



HROCH NOVINY

- **Cyklostezka Kamenné Žehrovice–důl Tuchlovice str. 2**
- **Novinský viadukt na prestižní konferenci str. 2**
- **Zmodernizované ústecké hlavní nádraží bylo slavnostně otevřeno str. 3**
- **Firemní večer str. 4**

Devět kilometrů nového trolejového vedení v hnědouhelném lomu Jiří



MIMOŘÁDNÝ ROZSAH PRACÍ. Nově bude nataženo více než osm kilometrů trolejí a devět kilometrů napájecího vedení.

Foto: Jiří Gula

Středisko elektrostaveb pokračuje v obnově trolejí podél hnědouhelných revírů. Loni rozvedlo téměř tři kilometry napájecího vedení pro vlečku v hnědouhelné lokalitě Vršany, nyní provádí v lomu ve Vintířově na Sokolovsku rekonstrukci trolejí a napájecího vedení v délce přes osm kilometrů.

Lom Jiří je jeden ze dvou posledních stále činných uhelných lomů na Sokolovsku s produkcí osm milionů tun za rok. S těžbou uhlí se tam počítá přibližně do roku 2035. Aby mohla těžba a následná přeprava uhlí pokračovat, musí majitel lomu, Sokolovská uhelná, investovat do obnovy dopravních cest uvnitř lomu, v tomto případě kolejí a trolejí. V současné chvíli se provádí rekonstrukce trolejí, napájecího vedení a s tím spojená výstavba nových trakčních

podpěr v oblasti dopravní J1. Stávající stožáry jsou vzhledem ke svému stáří již nestabilní a za hranici životnosti jsou také izolátory na vedení.

Zkušenosti a dobré reference

Zakázku na elektromontážní práce získala společnost Chládek & Tintěra ve výběrovém řízení. „Elektrifikace kolejiště Dopravní J1 je mimo koridorových staveb jedna z největších trolejářských akcí tohoto roku. Jsem rád, že jsme v této soutěži u společnosti Sokolovská uhelná uspěli. Středisko elektrostaveb, v čele s Martinem Harvanem, bude mít možnost se svými partnery uplatnit svoje kapacity. V současné situaci nedostatku práce na stavebním trhu u státních investorů je přítomnost soukromého investora velkým zpestřením trhu,“ říká k získané zakázce obchodní ředitel Pavel Stoullil.

Středisko elektrostaveb se pro získání zakázky mohlo opřít o zkušenosti a reference z několika obdobných staveb. Tato se ale odlišuje svou velikostí a nepřetržitým provozem. Středisko elektrostaveb musí vše řádně plánovat, protože má jen omezené možnosti výluky. „V současné chvíli můžeme trať vypnout pouze každý čtvrtěk. Hlavní nápor prací pak přijde na začátku července, kdy je naplánovaná velká výluka po dobu 14 dní,“ upozorňuje Jiří Gula, vedoucí projektu za středisko elektrostaveb.

Přípravné práce tým Jiřího Guly zahájil v polovině března. Nejprve musí připravit 102 železobetonových patek pro stožáry trakčního vedení a spodní stavbu pro 27 nosných bran, které budou umístěny mezi stožáry. Stávající vedení i trakční podpěry se v poslední fázi stavby zdemontují.

Pokračování na straně 2

Ekonomický výsledek závisí na mnoha faktorech



Foto: Pavel Richter

Na začátku tohoto roku došlo v managementu společnosti k organizační změně, při které byla zrušena stávající pozice ekonomického ředitele. Současně byla tato funkce nahrazena funkcí vedoucího ekonoma spadající pod úsek administrativního ředitele. Vedoucím ekonomem byl jmenován dosavadní kontrolor Vlastimil Polák. Pod něj nyní spadá účtárna, controlling a finance.

Co podle vás vedlo k této změně?

Nejen na stavbách a obecně ve výrobní oblasti je nutné hledat úspory. Zefektivnit se musí také chod správních částí firmy. A to byl pravděpodobně jeden z důvodů, který vedl představenstvo společnosti k tomuto kroku. Ano, tlak na náklady by měl dle mého názoru prostupovat celou společnost a vytvářet prostor k zamyšlení, zda lze dělat některé činnosti lépe a s menším množstvím prostředků. Tomu by měly zároveň napomáhat správně nastavené procesy, optimální komunikace, a zejména automatizace rutinních činností, které pak vyžadují menší personální náročnost. Jeden člověk pak může dohlížet na více věcí a zabývat se tím, co je opravdu podstatné.

Přibyla vám s touto změnou i nová agenda?

