



Středočeské Úholičky mají nové zázemí



VŠESTRANNÉ VYUŽITÍ. Ve zrekonstruovaném statku bude sídlit obecní úřad, restaurace, ale i různé obecní kroužky a ochotnické divadlo.

Foto: Pavel Richter

Rekonstrukcí bývalého zemědělského statku v Úholičkách u Prahy vznikl nový obecní úřad, knihovna, restaurace, společenské prostory a nádvoří pro jarmarky. Náročnou představu čtyř objektů dokončilo středisko pozemních staveb společnosti Chládek & Tintěra na začátku tohoto roku.

Rekonstrukce, jejíž investorem je obec Úholičky, byla od začátku rozdělena do dvou etap. V první etapě byly provedeny zejména statické zajišťovací práce všech objektů. Jejich stav byl dezolátní. „My jsme do rekonstrukce vstoupili po tom, co se již jiná firma pokoušela objekty opravit. Naším prvořadým úkolem bylo provést taková opatření, aby vlivem počasí nedocházelo k ještě větší destrukci objektů, ze kterých zbyly prakticky jen ruiny. Provedli jsme všechny potřebné zednické a betonářské práce, abychom budovy mohli co nejdříve zastřešit. Objekty bylo dále nutné staticky zajistit a stáhnout,“ popisuje začátek stavby hlavní stavbyvedoucí Aleš Job ze střediska pozemních staveb. V závěru první fáze rekonstrukce stavbaři ještě provedli montáž veškerých dveřních a okenních výplní.

Následná druhá etapa rekonstrukce znamenala všechny objekty dokončit pro dané účely. „Druhá

etapa byla již vyloženě zaměřená na konkrétní dispozici jednotlivých objektů. Podle jejich využití jsme provedli nové rozvody technického zařízení budov, včetně dodávky a instalace koncových zařízení. Vše se ale protáhlo, protože jsme několikrát měnili na přání investora určité části projektu. Například jsme doplňovali tři soubory vzduchotechniky,“ říká k druhé etapě Aleš Job. Součástí dodávky střediska pozemních staveb byly také výtahy a plošiny pro tělesně postižené.

Vlhké počasí oddálilo termín dokončení

Dalším důvodem prodloužení termínu realizace až na začátek roku 2015 bylo dlouhotrvající vlhké počasí v závěru roku 2014. Kvůli vysoké vzdušné vlhkosti bylo výrazně zpomaleno vysychání objektu a z tohoto důvodu nebylo možné zahájit pokládky podlah a některých interiérových prvků. Situaci navíc zkomplikoval dodavatel plynu, který určil termín montáže plynměřů až na samý konec listopadu. Teprve od tohoto data bylo možné objekt účinně vytápět, a tím i vysušet zabudovanou vlhkost. Z tohoto důvodu stavební komise Úholiček doporučila posunutí termínu dokončení na polovinu ledna s tím, že v průběhu prosince bude provedeno kontrolní měře-

ní vlhkosti, zda již odpovídá normovým hodnotám, nebo zda bude nutné jednat o případném dalším posunutí termínu.



Dvě vzájemně propojené budovy budou sloužit jako kulturně-společenské centrum s velkým sálem a dvoupatrovým sociálním zázemím. Podle plánu obce tam najdou domov různé obecní kroužky, ale třeba také ochotnické divadlo. Zbývají dva objekty se třemi podlažními, které jsou rovněž vzájemně propojené, mají více obytný charakter. V jedné budově bude sídlo obecního úřadu, ve druhé restaurace, knihovna a dva společenské sály.

- Starou kamennou klenbu nahradil Multi-Plate str. 2
- Litoměřické autobusové nádraží se změní str. 2
- Rekonstrukce železniční stanice Smržovka skončila str. 3
- Opěrná zeď pod Letnou se dočkala opravy str. 3

Úspěch každé páté nabídky



V roce 2014 společnost Chládek & Tintěra podala 511 velkých i malých nabídek. Dvaadvadesát z nich se podařilo vyhrát. Více o činnosti obchodního úseku s jeho ředitelem Pavlem Stoullilem.

Jak nyní vidíte situaci na stavebním trhu?

