



Černošice mají novou sportovní halu



Víceúčelová sportovní hala v Černošicích-Mokropsech byla slavnostně otevřena ve čtvrtek 2. června za účasti několika stovek lidí, zejména dětí. Značnou část sumy na realizaci haly dali drobní i velcí sponzoři. **Více na straně 4**

Posledních pár týdnů v květnu měli stavbaři střediska pozemních staveb hodně napilno. V závěru měsíce je čekala kolaudace a hned druhý červnový den slavnostní otevření, kterého se zúčastnily desítky hostů.

Součást školního areálu

Sportovní hala se stala součástí tamní základní školy, která byla již v době výstavby koncipována pro dostavbu haly. Ve spodním patře školy zůstal volný prostor pro technické a sociální zázemí sportovní haly, včetně koutku pro občerstvení. Na půdoryse stávající školy jsou postaveny i divácké tribuny. Ne všechno ale bylo možné využít pro napojení nové stavby. „Vzhledem k parametrům ocelového vazníku, který bylo nutné usadit pro montáž vazníků sedlové střechy, jsme museli kompletně přestavět dva krajní

podpůrné sloupy. Ty byly zhotoveny již při výstavbě školy. Měly totiž nevyhovující patky, proto je statik nařídil zcela zbourat a my jsme postavili nové,“ popisuje jednu z nejnáročnějších fází stavby hlavní stavbyvedoucí Petr Suchý. Desetitunový vazník délky téměř čtyřicet metrů stavbaři usadili za pomoci těžkotonážního jeřábu.

Ne vše šlo hladce

Hala zabírá plochu přibližně 1150 m² zelené louky. Koncipována je jako tvarově jednoduchá stavba na půdorysu obdélníku o rozměrech přibližně 51 x 22,5 m. Sedlovou střechu haly tvoří sendvičový panel šedé barvy. Hrubou stavbu se středisku pozemních staveb podařilo dokončit v závěru loňského roku. I když se jedná o zdánlivě jednoduchou stavbu, kde jsou hlavními nosnými prvky železobeton a ocel, složitost tkvěla v propojení stávajícího objektu školy s novou halou. „Jednalo se zejména o spojení železobetonových nosných prvků, hydroizolace a dalších navazujících konstrukcí potřebných pro provoz přístavby,“ vypočítává úskalí při propojování dvou objektů mistr stavby Jakub Hemza. Podle něj byla nestandardní také realizace monolitických stěn, které stavbaři museli betonovat kvůli řadě průvlaků po menších částech. Výrazným prvkem novostavby je její jižní fasáda, která je z větší části prosklená. ■

Objem výkopů zeminy: 2330 m³
Objem betonu: 650 m³
Plocha palubovky: 930 m²
Plocha střechy: 1100 m²
Plocha fasády: 900 m²
Hmotnost ocelového vazníku: 10 t (délka 32 m)

Slovo generálního ředitele Jana Kokeše

Hlavním tématem je zhodnocení uplynulého hospodářského roku a optimistické vize budoucnosti.



Dovolte mi, abych využil příležitosti vydání dalšího čísla našeho časopisu a mohl tak zhodnotit minulý hospodářský rok a rovněž napsat pár slov k rokům budoucím.

Loňský rok byl svým způsobem zcela mimořádným. Společnost realizovala velké množství staveb-

ních zakázek. Především závod kolejových staveb a projektové týmy se potýkaly s tímto, a nebojím se říci extrémním, náporům. Ale ani ostatní střediska a závody si s nimi nezapadly. Dokončili jsme naši zatím největší stavbu. A já jsem rád, že slyším ve spojení s touto stavbou jen a jen slova chvály. Ale toto mohu říci i o dalších stavbách, které naše společnost realizovala. Zkrátka vy všichni si zasloužíte můj obdiv a veliké poděkování.

Nechceme být jen regionální firmou

Právě tyto nově nabyté zkušenosti nás povzbudily a dodaly nám důvěru pro další období. Začali jsme připravovat strategii společnosti pro následující roky a stanovili si nové cíle. Jednoznačně se ukázalo, že nechceme být pouze regionální firmou – sice významnou, ale právě pro toto vnímání svým způsobem konzervativní. Postavili jsme se před nové výzvy a ty chceme v dalším období přijmout.