Ano. Já osobně jsem převzal veškerou agendu po ekonomickém řediteli, což z mého pohledu obnáší intenzivnější komunikaci nejen s interními zákazníky hlavně v podobě managementu, ale i jednání s externími institucemi, například s bankami při zpracování bankovních záruk. Mé dosavadní povinnosti se tím tedy poměrně významně rozrostly.

A zvládáte vše bez problémů?

Myslím, že ano. Ale asi je předčasné po tak krátkém období hodnotit, zda vše funguje dle očekávání, navíc v měsících, které jsou ve sféře stavebnictví měsíci klidu. I tak jsem ale již musel provést některé změny v rozdělení práce a předat část svých stávajících povinností, abych měl prostor pro vyřízení nové administrativy.

Lze předpokládat, že jmenováním do funkce jste zavázán nějakým očekáváním...

Jsem si vědom toho, že když mě vedení firmy jmenovalo do této funkce, očekává ode mě posun vpřed, především nyní, kdy každá stavební firma doslova řeší existenční otázku. Ekonomický výsledek a přežití firmy závisí na mnoha faktorech, a proto u těch, které mohu ovlivnit, se budu snažit o pozitivní vliv.

Můžete být trochu konkrétní v tom, co chystáte?

Mou prioritou bude i nadále budovat transparentní informační systém, který bude sloužit všem řídicím pracovníkům při jejich každodenním rozhodování. Jako velmi významné zde vidím měsíční sledování hospodářských výsledků. Jsem přesvědčený o tom, že přesné výsledky v rukách vedení společnosti jsou základem pro správná a včasná rozhodnutí. Dále bych rád část své pozornosti zaměřil na optimalizaci vnitrofiremních procesů a na sledování a řízení podnikových režii.

Pokračování na straně 3

Závod 03 postaví sběrač Rokytka

Závod mostních staveb vybuduje v rámci stavby „Výstavba sběrače Rokytka“ v pražském Hloubětíně dvě oddělovací komory pro kanalizace jednotné soustavy pražského stokového systému. Komory nahradí původní historické. Netypické stavební práce pro mostáře potrvají 330 dní. Investorem je Pražská vodárenská společnost, a. s.



Střednědobá strategie společnosti

Koncem dubna projedná vedení společnosti s řediteli závodů a vedoucími všech středisek střednědobou strategii společnosti. Na výjezdní poradě by měla být strategie společnosti doprojektována a finalizována. O zásadních závěrech budeme samozřejmě informovat v příštím čísle HrochNovin, které vyjde v červenci.



Maratonská sezóna začíná

Blíží se maratonská sezóna, a protože Vlasta Polák a Jakub Štěrba v zimě nezažili, můžete je vidět na mnohých závodech. „Vyzýváme všechny sportovce z firmy, aby se zúčastnili některého ze závodů. K dispozici jsou tři firemní trika v barvách firmy a s logem,“ vzkazují oba. Tak neváhejte a přihlaste se. Nejlépe na „domácí“ závod v září v Ústí.





Cyklostezka Kamenné Žehrovice – důl Tuchlovice

Středisko inženýrských staveb a závod mostních staveb na konci minulého roku zahájily výstavbu čtyři kilometry dlouhé cyklostezky u obce Tuchlovice. V této lokalitě se jedná již o druhou etapu.

V loňském roce středisko inženýrských staveb zrealizovalo okolo Tuchlovic první část cyklostezky, která měří 1134 metrů. Obec Tuchlovice si za dodavatele navazující etapy vybrala opět společnost Chládek & Tintěra, aby postavila dalších přibližně 3500 metrů cyklostezky, která vede po trase původní vlečky z dolu Tuchlovice k nádraží Kamenné Žehrovice. „Jedná se ovšem o podstatně nákladnější část, protože místní vlečka překonává křižující silnice a vodoteče celkem jedenácti mostními objekty či propustky. A ty musejí být v rámci výstavby cyklostezky více či méně opraveny,“ vysvětluje jasný rozdíl vedoucí projektu Jan Jelínek ze střediska inženýrských staveb.

Nejprve vyčistit, potom opravit, pak postavit

Vlečka začínala u hloubeného dolu Tuchlovice a po šesti kilometrech končila na nádraží Kamenné Žehrovice. Koleje již na tělese vlečky nejsou, výjma jednoho zhruba 200metrového úseku. Kolejové pražce byly na více než třetině trasy vytrhány, zbytek odstranili stavbaři na konci loňského roku. „Pro nás to v podstatě znamená celou trasu budoucí cyklostezky vyčistit od nádraží v Kamenných Žehrovicích až po silnici Srby–Tuchlovice, kde prozatím bude končit. To znamená asi 3500 metrů. K tomu je ale ještě třeba přičíst dalších 500 metrů, kterými bude prodloužena již dokončená cyklostezka,“ říká dále Jan Jelínek. Nová cyklostezka bude opatřena živinovým povrchem. Široká bude tři až 3,5 metru.