Zásadní nedostatek stavebních zakázek dopravní infrastruktury v minulých několika letech vedl na stavebním trhu ke krizi a velkému propadu „kultury“. Bohužel se není čemu divit, bojovalo se o přežití a udržení kapacit. „Konkurenční boj po česku“, (ne) bezpečné ceny a časté odvolávání k ÚOHS zablokovaly stavební trh. K řešení krize podle mého názoru nepomohly ani kroky minulých ekonomických teoretiků na vládní úrovni, svázaných některými politicko-ekonomickými dogmaty minulého století „nemáme na to, nebudeme investovat do dopravní infrastruktury“.

Realita stavebního trhu železniční dopravní infrastruktury roku 2015 se z hlediska množství „investic“, tedy zakázek, postupně lepší. Postupným naplňováním omezených výrobních kapacit firem lze očekávat i lepší se ceny, za které budou firmy nabídky podávat. Vše nasvědčuje tomu, že v roce 2015 bude zakázek více než v roce 2014, a „trpělivější“ firmy se mohou postupně i dočkat výhry a následné realizace za příznivější, bezpečné ceny.

Pro představu, kolik jste v roce 2014 podali nabídek?

V roce 2014 jsme připravili, zkompletovali a podali 511 „velkých i malých“ nabídek. Dvaadvadesát nabídek se nám podařilo vyhrát. Přibližně 18% úspěšnost či každá pátá nabídka úspěšná není špatný výsledek.

Můžete zmínit některé nové získané zakázky?

V železniční dopravní infrastrukturu stále realizujeme naši největší zakázku ve Strakoncích. Vyhráli jsme drobnější stavby na železnici a aktuálně soutěžíme několik velkých dopravních staveb, kde věříme v úspěch. Aktuálně se připravujeme na realizaci dvou nových zakázek na trati Lovosice – Česká Lípa. Přes Labe budeme ve sdružení rekonstruovat velký most a v Lovosicích budeme rekonstruovat železniční svršek. V inženýrských stavbách jsme vyhráli zakázku na modernizaci a dostavbu autobusového nádraží v Litoměřicích a v pozemních stavbách sportovní halu v Černošicích.

Dokončení na straně 2

Základní kámen nové sportovní haly

Středočeské Černošice, které leží jen pár kilometrů od Prahy, se konečně dočkají nové sportovní haly. Během následujícího roku ji postaví středisko pozemních staveb společnosti Chládek & Tintěra. Základní kameny stavby byly slavnostně položeny 14. února tohoto roku za účasti generálního ředitele Jana Kokeše.



Sanace území ve Stráži pod Ralskem

Středisko inženýrských staveb se od října loňského roku podílí zejména demolicemi a sanacemi na likvidaci posledního povrchového areálu po hlubinné těžbě ve správě DIAMO, s. p., ve Stráži pod Ralskem. Plocha areálu, která bude uvolněna po dokončení nápravných opatření, je asi 33,3 hektaru.



Rekonstrukce mostů na trati u Lovosic

Sdružení firem SMP CZ, Chládek & Tintěra, Bilfinger MCE Slaný a HABAU vyhrálo zakázku na rekonstrukci mostů v úseku Lovosice – Žalhostice na trati Lovosice – Česká Lípa. Hlavní náplní zakázky je výměna nosných konstrukcí deseti mostů, včetně největšího třípolového mostu přes Labe.



Starou kamennou klenbu nahradil Multi-Plate



MULTI-PLATE. Ohybově měkké tunely a trubky z vlnitých, žárově pozinkovaných ocelových dílců s tloušťkou $t = 2,75 \text{ mm}$ až $7,00 \text{ mm}$.

Foto: Pavel Richter

Jednokolejná železniční trať Čížkovice–Obrnice se může pyšnit zrekonstruovaným mostním objektem metodou „Multi-Plate“. Jedná se o konstrukci ze speciálního vlnitého plechu o velkém průměru, která se skládá a zasouvá do původního mostního otvoru.

Most se nachází v km 17,884 poblíž zastávky Hnojnice. Převádí trať přes občasnou vodoteč, především v době dešťů pod ním protéká voda z přilehlých sadů. Původní kamenná klenba již vykazovala známky degradace. Sanace byla navržena metodou vložení ocelových dílců z vlnitého, žárově pozinkovaného plechu. Hlavní výhodou je poměrně jednoduchá, rychlá a dlouhodobě působící repase klenby. Při opravě mostu u Hnojnice byl použit Multi-Plate o rozměrech: 17 metrů délka, 3,6 metru výška a 2,7 metru šířka.

