



HROCH NOVINY

- Rychlá sanace sesunutého náspu v Karlových Varech str. 2
- Rychleji na trati Karlovy Vary – Kynšperk nad Ohří str. 2
- Další zakázka v sousedním Slovensku str. 3
- Cestující se na staropackém nádraží dočkali komfortu str. 4

Na Klínovci se rýsuje replika původní rozhledny



NA PODZIM BUDE HOTOVO. Stavba repliky původní rozhledny již dosahuje úrovně vyhlídkového ochozu.

Foto: Pavel Richter

Krátká stavební sezona a drsné horské podmínky jsou charakteristické pro rekonstrukci rozhledny na Klínovci. I přesto, že se zima s Krušnými horami dlouho loučila, daří se pracovníkům závodu mostních staveb držet časový harmonogram a rozhlednu dokončit letos v říjnu.

Rekonstrukce původní třiatřicet metrů vysoké rozhledny je rozdělena na dvě stavební sezony. V druhé polovině loňského roku se závodu O3 podařilo rozebrat stávající věž a založit novou stavbu. „Počasí nám dovolilo pracovat zhruba do začátku listopadu. Pak už jsme museli stavbu zazimovat a demobilizovat zařízení staveniště, abychom uvolnili místo pro parkování zimních turistů,“ vzpomíná na konec loňské sezony hlavní stavbyvedoucí Petr Novák ze závodu mostních staveb. Od konce července do začátku listopadu se stavbařům

podařilo ještě rozestavět dva přístavky, které budou sloužit jako pokladna s turniketem a malé muzeum.

Krušné krušnohorské podmínky

Letos se stavbaři do Krušných hor vrátili až na konci dubna. Nejprve bylo nutné znovu zřídit staveniště. „Ve výšce 1244 metrů nad mořem je všechno mnohem složitější. Občas vane tak silný vítr, že co není připevněné, ulítne. Proto musíme kotvit například i podlážky k lešení,“ definuje horské podmínky Petr Novák. Za uplynulých tři měsíce se stavbařům podařilo vystavět rozhlednu na úroveň vyhlídkového ochozu. Zbývá ještě dokončit střešní, osadit částečně repasovaná a zčásti nová ocelová okna, vyspárovat kamenné bloky a začít s úpravou vnitřních prostor. Součástí prací je také rozvod kabelů pro elektro, montáž kamerového a elektronického zabezpečovacího systému. Mimo

rámeček vyhlídkové věže závod mostních staveb provede rekonstrukci turistické stezky v délce přibližně 750 metrů. Původní stezka bude především rozšířena a odvodněna.

Replika původní osmiboké vyhlídkové věže přesně kopíruje originál. Některé části se dokonce vracejí zpět. „Původní kamenné zdivo již znovu použít nešlo. Nová rozhledna je proto opláštěná z nových žulových bloků. Zachováno ale zůstalo kamenné schodiště a římsy, které po zrestaurování vrátíme zpět. A stejně tak původní krov věže s měděnou střešní krytinou, která byla opravena asi před šesti lety. Po zbudování nové konstrukce ji vrátíme zpět na své místo,“ popisuje způsob stavby hlavní stavbyvedoucí.

Konstrukci rozhledny tvoří železobetonový skelet, který je opláštěný žulovými bloky.

Pokračování na straně 2

Strategie dalších hospodářských roků



Vážení kolegové, vzhledem ke konci našeho hospodářského roku, dovoluji si vám krátce nastínit další vývoj naší společnosti.

Předně, naše společnost má strategii krizového vývoje. Víme, jak postupovat v současné době, a víme jak postupovat v případě dalších změn, kterých se jistě dočkáme. Upřímně musím říci, že neočekáváme žádná pozitiva spojená se stavebnictvím.

Jsmo si ale stále vědomi síly naší společnosti a dokážeme každé možné příležitosti, která bude pro naši společnost prospěšná, využít.

Nemá smysl čekat na zázrak, stejně nepřijde. Musíme se současné krizi ve stavebnictví postavit sami. Věřím, že jsme důsledně provedli interní audit, analýzu silných a slabých stránek naší společnosti, zhodnotili současnou makroekonomickou situaci a rovněž se zabývali příležitostmi a hrozbami, se kterými se naše společnost potkávat nebo potkat může.

Na základě takto provedené analýzy jsme připravili strategii, která nás bude provázet v dalších letech našeho fungování. Věřím, že jsme zhodnotili veškeré naše činnosti a aktivity a následně připravili rozumný scénář dalšího vývoje.

