



Nejhezčí nádraží je možná v Ploskovicích



Výpravní budova ploskovického nádraží se bez ostychu může ucházet o titul nejhezčí české nádraží. Na konci loňského roku ji stavbaři společnosti Chládek & Tintěra oblékli od nového kabátu.

Výpravní budova, která získala v roce 2014 cenu Senátu České republiky za zvelebování prostředí a okolí stanice obyvateli budovy, má nyní kromě již dříve zrekonstruované střechy také novou fasádu, okna i dveře. Vnější omlazovací kúru dokončilo střežisko pozemních staveb na konci loňského roku.

Pracovalo se i v zimě

Nejnáročnější částí rekonstrukce, která začala již loni v říjnu, byla oprava fasády. „Původní fasádu jsme museli téměř celou odstranit a obvodové zdi očistit až na cihlu. Teprve pak jsme provedli novou jádrovou omítku, štuky a na závěr venkovní nátěr,“ popisuje rozsah rekonstrukce fasády hlavní stavbyvedoucí Jan Loužil ze střediska pozemních staveb. Vzhledem k historickému rázu budovy stavbaři opravili také četné římsy a bosáže.

Součástí stavebních úprav byla také rekonstrukce dešťové kanalizace, chodníků, zpevněných ploch, terénní úpravy a instalace nového mobiliáře. Poslední práce stavbaři dokončovali ještě na začátku tohoto roku. Od prvních lednových dní tam finišovali terénními úpravami, osazovali informační tabule, budovali příjezdové cesty a instalovali osvětlení. „Zcela úplně jsme projekt dokončili v únoru, kdy nám počasí dovolilo provést některé nedodělky, jako byly nátěry,“ dodává Jan Loužil.

Nádraží je pýchou celé obce

Kouzlo historického nádraží dotváří i vyčištění a oprava přístupové cesty a výsadba nové zeleně, kterou společně s obyvateli nádraží realizovala obec Ploskovice. Obyvatelé Ploskovic oceňují změnu k lepšímu nejen kvůli historickému významu budovy,

ale i proto, že je tato budova určitou dominantou podél silnice I/15. Pravidelní cestující, ale i turisté jistě ocení také nově otevřenou čekárnu, která tam citelně chyběla.



Ploskovické nádraží těsně před rekonstrukcí

- Oprava sedmi mostů na trati Beroun–Rakovník str. 2
- Hlavní část revitalizace trati Rokycany–Nezvěstice začíná str. 3
- Modernizace trati Litoměřice–Ústí pokračuje str. 3
- Firemní anketa Zlatý hroch 2015 zná vítěze str. 4

Kanalizační sběrač Rokytky v soutěži o vodohospodářskou stavbu roku 2015

Hloubětínský kanalizační sběrač, který závod mostních staveb dokončil loni v březnu, do soutěže společně přihlásily společnosti Pražská vodohospodářská společnost a.s. (investor), Sweco Hydroprojekt a.s. (projektant) a Chládek a Tintěra, a.s., (zhotovitel). Cílem stavby bylo nahradit provizorní stav stokové sítě v daném místě, aby již nedocházelo k zaplavení kanalizačního systému vzedmutou Rokytkou. Stavbaři proto vystavěli dvě nové oddělovací komory pro kanalizace jednotné soustavy pražského stokového systému.



Zateplení chodeb v domech pro seniory

Na konci loňského roku se senioři v domech s pečovatelskou službou v obci Třebušín nedaleko Litoměřic konečně dočkali zateplení promrzajících chodeb. Tepelnou pohodu v chodbách nyní vylepšují nejen dodatečná vnější izolace tloušťky 10 cm, ale také nově nainstalované elektrické konvektory. Vnější a částečně i vnitřní zateplení provedlo středisko pozemních staveb.



Rekonstrukce historického domu v centru Litoměřic

V polovině ledna tohoto roku začala částečná rekonstrukce sídla správy CHKO České středohoří.

Středisko pozemních staveb v rámci vnější rekonstrukce kompletně vymění střešní krytinu, všechna okna, opraví fasádu a objekt po celém obvodu oddrenážuje. Uvnitř historické budovy stavbaři rozvedou nové elektroinstalace a topný systém. Součástí zakázky je vybudování nové plynové kotelny. „Rozvody se nebudou týkat sociálních prostor, protože ty byly zrekonstruovány asi před třemi lety. My je jen napojíme na nové sítě,“ upřesňuje rozsah prací hlavní stavbyvedoucí Aleš Job. Drobné zednické úpravy uvnitř se budou týkat začistění šliců po nových rozvodech. Nakonec budou vnitřní prostory opatřeny novým PVC. Projekt počítá také s úpravami v okolí objektu. Stavbaři opraví zdi oplocení, provedou terénní úpravy včetně opravy zpevněných ploch.