Konstrukce Multi-Plate je dodávána v jednotlivých dílcích připravených na základě projektové dokumentace. Ty pak stavbaři smontují na místě a celý profil zasunou do mostního otvoru, ve kterém musejí

nejprve upravit dno. „Odbagrovali jsme asi 70 centimetrů dna a následně jej vyprofilovali hutněným štěrkem. Sestavenou konstrukcí Multi-Plate jsme pod most vsunuli po hranolech za pomoci těžké techniky na obou koncích mostního otvoru,“ popisuje postup prací hlavní stavbyvedoucí Zdeněk Anderka. Mezery mezi stávající kamennou klenbou, opěrami a vlnitým plechem pak byly vyplněny 17 m³ betonu. „V podstatě se dá říci, že Multi-Plate posloužil jako ztracené bednění,“ upřesňuje funkci konstrukce z vlnitého plechu hlavní stavbyvedoucí.

Na koruně mostu stavbaři provedli ubroušení původních říms, instalaci nového zábradlí a dosypávkou štěrku v prostoru kolejí. Prostor mezi křídly mostu a svahem stavbaři vyplnili hutněnou přesypávkou ze štěrku a provedli novou zádlahu.

Most bez přístupu, pozřen vegetací

Jednou z nejnáročnějších částí stavby byl přístup k mostu a vůbec jeho nalezení. K němu se dá přijet



pouze po provizorní cestě, kterou stavbaři zřídili uprostřed pole. Postupem času se ale z provizorní polní cesty stala téměř nesjízdná oranice. „K tomu možná ještě patří dodat, že jsme most s mírnou nadsázkou nemohli ani najít. Za léta bez údržby jej zcela pohltila vegetace. Na začátku stavby jsme proto museli most doslova vysekat z křoví,“ poznamenává Zdeněk Anderka ze závodu mostních staveb společnosti Chládek & Tintěra.

Rekonstrukce menších mostních objektů metodou Multi-Plate u nás není příliš běžná, přestože v západních zemích se tato stavební metoda úspěšně používá již více než 90 let pro svoji spolehlivost, hospodárnost a rychlost výstavby. Mnoho realizovaných projektů podchodů, podjezdů, mostů nebo tunelů s rozpětím až do 17 metrů svědčí o vysoké výkonnosti této stavební metody.

Hradečno bude odkanalizované

Středočeská obec Hradečno poblíž Kladna žije výstavbou splaškové kanalizace. Přibližně 2500 metrů kanalizačních stok tam buduje od začátku roku středisko inženýrských staveb. Hotovo má být na konci letošních prázdnin.



Projekt „Splašková kanalizace v obci Hradečno, 2. stavba“ řeší realizaci splaškové kanalizace včetně veřejných čerpacích stanic a jejich elektrořipojek. Navazuje na první etapu, která byla dokončena před pěti lety. Výstavbu liniových částí stavbaři realizují zejména ve veřejných komunikacích a v zelených pásech podél nich a z části v silničních tělesech.

Kanalizace je z převážné části gravitační s potrubím průměru DN250. V části obce bude splašková kanalizace vzhledem k výškovému uspořádání terénu a menšímu počtu dotčených objektů tlaková DN50 – větvená s osazením domovních čerpacích stanic. „V řeci čísel je to tak, že gravitačního potrubí položíme asi 2200 metrů a tlakového přibližně 300 metrů. K tomu je potřeba přičíst ještě 65 domovních přípojek DN160,“ říká hlavní stavbyvedoucí Leoš Opravil. Odpadní vody budou čistěny v nové ČOV v obci Přelíc, která byla vystavěna v rámci 1. etapy.

Průměrná hloubka gravitačních kanalizačních stok je v rozsahu 1,8–3,4 m, převážně se jedná o hloubky do 2,2 m. Výtlačné části kanalizace jsou ukládány s krytím přibližně 1,6–1,7 m, vždy pod niveletou vody. „Technologie výstavby je pro takovéto dílo klasická – výkopové práce v místních komunikacích a pozemcích,“ dodává Leoš Opravil.