Vycházíme z naší historie, respektujeme současnost a dále se budeme prioritně věnovat těmto cílům: udržení kladného hospodářského výsledku; zachování dostatečné výše tržeb a udržení vysoké produktivity práce; prosazování obchodně-výrobní strategie; udržení stávajícího objemu prací v segmentu opravnych prací pro SŽDC; zachování komplexního výrobního programu; snížení fixních nákladů zejména ve spojitosti se správním a výrobním režimem společnosti; udržení počtu zaměstnanců bez dopadu na efektivitu výrobních složek; udržení kvality řízení; vytváření silné podnikové kultury s jasně stanovenou společenskou zodpovědností.

Každý z nás může vidět, že strategie z roku 2010, která byla pečlivě připravena, přináší nyní své ovoce. Rozhodnutí o diverzifikaci našich aktivit, které vycházelo z analýzy reálných hrozeb pro naši společnost, nyní dokáže vhodně eliminovat výrazné propady na trhu dopravních staveb.

Rovněž tlak na řízení nákladů, nový motivační systém a značné nároky na efektivitu práce včetně nepopulární, ale nutné redukce zaměstnanců, nám přinesly své výsledky. Jsme schopni být plně konkurenční firmou ve všech oblastech stavebnictví a hlavně jsme schopni vyhrávat zakázky a realizovat je v požadovaném čase, kvalitě a nákladech.

Nemůžeme si ale dovolit jakékoli zaváhání, nepozornost nebo dokonce podcenění toho, co se děje ve společnosti. Budme pozorní, opatrní a berme v úvahu naše možnosti a potřeby a věnujme se našim prioritám. Strategie existuje a já jsem přesvědčen, že nás úspěšně provede následujícím obdobím.

Věřím, že vy všichni si uvědomujete současnou situaci ve stavebnictví a že budete maximálním úsilím naše cíle společně podporovat a prosazovat.

Jan Kokeš, generální ředitel

Fasáda roku 2013

Společnost Chládek & Tintěra byla oceněna v soutěži „Fasáda roku 2013“ a stala se pro tento rok vítězem kategorie „Nebytový objekt novostavba“ za fasádu Nemocnice v Mladé Boleslavi, PAVILON B. Soutěž pořádá společnost Baumit spol. s r.o. Cenu převzali hlavní realizátoři stavby Petr Suchý a Jiří Kuncl ze střediska inženýrských staveb.



Finanční pomoc Křešicím

Ve čtvrtek 13. června předal předseda představenstva společnosti Ch&T Jan Kokeš starostovi obce Křešice Václavu Kovaříkovi symbolický šek na 100 000 korun. Finanční prostředky budou použity na pomoc lidem, kteří byli poškozeni červnovou povodní. Společnost Ch&T účinně pomáhala obci již v roce 2002.



Nový most v Drachkově na Benešovsku

Závod mostních staveb na začátku června dokončil výměnu mostu na místní komunikaci přes Záhořanský potok v Drachkově poblíž Bystřice u Benešova. Jeho stabilitu vzápětí prověřily červnové deště, které hladinu potoka výrazně zvedly. Snadnějším průtokem potoka pomohlo vyčištění koryta v rámci výměny mostu.



Rychlá sanace sesunutého náspu v Karlových Varech

Závod kolejových staveb okamžitě zareagoval na havarijní situaci, která nastala v Karlových Varech-Rybářích. Vlivem vydatných dešťů se sesunula část násypu pod železničním tělesem na trati Karlovy Vary-Chodov, čímž byla trať částečně vyloučena z provozu.

Železniční trať procházející městskou částí Rybáře je vedena na dvanáct metrů vysokém náspu z nesoudržných hornin. Dlouhodobé zvětrávání mělo za následek, že se v polovině dubna tohoto roku utrhla přibližně šedesát metrů dlouhý pás. Ten s sebou strhl také dva stožáry trakčního vedení a narušil drážní vedení. „Kolej blížila k sídlišti, kam se svah utrhla, zůstala doslova viset ve vzduchu. Masa horniny se sesunula do městského parčíku pod svahem,“ líčí stav po sesuvu asistent hlavního stavbyvedoucího Martin Počta. Ten se byl na sesuv podívat jako první, protože o pár set metrů dál právě dokončoval výměnu pražců v délce asi 500 metrů včetně rekonstrukce odvodnění a vyčištění lože na téže koleji.

Na základě rychle zpracovaného projektu sanace náspu bylo nutné utržený val nejprve odtěžit a pak začít s demontáží stávající koleje a rekonstrukcí železničního spodku. Úplná výluka trati začala 15. května 2013 „Nejdřív jsme ale museli zřídit cestu k patě svahu. To znamenalo hlavně nové přemostění přes stávající teplovod. To původní by nápor těžké techniky nemuselo vydržet,“ říká Martin Počta.