Vzhledem k tomu, že se budova sídla CHKO nachází přímo v historickém centru Litoměřic, dělá

stavbařům největší vrásky na čele doprava materiálů. „Uličky jsou tam úzké a plné zaparkovaných aut. Musíme použít jen menší nákladní auta a domlouvat se s místními, aby v danou chvíli neparkovali v trase naší dopravy. Zatím se nám to daří, majitelé aut jsou vstřícní,“ říká Aleš Job.

Rekonstrukci objektu stavbaři provádí za provozu, vždy po jednom patře, což vyžaduje dobrou koordinaci se zástupci CHKO. Společnost Chládek & Tintěra zaměstnancům CHKO dokonce poskytla stavební buňky, kam se z jednotlivých pater na nezbytně nutnou dobu stěhují.

Rozsah rekonstrukce:
 Výměna střešní krytiny: cca 464 m²
 Výměna oken: 50 ks
 Oprava fasády: 15 % plochy z celkových 575 m²



Historický objekt v centru Litoměřic čeká oprava

Hornická ulice v Tuchlovicích zrekonstruována

Hornická ulice patří k velmi důležitým komunikacím v obci. Vede tam totiž cesta z centra do mateřské i základní školy. Přibližně 280 metrů dlouhou ulici zrekonstruovali stavbaři společnosti Chládek & Tintěra během loňského podzimu. Rekonstrukci ulice zaplatila obec Tuchlovice s pomocí dotace ze Středočeského Fondu rozvoje obcí a měst (FROM). Slavnostní ukončení stavby se uskutečnilo ve středu 6. ledna 2016. Za Středočeský kraj se závěrečného přestřižení pásky zúčastnila vedoucí oddělení pozemních komunikací Zuzana Urbanová, za obec Tuchlovice starosta Jaroslav Pošta za zhotovitele obchodní ředitel společnosti Chládek & Tintěra Pavel Stouilil.



Oprava sedmi mostů na trati Beroun–Rakovník

Důležité železniční spojení Berouna s okolními obcemi bylo na více než dva měsíce mimo provoz. Na čtyřkilometrovém úseku stavbaři opravili naráz sedm mostů.

Hlavním důvodem opravy pěti menších a dvou velkých mostů na jednokolejné trati 174 byl jejich špatný technický stav, který omezoval plynulost a bezpeč-

nost této části železnice. Veřejnou zakázku zadanou Správou železniční dopravní cesty získalo sdružení společností Chládek & Tintěra a N+N – Konstrukce

a dopravní stavby Litoměřice. Mosty byly opraveny během výluky, která trvala od 3. září do 16. listopadu 2015. K úplnému dokončení stavby došlo 5. prosince 2015.

Dva padesátimetrové mosty

Dva z pěti menších mostů tvoří železobetonová konstrukce, kterou stavbaři kompletně zrekonvovali. Ostatní menší mosty jsou kamenné s půlkruhovou klenbou. Součástí opravy všech menších mostů bylo především zřízení nových železobetonových říms, zábradlí, nového souvrství vodotěsné izolace, sanace kamenných konstrukcí a úprava geometrické polohy koleje (GPK).

Časově nejnáročnější částí stavby byla oprava dvou padesátimetrových železobetonových mostů. Mosty tvoří prostá trémová konstrukce z dvojice železobetonových, dodatečně předpjatých nosníků. Oprava těchto mostů byla v mnoha bodech identická jako u pěti menších mostů. Jednalo se především o sanaci železobetonové nosné konstrukce, železobetonových konzol kabelových žlabů, úložných prahů opěr a pilířů a kamenných konstrukcí spodní stavby. Oba mosty jsou nově odvodněny, mají nové zábradlí a v a byla provedena úprava GPK.

Kromě mostů stavbaři provedli také menší úpravy mezimostních úseků a v železniční stanici Pustověty.

„Jednalo se skutečně o drobné úpravy kolejí, zejména směrové. Důležitá však byla dobrá spolupráce s obcí Pustověty. K přístupu na staveniště jsme totiž mohli využít pouze obecní cyklostezku, kterou jsme po dokončení stavby vrátili dle dohody do původního stavu,“ říká ředitel závodu mostních staveb společnosti Chládek & Tintěra Vladimír Jehlička.



- Trať 174 mezi Berounem a Rakovníkem je dlouhá celkem 44 km a slouží od roku 1876.
- Vzhledem ke svému stáří ji SŽDC opravuje takřka neustále.
- Letos byl opraven také dlouhý most mezi Chlumem u Rakovníka a Rakovníkem.