Napojení domovních čerpacích stanic na elektrickou energii je řešeno kabelovým vedením elektrořipojek ze stávajících distribučních rozvodů. Recipientem vyčištěných vod bude Šternberský potok.

Litoměřické autobusové nádraží se změní



Společnost Chládek & Tintěra zvítězila ve výběrovém řízení na modernizaci litoměřického autobusového nádraží. V místě stávajícího nádraží z 50. let vznikne devět nových odjezdových stání se zastřešenými nástupišti.

Nové autobusové nádraží bude mít tvar oválu, s vnějším obvodem tvořeným průjezdnými komunikacemi s jednosměrným provozem a vnitřním nástupištem pro odjezdová stání, dvěma průjezdnými nástupišti a jedním výstupním stáním. Součástí nového nádraží bude také odstavňá plocha pro tři autobusy, parkoviště pro 80 aut a další parkovací pás pro 12 aut a pět vozů taxi. Projekt počítá i s vybudováním veřejného WC, nového osvětlení nebo sadovými úpravami. Autobusové nádraží bude opatřeno moderním informačním systémem, který dodá firma ELTODO.

Stavba ve čtyřech etapách

Modernizace nádraží, která začala v únoru a skončí v září, bude prováděna ve čtyřech etapách. „Do

konce března musíme vybudovat v místě dnešní točny provizorní nádraží se třemi nástupišti. Pak ve druhé fázi vystavíme samotné nádraží. S tím bychom měli být hotovi do konce července. Třetí etapa je vlastně taková mezifáze, která potrvá asi týden. Posuneme komunikace pro vjezd autobusů. V poslední, čtvrté etapě pak provizorní nádraží přestavíme na parkoviště a komunikace pro pěší,“ vypočítává postup prací hlavní stavbyvedoucí Aleš Job ze střediska pozemních staveb společnosti Chládek & Tintěra. Společný vjezd a výjezd vozidel, s napojením na ulici Marie Pomocné, zahrnuje i 2,5 metru široký středový zelený ostrůvek, přerušovaný místem pro přechod chodců. Před výpravní budovou bude přes ulici Marie Pomocné vybudován dělený přechod do Ostrovní ulice. Stavba bude náročná především na koordinaci, protože bude probíhat za provozu autobusů i pěších, a to včetně cestujících z vlakového nádraží.

Součástí stavby jsou dále přeložky inženýrských sítí, nové přípojky kanalizace, vody pro veřejné WC a pozdější stavbu obcerstvení. Vysazeno bude na padesát stromků a řada keřů.



Z pohledu Litoměřic se jedná o nejnámennější investiční akci letošního roku. Město uspělo s žádostí o dotaci v regionálním operačním programu Severozápad. Modernizace autobusového nádraží v Litoměřicích patří mezi finančně nejnáročnější projekty, které členové výboru Regionální rady ROP Severozápad v závěru loňského roku schvalovali.



Úspěch každé páté nabídky

Jaké jsou strategické cíle firmy?

Na začátku roku 2015 jsme konstatovali splnění hlavních strategických cílů roku 2014. „Proplutí firmy krizí stavebního trhu, udržení našich kapacit a kladných celkových hospodářských výsledků. Koncem dubna se bude konat „výjezdní strategická porada“, kde budeme diskutovat a aktualizovat střednědobou a dlouhodobou strategii firmy. Pojezd tam zejména s tématy obchodní strategie, ale také personalistiky. V souvislosti s dlouhodobou strategií a možným dosažením větší síly na stavebním celorepublikovém trhu bych rád diskutoval i myšlenku institucionálního zařazení subjektů se znakem hrocha.

Jak vypadá personální situace vašeho obchodního úseku v roce 2015?

Jak jsem již říkal minulý rok, úsek je personálně i organizačně stabilizován. Na všech pozicích jsou lidé odborně zdatní. Obchodní úsek je členěn na oddělení obchodních nabídek, oddělení obchodních smluv a oddělení technické a cenové přípravy. Oddělení obchodních nabídek a oddělení technické a cenové přípravy díky jejich vedoucím pracuje týmově, čemuž jsem velice rád. Toto se v minulosti ne vždy úplně dařilo. Tento tým pracuje odborně, obětavě a například v případě nutnosti je schopen připravit a zkompletovat způsobem, velkou infrastrukturální nabídku během dvanácti hodin. Na druhé straně budu klást ještě větší důraz na pečlivost a detailní prostudování zadávací dokumentace. I jedna malá chyba v jedné nabídce ze sta může v současné situaci na trhu způsobit firmě zbytečné problémy.