Značný rozsah stavebních prací tedy připadne na sanace a opravy mostních objektů. V trase budoucí cyklostezky jsou čtyři mosty a sedm propustků. „V případě propustků půjde jen o drobné opravy, a především vyčištění. U degradovaných monolitických železobetonových mostů je ale nutné provést kompletní sanace a nové plovoucí izolace,“ stručně popisuje rozsah prací Jiří Vlček ze závodu mostních staveb. U jednoho z mostů musí stavbaři navíc zbourat římsy a snížit jej o 1,5 metru, aby vyhovoval průběhu cyklostezky. V rámci sanace budou mostní konstrukce očištěny tlakovou vodou, ručně vyspraveny sanační maltou a opatřeny ochranným nátěrem.

Vrchní část mostů musí stavbaři především dobře zaizolovat. „To znamená odstranit původní šterku, zho-



BÝVALÁ VLEČKA. V trase budoucí cyklostezky jsou čtyři mosty a sedm propustků.

Foto: Jan Jelínek

tovat novou železobetonovou desku, položit izolaci, zasypat novou šterkovou drť a nakonec položit asfaltový kryt,“ vypočítává postup prací Jiří Vlček. Nakonec budou mosty opatřeny novým zábradlím s dřevěnými palisádami. „A těch bude poměrně hodně, protože mosty měří od 22 do 27 metrů. Navíc zábradlí bude instalováno i na dalších několika úsecích cyklostezky



Foto: Pavel Richter

jako preventivní ochrana. Celkem se bude jednat o dalších 1500 metrů zábradlí,“ dodává Jiří Vlček.

Cyklostezka má být dokončena letos v červnu. Přípravné práce byly zahájeny na konci loňského roku. Během zimy stavbaři vytrhali zbylé pražce, demontovali staré koleje, pročištěli příkopy, vyčistili korunu zemního tělesa a vykáceli náletovou zeleň.



Foto: Jan Jelínek

Nové trolejové vedení v hnědouhelném lomu Jiří

„K tomu dojde během velké výluky, kdy na stavbu nejspíš povoláme i kolegy z jiných složek firmy. V tu chvíli bude nutné provést abnormální počet stavebních úkonů. Již teď je vzhledem k rozsahu stavby nemožné, abych ji řídil sám. Spolupracuji na tom s kolegou Janem Michálkem,“ poukazuje na velikost stavby Jiří Gula.

O značném rozsahu hovoří také čísla. Nové bude nataženo více než osm kilometrů trolejí a devět kilometrů napájecího vedení. Tomu ještě předchází stavba velkého množství stožárů trakčního vedení a nosných bran.

Středisko elektrostaveb při realizaci díla hojně využívá i strojní park společnosti. Kromě nezbytných montážních vozů tam nachází uplatnění také kolejový jeřáb a dvoucestný bagr. „Ten se nám osvědčuje zejména při zakládání patek pro stožáry a nosné brány. Svým vybavením nám výrazně usnadňuje a urychluje práci,“ potvrzuje kvalitu stroje vedoucí projektu.



Foto: Jiří Gula

HNĚDOUHELNÝ LOM JIŘÍ

Lom Jiří společnosti Sokolovská uhlaná se nachází severně od Sokolova a leží v dobývacím prostoru Albertov. Těží se tam třetihorní sloj, jež nese název Antonín. Její mocnost je 30–40 m. Uhlí má nejmenší obsah síry ze všech hnědouhelných lokalit v České republice a je vhodné pro briketování. Lom již přetěžuje území s dřívější hlubinnou těžbou, čímž se postupně snižuje kvalita uhlí. V následujících letech proto dojde k podstatnému snížení těžby uhlí.

Novinský viadukt na prestižní konferenci

Přibližně tři stovky odborníků z oboru železničního stavitelství si na konci ledna detailně prohlédly technicky náročnou rekonstrukci Novinského viaduktu přes Kryštofovo údolí, kterou provedl závod mostních staveb v letech 2009–2010.