DVAKRÁT 50 m. Dva shodně dlouhé mosty na trase byly časově nejnáročnějšími objekty celé stavby



ZMĚNA. Původní sociální prostory (vlevo) nahradily moderně vybavené toalety (vpravo)

Výpravní budova v Postoloprtech prokoukla

Cestující v Postoloprtech čeká milé překvapení, nevábné sociální prostory jsou nyní zrekonstruovány.

Částečného omlazení vnitřních prostor výpravní budovy si cestující všimnou již v odbavovací hale, kde středisko pozemních staveb vyměnilo na konci loňského roku původní keramické obklady stěn a dlažbu. Nové jsou také štukové omítky a stropní podhled. Největší překvapení však čeká na záchodcích. Dávno vysloužilé prostory prošly kompletní rekonstrukcí a dnes odpovídají standardním požadavkům. „Provedli jsme jejich kompletní rekon-

strukci. Kromě nových povrchů jsme zrekonstruovali také instalační rozvody, vzduchotechniku a prostory vybavili novými zařizovacími předměty,“ říká k zakázce hlavní stavbyvedoucí Aleš Job. Výpravní budova v Postoloprtech se v rámci této zakázky dočkala také dvou nových vstupních dveří.

V další etapě modernizace výpravní budovy by měly být zrekonstruovány prostory zchátralé restaurace, čekárna nebo výpravní část objektu.

Největší investice do strojního zařízení

V lednu schválilo vedení společnosti investici do nové technologie. Náš strojní park se rozroste o portálový jeřáb DONELLI PD (PTH) 350.

Svým rozsahem se prozatím jedná o největší investici do technologického a strojního zařízení v historii společnosti. Na českém železničním trhu se bude jednat o třetí zařízení svého druhu. Významně pomůže zejména kolejířům při jejich práci na železničním svršku, kdy z velké části dokáže nahradit dvoucestná rypadla, která mohou být využita pro další, jiné práce na stavbě.

Portálový jeřáb DONELLI PD (PTH) 350 slouží k odstranění, dopravě nebo pokládce kolejových polí a až šedesáti dřevěných nebo betonových pražců. Lze s ním manipulovat i s takzvanými „ypsilony“. Jednou z výhod je skutečnost, že při práci není potřeba uzavření sousední provozované koleje.

Technicky a legislativně způsobilý DONELLI k nám přijede koncem září letošního roku.



Změny v organizační struktuře společnosti

S platností od 1. ledna 2016 vstoupila v platnost nová organizační struktura, ve které je kladen důraz především na řízení velkých staveb.

V dubnu loňského roku se vedení společnosti Chládek & Tintěra sešlo na výjezdni poradě v Písku, aby formulovalo střednědobé strategické záměry společnosti do roku 2018. Jako základ dalšího rozvoje společnosti bylo přijato zajištění výkonů v následujících třech letech na úrovni 1,5 mld. Kč při dosahování hrubé produktivity ve výši 4 mil. Kč/zaměstnanec. Aby tohoto cíle bylo možné dosáhnout, je nezbytné zachovat současnou pozici společnosti na trhu opravných prací, rozšířit portfolio zadavatelů a zajistit výši objemu zakázek charakteru investiční výstavby. Právě u investiční výstavby plánuje společnost Chládek & Tintěra působit jako vyšší dodavatel, na úrovni 750 mil. – 1 mld. Kč.

Projektové týmy pro velké stavby

V oblasti řízení provozu proto bylo nezbytné provést organizační změny, neboť již při realizaci některých projektů většího rozsahu v posledních dvou letech se ukázalo, že tyto velké stavby je nezbytné řídit tzv. projektovými týmy. Především proto, aby byla zajištěna řádná koordinace všech subdodavatelů a uspokojeny stále náročnější požadavky zadavatelů, legislativy i místních orgánů. V rámci personální práce bylo potřeba definovat jednotlivé činnosti a návazně i funkce v projektových týmech. Důležité bylo stanovit jejich optimální počty a kompetence a tyto projektové týmy vyčlenit v rámci organizační struktury, aby nedocházelo ke kolizi mezi zakázkami středisek a projekty.

Nové středisko S 30

S platností od 1. 4. 2016 byl proto jmenován do funkce výrobního ředitele Jan Chlupsa a pod jeho přímé řízení přejdou pracovníci projektových týmů. Velké stavby charakteru projektů tak budou řízeny přímo útvarem výrobního ředitele. Do čtvrté změny metodického pokynu „Řízení staveb – kompetence a povinnosti vedoucích zaměstnanců“ – č. j. S 123/11–16 proto byly začleněny rámcově naplněné jednotlivých funkcí v projektových týmech. Jedná se o vedoucího projektu, zástupce vedoucího projektu, ekonoma stavby a fakturanta.

