



HROCH NOVINY

- Závod 01 buduje železniční svršek mezi Olbramovicemi a Tomicemi str. 2
- Nový most přes Folknářský potok str. 2
- Chládek & Tintěra na Slovensku str. 3
- Hejtman na obhlídce str. 4

Modernizace hlavního nádraží v Ústí nad Labem



POLOVIČNÍ VÝPRAVNÍ BUDOVA. Pravé křídlo výpravní budovy šlo téměř celé k zemi. Dočasně funguje jen levá část.

Foto: Pavel Richter

Výpravní budova ústeckého hlavního nádraží byla postavena v roce 1850. Nálety v roce 1945 ji značně poškodily a od té doby byla v provozu jako funkční provizorium. Nyní Středisko pozemních staveb společnosti Chládek & Tintěra provádí, coby hlavní dodavatel stavby, rozsáhlou rekonstrukci.

Hlavním důvodem, proč se České dráhy rozhodly výpravní budovu zrekonstruovat, je zajištění optimálního vstupu do nového podchodu vedoucího až na nábřeží Labe a dále úprava výpravní budovy tak, aby splňovala nároky jednoho z nevytíženějších nádraží v České republice. Ústeckým hlavním nádražím projde 1,5 milionu cestujících ročně, což je řadí na desáté místo. Pro České dráhy je to jedna z nejvýznamnějších investičních akcí za uplynulá období.

Stavbaře trápí stísněné prostory

Rekonstrukce výpravní budovy je rozdělena do dvou etap tak, aby mohl být zachován provoz vždy v jedné

části. „Už na konci minulého roku jsme zahájili přípravné práce, které spočívaly ve zřízení provizorních pokladen v levém křídle při pohledu z přednádraží. V této souvislosti jsme v místě provizorních pokladen také provedli již finální rozvody inženýrských sítí, včetně topení, a zhotovili jsme finální povrchy. Teprve v momentě, kdy bylo možné zahájit jejich provoz, jsme začali s demolicí pravé části,“ vysvětluje postup prací vedoucí projektu Aleš Job.

Zejména pravé křídlo výpravní budovy dozná největších změn. Stavbaři zbourali části objektu pro zřízení vstupu do podchodu, zachovány zůstaly jen zděné konstrukce pokladen a centra Českých drah. „Těžká technika tady vůbec nepřípadala v úvahu. Jednak proto, že se nádraží rekonstruuje za provozu, a také proto, že jen pár metrů od staveniště vede trolejové vedení. Vše jsme museli bourat ručně,“ podotýká Aleš Job. Stísněné prostory jsou pro stavbaře problémem i v souvislosti s logistikou suť a stavebního materiálu. Vše se odehrává převážně večer a v noci, kdy je provoz na nádraží a kolem něj minimální.

První etapa skončí v červenci

Nové pravé křídlo výpravní budovy bude tvořit prosklená odbavovací hala s vnitřní terasou nad pokladnami. Terasa bude přístupná z 1. nástupiště a výtáhem z odbavovací haly. Cílem projektu je podle Českých drah citlivě skloubit nové konstrukce s těmi původními. „Stavba nového křídla bude provedena z ocelové konstrukce, kterou vyplníme, neboli opláštíme skleněnými fasádními deskami. Rádi bychom tuto první etapu dokončili v polovině roku,“ věří Aleš Job. Jakmile bude pravé křídlo zprovozněno, včetně pokladen, zahájí stavbaři druhou etapu, ve které bude dokončena rekonstrukce neuvolněných prostor levého křídla. K tomu by mělo dojít v srpnu.

Krajní věže se výškově sjednotí

Rekonstrukce levého křídla nebude tak zásadní. Původní historická budova zůstane téměř zcela zachována. Vnější stavební úpravy se dotknou pouze výškového srovnání obou krajních věží.

Pokračování na straně 3

Letošní rok bude klíčový

Do prvního vydání Hrochovin tohoto roku jsme požádali o rozhovor generálního ředitele společnosti Jana Kokeše. Zeptali jsme se jak na jeho profesní život, tak i ten soukromý.



V únoru to byly již tři roky, kdy jsi přišel ke společnosti Ch&T. Myslím, že bychom mohli udělat bilanční rozhovor. Můžeme začít otázkou, proč si se rozhodl právě pro společnost Ch&T?

Byl to potenciál společnosti. V době svého rozhodnutí jsem měl o společnosti velké množství informací a věděl jsem, že společnost má velmi dobré zázemí, je dobře vnímanou a silnou společností na železničním trhu. Zároveň jsem cítil velkou příležitost pro vstup na další segmenty stavebního trhu. Pamatuji si, že krátce po nástupu si se výrazně angažoval při realizaci „Rekonstrukce a dostavby Zimního stadionu v Litoměřicích“. Jaký na tebe tahle stavba a její organizace udělala dojem?

Po seznámení se s jednotlivými stavbami společnosti, byla rekonstrukce Zimního stadionu logickou volbou, neboť to byla jedna z nejsložitějších a největších staveb, která byla v té době v počáteční fázi realizace. Priorita, která byla dána této stavbě, určila i míru odpovědnosti. Dle mého názoru stavba dopadla výborně. Já sám jsem za tím viděl zejména vynikající realizační tým, spolupráci ve všech směrech a na všech úrovních společnosti. A pro mě osobně byla tato stavba velikou zkušeností. Pozitivní zkušeností.

