



Jedna z hlavních českolipských ulic zase slouží dopravě i chodcům



ZA PROVOZU. Jen díky poměrně značné šířce ulice rekonstrukce nevyvolala úplnou uzavírku, ale jen dopravní omezení.

Foto: Pavel Richter

Vyměněné plynové potrubí i vodovod, nové chodníky se sníženými nástupy a bezbariérovými prvky, nový povrch vozovky. To vše bylo předmětem rekonstrukce severní části ulice 5. května v České Lípě. Vyjma nových inženýrských sítí ji provedlo středisko inženýrských staveb společnosti Chládek & Tintěra.

Severní část ulice je vymezena od Hrubínovy ulice až po železniční přejezd u autobusového nádraží ve směru do centra, což je přes 700 metrů. Hlavním důvodem opravy byl dezolátní stav jak povrchu komunikace, tak spodní stavby. Rovněž starý vodovod z roku 1926 byl za hranicí životnosti.

Ulice 5. května je jednou z největších dopravních tepen ve městě, čímž stavba logicky vyvolala dopravní komplikace. „Je našťastí dost široká, takže jsme mohli udržet průjezdnost alespoň kyvadlově během pracovních směn. Mimo ně byla ulice průjezdná obousměrně, byť s velkou opatrností,“ říká vedoucí střediska inženýrských staveb Jaroslav Krejza. Ulice 5. května je dvoupruhová s oboustrannými parkova-

cími stánkami, což umožnilo provádět rekonstrukci se zachováním alespoň částečného provozu.

Rekonstrukce severní části ulice se týkala výměry 11 300 m². Při postupu prací byli stavbaři limitováni rekonstrukcí vodovodu a plynu, kterou prováděli majitelé sítí. „Museli jsme pokaždé čekat, než energetici provedou výkop, natáhnou vedení a udělají zásep. Proto se stavba protáhla na více než rok,“ zná příčiny dlouhotrvající stavby Jaroslav Krejza. Středisko inženýrských staveb zrealizovalo převážnou část rekonstrukce ulice již v druhé polovině loňského roku. Na dokončení pracovali od letošního jara do října.

Rekonstrukce odhalila nestabilní podloží

Stavba začala rekonstrukcí oboustranných chodníků, kde bylo nově položeno přes 3000 m² dlažby. Následovalo odfrézování povrchu komunikace. Přibližně na polovině plochy stavbaři museli provést vybourání a sanaci podkladních vrstev kvůli nestabilitě. Poté položili nové podkladní vrstvy z asfaltového

koberce a nakonec finální obrusnou vrstvu. Součástí stavby bylo usazení více než 1200 kusů silničních obrubníků, sedmdesáti poklopů šachet a provedení kompletního vodorovného dopravního značení.



Velkým přínosem pro tamní obyvatele je nyní opravená severní část ulice 5. května. Úpravou chodníků došlo ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Na novém asfaltovém povrchu se snížil hluk a prašnost prostředí. Na silnici se již nedrží voda, a díky bezbariérovým úpravám chodníků mohou ulici bezpečněji užívat i nevidomí a handicapovaní lidé.

- Litoměřická ZŠ Havlíčkova je energeticky úspornější **str. 2**
- Končí výluka sudé skupiny kolejí ve Strakonících **str. 2**
- Nové uspořádání ve stanici Hořice na Šumavě **str. 3**
- Správní budova společnosti prošla rekonstrukcí **str. 3**

Slovo generálního ředitele

Vážené dámy, vážení pánové, máme tady poslední výtisk našeho časopisu, a tak jsem si dovolil napsat pár řádků o loňském roce. Celkově ho považuji za úspěšný. Podařilo se nám splnit plán společnosti, dokázali jsme vyhrát velkou stavební zakázku, a to „Rekonstrukci železniční stanice Strakonice“. Ukázalo se, že jsme schopni vyhrát a realizovat veškeré stavební práce. Potvrdilo se, že máme silná jednotlivá oddělení, že jsme spolu schopni komunikovat a hlavně řešit problémy, se kterými se setkáváme. Máme stabilní, finančně silnou společnost, která je pozitivně vnímána napříč stavebním trhem. Je to dáno jak našimi zaměstnanci, tak i našimi obchodními partnery – dodavateli i investory.



Je velmi příjemné psát tato slova. Jsem rád, že znovu musím poděkovat zaměstnancům naší společnosti. Je příjemné vidět, že se dokážete postavit každé výzvě, že dokážete řešit každou situaci a nemáte strach tím správným způsobem a ve správné formě zarisovat. Zkrátka, musím před vámi smeknout. Vaše ochota, chuť a odhodlání mě zavazuje. Jsem si vědom, že vy tvoříte ty tolik potřebné hodnoty a věřím, že tak tomu bude i nadále. Ubezpečuji vás, že mou podporu máte.

