) nebo přímo z něj nacenit stavbu (5D BIM), čímž se výrazně zvyšuje efektivita práce, urychluje proces výstavby a šetří náklady. Kromě toho BIM nabízí další využití přes různé simulace až po zobrazení ve virtuální nebo rozšířené realitě. BIM je velice obsáhlý pojem, ale je potřeba ho vnímat především jako zefektivnění stávajících procesů. Jeho největším benefitem je centralizace a standardizace všeho potřebného na jednom místě a řešení managementu stavby komplexně.

Problematikou BIM se zabýváte přibližně tři roky. Jak jste se k ní dostal?

K BIM jsem se dostal přes facility management. O tuto multioborovou disciplínu, která se zabývá řízením podpůrných činností firmy, jsem se začal zajímat během studií na VŠB-TUO a zjistil jsem, že BIM má zde své neodmyslitelné místo a obrovské využití. Mé zaujetí pro BIM vedlo k tomu, že jsem si jeho problematiku se zaměřením na facility management vybral jako téma své bakalářské a magisterské práce. K jejich vypracování mi výrazně pomohl půlroční studijní pobyt ve Finsku, jelikož tamní univerzita nabízí velmi kvalitní výuku a vysokou znalostní pokročilost v oblasti procesů BIM. Také disertační práce, kterou připravuji v rámci doktorského studia, je zaměřena na problematiku BIM, konkrétně na stanovování ceny na základě informačního modelu.

V OHL ŽS působíte již jeden rok jako BIM koordinátor. Co se za tu dobu odehrálo v této oblasti?

V rámci celé společnosti jsem pro vybrané zaměstnance uspořádal několik úvodních školení o problematice BIM a jeho vývoji, aby získali rámcovou představu o tomto procesu. Aktuálně probíhají další navazující školení. OHL ŽS má také za sebou několik pilotních projektů, jako je stavba „Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ nebo nově zrealizovaná stavba Simulačního centra Masarykovy univerzity v Brně, kde se především testoval systém CDE (Common Data Environment, společné datové prostředí). Tyto stavby poskytly první praktickou ukázku zavádění metody BIM do reálného prostředí.

V současné době běží dva BIM projekty. Prvním je „Rekonstrukce a přístavba Areálu UK Jinonice“, který řeší Divize Čechy (Oblast Praha) a kde je požadavkem pouze odevzdání digitálního modelu stavby. Druhým projektem, na kterém pracuje Divize Morava (Oblast Brno), je „Nemocnice Jihlava – rekonstrukce stravovacího provozu a energocentra“. Zde se snažíme o plnohodnotný BIM s digitálním modelem a CDE, které je jediným zdrojem informací používaných ke shromažďování, správě a šíření informací pro celý tým projektu. Do tohoto prostředí mají kromě uživatele přístup také zadavatel, technický dozor investora a vytipovaní subdodavatelé. Digitální modely z obou uvedených projektů budou následně využívány pro facility management.

Vláda České republiky považuje BIM za základní nástroj digitalizace stavebnictví. Jaká je aktuální situace v jeho zavedení do české praxe?

Ministerstvo průmyslu a obchodu je hlavním gestorem zavádění BIM v ČR a ve spolupráci s Odbornou radou pro BIM a Státním fondem dopravní infrastruktury vypracovali Koncepci zavádění metody BIM, kterou schválila vláda v roce 2017. Od té doby dochází k postupnému vytváření zákonného rámce, při kterém dále pomáhá Česká agentura pro standardizaci (ČAS), Ministerstvo pro místní rozvoj a další subjekty. Klíčovým datem koncepce je rok 2022, kdy bude zavedena povinnost použití BIM u nadlimitních veřejných zakázek na projektové a stavební práce financované z veřejných rozpočtů. Dalším zamýšleným krokem je vytvoření tzv. Portálu stavebníka, který bude obdobou datových schránek pro stavebnictví. Bude umožňovat dálkový přístup a sloužit k poskytování digitálních služeb. Jeho spuštění je naplánováno na 1. 7. 2023 společně s navrhovanou účinností nového stavebního zákona. Dle Ministerstva průmyslu a obchodu je v plánu postupné zavádění BIM až do roku 2027, kdy by se měl stát zcela přirozenou součástí i u podlimitních zakázek. Povinnost použití metody BIM bude znamenat, že veřejní zadavatelé budou požadovat digitální modely stavby s určitou datovou strukturou a určitým klasifikačním systémem, který si předem stanoví. Společně s tím budou vyžadovat komunikaci přes společné datové prostředí (CDE), které by mělo přinést větší transparentnost, přehlednost, sledovatelnost a zajistit lepší komunikaci v rámci dané zakázky. Podtrženo, sečteno, postupná implementace procesu BIM do stavebních společností v ČR je důležitá a pro jejich budoucí fungování zcela zásadní.