Naše společnost velmi dlouho a pečlivě mapuje a hodnotí své možnosti a kapacity, své know-how, o které se může opřít, s cílem znovu uspět. Vedení společnosti rozhodlo o dalším posunu společnosti v jejím jedinečném vývoji. Nám všem je jasné, že jsme schopni obstát v jakékoli zakázce na železnici, a to bez ohledu na zbytečná a lichá prohlášení naší konkurence.

I přes očekávaný propad na trhu stavebních zakázek budeme dále vyhrávat nové a nové zakázky, budeme se držet na úplné špičce stavebního trhu a znovu budeme žádaným a vítaným partnerem. Vám všem, kteří máte zájem se na tomto rozvoji podílet, děkuji.

Jan Kokeš

Mezi Mirošovem a Novou Hutí už jezdí vlaky po nové koleji! str. 2

Jan Chlupsa: Stavbu s vedením firmy propojí výrobní ředitel str. 2

Investice do skladového areálu v Lovosicích str. 3

Slavnostní otevření sportovní haly v Černošicích str. 4

Labák v Lovosicích v nominaci na Českou dopravní stavbu roku 2015

V pátek 20. května 2016 vybrala odborná porota soutěžní projekty, které jsou nominovány na titul Česká dopravní stavba/technologie/innovace roku 2015. Mezi nominovanými projekty je také rekonstrukce mostu v km 38,816 trati Lovosice – Česká



Lípa. Sedmipolový most přes Labe zrekonstruovala Společnost most Lovosice – Česká Lípa, jejímž členem je také Chládek & Tintěra. Vypisovatelem soutěže je Ministerstvo dopravy ČR, soutěž je pořádána ve spolupráci se SFDI, ŘSD ČR, SŽDC a ŘVC ČR. Organizátorem je společnost TOP Expo CZ.

Středisko elektrostaveb na trati Benešov nad Ploučnicí – Rumburk

Při odstraňování propadu rychlosti na trati č. 081 pomáhá také Chládek & Tintěra, a to dodávkou trakčních a energetických zařízení. Středisko elektrostaveb má za úkol pro vyššího zhotovitele zajistit kompletně nové rozvody nízkého napětí a osvětlení na více než deseti stavebních objektech.



Desetidenní výluka mezi Lovosicemi a Žalhosticemi

Ačkoliv rozsáhlá rekonstrukce mostních objektů na tříkilometrovém úseku trati skrz lovosickou chemičku skončila loni v listopadu, na jaře došlo ještě na plánovanou výluku. Důvodem bylo provedení dokončovacích prací, které nemohly být provedeny v závěru loňského roku. Jednalo se například o prolití šterkového lože v předpolí mostů stmelující pryskyřicí nebo o úpravu železničního svršku po půlročním provozu na trati. Desetidenní výluka začala 25. dubna a skončila 4. května. Trvala vždy od 8.00 do 18.00. „Kromě toho jsme také provedli dodatečnou výměnu pražců v předpolí některých mostů a zřídili bezstykovou kolej v části úseku,“ říká vedoucí projektu Jan Chlupsa.



Mezi Mirošovem a Novou Hutí už jezdí vlaky po nové koleji!

V polovině května se projektovému týmu Martina Hůlky podařilo dle plánu dokončit a zprovoznit část trati v délce tří kilometrů na traťovém úseku Rokycany–Mirošov.



7 KILOMETRŮ. Kolejáři vedení Pavlem Vlčkem nesou hlavní díl prací. Rekonstruují železniční spodek a svršek

Revitalizace trati 175 v úseku Rokycany–Příkosice začala loni 6. října výlukou v oblasti Příkosic, kde působí společnosti Edikt a Metrostav. Na přibližně 13,5 kilometru dlouhém úseku bude kompletně opraven železniční spodek i svršek. Trať bude zcela zprovozněna 17. června tohoto roku.