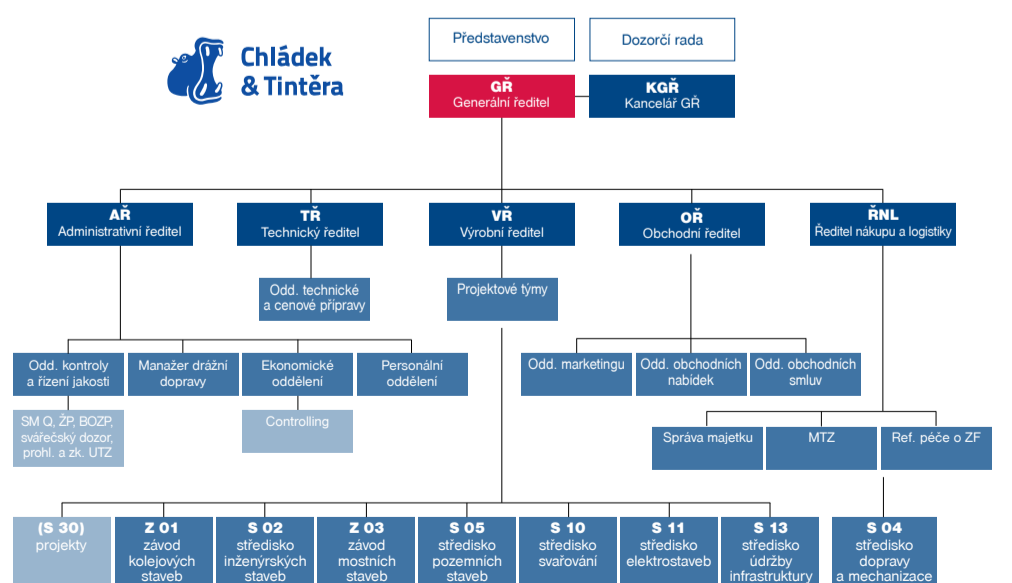
Podle rozsahu a náročnosti projektu mohou být dále do týmu jmenováni (z řad zaměstnanců společnosti nebo externích) další pracovníci, jako jsou specialisté (pro koordinaci jednotlivých stavebních oborů), administrativní pracovníci, dopravní koordinátor (výluková činnost), bezpečnostní technik, odpadový hospodář apod.

Všechny projekty jsou samostatně číslovány a jejich náklady i tržby jsou plánovány i sledovány v rámci nově vytvořeného střediska S 30.

V souvislosti s přípravou nové organizační struktury společnosti byl již v loňském roce ustanoven do funkce technického ředitele Pavel Jakoubek, který mimo jiné řídí oddělení technické a cenové přípravy. Personální oddělení bylo začleněno do úseku administrativního ředitele. Tomáš Pátek je nyní ředitelem nákupu a logistiky.

Stanislav Fousek, administrativní ředitel

Organizační struktura



Platnost od 1. 1. 2016

Nový projekt s novým projektovým manažerem



V závěru loňského roku začala revitalizace 13,5 kilometru dlouhé jednokolejné trati mezi Rokycany a Příkonicemi. Za společnost Chládek & Tintěra byl vedoucím projektu jmenován Martin Hůlka.

U naší společnosti Chládek & Tintěra jste jen krátce. Kde jste působil před tím?

Dlouhá léta jsem byl zaměstnancem Viamontu DSP, který ale nyní patří koncernu Strabag. Viamont se přejmenoval na Strabag Rail.

Co vás přimělo ke změně zaměstnavatele?

Těch důvodů bylo několik, stěžejní však byl ten, že mi nevyhovuje koncernový systém řízení, na který jsem musel po změně vlastnicka přejít. S jistou dávkou patriotismu, který je mi vlastní, navíc preferuji pracovat pro ryze českou stavební firmu.

Jak dlouho jste o společnosti Chládek & Tintěra přemýšlel?

Nebylo nutné přemýšlet. Firmu a hodně jejích zaměstnanců znám dlouhá léta. S některými jsem se dokonce poznal ještě ve Viamontu.

Necítíte být projektovým manažerem na nové stavbě a ještě k tomu v nové firmě jako křesťák ohněm?

Prvně bych chtěl říci, že projekt revitalizace Rokycany–Nezvěstice, který práce realizujeme, není technicky nijak složitý. Ano, budeme bojovat s časem, ale to je zcela běžné. Mám za sebou řadu složitějších staveb, u kterých bych se třeba dopředu zamyslel.