Svah strhl i stožáry trakčního vedení

Po podrobném průzkumu vyšlo najevo, že sanaci svahu bude nutné provést v délce 200 metrů ze strany k sídlišti a přibližně padesát metrů na opačné straně pod druhou kolejí. V těchto délkách kolejí nejprve snesli železniční svršek a následně začali zajišťovat svah. „Hlavním stabilizačním prvkem je lomový kámen, kterým jsme ve svahu vytvořili roznášecí vyztužené polštáře a sanační žebra. Kámen svah nejen zpevní, ale stane se také drenážním svodem pro odtok vody z tělesa,“ popisuje rozsah prací Miroslav Zikán, který na stavbě dohlíží na železniční spodek. Svah bude dále jištěn systémem přítěžovacích lavic. U paty svahu je provedena drenáž, která dešťové vody odvede do nedalekého potoka.

V rámci sanace svahu středisko elektrostaveb realizovalo stavbu čtyř nových stožárů trakčního vedení jako náhradu za sesunuté. Vzhledem k únosnosti svahu bylo nutné stožáry soustředit na stabilnější



FINÁLNÍ ÚPRAVA. K betonovým pražcům jsou připevněny bezстыkové svařené koleje. Foto: Pavel Richter

stranu, proto jsou dva stožáry s výložníkem pro obě koleje.

Posledním stavebním úkonem bylo zřízení nového železničního svršku na obnoveném a stabilizačně zajištěném náspu. Použity byly betonové pražce, ke kterým jsou připevněny bezстыkové svařené koleje. Úplná výluka skončila podle plánu 30. června.



Foto: Pavel Vlček

Společnost Chládek & Tintěra na této stavbě dokázala, že je významným partnerem pro správce železnic. Na mimořádnou událost dokázala zareagovat okamžitě, čímž se mohla doba výluky zkrátit na nejnižší možnou dobu. Během výluky byla nasazena v inkriminovaném úseku náhradní autobusová doprava.



Foto: Pavel Richter

Železniční propustek u Želivce vyroben na místě



Foto: Karel Mikas

Závod mostních staveb provedl v druhé polovině května kompletní výměnu železničního propustku na jednokolejné neelektrifikované trati Kutná Hora-Zruč nad Sázavou. Prefabrikovanou železobetonovou konstrukci mostů vyrobili přímo na místě.

Hlavním důvodem komplexní opravy propustku nedaleko obce Želivec ve Středočeském kraji byl havarijní stav původní ocelové konstrukce. Propustek také nespĺňoval podmínku prostorové průchodnosti a přechodnosti. Dlouhodobě neefektivnějším řešením bylo vybudovat nový, ze železobetonu.

Mostaři museli během čtrnáctidenní výluky snést železniční svršek na propustku a původní ocelovou konstrukci. Dále bylo nutné ubourat závěrné zídky, opěry a křídla tak, aby bylo možné zakotvit do stávajících opěr nové železobetonové úložné prahy a na ně osadit nosnou konstrukci.

Velikost nového propustku je 6 x 5 metrů. Mostaři veškeré betonářské práce prováděli na provizorním zařízení staveniště přímo u koleje. „Je to osvědčený způsob. Podle projektu jsme sestavili formu a na místě zhotovili všechny části mostu. To znamená dva úložné prahy a nosnou konstrukci. Všechny tři díly jsme pak pomocí autojeřábu po částech usadili na připravené původní opěry,“ popisuje postup prací hlavní stavbyvedoucí Karel Mikas ze závodu mostních staveb. V momentě, kdy mostaři usadili nový most, provedli příčná odvodnění, izolace a zásypy.

Nová železobetonová deska o jednom poli je koncipována pro polouzavřenou kolejovou lož, čímž se most stává takřka bezúdržbový.

Nový sběrový dvůr v Litoměřicích

Pětadvacetitisícové Litoměřice mají v současné chvíli sběrový dvůr pouze v Želeticích. Radnice se proto rozhodla vybudovat další sběrové dvory. První z nich vzniká rekonstrukcí areálu u pokratických závor. Dodavatelem stavby je středisko inženýrských staveb společnosti Chládek & Tintěra.



Foto: Pavel Richter

Areál bývalé stavební firmy Dachstav na rohu Nerudovy a Revoluční ulice je především dobře dostupný. Za účelem jeho využití pro sběrový dvůr však musí projít rekonstrukcí. Zejména je nutné vyřešit absenci odvodnění. „To je na celé stavbě stěžejní. Musíme vybudovat kanalizační systém, který bude sveden do retenční nádrže a odtud pak do městské kanalizace. Právě napojení odvodnění na kanalizační řád bude nejsložitější. Vede totiž pod Masarykovou ulicí, a to bude znamenat částečné dopravní omezení jak na této ulici, tak v Teplické ulici. Pod železnicí bude proveden řízený protlak DN 320 mm a v komunikacích Teplická a Masarykova bude potrubí vedeno otevřeným paženým výkopem ve dvou etapách,“ upozorňuje na komplikace, které mohou nastat u pokratických závor hlavní stavbyvedoucí Martin Chmelař ze střediska inženýrských staveb.