Absolutní výluka jen na měsíc

Chládek & Tintěra má na starosti sedmikilometrovou část mezi nádražím v Rokycanech a stanicí Mirošov. Na této části začala výluka 1. 3. 2016. S ohledem na alespoň částečné zachování železniční

dopravy do železárny v Nové Huti, které se nacházejí zhruba uprostřed, bylo nutné do 12. 5. propojit stanicí Mirošov s odbočkou na vlečku železárny tak, aby 13. 5. mohl být přeměrován provoz vlečky směrem do Mirošova. Od poloviny dubna do poloviny května však musela být trať na měsíc úplně vyloučena z provozu. Stavbaři složení z několika složek naší společnosti nyní pracují v úseku Rokycany – Nová Huť. „Na tomto asi čtyřkilometrovém úseku máme hotovou pokládku kolejového roštu. Nyní zřizujeme bezстыkové koleje. Poslední sváry by měly být hotové 10. června,“ říká vedoucí projektu Martin Hůlka.



Mostaři Mirka Běhavyho opravují 19 propustků a kamenný klenbový železniční most přes údolí a vodoteč



Středisko údržby pracuje v úseku Rokycany–Mirošov především na rekonstrukci šestnácti přejezdů



Sto metrů kolejí za hodinu

Práce na železničním svršku stavbařům výrazně usnadňuje směrově vhodné vedení trati. Na demontáž i montáž kolejových polí mohou využít pokladač kolejových polí, který dokáže pracovat s pětadvaceti metrovými poli. „PKP dokáže položit asi sto metrů kompletních kolejí za hodinu. Za den to bývá více než kilometr,“ vypočítává možnosti stroje zástupce projektového manažera Jakub Štěrba. PKP však nemohou využít stavbaři, kteří opravují úsek od Mirošova do Příkosic. Trať tam vede v obloučích s malými poloměry. PKP by se tam nevešel.

Najdou se další mostní objekty?

Významnou část prací tvoří také rekonstrukce mostních objektů. „Zatím opravujeme jeden most, šestnáct železničních a tři silniční propustky. Je ale možné, že objevíme ještě další,“ naráží na nekompletní dokumentaci Mirek Běhavy, vedoucí mostních staveb. Oprava mostu přes údolí a vodoteč spočívá v sanaci a přespárování kamenného zdiva včetně injektáže. Mostaři také ubourali části poprsních zdí a zhotovili nové mostní římsy. Ve výběžcích doplnili zábradlí. Na klenbě mostu provedli betonový podklad pod izolaci a příčné odvodnění. ■

Stavbu s vedením firmy propojí výrobní ředitel

Jan Chlupsa se stal od dubna tohoto roku výrobním ředitelem společnosti. Nový post ve firmě má za cíl zefektivnit řízení projektů na všech úrovních.



Výrobní ředitel by tedy měl dokonale znát nejen samotné stavby, ale také lidi, kteří na nich pracují...

To je pravda. A s tím jsem do toho také šel. Výrobní ředitel musí znát realitu. Není to jen kancelářská profese. Většinu času bych chtěl trávit na stavbách.

Máte nějaké vlastní vize?

Jinak bych to snad ani nemohl dělat. Myslím, že v dnešní době je nadevše pro každou firmu udržet si kvalifikované pracovníky. A nejen to. Je třeba se neustále poohlížet po nových perspektivních lidech. V tom já vidím jednu ze svých vizí.

Jak je pro vás důležité být při zpracování nabídek?

To je další klíčová oblast, se kterou se musíme naučit efektivně pracovat. Kvalitní předvýrobní příprava je klíčem k úspěchu. V dnešní době podhodnocení staveb je nesmírně důležité, aby již na přípravě nabídky participoval budoucí vedoucí daného projektu a aby k samotné realizaci dostal kompletní dokumenty. Praxe je dnes bohužel často opačná.

Chcete tedy říci, že pak nemají čas na svou práci?

Neříkám, že je tomu tak vždy a všude. Nicméně se to může odrážet i v řízení stavby. Jsou další činnosti, na kterých je nutné zapracovat. Budu se snažit o to, aby došlo ke zlepšení propojení výroby s IPOSem. A právě to je dnes velmi důležité. Pokud nebudeme znát aktuální rozpočet stavby, nebudeme odpovědně hlásit měsíční výrobu, mít kvalitně zpracované harmonogramy a pečlivě sledovat ekonomiku stavby, máme zaděláno na problémy. Zlepšit propojení výroby s IPOSem je podle mě bezodkladné.