Přesto má tento rok i své stinné stránky. Pracovní úrazy, nedostatek mechanizace a strojů ve špičkách. V letošním roce jsme také museli vyřizovat několik problematických zakázek, které nás stály spoustu úsilí a v neposlední řadě i peníze. Ukázalo se, že stále ještě nejsme všichni připraveni skutečně řídit náklady, a to jak na stavbách, tak i na úrovni režijních nákladů. Dále jsme museli řešit situaci u naší sesterské společnosti H-PRO, kde došlo k zásadním změnám. Tyto věci postupně krystalizovaly v minulých letech a měsících a teď nás konečně dohnaly. Přesto jsme i toto dokázali úspěšně vyřešit.

Chci těmito slovy zdůraznit, že i když jsme schopni spoustu věcí řešit za pochodu, operativně, zásadní je být připraven a těmto záležitostem předcházet. Musíme být připraveni na očekávané i neočekávané. Je nutné mít dlouhodobý plán. Je nutné, aby tento plán vycházel z kvalitně připravených analýz a stejně kvalitně predikoval naši budoucnost. A já jsem přesvědčen, že toto jsme schopni připravit a následně zrealizovat.

Závěrem chci, abyste věděli, že se nám daří. Jsme vítaným obchodním partnerem, naši dodavatelé nám nabízejí velmi dobré podmínky a samotná realizace je na vysoké úrovni. Věřím, že i v budoucnu obstojíme a budeme dál všem ukazovat, že my za to po všech stránkách skutečně stojíme.

Jan Kokeš, generální ředitel



POZVÁNKA NA VÁNOČNÍ FIREMNÍ VEČER

- Firemní večer naší společnosti se uskuteční **v pátek 19. prosince 2014 od 18.00 hod. v Litoměřicích na Kolibě**
- Večerem bude provázet **Josef Alois Náhlovský** a k tanci a zábavě hraje skupina **Kozí bobky**
- Připraven bude pestrý a chutný raut
- V rámci večera budou oceněni nejlepší zaměstnanci a vyhodnocena **Stavba roku 2014**
- V závěru vylosujeme ceny z bohaté tomboly
- Zveme všechny zájemce z řad zaměstnanců, včetně jejich partnerů, aby si přišli užít příjemné rozloučení s rokem 2014!



Litoměřická ZŠ Havlíčkova je energeticky úspornější



SNÍŽENÍ EMISÍ. Realizací tohoto projektu dojde ke snížení emisí CO₂ o přibližně 230 tun za rok a k úspoře 2300 GJ za rok.

Foto: Pavel Richter

Nadcházející zimu přečkají žáci litoměřické základní školy v Havlíčkově ulici mnohem příjemněji. Škola je vzhledem k provedeným energetickým opatřením podstatně víc tepelně izolovaná, a to od střechy až po základy. Zateplení školy provedlo středisko pozemních staveb.

Energetické opatření spočívá v zateplení obvodových stěn, střešních konstrukcí a výměně otvorů. Pro ekologické město Litoměřice má význam snížení energetické náročnosti. Dojde ke snížení emisí CO₂ o přibližně 230 t a k úspoře 2300 GJ za rok.

Zateplení obvodových stěn provedlo středisko OS minerální vatou tloušťky 12 centimetrů. Finální povrch tvoří probarvená omítka – červenohnědá a světle žlutá. Celkem takto stavbaři zateplili plochu kolem 2800 m². Spodní část objektů neboli sokly jsou zatepleny extrudovaným polystyrenem.

Staré boletické stěny jsou minulostí

Výměna všech oken představovala jednu z největších položek ve výčtu provedených opatření. Nových tepelně izolačních plastových oken stavbaři nainstalovali kolem tří stovek. „S tím byla spojena také

výměna všech meziokenních izolačních vložek, které jsme si nechali vyrobit na míru,“ dodává mistr stavby Jaroslav Živný. Během výměny oken stavbaři také zdemontovali velkoplošné okenní stěny v objektu tělocvičny. Původní jeklovou konstrukci nahradili hliníkovými profily, které vyplnili izolačním sklem.

Dominantním prvkem obvodových stěn původně byly v místech schodišť boletické stěny, které měřily v součtu asi 250 m². Ty stavbaři kompletně vybourali. Místo nich otvory vyzdili a zateplili.

Stávající plochou střechu s pěnovou izolací stavbaři doplnili polystyrenem tloušťky 16 centimetrů. Finální kryt střechy je ze svařované střešní fólie.

Noční práce při opravě viaduktu v Ústí



Tři měsíce stačily závodu mostních staveb k opravě kleneb železničního viaduktu lemuujícího malou Hradební ulici v Ústí nad Labem. Kvůli minimalizaci dopravního omezení v rušné části města prováděli některé práce v noci.