Chtěl byste říci něco na závěr?

Závěrem bych snad jen upozornil na existenci našich facebookových stránek. Můžete se stát „fanouškem“ našich stránek a mít tak aktuální informace o naší firmě a stavbách. Rozšířte počet našich přátel a přidejte se k „hrochům“ :o)

Rekonstrukce železniční stanice Smržovka skončila

Nové ostrovní nástupiště, uspořádání kolejí, železniční svršek, osvětlení nebo zabezpečovací zařízení slouží cestujícím v železniční stanici Smržovka již od konce loňského roku. Rekonstrukce stanice patří do první etapy rozsáhlého projektu rekonstrukce trati Liberec–Tanvald. Závod kolejových staveb se na realizaci prací ve Smržovce podílel zejména výměnou železničního svršku.

Stanice Smržovka je typická svým umístěním. Nachází se totiž podél úbočí žulového masivu. To mělo zásadní vliv na rekonstrukci železničního svršku v novém kolejovém uspořádání a odvodnění. Požadavkem na zřízení železničního svršku bylo štěrkové lože, na němž budou betonové pražce s kolejnicemi. Normová tloušťka nového štěrkového lože však zasahovala do skalního podloží, které stavbaři museli složitě ubrousit v celé délce stanice, což je přibližně 500 metrů. „Někde to byly centimetry, někde i takřka půl metru. Chvillemi jsme zastihli měkký podloží, se kterým si fréza hravě poradila. Většinou jsme ale narazili na odolnou žulu, která velmi rychle opotřebila nože na fréze. Mnohokrát jsme je museli měnit za nové,“ poukazuje na rozsah úprav skalního podloží hlavní stavbyvedoucí Pavel Vlček.

Osvětlení v režii střediska elektrostaveb

Revitalizace trati číslo 036 Liberec–Tanvald začala na začátku loňského srpna první etapou, do které



NOVÉ USPOŘÁDÁNÍ. Zachovány zůstaly dvě průjezdné dopravní koleje a jedna kusá. Foto: Pavel Richter

spadá také rekonstrukce žst. Smržovka. Ve stanici došlo k podstatné změně uspořádání kolejí. Zachovány zůstaly fakticky dvě průjezdné dopravní koleje a jedna kusá dopravní kolej. Jedna kolej je zrušena a došlo k napojení kusých kolejí 1a a 1b. Rychlost v dopravních kolejích je 50 a 55 km/h.

Součástí prací společnosti Chládek & Tintěra v rámci rekonstrukce stanice Smržovka bylo také nové veřejné osvětlení nástupišť a silnoproudá napojení. Zhotovitelem bylo středisko elektrostaveb.

Stavební objekty jako nová ostrovní nástupiště nebo odvodnění realizovala společnost Eurovia.



Rekonstrukce stanice byla prováděna za úplné výluky. Mezi Jabloncem a Tanvaldem i na odbočce ze Smržovky do Josefova Dolu proto místo vlaků jezdily náhradní autobusy.

Přibližně 120 let stará trať z Liberce na Tanvald a dál na Harrachov je jednou z nejvytíženějších, spojuje Liberecký kraj s Jizerskými horami a Krkonošemi. Trať je součástí tzv. Jizerskohorské železnice, na níž už tři roky jezdí moderní regionální vlaky švýcarské firmy Stadler. Právě ty mají ale na zastaralé trati velké problémy. Trať má příliš ostré zatáčky a krátké koleje, při jízdě vznikají rázy a vlaky jsou nejen velmi hlučné, ale vozy trpí, odcházejí některé součásti včetně elektroniky.

Opěrná zeď pod Letnou se dočkala po 65 letech opravy



Od konce září je částečně omezen provoz na nábřeží Kapitána Jaroše pod pražskou Letnou. Důvodem je sanace opěrné zdi, kterou na přibližně stometrovém úseku provádí závod mostních staveb. Zábor tam byl do poloviny prosince loňského roku, pak byla stavba s ohledem na klimatické podmínky přerušena.