Osmnáctý ročník odborné konference o železničních mostech a tunelech se uskutečnil tradičně v Kongresovém centru pražského hotelu Olšanka. Letos to bylo 24. ledna. Smyslem konference je podrobné mapování oblasti železničních mostů a tunelů, a to jak z pohledu investora, projektanta, stavitele či správce. Letos bylo na programu celkem čtyřadvacet příspěvků, mezi nimiž byl právě Novinský viadukt. „Pro nás to je prestižní záležitost, když

můžeme ukázat odborníkům, jak jsme rekonstrukci prováděli. A nejde jen o ústní formu. V průběhu rekonstrukce jsme ve spolupráci s projektantem točili časosběrný film, který nyní můžeme prezentovat. Jsem přesvědčený, že jde o formu ukázky, která je pro každého velmi zajímavá,“ říká Jakub Štěrba, který je prezentací stavby pověřen.

Těžištěm prací statické zajištění

Rekonstrukce probíhala tak, že nejprve byly provedeny práce v kolejišti, a to za nepřetržité výluky v trvání 28 dní. Jednalo se o snesení kolejového roštu, vytvoření spádové vrstvy pro novou izolaci, zpětné nasypání šterkového lože a následné položení kolejového roštu. Další práce již probíhaly za provozu na trati, z lešení pod mostem. Především bylo provedeno statické zajištění pilířů pomocí nerezových kleštin vlepených do drážek. Stejným způsobem bylo provedeno překlenutí trhlin. Dále bylo provedeno hloubkové vyčištění spár – do hloubky 10 cm. Následovaly vrty pro injektáže a vlastní injektáž opěr a pilířů včetně základů.

INFORMACE O VIADUKTU

Novinský viadukt se nachází na trati Liberec–Česká Lípa. Řadí se mezi ojedinělé technické památky České republiky. Dokončen byl v roce 1900 a od té doby se honosí 14 klenbami s rozpětím 6,6–12,4 metru. Most dosahuje výšky 30 metrů nad terénem a půdorysně je v oblouku o poloměru 240 m. Novinský viadukt je unikátním mostem, který lahodí oku nejen při pohledu zdola, ale představuje neskonalou podívanou i pro cestující ve vlaku.



Foto: Pavel Richter

Zimní zakázky závodu kolejových staveb

Stavební práce na železnicích jsou během zimního období spíše výjimkou. Závod kolejových staveb ale našel uplatnění v činnostech s železnici úzce souvisejících. Navíc se jedná o práce, které přímo vyžadují provádění v době vegetačního klidu.



Foto: Vladimír Cimrman

Jedním ze způsobů, jak během zimy doplňovat roční plán, je pro kolejáře hledat alternativní zakázky. Na začátku tohoto roku zvítězili ve výběrovém řízení na pročištění jednokolejné železniční trati mezi Osekem u Teplic a Loukou u Litvínova od náletové a mimolesní zeleně. Celkem se jedná přibližně o kilometr trati, kde porosty zasahovaly do kolejiště po obou stranách. „Museli jsme vyřezat a vykácet jak kroviny, tak stromy, které měly obvod kmene ve výšce 1,3 metru až 280 centimetrů,“ říká vedoucí projektu Vladimír Cimrman ze závodu kolejových staveb.

Povolání horolezců

Celkem bylo vykáceno více než tisíc stromů s obvodem od 30 do 280 centimetrů a 15 000 m² kroviny. Největším problémem byly vzrostlé stromy, které zasahovaly nebo se klonily do trakčního vedení.

„Většinu nakloněných stromů se nám podařilo za pomoci žebříku, lana a hubcuku položit, ale zhruba 30 stromů velkého průměru bylo nutné pokácet z plošiny a za pomoci specializované firmy, která stromy pokácela horolezeckým způsobem. Jinak by hrozil pád větví na trolej a její poškození,“ vysvětluje postup kácení vedoucí projektu.

Kolejáři zahájili práce na údržbě trati koncem ledna. Limitujícím faktorem pro ně byl konec března, kdy končí období vegetačního klidu. Vyčištění okolí trati od kroviny a náletové zeleně na jaře musí ještě ošetřit herbicidem. „I když se může zdát, že jde o zakázku malého významu, rozšiřujeme tím své portfolio nabízených služeb. V zimě jde navíc o činnost, která je pro firmy pracující v železničním stavitelství vítaným přilepšením,“ je přesvědčený ředitel závodu O1 Pavel Jakoubek.



Foto: Vladimír Cimrman



Zmodernizované ústecké hlavní nádraží bylo slavnostně otevřeno



PŘESTŘÍŽENO. Moderní vstupní brána do Ústí nad Labem je otevřena.

Foto: Pavel Richter

Čelní představitelé Českých drah, Správy železniční dopravní cesty, Ústeckého kraje i města Ústí nad Labem se sešli v jednu chvíli v prostorách zrekonstruované výpravní budovy hlavního nádraží v Ústí. Společně symbolicky přestříhli pásku a moderní výpravní budovu oficiálně otevřeli.