Jak podle vás zapadlo středisko S 30 projekty do organizační struktury?

První projekt vznikl v rámci rekonstrukce železniční stanice Strakonice, takže za sebou máme více než dva roky. Je to zvláštní forma střediska, protože se mimo jiné skládá podle potřeby dané stavby z týmů vyčleněných ostatními závody a středisky. To byl právě zprvu problém. Dnes již ale máme čtvrtý projekt, v rámci kterého realizujeme rekonstrukci trati Rokycany–Nezvěstice. Myslím si, že si na to již všichni zvykli a hlavně si uvědomili, že je to pro nás nejlepší možná cesta, jak realizovat velké stavby.

Stala se pro vás nabídka výrobního ředitele profesní výzvou?

Je to v mé profesní kariéře další postup, za který jsem vděčný. U společnosti jsem pracoval nejprve v oddělení technické a cenové přípravy, potom jako vedoucí projektu rekonstrukce devíti mostů na trati mezi Lovosicemi a Žalhosticemi.

Co by podle vás mělo být náplní práce výrobního ředitele?

Definice je jasná. Měl by se stát spojovacím článkem mezi stavbami a vedením společnosti. Úkolem výrobního ředitele je znát kapacity a možnosti výrobních jednotek a na základě toho jednat s ostatními řediteli o možnostech realizace dalších zakázek. Musíme vědět co hledat, abychom to byli schopni zrealizovat včas, za danou cenu a v odpovídající kvalitě.



Oprava železničních mostů u Lochovic

Dva mosty na trati č. 200 Protivín–Zdice nyní mohou sloužit další desítky let.

Závod mostních staveb opravil dva kamenné mosty na významné regionální trati. Mosty plní funkci jako propustky a také jako průchody pod trati.

Mosty jsou od sebe vzdáleny jen několik desítek metrů. První most (foto vlevo) plní převážně funkci propustky, byť svým tvarem připomíná více tunel pro pěší. Při vydatných deštích však propouští vodu z přilehlých polí. Hlavní část prací spočívala v rozšíření mostu o přibližně 3,5 metru. Původní šíře nebyla dostatečná, což způsobovalo destabilizaci kolejového spodka. Před započátkem prací na nosné konstrukci mostu bylo nutné provést záporové pažení, které drželo železniční těleso tak, aby byl možný provoz

na obou kolejích. „Na obou stranách propustky jsme přibetonovali kolem dvou metrů klenbové nosné konstrukce, vybudovali nová mostní křídla, mostní římsy včetně izolací a odvodnění. Teprve pak jsme mohli odstranit provizorní krabicové prefabrikáty, které stěžily držely železniční spodek,“ popisuje provedené práce hlavní stavbyvedoucí Petr Novák.

Druhý most stavbaři museli opravit. Kamenné opěry se totiž rozpadaly. V době svého vzniku most sloužil pro podjezd zemědělské techniky. „Museli jsme přezdítk část zdiva opěr a ostatní kamenné zdivo zainjektovat a přespárovat. Stávající betonovou římsu stačilo opravit,“ dodává Petr Novák. ■

Renovace historické budovy v podhradí

Rekonstrukce sídla správy CHKO České středohoří vstoupila do poslední fáze.

Rekonstrukce objektu v historickém centru Litoměřic, která začala v lednu a skončí letos v srpnu, je patrná již z dálky. Budovu zakrývá lešení, stavební ruch je všudypřítomný. Pracuje se na střeše, na fasádě, uvnitř, kolem i opodál. Drobná rekonstrukce se týká i zděného oplocení nebo opravy zpevněných ploch.

Středisko pozemních staveb v rámci vnější rekonstrukce mění střešní krytinu, všechna okna, opravuje fasádu a objekt po celém obvodu odrenázuje. Uvnitř historické budovy stavbaři rozvádějí nové elektroinstalace a topný systém. Součástí zakázky je také vybudování nové plynové kotelny. ■



Změny v organizační struktuře společnosti

Letos vstoupila v platnost nová organizační struktura. Změny se dotkly hlavně marketingu a přípravy staveb. Více s novým technickým ředitelem Pavlem Jakoubkem.