Přes 150 metrů dlouhý viadukt převádí železniční trať Ústí nad Labem – Chomutov přes tři křižení s místními komunikacemi. Most má kromě těchto tří průjezdních míst ještě dalších třináct kamenných kleneb. Úkolem mostářů bylo opravit v celém rozsahu mostu zdegradované zdivo. Celkem se jednalo o plochu 2200 m².

V prostoru kamenných kleneb mohli stavbaři provádět opravy za normálního provozu. V místech průjezdných profilů ale nebylo možné provést uzavírku během dne. „Způsobilo by to výrazné dopravní komplikace. Viadukt je na frekventovaném místě, hned naproti je totiž obchodní centrum Forum. Proto jsme se dohodli na nočních uzavírkách, kdy je provoz minimální,“ zdůvodňuje noční směny hlavní stavbyvedoucí Karel Mikas. Průjezdné otvory se mostářům podařilo opravit během sedmi nocí.

S opravou kamenných kleneb a betonových částí mostů stavbaři začali na konci srpna. Dokončené dílo předali SŽDC, s.o., OŘ Ústí nad Labem na konci listopadu.



Oboru a Černčice spojuje nový chodník

Přibližně 700 metrů dlouhý úsek podél silnice II/246 mezi obcemi Oboru u Loun a Černčice v Ústeckém kraji je nyní pro chodce bezpečnější. Středisko inženýrských staveb obce propojilo novým chodníkem, který je doplněn veřejným osvětlením.

Chodník navazuje na stávající chodník v obci Oboru, dále vede v ochranném pásmu silnice k Černčicím, kde opět navazuje na stávající chodník.

K výstavbě byl využit travnatý pás mezi silnicí a nízkým protihlukovým valem. „Nejprve jsme museli připravit zemní pláň, a to odbagrováním zatravněné části, a následně pláň vyrovnat do požadované nivelety. Pak jsme provedli výkop pro umístění rozvodů k veřejnému osvětlení. Z výkopových prací jsme ještě připravili pouzdra pro stožáry osvětlení. Dále jsme osadili obrubníky,“ popisuje postup prací hlavní stavbyvedoucí Jan Čmejla. Chodník se na čtyřech místech kříží s místními komunikacemi, kde stavbaři museli zrušit stávající obrubníky a usadit nové podle šířky komunikace v místech pro přecházení. Hlavní konstrukční vrstva je ze štěrkodrti v tloušťce 15 cm. Součástí nového chodníku dále tvoří v pěticentimetrové vrstvě asfaltový recyklát a finální asfaltový povrch, který stavbaři položili v celé sedmisetmetrové délce chodníkovým finišerem.

V obci Černčice chodník končí na pozemku areálu firmy NET4GAS, kde středisko inženýrských staveb v rámci projektu upravilo parkoviště a vybudovalo dva ostrůvky pro přecházení, včetně nového dopravního značení.

Končí výluka sudé skupiny kolejí ve stanici Strakonice



Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek ve stanici Strakonice pokračuje podle plánu. Společnosti Chládek & Tintěra se podařilo během velké výluky, která trvala necelé čtyři měsíce, zrekonstruovat sudou skupinu kolejí a vybudovat první nástupiště včetně podchodu. Výluka liché skupiny kolejí začne v březnu.

Výluka sudé skupiny kolejí skončí 10. 12. 2014. Cestující budou mít k dispozici nové, částečně zastřešené nástupiště, ke kterému se dostanou nově budovaným podchodem. Ten zatím měří přibližně 37 metrů, ve výsledku bude dlouhý kolem 90 metrů. Povede pod celým nádražím a vyústí až za kolejištěm. K nádraží tak vznikne nový přístup, a to od hřbitova.

Během této výluky, která začala 22. 8. 2014, stavbaři provedli také řadu souvisejících prací, jako rekonstrukci koleje ve směru Radomyšl, definitivní úpravy nového trakčního vedení, kabelovod, kabelové trasy, provizorní zabezpečovací zařízení, inženýrské objekty a inženýrské sítě. Důležitým stavebním objektem je rekonstrukce viaduktu u hřbitova, který převádí železnici přes nejdůležitější komunikaci ve městě. „Průjezd pod mostem proto musí být bezpodmínečně zachován. Nyní máme hotovou polovinu vrchní stavby mostu, spodní stavba je již kompletně zasanovaná,“ říká zástupce projektového manažera Vladimír G. Tolar.

Další výluka začne 16. 3. 2015 a potrvá až do 31. 7. 2015. Stavbaře čeká rekonstrukce liché skupiny kolejí,



výstavba druhého ostrovního nástupiště, dokončení podchodu a všech ostatních částí projektu, jako je trakční vedení a především zabezpečovací a sdělovací zařízení. „Pro cestující bude nejnáročnějších posledních pět dní před skončením výluky. Stanice totiž bude tyto dny kompletně uzavřena, abychom mohli vše propojit a zprovoznit. Obsluhu k navazujícím stanicím zajistí náhradní autobusová doprava,“ upozorňuje na komplikace Vladimír G. Tolar.

