



Vlečkový most v Novém Sedle je minulostí



Převážná část stavebních prací v rámci stavby Peronizace železniční stanice Chodov je zatím soustředěna v sousedním Novém Sedle. Stanice Chodov se dočká změn na jaře příštího roku.

Součástí modernizace železniční stanice Chodov je také zvýšení traťové rychlosti, což představuje kompletní úpravu dvou kilometrů tratě mezi stanicemi Chodov a Nové Sedlo. Projektový tým Martina Počty převzal staveniště v červnu a podle schváleného harmonogramu začal s úpravami ve stanici Nové Sedlo.

Padesátimetrový most snesl autojeřáb

Stěžejním stavebním objektem ve stanici Nové Sedlo byla demolice bývalého dvoupólového mostu vlečky přes železniční trať, jejíž nedostatečná podjezd-

ná výška znemožňovala umístění normové sestavy trakčního vedení.

Téměř padesátimetrový most bývalé vlečky stavaři rozebrali po třetinách. Tomu však předcházely rozsáhlé přípravné práce, jako byla příprava ploch u opěr mostu pro umístění autojeřábu, vyčištění od vegetace nebo odstranění železničního svršku a izolací na mostě. „Ve výlucce jsme podepřeli nosnou konstrukci mostu, pak jsme rozřezali nosníky pomocí diamantového lana na dvanáct dílů, které postupně snesl autojeřáb,“ popisuje postup demolice mostu

hlavní stavbyvedoucí za závod mostních staveb Karel Mikas. Ve výlucce pak stavaři museli ještě zdemontovat skruže, vyčistit koleje a namontovat zpět trakci. Letos zbourají ještě středový pilíř.

Zdvojnásobení rychlosti

Ve stanici Nové Sedlo stavaři v rámci zjednodušení kolejí a zvýšení traťové rychlosti provedli také úpravy kolejí a vložili čtyři nové výhybky pro rychlé odbočení z hlavní tratě do stanice Chodov. Vlaky tam zrychlí na 80 km/h, z dnešních 40 km/h.



■ Opravy kamenných mostů na trati Plzeň–Žatec str. 2

■ Středočeskou Hostivici lemují další nové chodníky str. 3

■ Lovosická sportoviště propojuje nová lávka pro pěší str. 3

■ Ministryně školství poklepala na základní kámen... str. 4

Viladomy v Tróji spojila nová komunikace

Nedůstojnou šotolinovou cestu k honosným domům v pražské rezidenční čtvrti konečně nahradila živičná silnice a dostatečný prostor pro výsadbu zeleně.



Rekonstrukci komunikace v ulici Pod Salabkou, která se nachází pár desítek metrů od pražské zoo či botanické zahrady, provedlo středisko inženýrských staveb během září a října letošního roku. Stěžejní část prací představovala realizace nového živičného krytu v délce přibližně 130 metrů s průměrnou šířkou od čtyř do šesti metrů. Novou komunikaci nyní lemují po celé délce žulové obrubníky, které jsou na několika místech upravené pro vjezdy k nemovitostem. Úzké uličky a hustá zástavba nadělaly stavbařům největší starosti. „Prakticky jsme nemohli deponovat žádný stavební materiál. Co se na stavbu přivezlo, to jsme hned zpracovali,“ líčí situaci na stavbě hlavní stavbyvedoucí Leoš Opravil.

Kromě jednoho parkovacího stání jsou části ulice přiléhající k soukromým pozemkům převážně zelené. Stavbaři měli za úkol připravit místa jak pro zatravnění, tak pro výsadbu sedmi stromů.

Peronizace železniční stanice Chodov naplno začne hned na jaře

Necelé čtyři měsíce bude mít tým Martina Počty na provedení rozsáhlých úprav v kolejisti. Delší výluka není možná.

Ve stanici Chodov budou stavaři až do konce stavební sezóny realizovat řadu přípravných prací. „Napilno tam zatím mají naši elektromontéři a mostaři. Připravují patky pro stožáry traťového vedení a upravují kabeláže. Součástí projektu je také sanace mostu na karlovarském zhlaví, se kterou již naši mostaři začali,“ vypočítává současné práce ve stanici Chodov Martin Počta. Zimní pauzu chce využít především na perfektní přípravu prací, které bude nutné provést během 116 dní trvající výluky. Ta začne hned na jaře. Stavaře čeká především vybudování nového ostrovního nástupiště délky 250 metrů s bezbariérovým přístupem. Situováno bude v místě

dnešní druhé koleje. Cestující se k němu dostanou dvěma podchody pod kolejistištěm. Kratší, devadesátimetrové boční nástupiště vznikne také pro vlaky směřující do Nové Role. Během výluky musejí stavaři stihnout také rekonstrukci železničního svršku a spodku ve stanici a v mezistaničním úseku, upravit trakční vedení a následně doplnit dispečerskou řídicí techniku.