Po tvém nástupu do vedení společnosti se ještě nějakou dobu mluvívalo o obsazení „výrobního ředitele“. K tomu ale nedošlo a tuto roli si na sebe z velké části převzal. Je to momentální řešení nebo by bylo lépe tuto pozici obsadit?

V tuto chvíli je to skutečně dočasné řešení. Naštěstí jsou jednotlivé výrobní složky tak dobře organizovány, že moje role výrobního ředitele se „smrskla“ na koordinaci výrobních složek společnosti a přímé vedení projektových manažerů na našich stěžejních stavbách. Do budoucna ovšem předpokládám zásadní změny v celkovém systému řízení a s tím je značně spojená i pozice výrobního ředitele.

Jedna otázka k organizaci firmy se týká obchodního úseku. Je zřejmé, že došlo na tomto úseku k výraznému posílení. Je to otázka současné situace na stavebním trhu, kdy se urputně bojuje o každou zakázku, nebo je to jeden z dlouhodobých strategických cílů společnosti?

Jak jsem již řekl, současný stav zcela jistě není cílový a bude se vyvíjet. Obchodní úsek, který je v tuto chvíli klíčový, musí být schopen okamžitě reagovat na danou situaci. Posilování tohoto úseku považuji za velmi důležité. Musí ovšem být spojen s kvalitní obchodní strategií a celkovou vizí společnosti.

Představenstvo společnosti se v poslední době zabývalo i personalistikou. Můžeš sdělit našim zaměstnancům názory představenstva na tuto oblast řízení?

Trefuješ do černého. V této oblasti cítím velký dluh a jsem si vědom, že společnost musí značně pokročit v řešení personálních otázek. V tuto chvíli jsem vděčen alespoň za to, že jsme schopni připravit naše zaměstnance na veškeré požadované náležitosti nutné k bezproblémové každodenní práci. Ale to nestačí. Musíme to řešit a musíme to řešit co nejdříve. Letošní rok považuji za klíčový.

Pokračování na straně 2

Cyklostezku Tuchlovice staví Středisko 02

Na konci loňského roku uspělo Středisko 02 ve výběrovém řízení vypsaném obcí Tuchlovice na vybudování cyklostezky. Jedná se o tzv. 1. etapu, která spojuje obce Lány a Tuchlovice. Celková délka je kolem 1200 metrů. Plánovaný termín dokončení je na přelomu května a června tohoto roku.



Středisko údržby mělo napilno

Středisko 13 v úvodu roku pracovalo hlavně na zajištění provozu v zimních podmínkách v rámci nasmlouvaných zimních údržeb kolejí a mostů. Jednalo se například o odklízení sněhové nadílky v železniční stanici Mníšek, kde Stanislav Hunčovský doslova hledal koleje.



Obměna vozového parku začala

V rámci zpracované koncepce autodopravy u společnosti Chládek & Tintěra byla zahájena postupná obměna všech dodávkových vozidel. Kolejářů ze Závodu 01 si již převzali dva vozy Volkswagen Crafter a Středisko 04, obsluhující dvoucestná rypadla, již dopravuje posádky dvěma vozy Volkswagen Caddy. Cílem koncepce je snížení nákladů na vozový park.



Závod 01 buduje železniční svršek mezi Olbramovicemi a Tomicemi

V srpnu roku 2009 byla zahájena jedna z největších železničních staveb posledních let na našem území, a sice „Modernizace trati Votice–Benešov u Prahy“. Závod kolejových staveb společnosti Chládek & Tintěra se na ni v současnosti podílí budováním železničního svršku mezi vjezdovým návěstidlem Olbramovice a výhybnou Tomice, včetně nejdelšího Zahradnického tunelu na nové přeložce.

Délka tohoto úseku je 2896 metrů, z čehož 1044 metrů představuje část procházející novým Zahradnickým tunelem. Pracovní tým Závodu 01 pod vedením Milana Topola začal již v listopadu loňského roku připravovat štěrkové lože v celé délce řešeného úseku, aby mohl na začátku března naplno zahájit pokládku pražců a montáž kolejnic v koleji číslo 1. Svršek první koleje má být kompletně dokončen do poloviny dubna tohoto roku. „Nyní vlastně realizujeme druhou část naší práce. Od samého začátku stavby, tedy od konce roku 2009, jsme ve zmíněném úseku připravili také celý železniční spodek pro obě koleje,“ podotýká Milan Topol.

Ruční montáž kolejí v ose

V mezistaničním úseku mezi Olbramovicemi a Tomicemi musí kolejáři položit celkem 5792 metrů kolejí. Montáž koleje v ose se provádí ručně. „Postupujeme směrem od Olbramovic k Tomicím, a to po pětasedmdesáti metrových úsecích, což je délka kolejnic. Jakmile budeme mít koleje položené, provedeme jejich zašterkování a směrovou a výškovou úpravu. Teprve potom začneme koleje svařovat v bezстыkovou kolej,“ popisuje postup prací vedoucí stavby. Kolejáře čeká provést také nástupní a záchranné plochy před oběma portály Zahradnického tunelu.

K propojení první koleje v nové přeložce s dalšími úseky koridoru dojde v srpnu a v ten samý okamžik bude zahájena realizace sousední druhé koleje. „V rámci pokládky druhé koleje budeme muset nejprve provést asi 800 metrů železničního spodku v místech stávajících kolejí. Následný postup bude stejný jako v případě první koleje,“ říká Milan Topol.