Slavnostní akt se uskutečnil ve středu 13. února v pozdních odpoledních hodinách. Kromě zástupců investora, kraje a města se otevření nové výpravní budovy zúčastnilo přibližně dalších čtyřicet hostů, mezi nimiž byli i zástupci zhotovitele. Za společnost Chládek & Tintěra, která přestavbu realizovala, byl přítomen generální ředitel Jan Kokeš.

Úvodního slova se v rámci proslovů ujal generální ředitel Českých drah Petr Žaluda, který vzpomněl na historickou událost z roku 1851, kdy se po trati Praha–Dráždany, vedoucí přes Ústí nad Labem, vezl jako jeden z prvních cestujících spisovatel Hans Christian Andersen. „Dovedu si představit, že tehdy

vypadala výpravní budova v Ústí skvostně, dnes by tomu bez rekonstrukce nebylo. Nynější výpravní budova disponuje moderním vybavením, bezbariérovým přístupem či bezdrátovým připojením k internetu. To z ní činí jednu z nejmodernějších u nás,” řekl Petr Žaluda – viz foto níže.



Foto: Pavel Richter

Jsmě Zelená firma, chráníme životní prostředí



Firma tak dále rozšiřuje svoje aktivity v oblasti ochrany životního prostředí.

Cílem projektu Zelená firma je ochrana životního prostředí zabezpečením zpětného odběru a efektivní recyklace nepotřebných elektrozařízení. „Pro nás to má výhodu především v tom, že svoz a ekologické zpracování firemního elektroodpadu je pro nás zdarma. Zároveň získáváme podporu ve formě plakátu k označení sběrného místa a možnost využívat logo Zelená firma při komunikaci s veřejností,” říká vedoucí oddělení řízení jakosti Radim Ježek, jenž za zapojením do projektu stojí.

V roce 2010 byla služba pro Zelené firmy rozšířena o nabídku, při které mohou zaměstnanci firmy odevzdat k recyklaci velká elektrozařízení. Množství elektroodpadu je pak převedeno na úsporu materiálu a CO₂ ekvivalent. „Právě snížení produkce CO₂ má značný význam. Zaměstnanci vezmou svůj domácí elektroodpad jednoduše s sebou do práce a nemusí jezdit zvlášť do sběrného dvora. Navíc se tím podpoří třídění odpadů v domácnostech,” je přesvědčený Radim Ježek. A stejně je to i s firemním elektroodpadem. „Snížení nákladů a produkce CO₂ jsou pro nás dány tím, že nemusíme platit za likvidaci a svoz,” dodává Radim Ježek.

Projekt byl spuštěn v lednu roku 2008 a v současné době je v něm zapojeno více než 1400 firem.

Společnost Chládek & Tintěra se zapojila do projektu Zelená firma, a tím umožňuje svým zaměstnancům zbavit se ekologickým způsobem vysloužilých drobných elektrospotřebičů a baterií.

Prostorová poloha kolejí odhalí pohyby

Závod kolejových staveb má v rámci svých prací za úkol koleje nejen stavět či opravovat, ale také zaměřit jejich prostorovou polohu. Naposledy tak učinil na zrekonstruované jednokolejné trati Vojtanov–Bad Brambach, která meandruje na česko-německém území.



Foto: Jaroslav Bubeník

Hlavním kontrolním prvkem PPK jsou zajišťovací značky, které se umísťují podél trati, zejména v místech lomů nivelet, začátků a konců oblouků či přechodnic. „Jejich typ a umístění navrhuje zhotovitel objednateli již v rámci projektové dokumentace. Zajišťovací značky pak určují PPK a jsou podkladem jak pro provedení stavby a její převzetí, tak pro kontrolu a údržbu PPK během železničního provozu,” vysvětluje Jaroslav Bubeník ze závodu kolejových staveb, který řídil rekonstrukci trati Vojtanov–Bad Brambach.

Prostorová poloha kolejí (PPK) je jedním ze základních indikátorů stavu kolejového svršku. Zaměřuje se po dokončení každé rekonstrukce či nové stavby kolejí. V průběhu času a během provozu totiž dochází ke změnám PPK vlivem užívání, nebo nestabilitou

Hejtman Ústeckého kraje Oldřich Bubeníček připomněl význam ústeckého nádraží z pohledu počtu cestujících. „Tímto nádražím ročně projdou až dva miliony cestujících. Z tohoto pohledu se řadí na desáté místo v České republice. Jsem proto rád, že úroveň výpravní budovy odpovídá vysokému počtu pasažérů, kteří přijíždějí domů nebo za návštěvou Ústeckého kraje,” řekl hejtman.