Cestující se dočkají kromě zvýšení rychlosti a ostrovních nástupišť také moderního nádraží, kde nebudou chybět přístřešky pro cestující, zastřešení výstupů z podchodů, osvětlení nebo nový informační a orientační systém.



Opravy kamenných mostů na trati Plzeň–Žatec

Závod mostních staveb provádí sanaci dvou viaduktů, mostu přes místní komunikaci a propustku na stokilometrové trati.



UPROSTŘED PŘÍRODY. Sanace viaduktu jak v Třemošné (vlevo), tak v Podbořanech (vpravo) má jedno společné – velmi omezený prostor pro zařízení staveniště.

Jednokolejná železniční trať 160 začíná na hlavním nádraží v Plzni a končí po 107 kilometrech v Žatci. Trať byla zprovozněna již v osmdesátých letech devatenáctého století. Údržbu a obnovu trati provádí SŽDC kontinuálně, nyní, mimo jiné, zadala také sanaci některých mostních objektů. Společnost Chládek & Tintěra provádí sanaci viaduktu přes řeku Třemošenka v Třemošné u Plzně, tedy téměř na začátku trati, a pak sanaci menšího mostu přes místní komunikaci u obce Kryry, který se nachází o 70 kilometrů dále po trati do Žatce. O tři kilometry dále leží obec Podbořany, kde závod mostních staveb opravuje viadukt přes Dolánecký potok. Pár kilometrů po trati do Žatce se nachází ještě nově zrekonstruovaný propustek.

Italský rukopis v Třemošné

Sanaci třicet metrů dlouhého tříklenbového kamenného viaduktu v Třemošné zahájil tým Jiřího Majerika

v polovině září, a to očištěním a přespárováním celé spodní stavby mostu. V rámci přípravných prací před výlukou stavbaři zbourali zdegradované mostní římsy a připravili si prefabrikované díly nových říms. Stěžejní část stavby začala jedenáctidenní výlukou 28. října. Během výluky museli stihnout usadit nové železobetonové římsy, snést kolejový svršek v délce téměř padesáti metrů, zrekonstruovat horní mostovku, provést nové izolace a vrátit zpět železniční svršek. „V podstatě jsme pracovali nonstop, jinak bychom to neměli šanci stihnout,“ říká hlavní stavbyvedoucí Jiří Majerik. K dopravě materiálu i techniky využili v době výluky stávající kolej a nedaleké nádraží v Třemošné.

Do poloviny listopadu pak stavbaři ještě dokončili zajištění mostních opěr a kleneb. Celkem vyvrtali přes jeden kilometr injektážních otvorů. Na závěr provedli finální začistění v okolí viaduktu, který v roce 1872 vystavěl italský stavitel Pietro Righini.

Podbořanský velíkán

O více než 75 kilometrů dále po trati se nachází další pozoruhodný kamenný viadukt. Koruna mostu se nachází kolem patnácti metrů nad Doláneckým potokem. Sanaci 40 metrů dlouhého mostu provádí od poloviny září tým Petra Nováka. Jistou výhodou této stavby bylo, že na trati Mladotice–Žatec probíhala déletrvající výluka v rámci rekonstrukce železničního svršku. Stavbaři tak mohli relativně v klidu provést nové izolace mostovky, odbourat staré betonové římsy, které v součtu daly 60 m³, a zabetonovat nové. „Přesto budeme potřebovat ještě jednu krátkou výluku, abychom provedli zásyp mezi novou římsou a novým železničním svrškem, který prozatímne drží pažení,“ říká hlavní stavbyvedoucí Petr Novák.

Stavbaři pak musí do poloviny prosince ještě očistit a přespárovat spodní stavbu mostu, zainjektovat mostní křídla a osadit nové zábradlí.