Zimní pauzu mezi výlukami stavbaři využijí k dokončení nového zděného technologického objektu, odkud bude doprava ve stanici řízena. Hrubá stavba je již hotová. Přes zimu stavbaři dokončí především montáž technologie zabezpečovacího zařízení.

Hlavní informace o projektu:

Název stavby: Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v ŽST Strakonice
Investor stavby: SŽDC, s.o.
Generální projektant: H-PRO spol. s r.o.
Zhotovitel: Chládek & Tintěra, a.s.
Začátek a konec stavby: km 269,668 – km 274,741

Začátek a konec úprav kolejí:

km 271,332 – km 273,319
Termín realizace: 04/2014–08/2015

Parametry projektu:

Koleje UIC 60 – nové: 2832 m
 Koleje S49 – nové: 1863 m
 Koleje S49 – užití: 1639 m
 Rekonstrukce výhybek: 36 ks

Odkopávky žel. spodku: 19 994 m³
 Zřízení trativodů: 4345 m
 Pozemní komunikace
 zámková dlažba: 890 m²
 kamenná dlažba: 1890 m²
 Úprava TV
 stožáry nové včetně patek: 95 ks
 trakční vedení, nové: 10 324 m
 Demolice: 4750 m³

Nové uspořádání ve stanici Hořice na Šumavě

Závod kolejových staveb provedl v rámci stavby Revitalizace trati České Budějovice – Volary rekonstrukci železničního svršku i spodku a kompletní vybudování odvodnění v železniční stanici Hořice na Šumavě.

Původní železniční stanice disponovala třemi kolejemi a pěti výhybkami. Nová úprava spočívala ve zjednodušení kolejového uspořádání. Snížil se počet kolejí na dvě a stejný počet výhybek. Z důvodu umístění ostrovního nástupiště, místo prostřední koleje, bylo nutné rozšířit drážní těleso. Celkem se úpravy železničního svršku a spodku dotkly přibližně osmi set metrů kolejí jak ve stanici, tak v napojeních na koncová zhlaví.

Zvodnělá zemní pláň podstatně ztížila práce ve stanici

V rámci výstavby ostrovního nástupiště museli stavbaři odsunout polohu stávajících krajních kolejí a rozšířit tak drážní těleso v délce sto metrů ve stanici a dále asi sto metrů v traťové koleji. K zajištění rozšíření tělesa byla vybudována stometrová gabionová zeď. Komplikace nastaly během zemních prací ve stanici. „Vzhledem k tomu, že odvodnění ve stanici nebylo již delší dobu plně funkční, narazili jsme na silně zvodnělou zemní pláň. To znamená, že jsme museli odtěžit mnohem víc materiálu, než předpokládal projekt, a zemní pláň následně stabilizovat vápennou stabilizací v rozsahu 5000 m². Vyměnili jsme kolem osmi a půl tisíce tun materiá-



ZE TŘÍ JEN DVĚ. Jedna původní kolej musela ustoupit ostrovnímu nástupišti.

Foto: Robert Frost

lu,“ říká hlavní stavbyvedoucí Robert Frost ze závodu kolejových staveb. Rekonstrukce železničního svršku a spodku ve stanici trvala od začátku výluky celé trati, která začala 11. 9. 2014, až do 6. 11. 2014. Stavbaři se během stabilizace zemní pláně museli několikrát vypořádat s nevlídným počasím. „Poděkovat bych

chtěl hlavně partě Wolfa Schuberta za velice kvalitní práci. A stejně tak asistentovi stavbyvedoucího Jiřímu Hernovi,“ dodává Robert Frost. Výstavbu ostrovního nástupiště zajišťuje jiný zhotovitel.

Součástí rekonstrukce stanice bylo i zřízení nového odvodnění s kamennou zádlazbou. Kolejový svršek



ve stanici tvoří nové betonové pražce i kolejnice. Byla položena nová výhybka na betonových pražcích a jedna kompletně zregenerovaná.

Investorem projektu Revitalizace trati České Budějovice – Volary je SŽDC, stavební správa Plzeň. Generálním zhotovitelem je společnost AŽD Praha, pro kterou závod kolejových staveb společnosti Chládek & Tintěra provedl rekonstrukci železniční stanice Hořice na Šumavě.

Nejedná se o první objekt, který společnost Chládek & Tintěra pro AŽD Praha v rámci revitalizace této trati zrealizovala. Od března do června tohoto roku závod mostních staveb zrekonstruoval také ocelový most s příhradami poblíž Perneku, který trať převádí přes okraj Lipenské nádrže.