Například?

Z nedávných staveb to byla rekonstrukce trati Liberec–Tanvald, kde jsme realizovali úsek od Jablonce nad Nisou do Tanvaldu. Hodně specifické jsou také rekonstrukce tramvajových tratí. Naposledy jsem byl u rekonstrukce tramvajové tratě v pražské Plzeňské ulici nebo u rekonstrukce tramvajové tratě Karlov v Plzni.

Vraťme se do Rokycan... Co vás tam čeká?

Z přibližně třináctikilometrového úseku budeme realizovat zhruba polovinu, a to mezistaniční úseky mezi Rokycany a Mirošovem. Hlavní nápor začne 1. března, kdy bude trať částečně vyloučena z provozu.

Znamená to tedy, že již nyní provádíte přípravné práce?

Ano. Vzhledem k příznivému počasí máme od 18. 1. plánované noční výluky, během kterých můžeme provádět přípravné práce, především odtěžovat zeminu v celém úseku. V denních směnách jsme pak od 15. února začali zřizovat zařízení stavenišť. Do konce února budeme mít navezený materiál.

Zaznamenali jste již nějaké komplikace?

Během přípravných prací se objevily první problémy, ve vztahu k okolním obcím. Při odvozu vytěženého materiálu jsme nedopatřením pokryli vrstvou bahna mezinárodní cyklostezku Norimberk–Praha–Vídeň. Neměli jsme o ní nejmenší tušení. Hledání vhodných tras během nočních výluk bylo dost obtížné. Situaci se podařilo vyřešit vybudováním objížďky. Další komplikací je, že v úseku Rokycany–Mirošov je v potoce pod jedním mostem zaznamenán výskyt ohroženého raka kameňáka. Toho musí odborná firma přestěhovat a pak teprve může začít oprava mostu.

Trať vede částečně v městském intravilánu. Není to problém?

Samozřejmě, že neustále řešíme skladové prostory. Místa podél trati jsou prakticky nedostupná. Zařízení stavenišť se nám podařilo domluvit v areálu Železáren Hrádek v Hrádku u Rokycan, což je asi v polovině naší části stavby. I tak ale bude složité materiál dopravovat na koncová místa.

Na kdy je plánováno dokončení revitalizace?

Pro nás je směrodatné datum 16. června, kdy skončí výluky na našem úseku. Pak budeme provádět do srpna dokončovací práce. Metrostav s Ediktem budou v ostré výluce až do 4. srpna, pak má AŽD 14 dní na dokončení a oživení zabezpečovacího zařízení. Stavba by měla skončit 18. srpna.

Hlavní část revitalizace trati Rokycany–Nezvěstice začíná

První březnový den začaly výluky na jednokolejné regionální trati 175. Potrvají až do poloviny června tohoto roku.



1. BŘEZNA. Pokladač kolejových polí typ PKP 25/20.1H od společnosti GJW poprvé v akci

Důvodem plánovaných výluk je revitalizace 13,5 km dlouhého úseku mezi Rokycany a Příkonicemi. Zakázku získala Společnost RT Rokycany–Nezvěstice, kde je správcem Metrostav (35%) a členy společnosti Chládek & Tintěra (35%) a Edikt (30%). Hlavním předmětem úpravy trati je kompletní výměna železničního svršku a spodku včetně rekonstrukce nástupišť a zajištění bezbariérových přístupů ve dvou stanicích. Součástí stavby jsou dále rekonstrukce tří mostů, 34 propustků, 27 železničních přejezdů,

sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, kabelizace, úpravy napájení nebo rozvody nízkého a vysokého napětí. Ve stanici Mirošov bude navíc osazeno osm nových výhybek.

Vstříc provozu oceláren v Nové Huti

V gesci naší společnosti je mezistaniční úsek Rokycany–Mirošov, který je dlouhý sedm kilometrů. V celém předmětném úseku stavbaří kompletně zrekonstruují železniční spodek i svršek. Svršek bude

částečně nový a částečně z regenerovaných materiálů. Na úseku se nachází šestnáct železničních přejezdů a shodný počet mostních objektů. Dále stavbaří provedou regeneraci dvou výhybek do areálu Agro Blatná a výměnu výhybky do železáren Hrádek v Nové Huti. Úsek bude revitalizován ve dvou výlukách. Nejprve v úseku Nová Huť – Mirošov a potom v úseku Rokycany – Nová Huť. „Je to z důvodu co nejmenšího omezení přístupu po železnici z Rokycan do areálu oceláren v Nové Huti,“ vysvětluje rozložení výluk manažer projektu Martin Hůlka. Práce jsou rozplánovány tak, aby předmětná vlečka byla mimo provoz pouze měsíc. Celková délka výluk je 3,5 měsíce. „To je s ohledem na množství prací velice krátká doba, která nás nutí vymýšlet noční činnosti a dodělávky provádět po skončení výluk,“ dodává manažer projektu.