Jaká je vaše další vize implementace BIM technologie do OHL ŽS? A pomáháte připravovat zavádění BIM i mimo naši společnost?

Určitě je nutné, abychom pokračovali ve vzdělávání zaměstnanců v této oblasti. Rovněž si představuji, že se vytvoří centrální BIM tým, který bude moci pracovat na více projektech a rychleji přispívat k rozvoji know-how. Momentálně se plánuje širší implementace CDE do procesů společnosti. V rámci nového CDE bych rád zapojil všechny zainteresované zaměstnance a ve spolupráci s nimi vyhodnotil, jak nejlépe zefektivnit jejich procesy v rámci staveb.

Pokud jde o nové zaměstnance, kteří se budou zabývat touto problematikou, byl bych rád, aby se rekrutovali převážně z řad studentů. Přes pracovní skupinu ČAS se sám v rámci své mateřské univerzity okrajově podílím na obsahu a rozsahu učiva BIM na vysokých školách v České republice.

Spolupráci s vysokými školami považuji za klíčovou, jelikož od stavebních firem mohou získat zpětnou vazbu a zjistit, co se od jejich absolventů žádá s ohledem na použití BIM v praxi. VŠB-TUO vkládá do této oblasti velké úsilí. V letošním roce plánuje vypsání veřejné zakázky na výstavbu nové fakulty ekonomické, která bude řešena v BIM, a otevření nového studijního programu BIM inženýring, díky kterému bychom mohli získávat nové pracovníky.

Závěrem nám prozraďte, jak všeobecně vnímáte postoj těch, kteří s technologií BIM pracují nebo budou pracovat?
Obecně se lidé obávají nových věcí, ale nakonec je přijmou a jsou rádi, že je mají. Ti, kteří se s BIM setkali, určitě potvrdí, že to není žádná překážka, ale pomoc k větší efektivitě. A k těm, kteří tvrdohlavě stojí proti pokroku, mám jen jednu poznámku – aneb jak říká klasik, nemusíte s tím souhlasit, nemusí se vám to líbit, ale to je tak jediné, co s tím můžete dělat. Tedy kromě změny myšlení, protože tu BIM vyžaduje.

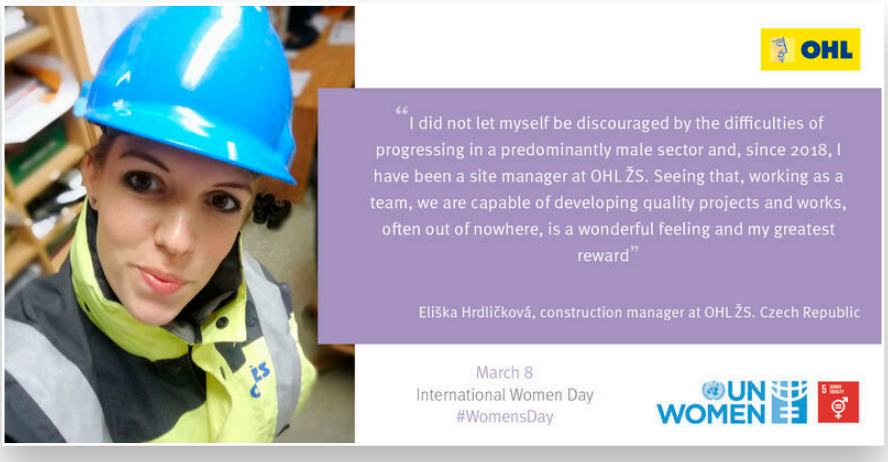
Děkuji za rozhovor.

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

lidské zdroje

MEZINÁRODNÍ DEN ŽEN ve Skupině OHL

Mezinárodní den žen připadá na 8. března a jde o mezinárodně uznávaný svátek stanovený Organizací spojených národů k výročí stávky newyorských švadlen v roce 1908. Společnost OHL pořádá u této příležitosti každoročně akci, během níž představuje zajímavé ženy, které pracují ve stavebnictví a jsou nedílnou součástí týmu OHL po celém světě.



V letošním roce bylo představeno dvanáct žen z devíti různých zemí (Španělsko, Irsko, Polsko, Kolumbie, Chile, Peru, Česko, USA, Švédsko). Jejich příspěvky o práci žen ve stavebnictví a pracovních zkušenostech ve Skupině OHL byly publikovány na OHL LinkedIn a v časopise Mosaico *(https://lnkd.in/ehygyqW)*.