Průmyslené související projekty

Generální ředitel SŽDC Jiří Kolář se netajil tím, že modernizaci výpravní budovy bedlivě sledoval. „Jakožto Ústečák jsem rád, že nyní má město svou důstojnou vstupní bránu. A nejedná se jen o samotnou výpravní budovu, ale také o perony a kolejiště, které byly zrekonstruovány před několika lety. Nádraží v Ústí nad Labem nyní splňuje všechny požadavky na moderní provoz dráhy,” vyzdvihl komplexní rekonstrukci nádraží generální ředitel Správy dopravní cesty.

Poslední slovo patřilo náměstkovi primátora Ústí nad Labem Pavlu Bočkovi. „Zrekonstruovaná výpravní budova jednoznačně přispívá k celkovému obrazu města. Ve spojitosti s dokončenými projekty města, kam patří revitalizace přednádraží a nábreží a s projektem výstavby podchodu, který zřídila Správa železniční dopravní cesty, vzniklo v Ústí vlakové nádraží, které je srozumitelně propojené s centrem města,” je přesvědčený náměstek primátora.

Vyvrcholením slavnostní akce bylo symbolické přestřížení pásky před vstupem do odbavovací haly. Zúčastnili se jej všichni řečníci. Následovalo malé pohoštění v proskleném prvním patře nad pokladnami, odkud je výhled na Větruši. Terasa je přístupná z 1. nástupiště a bezbariérovým výtahem z odbavovací haly. Nová část je tak v ostrém kontrastu se stávajícím zbytkem budovy, který záměrně zachovává historický vzhled.

Rekonstrukci výpravní budovy provedlo středisko pozemních staveb společnosti Chládek & Tintěra za plného provozu. To s sebou samozřejmě neslo řadu omezení a nezbytných bezpečnostních opatření jak pro stavbaře, tak pro cestující. Hlavním důvodem, proč se České dráhy rozhodly výpravní budovu zrekonstruovat, je zajištění optimálního vstupu do dříve zrekonstruovaného nového podchodu vedoucího až na nábreží Labe a také aby nádraží splňovalo nároky na jedno z nejvytíženějších v zemi.

železničního spodku. PPK je množinou bodů osy koleje jednoznačně určených v projektu polohopisnými souřadnicemi a nadmořskou výškou. Základním cílem určení prostorové polohy koleje je zabezpečit využitelnost zaměření pro další stavbu či údržbu. Mohou tak být nasazeny traťové stroje na bázi souřadnic u kteréhokoliv správce železniční dopravní cesty v rámci UIC a zjistit stav koleje.

Všechny údaje na jednom štítku

Důležitým prvkem na zajišťovací značce je štítek s popisem základních parametrů zajištění koleje. Na štítku je označení zajišťovací značky, staničení, vodorovná vzdálenost, výškový rozdíl a směr a vzdálenost k charakteristickému bodu koleje. „Mezi takové body patří mimo jiné začátek a konec přechodnice, začátek a konec kružnicového oblouku, bod obratu oblouků opačných směrů, začátek a konec vzestupnice či vrchol, začátek a konec zaoblení lomu sklonu,” vysvětluje Jaroslav Bubeník.

Zajišťovací značky tedy slouží především k měření konstrukčního a geometrického uspořádání koleje železničních drah a její prostorové polohy, rozchodů kolejí, vzájemné výškové polohy kolejnicových pásů, směrových a sklonových poměrů, uspořádání kolejí pro provoz jednotek s naklápacími skříněmi.

PROSTOROVÁ POLOHA KOLEJE

- Prostorová poloha kolejí (PPK) je určena polohopisnými souřadnicemi a výškou
- Pro sledování stavu PPK je zřizováno její zajištění. Zajištění je tvořeno souborem technických zařízení a měřických parametrů
- Parametry PPK a jejího zajištění jsou součástí dokumentace zajištění PPK

Obměna vozového parku pokračuje

V rámci zpracované koncepce autodopravy u společnosti Chládek & Tintěra byla loni zahájena postupná obměna všech dodávkových a osobních vozidel. V letošním hospodářském roce již nahradilo vyřazené starší osobní vozy 22 nových škodovek.