Slovo obchodního ředitele



Obchodní ředitel společnosti Chládek & Tintěra Pavel Stoullil hodnotí zejména železniční stavební trh roku 2016 následujícími body.

■ **Do realizace se nedaří zadat plánované objemy veřejných zakázek, chybí příprava drobnějších akcí** – do konce roku 2016 bylo na začátku tohoto roku plánováno u velkých železničních infrastrukturálních staveb zadat k realizaci celkové objemy staveb za cca 20 mld. Kč. Bohužel některé zakázky stále „kloužou v čase“. Například dvě největší zakázky původně naplánované na zahájení výběrového řízení již na konec roku 2015 stále nejsou realizovány i na konci roku 2016. Jedná se zejména o Modernizaci trati Sudoměřice–Votice s předpokládanou hodnotou zakázky 6,4 mld. Kč a zakázku Optimalizace traťového úseku Praha–Hostivař – Praha hl. n. II. část s předpokládanou hodnotou zakázky 3,6 mld. Kč. Tato zakázka byla vyhlášena, zrušena, nově vyhlášena, realizována stále není a může být realizována nejdříve na začátku jara 2017. Zakázka Sudoměřice–Votice se dle předpokladů bude realizovat nejdříve na konci roku 2017. Zahájení realizace těchto největších železničních akcí původně naplánovaných soutěžit již na konci roku 2015 na stavebním trhu velice citelně chybí. Může se stát, že z naplánovaných 20 mld. Kč na začátku roku 2016 bude zadáno 15 mld. Kč nebo ještě méně. Dále dle mého názoru také v roce 2016 chybí více drobných staveb, na rozdíl od roku 2015, kdy byly soutěženy tzv. „propady rychlostí“.

■ **Stavební trh stagnuje a klesá** – pozemní i inženýrské stavitelství meziročně klesá, oživení stavebnictví se nedaří.

■ **V roce 2016 naše společnost soutěží většinu velkých železničních infrastrukturálních staveb** – s tím, že u dvou jsme dosáhli nejlepší ceny. Z těchto dvou Peronizaci ŽST Chodov realizujeme. Optimalizace trati Praha–Hostivař – Praha hl. n. II. část byla zrušena a soutěž je vypsána znovu. Také realizujeme několik větších železničních subdodávek.

■ **Obraty naší společnosti zatím rostou, společnost stále disponuje několika segmenty působnosti** – realizujeme také zakázky v segmentu mostů, pozemních staveb, vodovodů a kanalizací, elektrostaveb a „opravy a údržbu“ na železnici.

■ **Kvalitní tým** – kolem GŘ společnosti Jana Kokeše se stabilizoval kvalitní tým pracovníků nové generace. Nově byl ustanoven technický ředitel a nový výrobní ředitel. Přijímáme i nové zkušené technické pracovníky, odcházející od některých firem.

■ **Jasný postoj a chování** – naše společnost svým chováním na stavebním trhu roku 2016 dala jasně najevo svůj postoj. Dlouhodobě nekorektní nadnárodní stavební společnost je třeba netolerovat.

■ **Stabilní majitel** – společnost Chládek & Tintěra je majetkově stabilní společností. Většinový vlastník naší společnosti je stále stejný a dle mých informací změny nejsou chystány.

Konference Železnice se dotkne tématu připravenosti staveb

Hlavním partnerem nejvýznamnější konference zabývající se detailně problematikou železniční dopravy v České republice se i letos stala společnost Chládek & Tintěra a.s.



Jednadvacátý ročník konference se uskuteční ve středu 23. listopadu 2016 v kongresovém centru žižkovského hotelu Olšanka. Společnost Chládek & Tintěra se mezi hlavní partnery přihlásila coby významný a odborně způsobilý dodavatel železničních staveb.

Cílem konference je výměna poznatků a praktických zkušeností v celé šíři problematiky železniční infrastruktury.

Hlavními tématy letošního ročníku konference budou investiční politika železnice, vyhodnocení plnění OPD 1 a promítnutí jeho zkušeností do OPD 2, významné projekty železniční infrastruktury, nové technologie v železniční infrastruktuře a železniční dopravě a problematika životního prostředí na železničních stavbách.

Budeme koncem programovacího období opět závodit s časem?

Otázku se snaží zodpovědět generální ředitel projektantské společnosti SUDOP PRAHA, která je hlavním organizátorem konference.