Pavel Jakoubek patří mezi matadory naší společnosti. Svůj profesní život zasvětil zejména železničnímu oboru. V rámci společnosti Chládek & Tintěra prošel mnoha vedoucími funkcemi, od stavbyvedoucího přes vedoucího obchodního oddělení, ředitele závodu kolejových staveb, marketingového ředitele až nyní nově po technického ředitele.

Proč jste byl vlastně jmenován technickým ředitelem?

Rozhodlo o tom vedení společnosti na základě aktuálních potřeb. Hlavním impulsem byla rezignace Jakuba Štěrbý na pozici vedoucího oddělení technické a cenové přípravy. V rámci zjednodušení organizační struktury pak bylo nutné přeskupit některé činnosti.

Které činnosti bylo nutné přeskupit?

Marketing a technickou a cenovou přípravu staveb. Marketing byl převeden do úseku obchodního ředitele, technická a cenová příprava staveb je nyní součástí úseku technického ředitele.

Jaké to mělo personální dopady?

Řekl bych, že minimální. Došlo ke zrušení postu vedoucího oddělení technické a cenové přípravy a zanikla funkce marketingového ředitele, kterou jsem vykonával do konce loňského roku. Původní pozice technického ředitele, kterou zastával Tomáš Pátek, byla přejmenována na ředitele nákupu a logistiky. Všechny tyto změny by měly lépe odrážet skutečné náplně jednotlivých funkcí.

Co je tedy dnes hlavní náplní technického ředitele?

Jak již bylo řečeno, nově zodpovídám za technickou a cenovou přípravu staveb. Mým úkolem je ve spolupráci s obchodním a výrobním ředitelem rozhodovat o výběru požadavků, které chceme soutěžit, s ohledem na výrobní potřeby, rozpočtové kapacity a případné zkušenosti s jednotlivými zadavateli. Součástí pracovní náplně je rovněž hledat vhodná realizační řešení projektů.

Nestýská se vám po kolejařině? Dlouhá léta jste byl ředitelem závodu kolejových staveb...

Dodnes je to můj druhý pracovní domov. Na Krétu i na stavby jedu pokaždé hrozně rád, i když to poslední dobou dost zanedbávám z důvodu většího časového zaneprázdnění. Ale i nyní mám možnost pracovat s lidmi z technické a cenové přípravy, které znám dlouho. S řadou z nich jsem spolupracoval ještě v době, kdy jsem byl vedoucím obchodního oddělení.

Opustil jste tedy zcela marketing, kterému jste se věnoval předešlé dva roky a vlastně i během šéfování závodu kolejových staveb?

Získávání zakázek v rámci opravných a údržbových prací na železničních stavbách zůstává nadále důležitou součástí mé pracovní náplně. Ať už jde o koleje, nebo mosty. Věnuji se tomuto oboru celý život, takže se snažím nabídnout své zkušenosti a znalosti.

Pravidelné investice do skladového areálu v Lovosicích

Po šesti letech od koupě skladového areálu jsou vidět investice vynaložené na jeho obnovu. A bude se pokračovat...



17 500 M². Areál se rozkládá na ploše přibližně 250 x 70 metrů. Stěžejním bodem je velkorozměrová hala

V největší hale celého areálu jsou skladovány některé materiály, stroje a nachází se tam také dílenské zázemí pro stavební přípravu – tesařská a zámečnická dílna. Druhým pracovním místem je menší hala, ve které závod mostních staveb provádí opravování mostnic. Zbytek areálu slouží pro uskladnění materiálů a pro skladování stavebních buněk a mobilních skladů. Nejmenší zděnou stavbou je administrativní objekt, kde se nachází výdejna ochranných pracovních pomůcek, kanceláře a sociální zázemí.

Miliónové investice

Jednoznačně největší investicí v rámci oprav byly rekonstrukce střech jak největší haly, tak hrázdné budovy a administrativního objektu. Ještě předtím ale byl celý areál kvalitně oplocen a opatřen kamerovým systémem.