Mezi Malým Březnem a Těchlovicemi jezdí vlaky po nové koleji

Během čtrnáctidenní výluky první koleje na trati Velké Březno – Boletice se závodu kolejových staveb podařilo kompletně vyměnit železniční svršek v délce 1300 metrů. Pro takto krátký termín bylo důležité nasazení moderní techniky.

Výluku na trati kolejiř zahájili 28. 10. 2014. Oprava první traťové koleje se týkala úseku mezi Malým Březnem a Těchlovicemi. Obnova železničního svršku spočívala v kompletní výměně nevyhovujících kolejí a pražců za nové betonové pražce a kolejnice. Součástí projektu byla také rekonstrukce železničního přejezdu u obce Malé Březno. „Ten jsme vyměnili během dvou fází. Nejprve jsme zhotovili nový přejezd v první traťové koleji, která již byla vyloučena z provo-

zu kvůli rekonstrukci. Po skončení výluky první koleje jsme na čtyři dny vyloučili z provozu druhou kolej a dokončili rekonstrukci zbylé poloviny přejezdu,“ popisuje postup prací hlavní stavbyvedoucí Jiří Kneifl ze závodu kolejových staveb.

Výluku na trati využila Správa železniční dopravní cesty, která je investorem, k realizaci dalších prací. Na trati nechala zrekonstruovat ještě dva propustky a jeden železniční přejezd. „To pro nás byl ale problém. Pět dnů jsme byli odříznuti v obou koncových bodech vyloučené trati. Nemohli jsme proto dopravovat materiál po kolejích ze zařízení stavenišť, které jsme měli ve Velkém Březně. Jediná možnost byla doprava po silnici a místních cestách, což bylo časově náročné,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí.

Za pomoci strojů bylo vyměněno až 600 metrů železničního svršku za den

Rozhodující pro splnění krátkého termínu výluky bylo nasazení drážního stroje SUM 1000 CS na výměnu pražců a kolejnic, strojní čističky stávajícího šterkového lože a automatické strojní podbíječky. „Výměna pražců a kolejnic nám s moderní technikou trvala jen dva dny. Vyměnili jsme takto denně přes 600 metrů železničního svršku,“ je si vědom výhody strojů Jiří Kneifl. Nepostradatelným pomocníkem byla i automatická strojní podbíječka, která na základě předem získaných dat podbíjí do absolutní polohy koleje.

Dvoukolejná trať mezi Velkým Březnem a Boleticemi nad Labem v Ústeckém kraji byla předána investorovi 16. listopadu 2014.



Správní budova společnosti prošla zásadní rekonstrukcí



Na počátku této komplikované akce byla představa, že se položí nová střešní krytina, vymění se topení, provede se rekonstrukce toalet, vymění se dlažba na chodbách a schodištích, budou nové dveře od kanceláří a akce se zakončí novou fasádou. Takhle jednoduše to ale neproběhlo...

Na konci roku 2013 jsem se stal jakýmsi koordinátorem připravované rekonstrukce správní budovy. Michal Novák připravil administrativní podklady se stavebním úřadem, a tak jsme mohli začátkem roku 2014 začít.

Po dohodě s majitelem nemovitosti, společností TD invest, a.s., resp. předsedou představenstva této společnosti, panem Jaroslavem Tintěrou, jsme ale plánovaný projekt postupně rozšiřovali. V době přípravy rekonstrukce bylo rozhodnuto, že společnost bude mít „konečné“ svou recepci. Tento záměr byl v minulosti několikrát projednáván, ale

vždy z realizace sešlo. Až doteď, kdy došlo k rozhodnutí o zlepšení celkového zabezpečení objektu. Také byla najata ostraža, takže objekt je velmi dobře hlídán 24 hodin denně.

Na jaře letošního roku jsme tedy začali rekonstrukci s týmem ve složení Richter, Novák, Loužil a Čermáková a některá rozhodnutí učinila již při přípravě paní Tintěrová. Začali jsme výměnou střešní krytiny. V té době jsme ale jako firma vyhráli soutěž na rekonstrukci železniční stanice ve Strakoncích a kolega Loužil byl „převelen“ mezi tamní „strakonické dudáky“. Museli jsme tedy změnit obsazení realizačního týmu.



Richter, Suchý, Hemza, Čermáková byl nový realizační tým. Nechci opomenout kolegu Jindřicha, ale ten vlastně vznášel hlavně připomínky a stížnosti z řad zaměstnanců a mnohdy nám velmi komplikoval život. Byl něco jako domovní důvěrník. A věřte, že to opravdu lecky nebylo jednoduché.

Rekonstrukce je vždy složitá, protože můžete mít zcela jasný plán, ovšem v průběhu prací je nutné řešit spoustu problémů, které na počátku ani netušíte. Dalším, a to zcela zásadním problémem byla hlučnost stavebních prací a nesmírné množství prachu v průběhu rekonstrukce toalet, protože došlo k vybourání stávajících příček v těchto prostorách a úplně nově se přestavěl celý prostor. Zejména vznikly v I. NP a II. NP nové kuchyňky. Největší obavy jsme ale měli z opravy schodiště.