Myslím, že většina z vás, kteří čtete tyto noviny, si pamatuje roky 2013 až 2015, kdy nejdříve projektanti a posléze dodavatelské firmy závodili s časem. Blížil se konec programovacího období pro čerpání evropských dotací na dopravní stavby. SŽDC jako investor zodpovědný za vyčerpání evropských financí neměl dostatek připravených velkých projektů. Důvodem bylo zastavení projektové přípravy v letech 2010 a 2011. Velmi správně tehdy nové vedení SŽDC rozhodlo o přípravě tzv. náhradních projektů. Jednalo se o stavby, které se daly realizovat na drážních pozemcích a jejichž příprava se dala zvládnout poměrně rychle, což se také povedlo. Tehdy jsme všichni účastníci těchto závodů s časem řekli, že bychom již podobnou situaci nechtěli opakovat.

A jak jsme na tom teď, v době, kdy nám končí třetí rok OPD2 a na vyčerpání balíku evropských dotací nám zbývá šest let? V roce 2015 bylo schváleno velké množství studií proveditelnosti staveb, u kterých se předpokládala realizace do konce druhého programovacího období (například Brno–Přerov, Plzeň–Domažlice, Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, Praha–Kladno, Praha hl. n. – Smíchov nebo Kolín–Všetaty–Děčín). U většiny těchto klíčových zakázek ještě nebyly podepsány smlouvy s projektantem na zpracování přípravné dokumentace. Důvodem je velmi dlouhé období mezi vypsáním soutěže a podpisem smlouvy o dílo s vybraným uchazečem. Soutěžní podmínky a rozhodnutí o výběru zhotovitele jsou opětovně a tendenčně napadány a není výjimkou, že od vypsání soutěže po zahájení prací uběhne téměř rok. Možná jsem pesimista, ale myslím si, že vzhledem ke složitosti výše uvedených staveb a nedostatku času se většina z nich již za evropské peníze v OPD2 nestihne postavit a že je nejvyšší čas přemýšlet o nových, jednodušších projektech, které by v případě výpadku velkých staveb zajistily plné čerpání evropských dotací. Jsem přesvědčen, že je to lepší varianta než evropské dotace věnovat na nákup vozových jednotek.

Tomáš Slavíček,
generální ředitel SUDOP PRAHA a.s.

Středočeskou Hostivici lemují další nové chodníky

Přes 2000 čtverečních metrů představovala další etapa budování chodníků pro pěší podél frekventované silnice II/606.

Od konce srpna do poloviny listopadu tohoto roku měli stavbaři střediska inženýrských staveb vymezený čas na to, aby zrekonstruovali přes kilometr stávajících chodníků mezi začátkem města směrem od Prahy a jeho centrem. Původní chodníky tvořily směsice asfaltů nebo různých dlažeb. Kromě výměny finálního povrchu stavbaři chodníky v některých místech rozšířili, vybudovali nové obrubníky, autobusové zastávky a zálivy pro autobusy. „Času na to moc nebylo. Pracovali jsme ve dvanáctihodinovém režimu, a to včetně víkendů. Nejnáročnější byla rekonstrukce chodníků přímo v centru Hostivic, kde je opravdu málo prostoru a silnici jsme nemohli v žádném případě blokovat. Navíc jsme tam měnili chodníky po obou stranách komunikace,“ říká mistr stavby Ondřej Parnahaj.

Značnou část stavebních prací si vyžádala také rekonstrukce stávajících silničních obrub, které bylo nutné vytrhat a usadit podle normových parametrů. Původní obrubníky byly vlivem dodatečných úprav jak chodníků, tak silnice natolik utopené, že dosahovaly sotva pět centimetrů nad hranu silnice.

S rekonstrukcí chodníků se řešilo také uložení datových kabelů. Výkop i uložení sice prováděl vlastník sítě, stavbaři ale museli počítat se zdržením. ■



ŽÁDNÉ OMEZENÍ DOPRAVY. Nejnáročnější byla rekonstrukce chodníků přímo v centru Hostivic, kde je málo prostoru a silnici stavbaři nemohli v žádném případě blokovat.

Lovosická sportoviště propojuje nová lávka pro pěší

Původní ocelovou lávku přes potok Modla v Lovosicích nahradil závod mostních staveb novým železobetonovým mostem.



SAMOVÝROBA. Čtyřiadvacetimetrová monolitická trámová konstrukce vznikla na místě.