Projekt zaměstná skoro celou firmu

Na stavbě se bude podílet několik složek naší společnosti – závod kolejových staveb pod vedením Pavla Vlčka, závod mostních staveb pod vedením Miroslava Běhavyho, středisko údržby pod vedením Josefa Jakubce a Jana Vachtla a částečně i středisko elektrostaveb. Středisko údržby již provedlo v rámci přípravných prací opravu vlečky v areálu Železáren Hrádek, což byla nutná podmínka pronájmu části kolejí, kde bude zřízeno zařízení stavenišť. Trať sice není elektrifikovaná, ale v Rokycanech zasahuje do stavby výběh traktice ze stanice Rokycany, kterou je nutné oddělit. Stěžejními stroji na stavbě budou dvoucestné bagry a pokladač kolejových polí.

Úprava trati umožní zvýšení stávající traťové rychlosti z padesáti na šedesát až osmdesát kilometrů za hodinu, což přispěje ke zkrácení jízdní doby.

Modernizace trati Litoměřice–Ústí pokračuje

Přívětivé počasí dovoluje pracovat i mimo standardní stavební sezónu.



30 červen. Dokončení stavby se blíží, stavbaří i přes zimu pracují v úseku Velké Žernoseky – Sebužín

Denní výluky na trati by v polovině února čekal málokdo. Příznivé počasí však stavbaříům dovoluje plánovat výluky i v zimě a výrazně tak ulehčuje dodržet harmonogram. Stavební ruch na modernizovaném úseku dvoukolejné trati mezi Litoměřicemi a Ústím nad Labem – Střekovem je toho příkladem. „Vzhledem k počasí, které nyní v půlce února panuje, si můžeme dovolit montovat nová návěstidla pro autoblok a aktivovat traťové zabezpečovací zařízení v úseku Velké Žernoseky – Sebužín. Zároveň využijeme příznivé počasí k výměně upevňovadel,“ vypočítává prováděné práce vedoucí projektu Martin Počta. Podle něj však nelze začít práce, které vyžadují k dokončení delší časový úsek. Počasí se může změnit během několika dní. Úsek z Velkých Žernosek do Sebužína plánuje projektový tým zcela dokončit v květnu.

Na jaře dodělávky a poslední část stavby

V březnu chtějí stavbaří dokončit úsek Litoměřice –



Velké Žernoseky, kde ještě chybí provést, stejně jako v úseku Velké Žernoseky – Sebužín, následně podbití a broušení kolejnic, bezstykové koleje a úpravy stezek a přejezdů.

Poslední částí celé modernizace vybraných úseků trati budou úpravy mezi Sebužínem a ústeckým Střekovem. „Tam bychom chtěli začít hned v dubnu. Čekají nás práce zejména na trakčním vedení, protože budeme měnit kolem padesáti stožárů,“ říká Martin Počta. Opraveny budou také dva mosty. V případě samotných kolejí se bude jednat zejména o výměnu upevňovadel.

Vnitřní spolupráci ke kýženému cíli

Na stavbě se podílí hned několik složek společnosti Chládek & Tintěra – kromě závodu kolejových staveb je to závod mostních staveb a středisko elektrostaveb. Modernizace vybraných úseků by měla skončit podle platného harmonogramu 30. června tohoto roku.



Škola v Černošicích zvýšila kapacitu

Na konci loňského roku byla dokončena půdní vestavba nad základní školou v Černošicích–Mokropsech.

Do nových prostor nad posledním patrem základní školy se vešly tři kmenové třídy, jeden výtvarný ateliér, knihovna, tři kabinety, šest místností se sociálními zařízeními a dvě technické místnosti. Půdní vestavba má půdorys přibližně 60 x 20 metrů. Součástí vestavby byla také rekonstrukce střešky a osazení 150 střešních oken.



Původně prostory půdy sloužily pouze jako sklad nepotřebného inventáře. Po vyklizení bylo nejnáročnější přizpůsobit původní dřevěné krovky novému účelu. „Částečně jsme museli krovky vyřezat a podpěru střešky nahradit složitou ocelovou konstrukcí. Spotřebovali jsme při tom asi 17 tun oceli,“ říká hlavní stavbyvedoucí Petr Suchý ze střediska pozemních staveb. Oproti původnímu tvaru střešky přibýlo několik nových arkýřů, kde jsou umístěny toalety a prostory technického zázemí. Hlavním stavebním materiálem pro výstavbu projektovaných dispozic byly sádkokartonové konstrukce a pórobetonové tvárnice. Podlahy jsou betonové. V gesci střediska pozemních staveb byly rovněž veškeré rozvody inženýrských sítí, napojených na stávající síť školy.