Začal boj s časem

Celá stavba koridorové přeložky má být dokončena na konci listopadu. Kolejáři Závodu 01 však musí



ZAHRADNICKÝ TUNEL. Nejdelší tunel na přeložce vystrojili kolejáři Chládek & Tintěra.

Foto: Milan Topol

dokončit práce o měsíc dřív, aby mohl vyšší zhotovitel provést fotogrametrické zaměření tunelů a kolejí. „Teď nám opravdu začal boj s časem. Všechny termíny jsou závazné a není možné se zpozdít. Doufám, že nám bude počasí přát,“ přeje si Milan Topol.

Mariánovický most

Společnost Chládek & Tintěra v rámci celé stavby, jejíž délka je přes 18 kilometrů, prováděla v uplynulých měsících také řadu dalších stavebních objektů. Jednalo se zejména o zřízení železničního svršku ve stanici Votice nebo o vybudování silničního mostu nad tratí v úseku mezi Bystřicí a Benešovem. Ten převádí vedlejší silnici přes novou přeložku trati. Z menších objektů to bylo vybudování tří propustků mezi Tomicemi a Bystřicí, či vybudování zárubní zdi ve stejném úseku.

Cílem je napřímit a zkrátit trať

Stavba je součástí IV. tranzitního železničního koridoru a jejím předmětem je modernizace asi

18,3 km dlouhého traťového úseku mezi Voticemi a Benešovem u Prahy (vč. stanic Votice, Olbramovice, Bystřice u Benešova a výhybna Tomice). Stavba řeší hlavně zdvojkolejnění celého úseku spolu s úpravou geometrické polohy hlavních kolejí a výstavbu pěti tunelů. Tím dojde ke zkrácení délky trati, zvýšení propustnosti a navýšení rychlosti projíždějících souprav.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby: Modernizace trati Votice–Benešov u Prahy
Celková délka stavby: 18,472 km
Tunely: 5 (588 + 480 + 1030,4 + 324 + 254 m)
Celkové investiční náklady: 6 756 893 000 Kč
Investor stavby: SŽDC, s. o.
Zhotovitel: Sdružení VoBen (Eurovia CS, a.s., Subterra a.s., Viamont DSP a.s.)
Termín zahájení: srpen 2009
Termín dokončení: prosinec 2013

Nový most přes Folknářský potok

Od konce roku 2010 museli obyvatelé děčínských městských částí Nové Město a Folknáře překonávat místní potok po provizorním mostě. Původní totiž poničily povodně v roce 2010. Na konci března by měl Závod mostních staveb zprovoznit zcela nový most včetně opěrné zdi.

Povodně v roce 2010 rozvodnily potok tak, že voda doslova vymlela břeh a narušila nejen letitou mostní konstrukci, ale poškodila i opěrnou zeď. V rámci rychlého řešení nechalo město Děčín přemostit potok provizorní konstrukcí. Až v listopadu loňského roku byla zahájena generální rekonstrukce původního mostu. „Museli jsme nejprve vybourat stávající most a kamenné opěry. Během toho ale docházelo i k přeložkám inženýrských sítí, které vedly skrz původní mostovku. Nově jsme je uložili pod dno potoka. Jednalo se hlavně o plynové potrubí a kabely veřejného osvětlení a nízkého napětí,“ říká vedoucí stavby Petr Novák.

Nový most tvoří devět metrů široká a dva metry dlouhá rámová železobetonová konstrukce, na kterou navazuje padesát metrů dlouhá železobetonová opěrná zeď. Ta je obložena přírodním kamenem – viz foto.

Nového mostu se nemohou dočkat zejména místní, kteří v době rekonstrukce musejí využít objízdňích tras. „Rádi bychom most zprovoznili co nejdříve, ale vše záleží na počasí. Od poloviny ledna až do konce února jsme v podstatě nemohli nic provádět kvůli silným mrazům. Věřím, že do konce března most zprovozníme alespoň částečně,“ dodává Petr Novák ze Závodu mostních staveb společnosti Chládek & Tintěra, která je generálním dodavatelem stavby.



Foto: Petr Novák

Rozhovor s generálním ředitelem. „Letošní rok bude klíčový“

Dovoluje-li to finanční situace společností, je snaha firem vzdělávat své zaměstnance a dbát na zvyšování jejich kvalifikace. Já sám mám pocit, že mnoho manažerských vzdělávání má diskutabilní přínos, ale není to jen manažerské vzdělávání...

Vždycky jsem byl příznivcem vzdělávání a zvyšování kvalifikace. Jsem přesvědčený, že každý zaměstnanec, který sám má zájem o zvyšování své kvalifikace nebo vzdělání, je výrazným přínosem pro společnost. Nemyslím teď ale na různé manažerské programy, na rychle získané manažerské znalosti na různých seminářích. Cením si zejména toho, jakým způsobem se stavíme k získávání nových vědomostí, jejich transformaci do vlastních myšlenek a předstáv a hlavně chuti je navrhovat, předat a aplikovat je. V tom vidím budoucnost a každého takového zaměstnance budu rád podporovat. Nechci hodnotit nabízené vzdělávací programy, každý sám si musí být schopen zodpovědně určit, co chce a co nechce dělat a co mu dané studium, vzdělávací kurz nebo seminář může přinést.

„Letošní rok bude skutečně ještě složitější. Nemusím zde vysvětlovat ekonomickou situaci našeho státu, nebo důvody celosvětové krize.“

Neustále se přirostuje soutěž o zakázky. V loňském roce jsme relativně úspěšili i v tak komplikované době. Bude to letos ještě složitější, nebo se nám podaří rozšiřovat portfolio investorů?