Chtěl bych poděkovat všem, kteří přiložili ruku k dílu, ale zvláště bych chtěl poděkovat kolegovi Hemzovi, protože on zde strávil mnoho hodin navíc, soboty a neděle. Na druhé straně musím poděkovat i zaměstnancům, že to vůbec vydrželi. Bohužel to nešlo jinak. Nemohli jsme zavřít na pár měsíců budovu a udělat všechny práce, které bylo nutné udělat. Také jsme neudělali dvě důležité věci. Rekonstrukci elektrických rozvodů a klimati-



zaci kanceláří. To je škoda, protože potom bychom byli připraveni na XXII. století, ale provozní podmínky to zkrátka neumožnily.

V polovině prosince letošního roku bude hotovo cca 95 % všech prací. V lednu 2015, pokud to počasí dovolí, bychom chtěli pokračovat a dokončit už jen sokl, okapové chodníky a nově osadit travnatou plochu před hlavním vchodem. Potom vlastně už jen kolaudace a máme hotovo...

V závěru mi dovoďte ještě poznámku o „konečném řešení“ jednotlivých kanceláří. Chtěl bych uklidnit všechny, na které se letos nedostalo. Do konce roku 2014 provedeme všechny zednické interiérové práce. Do jara roku 2015 zpracují harmonogram rekonstrukcí zbývajících kanceláří, jedná se zejména o výměny podlahových krytin a výmalbu, a v průběhu roku 2015 dokončíme i opravy v kancelářích.

Na závěr bych chtěl poděkovat investorům, že uvolnili na rekonstrukci cca 8 mil. Kč a my tak budeme mít příjemné a funkční pracovní prostředí.

Pavel Richter, koordinátor projektu

Firemní koktejl



Lány, Tuchlovice a Srby již spojuje také cyklostezka

Poslední část cyklostezky spojující středočeské obce Lány, Tuchlovice, Srby a nádraží v Kamenných Žehrovicích byla za účasti kladenského primátora Dana Jiráňka slavnostně otevřena v úterý 7. října. Stavbu realizovalo středisko inženýrských staveb společnosti Chládek & Tintěra.

Slavnostního otevření propojující části cyklostezky se zúčastnili také představitelé obcí Tuchlovice, Lány a Kamenné Žehrovice nebo ředitel regionálního operačního programu Střední Čechy Václav Chytil.

Nový úsek je dlouhý 3,5 kilometru, s cyklotrasou přes 10 kilometrů. Propojuje křižovatku Dřevěnkov a vede k tuchlovickému mlýnu, kde se napojuje na již hotovou část cyklostezky. „Nejsložitější byly dva mosty, jeden přes silniční komunikaci R6 a druhý přes 606, jelikož se musely zrekonstruovat tak, jako by tam měla jezdit znovu železnice,“ řekl starosta Tuchlovic Karel Burda.

Na jeho slova navázal kladenský primátor Dan Jiráňek, když prohlásil, že „cyklostezka je vynikající, když je jedna, a ještě lepší je, když jednotlivé cyklotrasy na sebe navazují“.

Ředitel ROP Střední Čechy Václav Chytil při přestřehování pásky poděkoval všem, kdo se na budování cyklostezky podíleli. „Budování cyklostezek, ať již turistických, nebo těch, které slouží k dopravě do zaměstnání nebo do školy, patřílo k podstatným součástem ROP, byť většina peněz směřovala do rekonstrukcí silnic na území Středočeského kraje,“ zněla slova ředitele ROP Střední Čechy.

Na kole z Jarova do Vraného nad Vltavou



ZPĚT DO MINULOSTI. První cyklisté se na novou stezku vydali v dobových kostýmech. Foto: Jakub Štěrba

Za účasti ředitele Povodí Vltavy Petra Kubala, středočeského radního pro oblast regionálního rozvoje Karla Horčíčky a starostky Vraného nad Vltavou Martiny Filipové byla v sobotu 4. října slavnostně otevřena cyklostezka z Jarova do Vraného nad Vltavou. Jejím zhotovitelem bylo středisko inženýrských staveb společnosti Chládek & Tintěra.

Přibližně 1200 metrů dlouhá část cyklostezky mezi Jarovem a Vraným byla otevřena jen pár dní po otevření 2600 metrů dlouhého úseku mezi Zbraslaví a Jarovem, kde jednu etapu v délce 1500 metrů rovněž stavělo středisko inženýrských staveb společnosti Chládek & Tintěra. Během půl měsíce se tak cyklistům ve středních Čechách otevřely téměř čtyři kilometry nových tras.