Zeď podírající letenský svah byla vystavěna v devadesátých letech devatenáctého století. Poprvé byla opravena kolem roku 1950. Pražský magistrát loni přistoupil k další opravě. „Vrchní betonové římsy byly již v pokročilém stadiu degradace, což mělo za

následek jejich opadávání. Nejvíce byla degradace zřetelná na koruně zdi, kde docházelo ke korozi odhalené výztuže římsy,“ vyjmenovává důvody opravy stavbyvedoucí Miroslav Běhavý.

Před samotným zahájením rekonstrukce zdi bylo nejprve nutné provést úpravu svahu za její korunou. Stavbaři museli odtěžit tuny zeminy, aby vůbec mohli na vrcholu zdi zřídit staveniště. Tyto zemní práce navíc později poslouží k vybudování strouhy pro odvodnění. „Manipulační prostor je v těch místech minimální. Měli jsme k dispozici pouze jeden jízdní pruh přiléhající ke zdi. Tam se musel vejít jeřáb pro zvedání a snášení kontejneru i nákladní auto pro

jeho odvoz. Dá se říci, že jsme operovali na pětníku,“ zná úskalí stavby Miroslav Běhavý.

Nová betonová římsa působí přirozeně

Hlavní část opravy spočívá v odbourání římsy na stometrovém úseku opěrné zdi, dále v přespárování kamenného zdiva a povrchové úpravě betonové části zdi. Novou betonovou římsu stavbaři vybudovali na již ošetřenou a doplněnou ocelovou výztuž. Podmínkou nové římsy bylo zachování původního vzhledu. „To znamená, že jsme provedli dodatečné nanášení umělého kamene na římsu, který byl po zatvrdnutí otryskán křemičitým pískem za mokra. Tím získal hrubý vzhled,“ vysvětluje řešení požadavku pražských památkářů stavbyvedoucí. Současně s opravou římsy stavbaři opravili také betonovou část stěny sanační maltou, kterou aplikovali na dodatečně kotvenou síť nástřikem pomocí torkretovacího stroje. Součástí opravy zdi byla úprava spodního odvodnění.

Sanace prvních sto metrů opěrné zdi byla přerušena v polovině prosince 2014. Stavbaři se tam ale ještě vrátí na jaře, aby na vrcholu stěny dokončili odvodnění. Pro zajištění správné funkce celé stavby je nutné za korunou opěrné stěny vybudovat drenážní systém. Ten zajistí odvádění povrchové vody z přilehlého svahu Letenských sadů.

Torkretování je postup, kdy se suchá směs dopravuje pomocí hadice a stlačeného vzduchu do torkretovací pistole, v níž se smísí s vodou a metá se na svislé konstrukce nebo na stropy.

Technický seminář Koliba 2015



„Okurková sezóna“, kdy se alespoň na chvíli zbrzdí kolotoč stavebních akcí, je využívána nejen k regeneraci sil, ale i k organizování

kurzů a školení nezbytných pro realizaci stavebních zakázek a orientaci v nových předpisech, normách a aktuálních legislativních změnách.

Z posledních dvanácti ročníků se jich devět uskutečnilo v litoměřickém hotelu Koliba. A tak tomu bylo i letos ve dnech 18. a 19. února. Počet vedoucích a provozních zaměstnanců společnosti Chládek & Tintěra opět překročil stovku, a proto byl technický seminář rozdělen na dvě poloviny – první především pro „kolejáře“ a druhý pro „stavbaře“.

Náplní semináře byla tradiční témata z oblasti stavebnictví, předpisů SŽDC, ekonomiky, legislativy, BOZP, životního prostředí a systémů managementu podle evropských norem. Generální ředitel spo-

lečnosti seznámil vedoucí provozní zaměstnance se situací společnosti, stavem hospodaření a výhledem do konce hospodářského roku. Z aktuálních změn ve společnosti byly připomenuty změny v životního nebo penzijního pojištění, změna tuzemského a zahraničního stravného a vydání nové směrnice o osobních ochranných a pracovních prostředcích. Provozní zaměstnanci byli rovněž seznámeni se zavedením tzv. „sezónního příplatku“ pro dělnické profese, který bude platit od 1. 4. 2015 a jehož pravidla jsou samostatně uvedena v tomto čísle Hroch novin.