Letošní rok bude skutečně ještě složitější. Nemusím zde vysvětlovat ekonomickou situaci našeho státu, nebo důvody celosvětové krize. V oblasti dopravního stavitelství je tato situace zcela zásadní. Investor je totiž přímo závislý na finanční situaci státu a také na možnostech čerpání finančních prostředků z evropských fondů. Druhý rozměr je ale stejně

důležitý. Je to celková změna přístupu v obchodní strategii společnosti. Je třeba si uvědomit, že nemůžeme spoléhat tak jako v minulosti, že práce přijde sama, protože jí je hodně. Musíme aktivně přistoupit k hledání zakázek, k proniknutí na jiné trhy, a to v jiných segmentech a rovněž na jiném geografickém trhu. Nemůžeme si dovolit být jen silnou regionální firmou zaměřenou jen na jeden jediný segment trhu.

Loni jsme založili pobočku na Slovensku. Důvod je zřejmý. Snažíme se získat zakázky mimo naše tradiční teritoria. Jak se tam situace pro nás vyvíjí?

V letošním roce jsme vyhráli první zakázku – výstavbu nového mostu na Slovensku. Ale zásadní je pro nás vstoupit na tomto trhu do koridorových staveb a rovněž do opravných prací na slovenské železnici. Slovensko vykazuje velmi dynamický růst v oblasti dopravního stavitelství a my musíme být při tom.

Z obchodního hlediska jsme v loňském roce úspěšili zejména, a dost překvapivě, v oblasti pozemních staveb. Realizujeme dostavbu nemocnice v Mladé Boleslavi, rekonstruujeme hlavní nádraží v Ústí nad Labem. Rýsuje se něco podobného i v letošním roce? Jak to v letošním roce vypadá s železničními koridorovými stavbami?

V České republice nabízíme a budeme nabízet každou stavbu, u které budeme vědět, že jsme schopni ji reálně připravit a následně realizovat. Sami, nebo se svými partnery. A věřte mi, udělám všechno pro to, aby každá společnost věděla, že s námi musí počítat. Chci, aby každá společnost věděla, že jsme velmi silný partner, nebo velmi silný konkurent. V této době nerozlišuji, zda jde o koridor, nebo o pozemní stavitelství. Zodpovědně prohlašuji, že jsme schopni společně s našimi partnery nabídnout téměř jakoukoli stavbu a já ji nabídnu. Máme velmi schopné lidi, máme silné finanční zázemí a kvalitní strojový park, a ten je třeba beze zbytku využít.

Přešli jsme z hlediska uzavření hospodaření z „kalendářního“ roku na rok „hospodářský“. Jaký to má pro společnost význam a jak se toto opatření dotkne zaměstnanců společnosti?

Je to čistě účetní záležitost, která nám umožní vhodně reagovat na sezónnost stavebních prací. Jeden můj bývalý kolega, který mě velmi mnoho naučil, mi vždycky s úsměvem říkal, že stavební sezóna začíná na Josefa a prvořadým úkolem je, být na tento začátek připraven a nemuset se zabývat v tomto období tolik přebujelou administrativou, která se váže k minulému období – tedy ke konci kalendářního roku. A právě tento krok nám umožní bezproblémově řešit nesoulad zahájení kalendářního roku se zahájením stavební sezóny.

„Na světě je nová koncepce dopravy, která přinese další snížení nákladů a zvýšení efektivity práce.“

Obměnili jsme vozový parku. Máme nové vozy VW CRAFTER a VW Caddy. Znamená to zásadnější změny ve vybavení společnosti a organizace dopravy zaměstnanců na stavby?

Ano. Na „světě“ je nová koncepce dopravy, která přinese další snížení nákladů a zvýšení efektivity práce. Všichni si musíme uvědomit, že je bezpodmínečně nutné řídit náklady, že je třeba zvažovat každou vynaloženou korunu. A to zejména u dopravy, která může být konkurenční výhodou, ale která rovněž umí „spolykat“ nekonečné množství nákladů a finančních prostředků.

K firmě patří i společenské a sportovní aktivity. Zúčastnil si se některé akce?

Jsem sportovec tělem i duší. Velmi rád se účastním těchto akcí, když mi to čas dovolí. Letos jsem byl alespoň pár dnů s firmou na horách.

Pomáhal si našim i v dračích lodích. Jezdíš ještě?

Pomáhal? To je spíše nadsázka, ale ano. Jednou jsem se společně s rodinou zúčastnil závodu dračích lodí. Vodu mám rád, a tak jsem ocenil, že jsem se mohl společně s ostatními poprat o další body v poháru.

Vím, že jsi i dost zcestovalý po Evropě i světě. Zaujalo tě něco, nebo překvapilo, na tvých cestách, co by mohlo zajímat naše zaměstnance?

Vždycky budu překvapený naprosto rozdílnou mentalitou různých národů. Co by mohlo zajímat naše zaměstnance nevím, ale jsem si jistý, že každý náš zaměstnanec může sám zkusit cestovat po světě a udělat si obrázek, jak se žije jinde. Kdo tohle pozná, začne si vážit toho co má a začne být do jisté míry někým novým. To, o čem mluvíme já, ale nepozná v prázdninovém luxusním resortu, tohle musí poznat mezi lidmi, kteří tam žijí.