Stavba cyklostezky Jarov – Vrané nad Vltavou je součástí první etapy projektu Z venkova do Prahy

a z Prahy na venkov na kole i pěšky. „První etapa projektu umožní propojit vnitřní část Vraného nad Vltavou s Prahou, a to až k cyklostezce vedoucí ze Zbraslaví,“ řekl středočeský radní Karel Horčíčka.

Stezka navazuje na stávající komunikaci III/1043 a je dlouhá 1,171 km. Téměř 300 metrů je situováno do dlážděného říčního břehu v poměrně prudkém spádu. Stavba střediska inženýrských staveb pod vedením stavbyvedoucího Václava Syříště museli břeh nejprve vyčistit a následně vyrovnat niveletu dozdivkou ukotvenou v břehu. Kromě toho museli na asi pěti stech metrech vystavět podél stezky zpevňující gabionovou zeď.

„Musím zejména poděkovat Středočeskému kraji, který nám prostřednictvím Regionální rady regionu soudržnosti Střední Čechy poskytl dotaci na výstavbu. Bez těchto peněz by tato cyklostezka nikdy nestála,“ uvedla starostka Vraného nad Vltavou Martina Filipová.

Oslava vína ve sklepě Skalák

Víno vlastní produkce, výborná kuchyně, typické jihomoravské prostředí, živá cimbálovka, kamenný sklípek, ubytování současně. Tak se dá stručně charakterizovat výlet do vinného sklepa Skalák, kterého se řada hrochů zúčastnila na začátku října.

Některí tam byli poprvé, někdo také již posedmé. Vinobraní v podání nefalšované jižní Moravy si letos od 4. do 5. října vychutnalo šedesát účastníků. „Je to o deset víc než loni. Sklep Skalák totiž rozšířil možnost ubytování, a tak kromě naplněného autobusu s padesáti místy jeli další po vlastní ose,“ je rád za velký zájem o vinobraní hlavní organizátor akce Jiří Kollár. Podle něj letos poptávka značně převýšila možnosti.

Vinné sklepy Skalák se nacházejí nedaleko Kyjova a prezentují jihomoravskou pohostinnost v pravém slova smyslu. Na hosty pokaždé čekají bohatě prostřené stoly, živá cimbálovka a ochutnávka přívláskových vín vlastní produkce. Tradičním programem je představení vinného sklepa Skalák, během kterého tamní sommelier Pavel Krakovič prezentuje vinotéku a nechává hostům ochutnat místní vína. Vypráví nejen o historii vína a jeho druzích, ale také o tom, jak se víno vyrábí. „Je to především o dobré náladě. S podporou tamní výtečné kuchyně, vlastních vín a nezaměnitelné atmosféry si každý uleví od každodenních starostí,“ míní Jiří. Příští rok se návštěva Skaláku uskuteční opět první říjnový víkend.



PLÁN ŠKOLENÍ V ROCE 2015

Datum	Čas	TYP ŠKOLENÍ	Účast (Z/VS/oddělení)	Místo
12. 1.	8.30–12.00	VAZAČ, JEŘÁBNÍK	01, 04	sídlo firmy
12. 1.	13.00–15.30	BOZP	01	sídlo firmy
13. 1.	8.30–12.00	ŘP SK. „B“	04, 05, 13	sídlo firmy
14. 1.	8.30–13.00	OBSLUHA MOTOROVÉ PILY	01, 03, 13	sídlo firmy
15. 1.	8.30–15.00	ŘP SK. „C“	01, 04, 10	sídlo firmy
16. 1.	8.30–12.00	VZV-ŘIDIČ MOTOROVÝCH VOZÍKŮ	01, 02, 03, 04, 13	sídlo firmy
19. 1.	8.30–12.00	ŘP SK. „B“	03, 04, 05, 14, 30	sídlo firmy
20. 1.	8.30–12.00	ŘP SK. „B“	01, 10, 11	sídlo firmy
21. 1.	8.30–15.00	ŘP SK. „C“	02, 03, 04, 11	sídlo firmy
22. 1.	8.30–11.00	PRAVIDELNÉ ŠKOLENÍ KE ZK. D-04 DLE ZAM1	01, 04, 10, 11, 13	sídlo firmy
23. 1.	8.30–14.00	LEŠENÁŘ	02, 03, 05, 13	sídlo firmy
26. 1.	8.30–12.00	VAZAČ, JEŘÁBNÍK	04, 10, 11, 13	sídlo firmy
26. 1.	13.00–16.00	PRÁCE VE VÝŠKÁCH	02, 11, 13	sídlo firmy
27. 1.	8.30–11.30	PRÁCE VE VÝŠKÁCH	03, 05, 09	sídlo firmy
27. 1.	12.30–15.30	PRÁCE VE VÝŠKÁCH	03, 13	sídlo firmy
28. 1.	8.30–13.00	OBSLUHA MOTOROVÉ PILY	02, 03, 04, 11	sídlo firmy
29. 1.	8.30–12.00	VAZAČ, JEŘÁBNÍK, OBSLUHA KOMPRESORU	03, 04, 13	sídlo firmy
29. 1.	13.00–15.00	BOZP	03	sídlo firmy
30. 1.	pololetní prázdniny			
2. 2.	8.30–12.00	VAZAČ, JEŘÁBNÍK	02, 04, 05, 13	sídlo firmy
4. 2.	8.30–12.00	ŘP SK. „B“	01, 02	sídlo firmy
6. 2.	8.30–12.00	BOZP	02	sídlo firmy
9.–15. 2.	jarní prázdniny	ÚSTÍ N.L., MOST		
9. 2.	8.30–12.00	ŘP SK. „B“	01, 09	sídlo firmy
10. 2.	8.30–12.00	STROJNÍK	02, 04	sídlo firmy
18. 2.	začátek v 8.00	TECHNICKÝ SEMINÁŘ	01, 04, 11, 13 – koleje, 30	Koliba
19. 2.	začátek v 8.00	TECHNICKÝ SEMINÁŘ	02, 03, 05, 13 – mosty	Koliba
2.–8. 3.	jarní prázdniny	LITOMĚŘICE, DĚČÍN, K. VARY, CHEB		
9.–15. 3.	jarní prázdniny	PLZEŇ, TEPLICE		
termíny a místo konání odborných zk. dle rozpisu určeného SZDC		ZK. K-05/2, K-06, M-02, B-02, E-07, E-02A, T-05C	01, 02, 03, 05, 11, 13	