Rychleji na trati Karlovy Vary – Kynšperk nad Ohří

Na zhruba desetikilometrovém úseku trati mezi Karlovými Vary a Kynšperkem nad Ohří byla dokončena opatření ke zkrácení cestovní doby. Úpravy železničního svršku a spodku mezi obcemi Dasnice a městem Kynšperk nad Ohří provedl závod kolejových staveb. Na zbytku stavby jako vedoucí účastník sdružení řídil ostatní subdodavatele.



Foto: Jaroslav Bubeník

Zrychlení traťového úseku Karlovy Vary – Kynšperk nad Ohří je jedním z mnoha souborů staveb na trati č. 533 (140) Kadaň–Pruněřov–Cheb, jejichž cílem je připravit podmínky pro zkrácení cestovních dob na trati Ústí nad Labem–Teplice–Cheb o 12,5 minuty. Toho má být dosaženo mimo jiné úpravou železničního svršku, opravou vybraných mostních objektů a úpravou zabezpečovacího zařízení. Klasické vlakové soupravy by měly po optimalizované trati jezdit rychlostí 80–100 km/h. Trať je v celé délce zařazena mezi dráhy celostátní.

Zapojili se také mostaři a středisko elektrostaveb

Hlavním předmětem prací je úprava poloměru oblouků, geometrické polohy kolejí a snížení nivelet ve vybraných úsecích trati. S možným zvýšením rychlosti, a tím zkrácením jízdní doby, souvisejí také úpravy přejezdových konstrukcí, výměny vadných kolejnic, výměna upevňovačů, obnova bezстыkových kolejnic, opravy mostních izolací a říms a úprava trakčního vedení. Podél celé desetikilometrové trati jsou instalovány nové kabelové trasy, včetně zabezpečovacího zařízení. Práce na úseku Karlovy Vary–Kynšperk probíhají za výluky jedné koleje. „V úseku Dasnice–Kynšperk, který upravujeme my, byla výluka jedné koleje zahájena 13. května. Na trase se nachází šest mostů, které pro nás z větší části opravil závod mostních staveb. Jeden propustek je kompletně nový. Konec výluky byl podle plánu 1. července,“ říká hlavní stavbyvedoucí Jaroslav Bubeník ze závodu kolejových staveb. Kolejové lože bylo pod vyloučenou traťovou kolejí před zprovozněním ještě strojně vyčištěno a zhuženo dynamickým stabilizátorem.

Druhá traťová kolej je vyloučena z provozu od 2. července a neprůjezdná bude do 20. srpna. Práce jsou identické s první fází stavby. Stejně jako u první koleje jsou součástí úprav také troleje a náhrada vadných stožárů trakčního vedení za nové. Tyto práce

provádí středisko elektrostaveb společnosti Chládek & Tintěra.

Sanace svahu v Rybářích ovlivnila délku výluky

Závod kolejových staveb se podílí také na úpravě druhé části stavby mezi Karlovými Vary a Chodovem. Tam výluka přímo souvisí se sanací uvolněného svahu v Karlových Varech-Rybářích. Ten do konce června opravoval také závod kolejových staveb. „Tento úsek je zhruba jednou tak dlouhý, přesto bylo nutné dodržet termín ukončení výluky jedné koleje do 1. července, aby začala fungovat drážní doprava mezi Karlovými Vary a Chebem alespoň po jedné koleji,“ podotýká Jaroslav Bubeník. Výluka druhé koleje v úseku Karlovy Vary–Chodov začala rovněž 2. července, ale potrvá jen do 5. srpna tohoto roku. „Ke zkrácení výluky o zhruba 14 dní došlo proto, že jsme mohli opravit mostní objekty pod oběma kolejami v rámci výluky související s uvolněným svahem,“ vysvětluje zkrácení termínu Jaroslav Bubeník.

Kromě úspory času se cestující vlivem provedených úprav dočkají také většího pohodlí, a především bezpečí. V rámci prací dochází i k úpravám přejezdů.



Foto: Jaroslav Bubeník

Modernizace trati mezi Voticemi a Benešovem je dokončena



DOUKOLEJNÝ PROVOZ. Mezi Olbramovicemi a Tomicemi bylo položeno 5792 m kolejí. Foto: Pavel Richter

Ve čtvrtek 13. června skončila modernizace trati ve Středočeském kraji mezi Voticemi a Benešovem u Prahy. Závěrečné přestřížení pásky se uskutečnilo na peroně zrekonstruované železniční stanice Olbramovice. Společnost Chládek & Tintěra se na výstavbě podílela hlavně realizací železničního svršku a spodku v úseku Olbramovice–Tomice.