Bydlíš v Černošicích. Jak se tam žije?

Děkuji za otázku. Jsem v Černošicích velmi spokojený. Tuto oblast osobně považuji za jednu z nejhezčích v těsné blízkosti Prahy.

Každý z nás má nějaké ty svoje „koníčky“. Čemu se ty věnuješ ve svém volném čase? Předpokládám, že nejvíce rodině...

Obecně velmi rád sportuji. Baví mě snad téměř všechny sporty a celkem mi i jdou. A dokud to jen trochu půjde, chci pokračovat. A pak cestování.

Poslední otázka je nasnadě. Máš nějaké poselství pro tento rok? Máš představu, jak se naši firmě bude dařit?

Připravme se, že rok nebude jednoduchý. Budeme muset být razantní a tvrdí v našich rozhodnutích. Rovněž uvidíme, kdo je našim skutečným partnerem a kdo se za partnerství jen schovává. Nebudeme si moci vybírat práci, ale naopak budeme muset být připraveni každou práci realizovat. Budeme se muset naučit být trpěliví.

Děkuji za rozhovor. Pavel Richter

Technický seminář vedoucích pracovníků



POŠESTĚ. Technický seminář se opět konal v litoměřickém hotelu Koliba.

Foto: Pavel Richter

V druhé polovině února se uskutečnil pravidelný technický seminář vedoucích provozních pracovníků naší společnosti. Cílem je seznámit účastníky se všemi legislativou požadovanými školeními, s ekonomickými výsledky a rozborů předchozího roku s výhledem na následující období a s novinkami v externí a interní legislativě.

Technické semináře zároveň slouží i k bližšímu seznámení a výměně zkušeností mezi techniky navzájem, neboť během roku se pohybují převážně na stavbách.

Organizace seminářů prošla vývojem respektujícím organizační schéma společnosti. Do roku 2006 se semináře konaly v jednom dvoudenním termínu pro všechny techniky společnosti, ale od roku 2007 si rostoucí počet pracovníků vyžádal rozdělení seminářů na dvě skupiny. Letos bylo v každé z nich přes 50 zaměstnanců. Také místa se měnila. Z důvodů snadnější dostupnosti a úspory nákladů za ubytování se nakonec místo konání ustálilo, a to v hotelu Koliba v Litoměřicích. Letos se tam konal technický seminář již po šesté.

Letošní program v šesti blocích

V rámci prvního bloku seznámil generální ředitel společnosti Chládek & Tintěra Jan Kokeš přítomné se situací ve společnosti, poděkoval jim za hospodářské výsledky dosažené v roce 2011, vyjádřil odhodlání k úspěšnému zvládnutí nelehkého období, které nás čeká v nejbližších dvou letech, a připravil přítomné na možné nasazení našich výrobních kapacit na Slovensku.

Obchodní ředitel Pavel Stoužil přednesl strategii úseku obchodu a marketinku pro nadcházející období. Podotkl hlavně, že z důvodu zostřujícího se boje o zakázky je technická příprava nucena k téměř analytickému způsobu stanovování nákladových cen.

Pavel Richter následně seznámil přítomné s některými novinkami v průřezových činnostech, jako je pojištění společnosti, oblast výpočetní techniky apod.

Ekonomický blok

V rámci ekonomického bloku prezentoval Vlastimil Jiša hospodaření společnosti v roce 2011. Přítomné seznámil s přechodem na hospodářský rok a sestavením plánu na období do 30. června 2012, kterým bude tento hospodářský rok uzavřen. Dále podal informace o způsobu číslování zakázek a změnách ve způsobu vnitřofakturace. Pracovník ekonomického controllingu František Vokál seznámil přítomné s aplikacemi SW IPOS, které pro ně připravili ve srozumitelné formě a umístili na firemní intranet ke zvýšení komfortu jejich práce.

Integrovaný systém managementu

V bloku „Integrovaný systém managementu“ provedl vedoucí oddělení řízení jakosti Radim Ježek proškolení pracovníků ze systémů managementu kvality, životního prostředí a BOZP. Seznámil je také s výsledky interních a externích auditů a kontrol jednotlivých staveb. Zároveň zhodnotil úroveň vedení odpadového hospodářství na stavbách, kde stále přetrvávají nedostatky.

Naplňování koncepce dopravy

Čtvrtý blok patřil technickému řediteli Tomáši Pátkovi, který informoval o stavu naplňování koncepce dopravy přijaté v loňském roce, přípravě přechodu z karet CCS na karty OMV a Shell a o způsobu zajišťování materiálu ve společnosti.

Externí a interní legislativa

V bloku věnovaném externí a interní legislativě provedl Stanislav Fousek přehled vedení legislativy ve společnosti (intranet), seznámil přítomné s novými legislativními normami z oblasti pracovněprávní, stavebnictví, ŽP a BOZP. Dále s nimi projednal novou „Pracovního řádu společnosti“, která reflektuje změny v ZP platné od 1. ledna 2012, zejména v oblasti čerpání dovolené, výši odstupného apod.

Závěrem provedl Radim Ježek, jako odborně způsobilá osoba, a Stanislav Fousek proškolení všech vedoucích provozních zaměstnanců z předpisů BOZP.

Chládek & Tintěra na Slovensku

Společnost Chládek & Tintěra loni založila 100 % dceřinnou firmu u našich východních sousedů s cílem prosadit se tam v dopravním stavitelství. Ředitelem pobočky sídlící v Bratislavě se stal Luboš Hapal, kterého jsme se zeptali na základní informace týkající se založení a rozjezdu filie.