Za sdílení zkušeností z českého prostředí děkujeme také Ing. Elišce Hrdličkové, která v OHL ŽS pracuje na pozici stavbyvedoucí Divize Morava a byla mimo jiné jedním z účastníků Talent Management Programu, který v naší společnosti probíhal v letech 2018–2020. Eliška ve svém příspěvku uvedla, že se nenechala odradit od překážek, které na ní číhaly v převážně mužském oboru. Největší odměnou a skvělým pocitem jí pak je skutečnost, když vidí, jak v týmu téměř z ničeho vznikají kvalitní stavby.

Lenka Slouková,
manažer pracovně-právních vztahů

lidské zdroje

Zúčastnili jsme se online veletrhu FAST JOB WEEK 2021

Fakulta stavební VUT v Brně pořádá pro své studenty již několik let jednodenní veletrh pracovních příležitostí, tzv. FAST JOB DAY. Jeho cílem je propojit studenty s firmami, které nabízejí možnosti brigády, praxe či budoucího zaměstnání. Vzhledem k vládním opatřením souvisejícím s epidemiologickou situací proběhl tento veletrh v letošním roce v online prostředí. Akce s názvem FAST JOB WEEK trvala čtyři dny a zúčastnilo se jí více než dvacet významných stavebních společností.

FAST VUT je pro OHL ŽS, a.s., významným partnerem při náboru nových zaměstnanců z řad studentů. Této akce se pravidelně účastní nejen naše personalistky, ale v posledních letech také kolegové z výroby. Právě jejich účast se velmi osvědčila, jelikož praktické poznatky přímo z realizace staveb zajímají studenty nejvíce.

Ve dnech 23.–26. února jsme se setkali virtuálně se zájemci o brigády, stáže nebo možnost vypracování diplomových prací v OHL ŽS. Studenti si také mohli projít prezentaci naší společnosti. S těmi, kteří projevili zájem o zaměstnání, se uvidíme při pracovním pohovoru.

Přestože setkání online proběhlo bez výraznějších potíží, doufáme, že se v příštím roce vrátíme k osvědčenému prezenčnímu formátu, protože osobní kontakt je nenahraditelný.

Daniela Musilová,
personálně-právní ředitelka

BLAHOPŘÁNÍ

V prvním čtvrtletí roku 2021 oslavili někteří naši zaměstnanci významné pracovní jubileum patnácti a více let nepřetržitého pracovního poměru u naší společnosti.

25 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Ing. Zdeňka Valová, specialista účetní (středisko 1222)
Petr Ježek, zaměstnanec údržby budov (středisko 1702)
Pavel Müller, skladník (středisko T123)
Martin Minx, elektromontér (středisko T143)
Zdeněk Olšanecký, traťový dělník (středisko Z131)
Ing. Petr Jilg, mistr (středisko Z131)
Fridrich Lázók, traťový dělník (středisko Z131)
Radek Hrabovský, stavbyvedoucí (středisko Z131)

20 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Dušan Skoták, stavbyvedoucí (středisko M240)
Pavol Kučera, obsluha razících strojů, tunelář (středisko M240)
Ing. Tomáš Špaček, vedoucí projektu (středisko M440)
Josef Macháček, stavební zámečník (středisko M440)
František Menoušek, obsluha zemních a příbuzných strojů (středisko R175)
René Rožnovský, zedník (středisko R172)
Ludvík Fabiánek, zedník (středisko R172)
Jiří Rajský, stavební zámečník (středisko R172)
Miroslav Chramosta, strojní zámečník (středisko T146)
Juraj Hladký, stavbyvedoucí (středisko Z131)
René Hrnčiřík, traťový dělník (středisko Z131)
Martin Hanák, traťový dělník (středisko Z131)
Daniel Hrnčiřík, traťový dělník (středisko Z131)

15 LET PRACUJÍ U SPOLEČNOSTI

Šárka Dobrovolná, referent podatelny (středisko 1710)
Ing. Marek Plechatý, specialista obchodu a technické přípravy (středisko M220)
Tomáš Navrátil, instalatér (středisko T147)
Michal Křivánek, instalatér (středisko T147)
Vladimír Horák, elektromontér (středisko T144)
Ondřej Hrůza, elektromontér (středisko T151)
Martin Hrb, mistr (středisko T144)
Ing. Petr Lukeš, specialista stavební výroby (středisko Z130)
Aleš Kratochvíl, mistr (středisko Z131)
Radim Vašina, geodet (středisko Z140)

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 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 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 Slovensko

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

Divize Železnice

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

Divize Dopravní stavby

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

Divize 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