Slavnostního dokončení stavby se vedle zástupců zhotovitelů také zúčastnil náměstek pro modernizaci dráhy Petr Šlegr ze Správy železniční dopravní cesty, starosta Olbramovic Pavel Pohůnek či náměstek sekce pro realizaci zdrojů ze Státního fondu dopravní infrastruktury Tomáš Blecha.

Rychlost vlaků je stěžejní

Stavba je součástí koridorové trati Děčín–Praha–Tábor–České Budějovice. „Po dokončení celého koridoru by měla trvat například cesta z Prahy do Tábora pouhých 63 minut. A do Českých Budějovic

pak 92 minut,“ řekl ve svém proslovu Petr Šlegr, náměstek pro modernizaci dráhy ze SŽDC.

Začátek stavby byl před železniční stanicí Votice, konec před stanicí Benešov u Prahy, kde navazuje na již dokončenou stavbu „Optimalizace trati Benešov u Prahy–Strančice“. Stavebně se tak jedná o úsek



Foto: Pavel Richter

dvoukolejných tratí v délce 18,405 km. V rámci stavby došlo ke zdvoukolejnění stávajícího jednokolejného úseku trati spolu s podstatným zvýšením rychlosti jízdy až do 160 km/hod. Hlavními stavebními objekty byly směrové přeložky trati. Toto řešení si vyžádalo realizaci pěti nových dvoukolejných tunelů.

Práce začaly v srpnu 2009 a letos se dokončovaly, vyklázelo se staveniště nebo ověřovala účinnost protihlukových opatření. Projektovaná rychlost 160 kilometrů v hodině byla na trati zavedena 5. dubna 2013 po úspěšné pantografově zkoušce.

Starosta Olbramovic Pavel Pohůnek poděkoval všem zúčastněným subjektům za perfektně odvedenou práci. „Za celou obec mohu říci, že je pro nás přínosem mít nádraží odpovídající evropským standardům. Cesta do Prahy je teď mnohem pohodlnější a rychlejší,“ řekl dále olbramovický starosta.

Zúčastnila se téměř celá firma

Mezi další stavební objekty, na jejichž realizaci se podílela střediska a závody napříč celou firmou Chládek & Tintěra, patří nástupní a záchranné plochy v koleji u vjezdového a výjezdového portálu Zahradnického tunelu, železniční svršek v žst. Votice, železniční propustky v úseku Tomice–Bystřice, zárubní zeď v úseku Tomice–Bystřice a silniční most (Mariánovický) v úseku Benešov–Bystřice.

Přípravné práce na železničním spodku zahájilo již v roce 2009 středisko 02, a to budováním vysokých náspů. Kolejáři závodu 01 začali s realizací železničního svršku na podzim roku 2010. V mezistaničním úseku mezi Olbramovicemi a Tomicemi museli položit celkem 5792 metrů kolejí. Montáž železničního svršku prováděli pomocí dvoucestných bagrů.



Foto: Pavel Richter

Na Klínovci se rýsuje replika původní rozhledny

Stavba na vrcholku Krušných hor má své temné, ale i světlé momenty. Omezující je zejména logistika a dostupnost stavebních materiálů. Některé stavební hmoty se musejí dovážet desítky kilometrů daleko, vodovodní řád na staveništi není. „Na druhou stranu máme perfektní pracovní prostředí. Tedy, pokud je hezky. Vzhledem k nadmořské výšce si užíváme mnohem víc sluníčka než v kotlině pod námi,“ vystihuje přednosti stavby hlavní stavbyvedoucí.



Foto: Pavel Richter

Rozhledna na Klínovci

Věž byla postavena roku 1884 Krušnohorským spolkem, který ji pojmenoval po císaři Františku Josefovi I. Z ochozu věže se odkrývá nádherný kruhový výhled na hřebeny Krušných hor, Podkrušnohorskou hnědouhelnou pánev, Doupovské hory i Slavkovský les. Za mimořádně dobré viditelnosti bývá vidět také Šumava, Děčínský Sněžník, Lužické hory, Ještěd, Milešovka či Říp.

Další zakázka v sousedním Slovensku

Bratislavská pobočka společnosti Chládek & Tintěra vysoutěžila u našich východních sousedů další zakázku. Středisko inženýrských staveb realizuje pro tamní továrnu Volkswagenu rozvody požární tlakové a pitné vody.