Do nového patra stavbaří museli postavit také nové schodiště a vzhledem k navýšení kapacity školy provést úpravy uvnitř celé školy. Jednalo se zejména o výměnu dveří za protipožární a různé zednické práce. Hlavní stavební činnost museli stavbaří stihnout během letních prázdnin, aby v září mohla začít výuka v nedotčených částech školy. Město Černošice chce nové třídy otevřít letos na jaře.

Firemní koktejl

Technický seminář 2016



Hlavním tématem semináře všech vedoucích provozních zaměstnanců firmy byly závěry z porady vedení společnosti.

Od 1. dubna letošního roku dojde k synchronizaci ročních účetních uzávěrek všech firem společenství Chládek & Tintěra. Příprava návrhu plánu na hospodářský rok 2016/17 a projednání změn ve vedení firmy se stalo ústředním tématem výjezdni porady širšího vedení společnosti.

V návaznosti na toto jednání se ve dnech 17. až 18. února uskutečnil v litoměřickém hotelu Koliba technický seminář všech vedoucích provozních zaměstnanců. Zúčastnilo se jej přes sto účastníků od úrovně mistrů. Generální ředitel společnosti Jan Kokeš a administrativní ředitel Stanislav Fousek přítomně seznámili se závěry z porady vedení společnosti, s výhledem plnění plánu do 31. března 2016, návrhem plánu pro hospodářský rok 2016/17 a s novou organizační strukturou společnosti.

Písemné testy i praktické ukázky

V další části programu semináře probíhala tradiční témata školení, která vyplývají z legislativních předpisů napříč činností podniku. Protože v letošním roce byl uzavřen tříletý cyklus školení v oblasti BOZP a požární ochrany, byli všichni účastníci školení podrobeni ověření znalostí této problematiky odborně způsobilými osobami BOZP a PO, a to formou písemných testů. Náplň letošního semináře byla dále rozšířena o školení ze zásad poskytování první pomoci, které zajistili zaměstnanci Záchranné služby Ústeckého kraje. Poutavými ukázkami zúčastnění seznámili s nejnovějšími metodami a postupy při resuscitaci zraněných.

Věříme, že získané poznatky ze semináře uplatní všichni i na stavbách, zejména s ohledem na skutečnost, že na podzim letošního roku skončí platnost certifikátů společnosti pro integrovaný systém managementu a bude proveden certifikační audit všech činností.

Firemní anketa Zlatý hroch 2015

V rámci vánočního večírku, který se uskutečnil 18. prosince 2015, byli tradičně vyhlášeni nejlepší zaměstnanci společnosti za uplynulý rok.



Zlatá hrošice Andrea Routnerová



Jakub Vysoký převzal ocenění za stavbu roku



Martin Počta je nejlepší stavbyvedoucí závodu 01



Nejlepším stavbyvedoucím střediska 13 je Jan Vachtl

Zlatý hroch 2015

Kategorie	Vítěz	Středisko/závod
Zlaté ruce	Petr SCHUBERT	Závod kolejových staveb
Zlaté ruce	Jaroslav FILKEVIČ	Středisko inženýrských sítí
Zlaté ruce	Petr MURÁRIK	Středisko elektrostaveb
Zlaté ruce	Petr VRŠECKÝ	Středisko údržby
Strojník	Milan ANDRLE	Středisko mechanizace a dopravy
Řidič	Petr KRAUS	Středisko mechanizace a dopravy
Mistr	Jan HAVLÍČEK	Závod kolejových staveb
Mistr	Leoš TRÁVNÍČEK	Závod mostních staveb
Stavbyvedoucí	Martin POČTA	Závod kolejových staveb
Stavbyvedoucí	Jan VACHTL	Středisko údržby
Zlatá hrošice	Andrea ROUTNEROVÁ	Závod kolejových staveb
Zlatý hroch	Václav LEPSÍ	Odd. technické a cenové přípravy
Stavba roku	Projektový tým Strakonice	Rekonstrukce žst. Strakonice

Partneři konference Železnice 2015

Hlavním partnerem nejvýznamnější konference týkající se problematiky železniční dopravy se naposledy stala také společnost Chládek & Tintěra a.s.