Od kdy a kde je slovenská pobočka Ch&T zřízena?

Vznik Ch&T s.r.o. se datuje k 16. březnu 2011. Adresa sídla firmy je Růžová dolina 6 v Bratislavě, ale výkonné sídlo firmy je v bratislavském Business Centre v Karadžičově ulici. Firma se ve skutečnosti rozjždí od loňského července, kdy jsem byl jmenován ředitelem pobočky.

Kolik zaměstnanců nyní pobočka má, a co mají za náplň práce?

V současné chvíli jsme dva. Já, co by ředitel společnosti, vedu obchodní politiku a vrcholové řízení potencionálních realizací staveb. Druhým zaměstnancem pobočky je ekonom a obchodní manager Peter Batora. Jeho úkolem je vést administrativu, vstupy pro účetní chod firmy, zpracovávat a kompletovat podávané nabídky a v neposlední řadě zajišťovat dílčí vazby související s obchodní politikou firmy.

Co je vaším krátkodobým cílem?

Postupně vybudovat stavební subjekt, který se bude výrazně podílet jakoukoli formou zejména na dopravních stavbách na území Slovenska. A to především na železničních koridorových stavbách, ale rovněž na ostatních stavbách typu pozemních, či vodohospodářských.

Kde si myslíte, že by se mohla společnost Ch&T na Slovensku nejlépe prosadit?

Zejména na železničních stavbách z hlediska nabídky specializované činnosti na uvažovaném typu staveb.

Pracujete již na nějakých konkrétních nabídkách?

Ano. Průběžně se účastníme podávání nabídek na regionální zakázky vypsané v rámci veřejných

obchodních soutěží. Konkrétně jsme se již zúčastnili výběrového řízení na zakázku „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Nové Město nad Váhom–Púchov pre tr. rýchlosť do 160 km/hod. – VI. etapa (úsek Beluša–Púchov)“, kde jsme vystupovali jako účastník sdružení firem. V současné chvíli se účastníme několika vypsaných tendrů na železniční stavby. Jedná se o stavbu „ŽSR, Modernizácia železničnej trate Púchov–Žilina, pre tr. rýchlosť do 160 km/hod., II. etapa – (úsek Povážská Teplá–Žilina)“, kde vystupujeme jako vedoucí účastník sdružení firem. Dále soutěžíme o veřejnou zakázku „ŽSR, Bratislava predmestie–Bratislava filiálka–Bratislava Petržalka (prepojenie koridorov), I. časová etapa“, kde vystupujeme jako účastník sdružení firem. A nakonec se účastníme i tendru na stavbu „ŽSR Verejný terminál intermodálnej prepravy Košice, 1. etapa výstavby“, kde chceme být vedoucím účastníkem sdružení.

Máte vytýčený nějaký plán pro tento rok?

Účastnit se jakoukoli formou stavebních zakázek. Ať už na těch, které jsem jmenoval, nebo na těch, které přijdou. Samozřejmě v co největším finančním objemu, v požadované kvalitě a s profesionálním řízením. Přesně tak, jak jsme naučení, a jak odpovídá standard většiny prvoligových hráčů v oblasti stavebního podnikání.

Sedm zlatých Hrochů za rok 2011



Na konci minulého roku bylo v rámci firemního večírku vyhlášeno sedm Zlatých Hrochů. O nominaci se postarali vedoucí závodů a středisek, výsledné pořadí určili v anketě pracovníci naší společnosti.

Anketa Zlatý Hroch byla poprvé vyhlášena v roce 2006. Od té doby se ustálilo osm kategorií, do kterých je rok co rok nominován některý z pracovníků společnosti Chládek & Tintěra. Nominace do každé kategorie však není pravidlem. Například letos nebyl nikdo nominován do kategorie Skokan roku. „Má to své odůvodnění. V loňském roce jsme kvůli snížené poptávce po práci nabírali jen minimum nových pracovníků,“ vysvětluje neobsazenou kategorii za rok 2011 administrativní ředitel Stanislav Fousek.

Nejprestižnější kategorií je Stavba roku. Při výběru se hodnotí především dodržení kvality a termínu, dosažení hospodářského výsledku, design a reference a společenský přínos. Zlatá Hrošice je ryze ženská kategorie, kde se posuzuje ochota, spolehlivost

a profesionalita. Kategorie Zlatá Hrošice je z pohledu stavební firmy svým způsobem výjimečná. Těžko by se totiž žena objevila v jiné z kategorií. Zeptali jsme úřadující Zlaté Hrošice Libuše Tintěrově...



Jak vnímáte anketu „Zlatý Hroch“?

Anketa se mi moc líbí a pro mě osobně je to slavnostní zhodnocení stavební sezóny. V posledních dvou letech, kdy večer moderuje Miloš Knor, je to vážně příjemný večer a dost často i hodně vtipný.

Co vás napadlo, když jste slyšela své jméno?

Hlavně jsem to vážně nečekala, ale opravdu mě to potěšilo. Myslim, že to překvapení na mě bylo i vidět.

Můžete nám sdělit vaše přání do roku 2012?

Má přání do roku 2012 jsou přiměřená mému věku. To znamená, že sobě a svému okolí přeji hlavně zdraví, štěstí a pohodu.

Co vás v uplynulém roce nejvíce potěšilo?