Foto: Martin Chmelař

Koncern Volkswagen buduje ve svém bratislavském závodu další výrobní halu. Středisko pozemních staveb realizuje pro jednoho z dodavatelů stavby více než kilometr vodovodních přípojek. Zejména se jedná o užitkovou požární vodu distribuovanou v polyetylenovém potrubí DN 300. Menší část zakázky představuje rozvod potrubí pro pitnou vodu DN 50. „Nové potrubí připojujeme na stávající areálové. Požární zdroje ukončíme hydranty, kterých bude kolem nové haly deset, a pitnou vodu zakončíme ve stavební šachtě přímo v hale,“ popisuje rozsah prací hlavní stavbyvedoucí Martin Chmelař ze střediska inženýrských staveb.

Rozvody potrubí jsou ukládány do otevřeného výkopu, který je přibližně 1,7 metru hluboký. Polyetylenové potrubí stavbaři svařují převážně mimo rýhu a do výkopu pak usazují dlouhé potrubní celky. „Jen pár svárů musíme provádět ve výkopu. Je

to ale mnohem pracnější, protože na dně rýhy není dostatek prostoru pro velkou svářečku potrubí DN 300,“ říká dále Martin Chmelař.

Na realizaci zakázky pracuje přímo v Bratislavě pětičlenný tým a strojní mechanika v podobě rypadla. Vzhledem k významu areálu bylo a je nutné dodržovat řadu bezpečnostních opatření. „Koncern Volkswagen má pro zhotovitelé firmy zavedený bezpečnostní systém. Každý z nás, kdo v areálu nyní pracuje, musí projít bezpečnostní prověrkou,“ popisuje bezpečnostní opatření hlavní stavbyvedoucí.

Středisko inženýrských staveb práce na vodovodních přípojkách zahájilo už v polovině března. Na začátku dubna si ale stavbaři museli dát nucenou pauzu a počkat až povolí mrazy. „Termín dokončení to nijak nenařušilo. Postup našich prací totiž koordinujeme s výstavbou haly. Na začátku června nám chybělo dokončit asi 210 metrů potrubí DN 300, ale museli jsme čekat, až nám stavba uvolní prostor,“ vysvětluje postup prací Martin Chmelař.

Na závěr prací střediska inženýrských staveb budou provedeny tlakové zkoušky, a to až do hodnoty 1,6 mPa. Následovat bude zaspání výkopu a terénní úpravy.



Foto: Martin Chmelař

Snížíme počet pojistných událostí na vozidlech



Narůstající počty nahlášených pojistných událostí způsobených vlivem provozování firemních vozů společnosti Chládek & Tintěra vedly vedení společnosti k bezodkladnému řešení. Řidiči společnosti, kteří zavinili pojistnou událost, případně neznají viníka, ponесou od 1. 7. 2013 větší zodpovědnost za tuto nedbalost. Více o nové směrnici v rozhovoru s technickým ředitelem Tomášem Pátkem.

Co vás především vedlo k tomu, aby se na uhrazení pojistné události podíleli uživatelé vozidla?

Za poslední rok jsme evidovali kolem sta pojistných událostí souvisejících s provozováním našich firemních vozů. Mám na mysli ty události, jejichž následky šly na vrub naší společnosti. To je víc než kdy jindy a nám nezbyvalo nic jiného než reagovat na zvyšující se trend. Počty takovéhoto pojistných událostí rostou již několikátý rok po sobě. To se samozřejmě negativně projevuje ve výši sjednávaného pojistného u smluvní pojišťovny.

Slibujete si od tohoto kroku rychlé zlepšení?

Já věřím, že pokud si řidiči budou vědomi toho, že se případná pojistná událost dotkne jejich příjmu, dají si mnohem větší pozor a k firemním vozidlům se budou chovat jako k vlastním. Navíc je to jediné rozumné řešení.

Jaké tedy bude spolupodílíctví na krytí škod?

Je to jednoduché... Při pojistném plnění do 2000 korun zaplatí uživatel vozidla celou částku. Při první pojistné události nad 2000 korun v jednom kalendářním roce hradí spoluúčast na pojistném plnění ve výši 2000 korun. Při druhé a třetí pojistné události nad 2000 ve stejném kalendářním roce hradí uživatel vozidla skutečnou náhradu škody až do výše 5000 korun. A při čtvrté a další pojistné události nad 2000 korun v kalendářním roce bude požadována skutečná náhrada škody až do výše 10 000 korun.

Budou nějaké výjimky?

Ano. Pokud pojišťovna odmítne škodu uhradit, nebo nebude-li správně a včas řidičem nahlášena pojistná událost, hradí uživatel skutečné náklady na opravu až do výše 4,5násobku průměrného měsíčního výdělku. To je v souladu se zákoníkem práce. Ovšem, pokud bude škoda způsobena úmyslně, v opilosti nebo pod vlivem návykových látek, hradí uživatel všechny náklady na řešení pojistné události.