Cílem zpracované koncepce autodopravy je především snížení nákladů na celý vozový park. Toho lze dosáhnout několika způsoby. „Především není ekonomické držet starší vozy, a to jak osobní, tak dodávkové. Proto vyřazujeme osobní vozy starší osmi let, které mají najeto přes 300 tisíc kilometrů a dodávkové vozy starší deseti let, které mají na tachometru více než 350 tisíc kilometrů. Dalšího snižování nákladů na autodopravu dosahujeme tím, že kupujeme vozy s moderními benzínovými motory o nízkém obsahu, nikoli však výkonu. Jsou jednak levnější, jejich spotřeba paliva se značně přibližuje dieselovým motorům a vztahuje se na ně i nižší sazba za povinné ručení,” vysvětluje možné úspory technický ředitel Tomáš Pátek.

Vozový park nyní omladilo jednadvacet Fabií a jedna Octavia. Do konce roku 2013 přibude ještě devět vozů Škoda Fabia Combi a čtyři vozy Škoda Octavia. „Z dodávkových vozů chceme koupit další dva vozy Volkswagen Crafter, které se nám dobře osvědčily. V dalších letech budeme pokračovat v obměně nejen vozového, ale i strojního a výrobního vybavení podle zpracované koncepce a požadavků výrobních středisek do plánu investic. Vyřazená vozidla a stroje jsou určeny k veřejnému prodeji,” říká Tomáš Pátek.

V rámci zpracované koncepce autodopravy jsou posilovány také nákupy důležitých výrobních prostředků. Na prvních letošních železničních stavbách již bude nasazeno nové dvoucestné rypadlo New Holland MH City Plus – viz foto. „V současné chvíli je již připraveno k nasazení do terénu. Podařilo se nám jej pořídit včetně důležitých přídatných zařízení, jako je třeba rotační hlava. Stejně důležitá je pro nás legislativa pro provoz tohoto stroje, která je v tuto chvíli již kompletně zajištěna,” dodává Tomáš Pátek. V rámci koncepce obnovy strojů by mělo být v horizontu jednoho roku obměněno ještě jedno dvoucestné rypadlo a zakoupen další měnič pražců značky Windhoff.



Foto: Pavel Richter

Ekonomický výsledek závisí na mnoha faktorech

Máte pocit, že máte prostor na snížení režie?

V posledním období již došlo ke snížení výrobních režii některých středisek a závodů. Zde tedy bude mou snahou spíše zavedení optimálního systému plánování a následného sledování režijních nákladů přímo na jednotlivých zakázkách. Naproti tomu v případě správních režii je nutné vybudovat systém pro řízení nákladů prakticky od základu. Výstupem by pak měly být informace o nákladové náročnosti konkrétních podnikových procesů, což osobně považuji za další cennou informaci pro kvalitní řízení.

Posunem vpřed je jisté také informační systém IPOS, na jehož zavedení máte značný podíl. Hodláte jej dále rozšiřovat?

Vývoj nelze zastavit. Jsem rád, že ač se na tento informační systém zprvu nahlíželo s nedůvěrou, nyní je vnímán jako nepostradatelný. Stejně tak, jako sledování zakázek je nutné optimalizovat i jiné činnosti. V nejbližší době tak například začneme elektronicky podávat výkazy pracovní doby. Řešení, jak usnadnit a zlevnit chod firmy je tedy celá řada a dřív nebo později je musíme aplikovat. Obecně lidé nemají změny rádi, ale pravdou je, že nakonec umí ocenit jejich přínos. Pokud chceme přežít, nesmíme zaspát.



Firemní koktejl

Firemní večer nabídl zábavu i nové Zlaté Hrochy



1



2



3



NA ÚVOD. Generální ředitel Jan Kokeš poděkoval zaměstnancům za práci v roce 2012. Foto: Pavel Richter

Ve čtvrtek 20. prosince se konala tradiční předvánoční společenská akce. V litoměřické Kolibě se sešli zaměstnanci společnosti, aby společně oslavili závěr roku 2012 a poznali nové Zlaté Hrochy.

Večerem již tradičně provázal opět výborný bavič a moderátor Miloš Knor. Předseda představenstva a generální ředitel společnosti Jan Kokeš poděkoval zaměstnancům za práci v roce 2012 a popřál jim vše dobré do nadcházejícího roku.

V rámci večera byli oceněni nejlepší zaměstnanci a vyhodnocena i nejlepší stavba za rok 2012. Vybrali jsme několik z nich:

Stavba roku: výstavba interny v M. Boleslavi – Petr Suchý, vedoucí stavby a Jiří Kuncel, stavbyvedoucí (1)

Stavbyvedoucí: Martin Počta, závod 01 (2)

Mistr: Josef Balog, závod 01 (3)

Strojník: Jiří Novotný, středisko mechanizace (4)

Zlaté ruce: Jaromír Vojtek, středisko inž. staveb (5)

Zlatá Hrošice: Eva Müllerová, technická příprava (6)



4



5



6

Technici se opět sešli v Kolibě

Loni jsme podrobně informovali o každoročním technickém semináři vedoucích provozních pracovníků, a proto nyní jen v krátkosti a několika fotografiemi o tom letošním, který se konal od 5. do 8. února opět v litoměřickém hotelu Koliba.