Že se změny v naší firmě projevily v praxi hodně pozitivně a že přes všechny problémy byl uplynulý rok úspěšný!

Modernizace hlavního nádraží v Ústí nad Labem

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Název akce: Rekonstrukce VB Ústí nad Labem hl. nádraží
Investor: České dráhy, a.s.
Generální dodavatel: BM Construction s.r.o.
Hlavní zhotovitel: Chládek & Tintěra a.s.
Projektant stavby: SUDOP Praha a.s.
Termín realizace: prosinec 2011–listopad 2012

V rámci rekonstrukce dojde také z vnějšího pohledu k zateplení fasády a střechy a k výměně oken. Výrazněji se modernizace dotkne vnitřních prostor. Tam bude nově zřízena prodejna se vstupem z přednádraží i z haly. Nově budou provedeny

kompletní vnitřní rozvody elektrické instalace, osvětlení a topení, které bude i v podlaze. Na závěr stavba objektu opatří novými obklady a dlažbou. „Částečně jsme s tím již začali, když jsme zřizovali provizorní pokladny. Proto jsem přesvědčený, že kompletně dokončíme rekonstrukci ústeckého nádraží na konci roku,“ věří Aleš Job.

Zrekonstruované výpravní budovy tak poskytnou na konci roku 2012 cestujícím hlavně zvýšenou kulturu odbavení. Ve spojitosti rekonstrukce výpravní budovy s dokončenými projekty města, kam patří dokončení přednádraží a nábřeží, a s projektem výstavby podchodu, který zřídila Správa železniční dopravní cesty, vznikne v Ústí nad Labem jedno z nejmodernějších nádraží v České Republice.

ZLATÝ HROCH 2011

Kategorie

Stavba roku

Stavbyvedoucí roku

Mistr roku

Řidič roku

Strojník roku

Zlaté ruce

Zlatá Hrošice

Skokan roku

Vítěz

Sportovní areál Horní Počaply (vedoucí stavby Václav Syříště) – viz foto

Roman Kupka – Z01 a Jiří Kundl – S05

Wolfgang Schubert - Z01 a Petr Zápotocký – S02

Štefan Konyarik – S02

Petr Linda – S04

Vlastimil Kubiš – Z01, Václav Tyle – S13 a Jaroslav Bárta – S02

Libuše Tintěrová – viz foto

nebyl nominován

Firemní koktejl

Představujeme: Parta svářečů Závodu 01 kolejových staveb

Aluminotermické svařování kolejnic, neboli zřizování bezстыkové koleje a navařování ocelového materiálu železničního svršku za účelem zlepšení kultury cestování, to jsou hlavní činnosti svářečské skupiny společnosti Chládek & Tintěra.

Jeich teritorium je široké. Pracují na všech tratích i železničních stanicích v České republice. V tomto roce se možná vypraví až do Čierne při Čope na Slovensku.

Účelem svářečů je zabezpečení kvality svařování a zajištění jednotného a trvalého systému kvality svářečských prací ve společnosti, a to jak u vlastních svářečů, tak od svářečů ostatních firem (od podzhotovitelů). V normách pro systémy zabezpečení kvality je svařování uváděno jako „zvláštní proces“, protože následující kontrolou kvality a zkouškami výrobků není možno s konečnou platností potvrdit, že při svařování byly dodrženy požadované normy kvality. Kdo jsou naši svářeči?

Josef Pelíšek (Pelda) – vedoucí svářečské čety (druhý zleva nahoře): U společnosti CH&T je od roku 1994, pochází z Litoměřic. Mezi jeho záliby patří tzv. gaučing. Jeho snem je nedělat a mít peníze.

Jiří Neruda – svařovací technolog (vpravo dole): U firmy pracuje od roku 1997, pochází z Bechlejovic. Miluje ženy, pivo a rád dělá ostudu. Jeho dosud nesplněným snem je chovat se slušně.

Josef Tikal – vedoucí svářečské čety (druhý zpra-



SKUPINA SVÁŘEČŮ. Desetičlenný tým je často rozestý po celé republice.

Foto: Pavel Richter

va nahoře): K firmě nastoupil před devíti lety, žije v Lenešicích. Rád houbaří a sleduje filmy. Samozřejmě o svařování. Má tolik nesplněných

snů, že si ani nemůže vybrat, který by chtěl případně splnit.

Béda Čapků – svářeč (vlevo dole): Skupinu svářečů

rozšířil teprve před dvěma roky, pochází z Černčic. Miluje zahrádkářství a pivovar. Jinak je to rodinný typ. Rád by se měl jako ti v parlamentu.

Jan Rejř – mistr svářečských prací (druhý zleva dole): Nejdéle sloužící svářeč. U firmy pracuje již od roku 1992, žije v Litochovicích. Rád se věnuje cyklistice a focení. Pokud by si mohl vybrat, rád by byl rentiér.

Lubor Žďárský – mistr svářečských prací (druhý zprava dole): U společnosti pracuje od roku 2004, pochází z Blatna u Chomutova. Ve svém volném čase převážně opravuje svůj barák. Rád by se vydal na cestu kolem světa.

Josef Capoušek – vedoucí svářečské čety (vpravo nahoře): Nastoupil v roce 2004, pochází z Jirkova. Rád jezdí na kole a udržuje pohodu rodinného krbu. Jako jediný nemá žádný nesplněný sen.