Kdo bude rozhodovat o výši náhrady škod či míře zavinění?

Pojistné události jsou řešeny škodní komisí společnosti Chládek & Tintěra za účasti příslušného nadřízeného toho zaměstnance, který pojistnou událost zavinil. V rámci projednávání případu škodní komise posoudí okolnosti a míru zavinění u případu a stanoví výši náhrady škody. Případy budou řešeny v souladu se zpracovanou vnitrofiremní směrnici, která je k dispozici na firemním intranetu.

Jak bude úhrada škody probíhat?

Zaměstnanec je povinen uhradit schválenou výši škody v předepsané výši a po písemné dohodě s vedoucím škodní komise. Jsme si ale vědomi, že to může být zásah do rozpočtu zaměstnance, proto může úhrada proběhnout formou splátek, maximálně však šesti.



Firemní koktejl

Cestující se na staropackém nádraží dočkali komfortu



Uzlová železniční stanice Stará Paka prošla rozsáhlou rekonstrukcí, která výrazně zkrátila doby pro přestupy mezi vlaky z celkem pěti směrů. Závod kolejových staveb společnosti Chládek & Tintěra se na stavbě podílel zrekonstruováním přibližně dvou kilometrů staničních kolejí z celkové počtu 4,5 kilometru. Investiční akce byla slavnostně zakončena 7. června přímo na nádraží.

Původní staniční a traťové zabezpečovací zařízení bylo v daném traťovém úseku v provozu přibližně 50 let, a to bez zásadních úprav. V podobném stavu se nacházelo i sdělovací zařízení a silnoproudé zařízení. Cílem projektu proto bylo zmodernizovat traťové zabezpečovací zařízení a zvýšit tak bezpečnost provozu. Hlavním důvodem rekonstrukce železničního spodku a svršku a výstavby nových nástupišť byla nízká úroveň bezpečnosti cestujících při nastupování do vlaků a nevyhovující stav kolejí.

V rámci rekonstrukce železničního spodku a svršku došlo ke zjednodušení kolejového uspořádání. Dvě nevyužívané koleje byly odstraněny a na jejich místě vznikla komfortnější nástupiště. „Vzhledem



KOMFORTNÍ PŘÍSTUP. Odstraněním dvou kolejí vznikl prostor pro nová nástupiště. Foto: Roman Kupka

k tomu, že Stará Paka je poměrně významný železniční uzel, kde se střetává pět tratí, byla původní ostrovní nástupiště zcela nedostačující. Byla poměrně úzká a také nízká. Nový stav je teď odpovídající významu stanice,” myslí si hlavní stavbyvedoucí Roman Kupka ze závodu kolejových staveb.

Oprava stanice ve Staré Pace trvala od října 2011 do října 2012.

Snad se dočkají opravy i nádražní budovy
Stanice kromě zabezpečovacího zařízení s dispečerským pracovištěm a nástupišť získala nové koleje a výhybky. Tratičky do Lomnice nad Popelkou, Roztok u Jilemnice, Horky u Staré Paky a Nové Paky byly místo stávajícího telefonického zabezpečení nově osazeny automatickými hradly. Instalován byl i nový informační systém. Stavbaři také opravili dvanáct



silničních železničních přejezdů. Částečným omlazením prošla i budova nádraží, která je v majetku Českých drah. „Jsem šťastná, že kolejový svršek je opraven, ale když se podívám na nádražní budovy, tak jsem zklamaná. Ale to jsou zase majetkové problémy,” řekla při ukončení stavby starostka obce Věra Hlostová (foto 1). „Připravuje se změna zákona, která by měla změnit majetkové poměry mezi správou železnic a drahami. Pokud dojde k transformaci, určitě se najdou prostředky na opravu,” reagoval na slova starostky generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrle. Po krátkých proslovech následovalo přestřižení pásky, které symbolizovalo ukončení projektu „Rekonstrukce žst. Stará Paka pro DOZ“ (foto 2).

Modernizace staropackého železničního uzlu získala čerstvě i dvě ocenění v oblasti dopravních technologií. Je to jednak cena generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty a celostátní ocenění Stavba roku v kategorii dopravní technologie.

Dodavatelem stavby bylo Sdružení STARÁ PAKA, jehož členy jsou společnosti AŽD Praha a Elektrizace železnic Praha. Společnost Chládek & Tintěra byla hlavním subdodavatelem.

Cena Development News

Ve čtvrtek 6. června 2013 byly v Betlémské kapli – Aule ČVUT v Praze – vyhlášeny CENY a TITULY již 10. ročníku jubilejní celostátní soutěže Česká dopravní stavba 2012. Námí realizovaná stavba Rekonstrukce výpravní budovy Ústí nad Labem – hlavní nádraží získala ocenění časopisu Development News.