S ohledem na zimní útlum stavební činnosti se leden a únor každoročně stávají hlavně měsíci školení, zkoušek a seminářů, které jsou nezbytným kvalifikačním předpokladem všech zaměstnanců ve stavebnictví. Nejinak tomu bylo i letos a u semináře, kterého se zúčastňuje přes 100 provozních zaměstnanců, se musí volit termín mimo prázdniny v našich

hlavních okresech. Letos opět proběhl tříletý cyklus, a tak byly navíc zařazeny přezkoušky z bezpečnostních předpisů a požární ochrany.

Kromě standardních součástí semináře jako jsou oblasti ekonomiky, BOZP, PO, systémů managementu a změny v externí a interní legislativě, seznámili účastníky semináře generální ředitel Jan Kokeš a obchodní ředitel Pavel Stouil s výhledem na stavební trh v horizontu nejbližších dvou let a se strategickými záměry společnosti v těchto podmínkách.

V ekonomickém bloku byli seznámeni s výsledky hospodaření po polovině hospodářského roku a s předpoklady plnění hlavních ukazatelů plánu na druhou polovinu roku s tím, že s ohledem na výpadek výroby v prvních třech měsících roku bude velmi obtížné udržet dosavadní trend plnění plánu výroby.

V části věnované systémům managementu byli účastníci semináře seznámeni s výsledky interních a kontrolního auditu včetně nápravných opatření, byli proškoleni a upozorněni na důsledné dodržování všech předepsaných postupů a vedení dokumentace systému s ohledem na skutečnost, že na podzim letošního roku bude u společnosti proveden certifikační audit.

S. Fousek, administrativní ředitel



Foto: Pavel Richter

Bavíme se hokejem, již osmnáct let

V pondělí 4. února se na zimním stadionu v Bílině uskutečnil další zápas amatérských hokejistů složených ze zaměstnanců společnosti Chládek & Tintěra, dceřiných společností firmy a příznivců hokeje. Zápas pořádala Duchcovská svařovna.



Foto: Adéla Lustyková

Pořádání hokejových zápasů má ve společnosti poměrně dlouhou tradici, první se uskutečnil přesně na Silvestra v roce 1995.

Motivem mimopracovních aktivit je hlavně utužování kolektivu. Zabrúslit 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 „bezdressovi“ nad červenými 15:14,“ říká s úsměvem hlavní organizátor hokejových zápasů Josef Veselý.

Že je zápas určen opravdu všem, dokazuje i účast třiašedesátiletého svářeče Karla Dohnala. Základem této akce je nezranit se. A nikdy nejde o to, kdo byl nejlepší. „Letos jsme se bohužel drobnému zranění u Jakuba Štěrbý nevyhnuli. Lehká tržná rána se mu již zahojila,“ podotýká Josef Veselý.

Hroší lyžování 2013

Hroši a hrošice se po roce opět vydali na tradiční novoroční lyžovačku. A opět se dějištěm tohoto firemního podniku staly svahy okolo Svatého Petra ve Špindlerově Mlýně.

Hostitelem zimního lyžařského soustředění, které se letos uskutečnilo od úterý 8. ledna do pátku 11. ledna, se po osmé v řadě stala Vojenská zotavovna Bedřichov. Tento rok přivítala celkem dvaapadesát hrošic a hrochů. I když počasí mělo daleko k ideálu, podařilo se naplnit celý předpokládaný program, který kromě sjezdových a běžeckých výkonů obsahoval i medvědí slavnost, bowlingový turnaj a diskotéku.

Bezpochyby příjemným překvapením pro všechny účastníky bylo nově zrekonstruované a kvalitně

vybavené wellness centrum. Zatím vše nasvědčuje tomu, že se do Špindlu pojede i za rok. P. Jakoubek



Foto: Alena Čermáková

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

Košík Karel, vedoucí výroby

45 let

Březina Jan, dělník
Bukovský Zdeněk, zedník
Duchoň Zdeněk, traťový strojník

50 let

Konyarik Štefan, stavební dělník
Kupka Roman, projektový manager
Pilař Václav, stavební dělník
Pokorný Milan, stavební dělník

K významnému životnímu jubileu také gratulujeme:
Vladimíře Krutišové (marketingový manažer)



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