Martin Červený – vedoucí svářečské čety, svářeč (vlevo nahoře): Dvanáct let je oporou našich svářečů, žije v Mostě. Jeho zálibou je neustálé vylepšování rekreační chaty. Jeho snem je rychle vydělat milion.

Zdeněk Andrt – svářeč (třetí zleva nahoře): Od roku 2000 je součástí skupiny svářečů, pochází z Mostu. Rád sleduje fotbal a hokej. Protože nespí, nemá nesplněné sny.

Filip Žďárský – svářeč (třetí zprava nahoře): Služebně nejmladší z celé skupiny. Nastoupil teprve před rokem, pochází ze Šerchova. Má rád koně, přírodu a je to knihomol. Jednou by se rád podíval do Kanady.

Nezapomínáme na významná životní jubilea

Je již dobrou tradicí u naší společnosti, že u příležitosti významných životních jubilej jsou naši zaměstnanci oceněni za svou práci pro společnost.

Významných jubilatů bylo v poslední době více, my jsme vybrali do tohoto čísla Hrochovin fotografie z gratulace panu Jaroslavu Najmrovi (foto 1),

ktej v současné době pracuje ve skladovém areálu v Lovosicích. Druhá fotografie je z gratulace panu Jiřímu Nerudovi, nutno podotknout i novému vedoucímu střediska svářečů. Další fotografie jsou z oslav významných životních jubilej, a sice administrativního ředitele Stanislava Fouska (foto 3) a ředitele společnosti Duchcovská svařovna a.s. Josefa Veselého (foto 4 napravo).



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

Zikán Miloslav, asistent stavbyvedoucího

45 let

Kraus Petr, řidič

50 let

Charvát Miroslav, elektromontér

55 let

Skačan Milan, dělník – umělé stavby

Brom Jiří, zedník

Šponiar Jan, stavební dělník

60 let

Maňas Josef, stavební dělník



Hejtman na obhlídce

V pondělí 5. prosince 2011 se v mladoboleslavské Klaudiánově nemocnici neočekával jen příchod Mikuláše, čerta a anděla, ale také návštěva středočeského hejtmána Davida Ratha. Ten si přijel prohlédnout, jak stavbařů pokračují s výstavbou nového pavilonu.

Přítom pouhý měsíc před jeho návštěvou stavbaři oslavili dokončení hrubé stavby sedmipatrového pavilonu interny. Hejtman Rath se setkal se zástupci zhotovitele, mezi které patřili generální ředitel společnosti Chládek & Tintěra Jan Kokeš, obchodní ředitel Pavel Stoužil, vedoucí stavby Petr Suchý, a také s ředitelem oblastní nemocnice Mladá Boleslav Doc. MUDr. Ladislavem Horákem, DrSc. S ním si také prohlédl nový pavilon ze všech stran.

Středočeský Hejtman dal jasně najevo, že je spokojen s tím, jak stavba probíhá. Ocenil také citlivý přístup stavbařů k práci, neboť se výstavba pavilonu projevuje i ve stávajících nemocničních objektech.



Bavíme se hokejem

V sobotu 21. ledna se na zimním stadionu v Bílině uskutečnil zápas amatérských hokejistů složených ze zaměstnanců společnosti Chládek & Tintěra, dceřiných společností firmy a příznivců tohoto sportu.

Pořádání hokejových zápasů má ve společnosti poměrně dlouhou tradici. Vždyť první střet amatérských hokejistů byl v roce 1995. „Žádnou evidenci sice nevedeme, ale první ročník tohoto původně silvestrovského klání se uskutečnil 31. prosince 1995. Hlavním cílem bylo udělat si žízeň na večer,“ vzpomíná hlavní organizátor hokejových zápasů Josef Veselý. A shodou okolností to bylo právě v Bílině. V té době tam ale bylo pouze nezastřešené kluziště, což se nedá se současným krásným stadionem srovnat.

Motivem mimopracovních aktivit je hlavně utužování kolektivu. Zabrulit si a zahrát si hokej tak může každý, kdo má rád hokej, chuť a čas přijet. Jak lidé z firmy, dceřiných společností, tak jejich známí a příznivci hokeje. Letošního klání se zúčastnilo osmnáct hráčů. A kdo vyhrál? „Výsledek není důležitý. Ale pro pořádek... Vyhráli žlutí nad červenými 16 : 12,“ říká s úsměvem Josef Veselý.

Že je zápas určen opravdu všem, dokazuje i účast dvaadesátiletého svářeče Karla Dohnala. Základem této akce je nezranit se. A nikdy nejde o to, kdo byl nejlepší. „Letos jsme se bohužel zranění nevyhnuli. Odneslo to jedno vykloubené rameno,“ podotýká hlavní organizátor akce.

Zápas měl podle všeho velice pozitivní ohlas, proto lze očekávat, že i v příštím roce bude tradice hokejových zápasů pokračovat.



Foto: Pavel Richter



Chládek
& Tintěra

Zpravodaj HROCH NOVINY • Vychází 4 x ročně • Vydává společnost Chládek & Tintěra a.s., Nerudova 1022/16, 412 01 Litoměřice, IČ: 62743881, DIČ: CZ62743881 • Redakční rada: Jan Ryvola – šéfredaktor, Pavel Richter – člen redakční rady, Pavel Stoužil – člen redakční rady • Tel.: +420 416 741 668, fax: +420 416 741 669, e-mail: cht-itm@cht.cz, www.cht.cz • Sazba a grafické zpracování: AIP Media, www.aipmedia.cz. Registrace periodika MK ČR E 20292.