Celkem bylo do soutěže přihlášeno 84 projektů. V kategorii stavba bylo nominováno 12 staveb.

Ceny vítězům předali předseda Senátu Parlamentu ČR Milan Štěch a místopředseda Evropského parlamentu Oldřich Vlasák. Za stavbu Rekonstrukce výpravní budovy v Ústí nad Labem převzal diplom jednatele generálního dodavatele stavby, společnosti BM Construction, spol. s r.o. Michal Pánek.

Rekonstrukci výpravní budovy provedlo středisko pozemních staveb společnosti Chládek & Tintěra za plného provozu. Hlavním důvodem, proč se České dráhy rozhodly výpravní budovu zrekonstruovat, je zajištění optimálního vstupu do dříve zrekonstruovaného nového podchodu vedoucího až na nábřeží Labe a také aby nádraží splňovalo nároky na jedno z nejnávštěvnějších v zemi.

Vstupní brána pro návštěvníky krajského města nyní připomíná moderní letištní halu. Zvenčí na sebe navazují nové i původní opravené budovy.



Dračí lodě podruhé na Labi v Litoměřicích. Počasí letos nepřálo



V sobotu 11. května se na Střeleckém ostrově v Litoměřicích uskutečnily závody dračích lodí. Podruhé se na tomto místě utkaly v rámci seriálu Dragon boat Grand Prix firemní posádky a posádky skupin přátel neboli FUN. Litoměřice debutovaly přesně před rokem a stávají se nedílnou součástí termínové listiny.

Letošní závody se bohužel nesly ve znamení pochmurného počasí, což se odrazilo jak na účasti posádek, tak fanouškovské základny. „Závody dračích lodí jsou hlavně o počasí. Pokud nevyjde,

a letos je zatím velmi těžké se trefit do slunného dne, pak nelze čekat hojnou účast,” ví své hlavní organizátor litoměřického závodu Radim Ježek. S ohledem na deštivé počasí musel být radikálně zredukován celý doprovodný program, který začal již v pátek, tedy den před hlavními závody.



Závod Grand Prix v Litoměřicích je součástí ligy dračích lodí Dragon boat a je jedním z deseti závodů, které tvoří českou národní ligu. Celkový počet závodů v Dragon boat Grand Prix pak doplňuje deset závodů moravských. Uspořádat závod dračích lodí, a hlavně takový, který bude zařazen do seriálu Dragon boat Grand Prix, není vůbec jednoduché. „Nám se to podařilo jen kvůli tomu, že patříme mezi tradiční posádky seriálu Grand Prix a díky tomu, že jsme si na to troufli. Myšlenka uspořádat závody v Litoměřicích vznikla vzhledem ke krásnému a odpovídajícímu prostředí, které v Litoměřicích máme a utvrdila to vynikající spolupráce s Českou asociací dračích lodí. V neposlední řadě se na konání závodů podílí město Litoměřice, pod jehož záštitou se akce koná,” dodal Radim Ježek.

Hlavní program se uskutečnil v sobotu 11. května, kdy spolu od dopoledních hodin měřily síly

jednotlivé posádky, a to jak sehraené týmy Grand Prix, kterým šlo o body do celoroční soutěže, tak i zcela neprofesionální. Na programu byl sprint na 200 metrů a odpoledne dlouhá trať na 1000 metrů. Vítězství ve sprintu si nakonec vybojoval tým Mondí Štětí, a.s., dlouhou trať ovládl tým A-Fitness Roudnice. „I přes nástrahy a rozmary počasí jsme závod dokázali uspořádat. Nezbývá než doufat, že za rok nám vyjde lepší počasí,” přeje si kapitán týmu Hroši z Litoměřic.

Blahopřejeme

Srdečné přání všeho nejlepšího všem našim spolupracovníkům, kteří v příštím kvartálu oslaví své životní jubileum. Přejeme jim do dalších let hodně zdraví, štěstí, pohody a spokojenosti nejen v pracovním, ale také v rodinném životě.

40 let

Pavelka Richard, dělník
Nálevka Pavel, mechanik

50 let

Richter Pavel, vedoucí kanceláře
Job Aleš, stavbyvedoucí
Válek Jiří, asistent stavbyvedoucího
Šrámek Roman, mistr stavby

55 let

Zahálka Stanislav, mistr stavby
Žďárský Lubor, mistr svářečských prací
Ryvola Luboš, traťový dělník

65 let

Hubálek Miroslav, mistr stavby

K významnému životnímu jubileu také gratulujeme:
Daně Škarvanové (účetní)