Jubilejní dvacátý ročník konference se uskutečnil ve středu 25. listopadu 2015 v kongresovém centru žižkovského hotelu Olšanka. O konferenci byl veliký zájem. Přeplněný konferenční sál to jen potvrdil.

Partneři i příští rok

Setkání správců, investorů, projektantů a stavitelů železniční dopravní cesty má v rámci konference jako hlavní poslání výměnu poznatků a praktických zkušeností v celé šíři problematiky. Silné zastoupení mezi přednášejícími proto měla Správa železniční dopravní cesty, Ministerstvo dopravy, poskytovatel dotací a příspěvků Státní fond dopravní infrastruktury a dále zástupci projektantských a dodavatelských firem. „Jsem velice rád, že se naše společnost mohla podílet na podpoře prostředí, které dlouhodobě a odborně kultivuje. Zároveň jsme firma, která posunuje realizace železničních staveb dopředu. Na konferenci jsme absolvovali mnoho schůzek a navázali nové kontakty se zahraničními partnery,“



HRDÝ PARTNER. Chládek & Tintěra, a.s., je významný a odborně způsobilý dodavatel železničních staveb

rekapituluje konferenci obchodní ředitel společnosti Chládek & Tintěra Pavel Stoužil a jedním dechem dodává: „Bude nám ctí se podílet i na dalším ročníku jako hlavní či generální partner.“

Vysokorychlostní tratě v popředí zájmu

Jedním z témat konference byla také výstavba vyso-



korychlostních tratí, kterou společnost Chládek & Tintěra dlouhodobě podporuje. Účastníkům konference byly distribuovány poslední Hrochnoviny, kde se nad VRT zamýšlí generální ředitel projektantské společnosti SUDOP PRAHA Tomáš Slavíček a obchodní ředitel společnosti Chládek & Tintěra Pavel Stoužil.

Novoroční lyžování



Na začátku nového roku opět vyrazila početná skupina našich zaměstnanců do hor nabrat síly před novou stavební sezónou.

Špindlerův Mlýn, kam se pravidelně jezdilo posledních devět let, se mnohým již okoukal. Tento rok proto zvítězila na přání většiny nová lokalita – malebné horské středisko Deštné v Orlických horách. Hroším útočištěm se stal příjemný hotelový komplex Alfa Resort. „Netradičně teplá zima si notně pohrávala s naší nervovou soustavou, ale pár dní před plánovaným odjezdem přece jen dokázala pokrýt zelené svahy dostatečnou vrstvou sněhu,“ bilancuje letošní lyžování hlavní organizátor Pavel Jakoubek.

Kvalitní program pro lyžaře i tanečníky

V termínu od 10. do 14. ledna dorazilo do Orlických hor rekordních 72 sportovních nadšenců nejen z našich středisek, ale i ze společností H-PRO, Duchcovská svařovna a Chládek & Tintěra Havlíčkův Brod. Stále se zlepšující sněhové podmínky dostatečně využili nejen sjezdaři a běžkaři. Početná skupina nelyžařů navštívila řadu místních turistických zajímavostí. Součástí sportovního programu byly i sálové kolektivní sporty a bowlingový turnaj.

Hotelový resort nabízel kromě kvalitní regenerace v bazénu, sauně či venkovní finské kádi i další společenské a sportovní možnosti. Nechyběl ani tradiční společenský večer s diskotékou, jehož vyvrcholením byla taneční soutěž Stardance. V porotě zasedly známé tváře Tatiana Drexler, Zdeněk Chlopčík a Tereza Kostková, kterým se v silné konkurenci nejvíce líbil pár Miroslav Kébrt – Kristýna Příhodová. Mimo soutěž v kategorii disco freestyle diváci nejvíce ocenili pár Jaroslav Bubeník – Tomáš Ryska.

Velký podíl na převážně kladném hodnocení účastníků patří určitě neobyčejně vstřícnému a ochotnému personálu Alfa Resortu. Organizátory potěšila i četná účast našich nových zaměstnanců, pro které jsou podobné akce vítanou příležitostí, jak se poznat s kolegy z jiných závodů a středisek.

Blahopřejeme

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

Březen

Baborák Zdeněk, vedoucí výroby
Capoušek Josef, svářeč
Tondra Miroslav, mistr stavby

Duben

Blažek Jaromír, dělník
Balda Petr, stavbyvedoucí
Pojezný Pavel, mistr stavby
Frost Robert, stavbyvedoucí
Ryska Tomáš, stavbyvedoucí
Chlupsa Jan, výrobní ředitel

Květen

Novák Petr, stavbyvedoucí
Bubeník Jaroslav, stavbyvedoucí
Peheš Miroslav, traťový dělník