Nedávno se dočkaly opravy také spojovací cesty mezi největší halou a skladem kolejového materiálu. „Nyní chystáme rekonstrukci odvodnění a úpravu povrchů před hlavní halou. Do zimy bychom



rádi ještě zateplili administrativní objekt. Součástí energetických úspor bude také kompletní výměna oken,“ hledí dopředu vedoucí areálu Vladimír Krejčí. Nejvíce problematická pak zůstane již jen hlavní přístupová cesta, která by měla být asfaltována.

Přebytky za zvýhodněnou cenu nebo zdarma

Smyslem lovosického areálu je mimo jiné přijímat zbytkový materiál z dokončených staveb. Pak je nutné materiál roztřídit na ten, který může být ještě využit jinde, a na ten, který je pro společnost již nevyužitelný. Ten lze nabídnout kmenovým zaměstnancům k odkoupení. „Na začátku dubna tohoto roku jsme provedli důkladnou inventuru a zbytkový materiál nejen přesně sepsali, ale i obrazově zdokumentovali. O tom, co je aktuálně k odběru, mají zaměstnanci informovat vedoucí jednotlivých závodů a středisek, jimž jsme kompletní seznam zaslali,“ podotýká Vladimír Krejčí. Převážnou část zbytkových materiálů tvoří betonové a plastové prvky. Někdy se jedná o kusy, někdy i o celé palety. Bližší informace o aktuální nabídce zbytkového materiálu lze získat u vedoucího skladového areálu. ■

Ucházíme se o velké investiční akce

Po úspěšně zvládnutých projektech, na základě probíhajících akcí a s referencemi z dalších ukončených projektů se nyní ucházíme o nové velké železniční stavby.



Nabídky na velké železniční projekty čítají tisíce stran

První předzvěstí toho, že se chce společnost Chládek & Tintěra nadále ucházet o velké koridorové stavby, bylo zřízení nového střediska S30 projekty. Již při realizaci některých projektů a dalších probíhajících staveb většího rozsahu během posledních dvou let se totiž ukázalo, že tyto velké stavby je nezbytné řídit tzv. projektovými týmy. Důležité také je aktuální obsazení pozice výrobního ředitele.

Nejlepší cena u zakázek za 4 mld. korun

Velkou roli při získávání velkých zakázek hraje obchodní úsek, úsek technické a cenové přípravy, projektoví manažeři podílející se již na přípravě a celé ředitelství společnosti. „Profesionální tým, který se skládá z příchozích pracovníků z jiných firem a stávajících pracovníků v průběhu posledních pěti let kolem generálního ředitele Jana Kokeše, dokáže nabídky na stomiliónové a miliardové projekty nejen dobře spočítat, ale také způsobí

připravit, zkompletovat a podat,“ říká obchodní ředitel Pavel Stoužil. Naráží tím na skutečnost, že společnost Chládek & Tintěra podala nabídky na dva významné železniční projekty, jejichž celková hodnota činí asi 4 miliardy korun. Jedná se přitom o rozsáhlé nabídky, jejichž příprava zabrala několik měsíců. Ať už jde o nabídku na optimalizaci traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. nádraží, II. část, nebo peronizaci ŽST Chodov. U obou nabídek má společnost Chládek & Tintěra nejlepší cenu.

V případě získání zejména zakázky v Praze-Hostivaři za přibližně 3,4 mld. korun vstupuje společnost Chládek & Tintěra mezi pět kapacitně nejzdatnějších stavebních firem působících na české železnici. „A to si za kvalitu svých vlastních kapacit a kvalitu odvedené práce na ukončených stavbách podle mého názoru zaslouží,“ dodává obchodní ředitel. Nejdůležitější ale budou finální výsledky výběrových řízení. Na konečný verdikt své historicky největší zakázky společnost Chládek & Tintěra, která podala nejlepší způsobitou cenovou nabídku, čeká. A je připravena tuto zakázku kvalitně a v termínu zrealizovat. ■

Velké projekty řízené projektovými týmy

- Rekonstrukce žst. Strakonice
- Odstranění propadů rychlosti na trati Liberec–Tanvald
- Rekonstrukce vybraných úseků trati Ústí n/L – Střekov
- Revitalizace trati Rokycany–Nezvěstice

Úprava zděného koryta v centru Litoměřic

Přímo pod Máchovými schody stavbaři závodu mostních staveb odstranili havarijní stav vrchní části zakrytého profilu, kterým protéká Pokratický potok.