Kromě získání nezbytných informací byl seminář i dobrou příležitostí k setkání všech techniků společnosti, ke kterému během roku není příležitost.

Stanislav Fousek, administrativní ředitel

Zavedení sezónního příplatku

S ohledem na zvýšené pracovní nasazení dělnických profesí v průběhu stavební sezóny schválilo vedení společnosti na svém jednání dne 10. 2. 2015 zavedení tzv. „sezónního příplatku“.

1. Okruh zaměstnanců a období

Sezónní příplatek se týká všech zaměstnanců CHT a.s. v dělnických profesích podléhajících se přímo na realizaci stavebních zakázek společnosti, a to v období od 1. 4. 2015 do 30. 11. 2015.

2. Výše příplatku

Sezónní příplatek „s“ se skládá ze dvou částí: s1 = 5,- Kč/h (týká se paušálně všech zaměstnanců uvedených v čl. 1) s2 = 4,- Kč/h (týká se všech zaměstnanců uvedených v čl. 1, kteří v daném měsíci odpracovali více než 50 % pracovních dnů FPD* na „odloučených pracovištích“**)

3. Vykazování u zaměstnanců s hodinovou mzdou

V období 04–11/2015 bude ve mzdovém programu jejich hodinová mzda navýšena o s1 = 5,- Kč/h a v záznamu pracovní doby „šichtáku“ se tudíž nebude vykazovat.

U zaměstnanců, kteří v měsíci odpracovali více než 50 % pracovních dnů na odloučených pracovištích, se celkový příplatek s2 vypočte vynásobením počtu odpracovaných hodin a výše příplatku (4,- Kč).

4. Vykazování u zaměstnanců s měsíční smluvní mzdou

U zaměstnanců, kteří odpracovali 0 až 50 % pracovních dnů na odloučených pracovištích, se příplatek „s“ vypočítá vynásobením počtu odpracovaných hodin – příplatek „s1“ = 5,- Kč/h.

U zaměstnanců, kteří odpracovali více než 50 % pracovních dnů na odloučených pracovištích, se příplatek „s“ vypočítá vynásobením počtu odpracovaných hodin a součtu příplatku „s1“ a „s2“ = 9,- Kč/h.

5. S ohledem na legislativu omezenou pracovní dobu řidičů nákladních automobilů se u těchto stanovuje výše paušálního sezónního příplatku na 9,- Kč/h v období od 04 do 11/2015.

*) počet pracovních dnů v měsíci je stanoven ročním rozpisem FPD pro 8h pracovní dobu

**) „odloučeným pracovištěm“ se rozumí, že zaměstnanci jsou ubytováni na stavbě

Firemní koktejl

Hroší společné setkání v závěru loňského roku



ZASE V KOLIBĚ. Po roční odmlce jsme se na konci roku vrátili k vánočním večírkům. Foto: Pavel Richter

Slavnostní zakončení stavební sezóny naší společnosti se uskutečnilo po roční přestávce opět v litoměřické Kolibě. Chvilku na setkání si v tomto předvánočním čase udělaly desítky zaměstnanců společnosti.

Adventním večerem, který připadl na pátek 19. prosince 2014, provázal Josef Alois Náhlovský se svou hudební kapelou „Kozí bobky“. V rámci večera

byli již tradičně vyhodnoceni a oceněni naši nejlepší zaměstnanci za rok 2014. Před půlnocí se losovala tombola a výherci se mohli radovat z užitečných a hodnotných cen.

Příjemný večer byl poslední firemní akcí roku 2014 a již se můžeme těšit na firemní večer v tomto roce, který se bude konat v pátek 18. prosince 2015. Večerem nás letos provede oblíbený moderátor a showman Miloš Knor.



Špindl letos pod sněhem

Zkraje roku se dvaapadesát hrochů vydalo na pravidelné zimní soustředění do Špindlerova Mlýna. Po loňské hušené sněhové nadílce se letos zima opravdu činila.