Nový předpis SZDC Zam1 – povinnosti z něj vyplývající:

S účinností od 1. 9. 2014 je v platnosti SZDC Zam1 o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy. Tento předpis se týká pracovníků – vedoucích prací, kteří do 31. 8. 2014 absolvovali odbornou zkoušku typu „F“. Od 1. 9. 2014 jsou tyto zkoušky označovány dle konkrétní pracovní činnosti, např. dříve F-01, nyní K-05/2 či K-06 atd. Zkoušky mají oproti dřívějšímu prodloužený cyklus přezkoušení: nyní 1x za 5 let. Nově vzniká povinnost u většiny zkoušek absolvovat 2x ročně (výjimečně 1x ročně, např. zk. B-02) pravidelné školení či odborné semináře (např. zk. G-01).

V praxi to v současné době znamená, že pokud má pracovník zkoušku typu „F“, do 30. 6. 2015 nemusí absolvovat 1. cyklus pravidelného školení, ale od 1. 7. 2015 je nutné i u těchto odborných zkoušek absolvovat povinné školení či seminář stanovený v rozsahu osnov odborné způsobilosti, tzn. v následujících letech již pravidelně 2x ročně.

Přehled pravidelných školení bude upřesněn v novém ZVŘ začátkem roku 2015.

Odborné zkoušky (typu „F“) vykonané dle předpisu SZDC Zam1 (prozatímní) a směrnice SZDC č. 50 v době před účinností nového předpisu SZDC Zam1 účinného od 1. 9. 2014 se uznávají v celé délce platnosti a v plném rozsahu osnov, podle nichž byly provedeny! Jejich platnost je do doby dané na „vysvědčení o odborné zkoušce“, tj. 3 roky. Více informací k tomuto předpisu najdete na webových stránkách www.szdc.cz.

Blahopřejeme

Srdečné přání všeho nejlepšího všem našim spolupracovníkům, kteří oslavili nebo oslaví v 1. čtvrtletí roku 2015 své životní jubileum. Přejeme jim do dalších let hodně zdraví, štěstí, pohody a spokojenosti nejen v pracovním, ale také v rodinném životě.

Leden

Murárik Petr, provozní zámečnický
Krejza Jaroslav, Ing., vedoucí střediska
Krejčí Vladimír, vedoucí skladového hospodářství
Konop Josef, Ing., asistent stavbyvedoucího

Únor

Nedbal Bedřich, skladník
Majerík Jiří, stavbyvedoucí
Živný Jaroslav, mistr stavby
Schlosser Štefan, stavbyvedoucí
Svoboda Oldřich, traťový strojník
Švec Petr, stavební montážník
Tolar Vladimír, Ing., vedoucí OTCP
Syříště Václav, stavbyvedoucí

Březen

Lepší Václav, samostatný technolog přípravy
Kopečný Tomáš, stavbyvedoucí
Chlupsa Josef, provozní zámečnický
Jindřich Jaroslav, správce majetku
Káranský Miloslav, tesař
Herceg Fridrich, stavbyvedoucí
Morkus Zbyšek, traťový dělník



Chládek
& Tintěra

Zpravodaj HROCH NOVINY • Vychází 4x 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-itm@cht.cz, www.cht.cz

• Sazba a grafická zpracování: RoadMedia s.r.o., www.roadmedia.cz. Registrace periodika MK ČR E 20292.