Leckdo bude možná překvapený, ale přímo středem Litoměřic protéká potok. Není ale vidět, protože již od pokratických závor až k Labi je veden v zakrytém profilu. Zděné koryto pochází z 30. let minulého století. Vzhledem k jeho stáří tak dochází na řadě míst k havarijním stavům, zejména vrchních částí zakrytého profilu. Úkolem stavbařů bylo opravit přibližně 270 m² zakrytí v okolí Máchových schodů.

Nejprve stavbaři museli odtěžit vrchní část zeminy nad stropem koryta. Následně zdemontovali poškozený kryt, opravili ložní beton na opěrách, provedli nové izolace a pak zhotovili nové železobetonové zaklopení. Nakonec položili geotextilii, šterkopísek a vrchní zeminu.

Největším úskalím celého projektu byl omezený manipulační prostor, protože potok tam protéká v hustě zastavěné oblasti s výraznými terénními rozdíly. „Vybuodovali jsme si přístup po městských pozemcích. Sice jsme kvůli tomu museli použít menší techniku, zato jsme uchránili soukromé zahrady, které měly být podle projektu využity,“ říká hlavní stavbyvedoucí Karel Mikas. Vzhledem k tomu, že stavbaři nově vedli dopravu poblíž historických prvků města, prováděli po celou dobu stavby kontrolu stavu objektů pomocí geodetických bodů.

Oprava zakrytého profilu Pokratického potoka začala 22. února 2016. Podle harmonogramu měla skončit na konci května. Stavbařům se ale povedlo termín zhruba o 14 dní zkrátit. ■

Nové přírůstky dvoucestných rypadel

Letos v březnu se počet dvoucestných rypadel v majetku společnosti Chládek & Tintěra zvýšil na dvanáct. A třinácté je na cestě.

Nová rypadla se jmenují CASE WX 148 S a jsou prvním typem svého druhu na českém trhu dvoucestných rypadel. Naše společnost ve spolupráci s dodavatelem stroje firmou AGROTEC servis s.r.o. proměnila myšlenku přivést „stočtyřicetosmičku“ k životu na kolech v realitu, a jak je vidět na fotografiích, povedlo se.

CASE WX 148 S je přímým nástupcem stroje NEW HOLLAND WX 150. Stroj je svojí velikostí a hmotností podobný svému předchůdci, klasické MHS. Technicky a výkonově je ale WX 148 S o pořádný kus dál. Představuje špičkový stroj pro práce na železnici. „Slibujeme si od nových rypadel nižší provozní náklady, lepší obratnost, rychlost a stabilitu při zachování potřebné síly v maximální dosahové vzdálenosti,“ říká ředitel nákupu a logistiky Tomáš Pátek. Nové stroje jsou kompatibilní se všemi přídatnými zařízeními, které naši stavbaři používají. ■



Firemní koktejl

Slavnostní otevření sportovní haly v Černošicích-Mokropsech

Vedení města akci pojalo jako obrovskou show, během které vystoupila řada mladých sportovců, pro něž je hala určena.



Otevření haly si nenechali ujít ani mistr stavby Jakub Hemza (vlevo) a vedoucí projektu Petr Suchý



Základní kameny od sponzorů jsou vystaveny v zázemí sportovní haly



Sportovní hala, která nabízí mnohostranné využití, v Černošicích chyběla



Během téměř tříhodinového programu vystoupilo kolem deseti sportovních družstev



Vřelého poděkování od starosty Černošic Filipa Koříčka se dočkali všichni, co se na stavbě podíleli



Patronkou nové haly a černošickou obyvatelkou je také Věra Čáslavská, které hala aplaudovala

Hroši po osmé na kolech

Šestadvacet hrochů se vydalo na cyklistický výlet po krásách Havlíčkovobrodka na Vysočině.



Ocenění pro kanalizační sběrač Rokytky

Vodohospodářskou stavbou roku 2015 se v kategorii staveb pro zásobování pitnou vodou, odvádění a čištění odpadních vod stala stavba sběrače v Hloubětíně.



Vyhlášení soutěže se uskutečnilo 22. března 2016 na slavnostním setkání vodohospodářů, které každoročně pořádá Svaz vodního hospodářství ČR.