První ochutnávku zimy si účastníci dali hned při příjezdu. V Krkonoších byla sněhová kalamita, což některým zkomplikovalo příjezd k Vojenské zotavovně Bedřichov. Ta se stala zázemím pro hrochy již poněkolidkrát v řadě. „Moc rádi se tam vracíme. Za ta léta se dobře známe s personálem a služby zotavovny jdou stále nahoru. Kromě toho má zotavovna také kvalitní wellness centrum a prostory pro halové sporty,“ zdůvodňuje věrnost vedoucí zájezdu Pavel Jakoubek.

Zimní sportovní akce byla rezervována od neděle 11. ledna do čtvrtka 15. ledna. Kromě dostatku sněhu pro lyžování či bobování a sáňkování přálo i hezké počasí. „V úterý jsme využili slunečného dne a vyrazili na běžky. Večer jsme pak uspořádali turnaj v bowlingu,“ přibližuje program Pavel Jakoubek. Toho potěšil zejména zájem nováčků. Letos se jich zúčastnilo hned pět. „Jsem rád pokaždé, když se přihlásí někdo nový. Zárukou je vždy dobrá kolektivní zábava,“ vyzývá další hrochy vedoucí zájezdu a na základě kladných reakcí a zvýšeného zájmu se cítí zavázán k tomu, aby se podobná akce uskutečnila i za rok.



Firemní anketa Zlatý hroch 2014

Kategorie	Vítěz	Středisko/Závod
Zlatá hrošice	Věra Hamplová	Ekonomický úsek
Zlaté ruce	Roman Hakl	Závod kolejových staveb
Zlaté ruce	Jaroslav Filkevič	Středisko inženýrských sítí
Zlaté ruce	Jan Hrabálek	Středisko pozemních staveb
Zlaté ruce	Vladislav Flaks	Středisko údržby
Strojník	Miroslav Blecha	Středisko mechanizace a údržby
Řidič	Antonín Mičko	Středisko mechanizace a údržby
Mistr	Čeněk Horecký	Závod kolejových staveb
Mistr	Pavel Pojezný	Středisko inženýrských staveb
Stavbyvedoucí	Ing. Ján Smetáček	Závod kolejových staveb
Stavbyvedoucí	Karel Mikas	Závod mostních staveb
Stavbyvedoucí	Josef Jakubec	Středisko údržby
Stavba roku (Cyklostezka Vrané n/Vlt.)	Václav Syříš	Středisko inženýrských staveb

Rekonstrukce stanice Strakonice v zájmu studentů

Rekonstrukce železniční stanice ve Strakonících je jednou z největších staveb v okolí. Pozornosti proto neuniká ani studentům tamních středních a vyšších odborných škol.

Po dohodě s vedením stavby si přišli na konci loňského listopadu projekt na vlastní oči prohlédnout studenti druhého ročníku vyšší odborné školy, která sídlí v nedaleké Volyni. Celkem se na stavbu přišlo

podívat 13 studentů a profesorka. „Na stavbě s námi strávili přes dvě hodiny. Více méně se zajímali o vše. Vlastně jsme vyhověli žádosti školy ve Volyni, která chce studentům formou exkurzí doplnit učební látku. Nabídli jsme jim reálný pohled na stavbu, na použité materiály, technologie a stroje,“ říká koordinátor projektu Jakub Vysoký.

A rozhodně to nebyla jediná a poslední exkurze. Další se uskutečnila ještě v prosinci. Zúčastnilo se jí

pětatřicet studentů 4. ročníku střední průmyslové školy, opět z Volyně. „Předběžně jsme se domluvili, že na jaře uspořádáme další exkurzi na stavbu,“ dodává Jakub Vysoký.

Pro společnost Chládek & Tintěra, která je zhotovitelem rekonstrukce staničních kolejí a výhybek, se jedná o případnou investici do budoucna a šanci dostat se do podvědomí absolventů. Možná že některý ze studentů je i budoucím kolegou.



Blahopřejeme

Srdečné přání všeho nejlepšího všem našim spolupracovníkům, kteří oslavili nebo oslaví ve 2. 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.

Březen

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

Duben

Šťastný Karel, připravář Laky Ján, mistr stavby Beneš Aleš, dělník Šadlák Miroslav, mistr stavby Straňák Jiří, dělník Anderka Zdeněk, stavbyvedoucí

Květen

Schubert Wolfgang, mistr stavby Sedláček Václav, dělník