Slavnostního převzetí ocenění pro kanalizační sběrač Rokytky se ujal obchodní ředitel společnosti Chládek & Tintěra Pavel Stoužil. Podle něj se naše společnost může pyšnit zvládnutím nejnovějších technologií a moderních technických postupů, což nám umožňuje realizovat stavební akce způsobem, jenž je ohleduplný k životnímu prostředí a stavby nejen vysoké technické a užité hodnoty, ale i lahodící oku člověka.

Naši stavbaři museli plnit náročné technické a technologické postupy takřka „na pětníku“. A k tomu se museli vypořádat s množstvím stávajících provozovaných sítí, nestabilním terénem, neustálým zaplavováním stavby přívalovými a splaškovými vodami a s častým budováním dočasných konstrukcí.

Zeptali jsme se ředitele závodu mostních staveb Vladimíra Jehličky

Proč podle vás Rokytky cenu získala?

Vlastně to byla kombinace novostavby a rekonstrukce, kombinace betonu, kamenniny a cihly, a to vše schované pod zemí.

Co pro vás tato cena znamená?

Potvrzení skutečnosti, že u závodu O3 pracují kvalitní lidé, kteří se nezaleknou stavby, jež není mostem, a postaví se k problémům čelem.

Chtěl byste realizačnímu týmu poděkovat?

Určitě. Celá parta Petra Nováka s Lukášem Holubem jako mistrem zaslouží velké uznání. Málokdo by dokázal jít do takových podmínek a starostí, jako se ukázaly na této stavbě. Všichni museli improvizovat s ohledem na aktuální stav při realizaci. Ale v celé šíři to docenil jen ti, kteří stavbu viděli v kritických momentech. Takže ještě jednou velké díky, pánové.



Celková pohoda, pěkná krajina a vydařené počasí. Tak by se dal stručně shrnout prodloužený víkend od 26. do 29. května pro jednadvačty hrochů a pět statečných, vytrvalých a velmi tolerantních hrošic, kteří se vypravili do výsky Okrouhlíčka na Vysočině.

Za oba cyklojízdy hroši a hrošice najeli přibližně sto kilometrů. „V pátek jsme navštívili žulové lomy s kamennými plastikami Bratschneidrovo ucho a Zlaté voči. V sobotu jsme se rozdělili do dvou skupin. Jedna vyrazila na prohlídku Havlíčkova Brodu, druhá do Přibyslavi, zopakovat si dobu husitskou,“ popisuje program výletu Martin Chmelař, který se spolu s Fridrichem Hercegem na organizaci podílel.

Kromě krásného okolí udělalo dojem také ubytování v Šefordském mlýně. „Myslím, že se výlet všem líbil. Pokud to bude možné, pojedem příští rok zase,“ dodává Martin Chmelař.

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.

Červen

Suchánek Miloslav, stavební montážník
Svoboda Jaroslav, provozní zámečník
Jeníček František, dělník
Janda Vít, strojník
Macák Jaroslav, řidič
Kohout Jiří, dělník

Červenec

Pavelka Milan, stavbyvedoucí
Filkevič Jaroslav, stavební montážník

Srpen

Čísař Miroslav, traťový dělník
Martinka Josef, dělník
Huml Václav, traťový dělník



POZVÁNKA

NA DRUHÝ ROČNÍK 9TI JAMKOVÉHO GOLFOVÉHO TURNAJE
A SPOLEČENSKÉ SETKÁNÍ S GRILOVÁNÍM, I PRO NEGOLFISTY

s společnosti Chládek & Tintěra, a.s.

na golfovém hřišti Kotlina Terezín – www.golfkotlina.cz

16. 6. 2016

PROSÍME O POTVRZENÍ VAŠÍ ÚČASTI NEJPOZDĚJI DO 9. 6. 2016

na e-mail: tinterova.hana@cht.cz. Spolu s potvrzením zašlete Vaše registrační číslo ČGF a aktuální HCP.

V PŘÍPADĚ DOTAŽŮ VOLEJTE na tel. číslo +420 606 656 628. Děkujeme.



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 grafické zpracování: RoadMedia s.r.o., www.roadmedia.cz. Registrace periodika MK ČR E 20292.