Lovosický sportovní areál dělí potok, který je na několika místech překlenut lávkami. Jednu z nich tvořila železná konstrukce s dřevěným pochozem. Lávka však byla vzhledem k pokročilé degradaci ocelových částí prakticky nepoužitelná.

Stavbaři proto odstranili původní konstrukci včetně základů a na stejném místě postavili novou

monolitickou trámovou konstrukci z předpjatého betonu na pevné skruži. Izolace nového můstku bude zároveň pochozí. „Celou konstrukci jsme vyrobili na místě. Jedná se o most, který je přibližně 24 metrů dlouhý a dva metry široký. Nad potokem je ve výšce kolem pěti metrů,“ popisuje nové přemostění hlavní stavbyvedoucí Jiří Vlček.



Podle hlavního stavbyvedoucího bylo nejnáročnější částí stavby vybudování základů pro železobetonovou konstrukci. Stavbaři museli zhotovit deset dvanáctimetrových mikropilotů na každém břehu potoka. Během zemních prací ale narazili na potrubí, o kterém nikdo nevěděl. „Museli jsme u různých správců zjišťovat, jestli je funkční, či nikoliv a co s ním vlastně provést,“ popisuje neočekávaný náleziště Jiří Vlček. Nakonec se zjistilo, že se jedná o bývalý a již nefunkční čpavkovod, který je v majetku města Lovosice. Odstranit jej musela odborná firma, čímž se harmonogram stavby protáhl o 14 dní.

S realizací nového přemostění potoka Modla začali stavbaři zkraye srpna. Město Lovosice, které je objednatelem stavby, převezme nový most v polovině listopadu tohoto roku. ■

Bezpečnostní úpravy v Křešicích u Litoměřic

Středisko inženýrských staveb dokončilo úpravy na silnici II/261, která je hlavní spojnici mezi Litoměřicemi a Štětím.



Křešicemi projedou denně tisíce aut, mnohé z nich jsou těžké nákladní, které míří z Litoměřic do Štětí či Roudnice nad Labem nebo naopak. Z hlediska bezpečnosti místních obyvatel, a zejména pak pěších, nechaly Křešice vybudovat uprostřed obce nové přechody pro chodce a nové zastávky pro linkové autobusy se silničním ostrůvkem.

Důležitým prvkem úpravy bylo rozšíření stávající silnice, čímž vznikl prostor pro zálivy, ve kterých autobusy nebrání plynulosti provozu. ■

Rekonstrukce propustků na Posázavském pacifiku

Tři vysloužilé kamenné propustky na čtyřia dvacetikilometrové trati Dobříš – Vrané nad Vltavou nahradily železobetonové tvarovky.



Jednokolejná trať 210 Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany byla v úseku mezi Dobříš a Vraným 14 dní mimo provoz. Důvodem výluky, která trvala od 30. 9. do 14. 10. 2016, byla kompletní rekonstrukce tří propustků. „V místech propustků jsme trať rozebrali a odbourali staré kamenné propustky. Na jejich místo jsme sesadili železobetonové patkové roury o průměru 80 centimetrů,“ zdůvodňuje potřebu výluk hlavní stavbyvedoucí Karel Mikas ze závodu mostních staveb.

Ačkoliv výluka skončila v polovině října tohoto roku, stavbaři ještě další měsíc dokončovali základy nebo římsy kolem nových propustků. ■

Revize norem ISO mají přinést zjednodušení dokumentace

V příštích měsících budeme muset implementovat revize řídicích norem, které jsou platné od loňského roku.

V závěru letošní října se v naší společnosti uskutečnil recertifikační audit integrovaného systému managementu kvality, životního prostředí a bezpečnosti a ochrany zdraví (QES). Tím začalo další tříleté období, během kterého se budeme muset přizpůsobit požadavkům revizí všech tří řídicích norem. Co nás čeká a jaký byl výsledek auditu, ví nejlépe administrativní ředitel Stanislav Fousek.

Loni vstoupily v platnost revize norem pro management kvality a pro management životního prostředí. Co to pro nás bude znamenat?

Přechodné období, ve kterém platí souběžně ještě i staré normy, bylo stanoveno do 15. 9. 2018 a do tohoto data musí být implementovány normy revidované. Na základě letošního auditu byly naší společností vydány certifikáty s platností tři roky, tedy do 11/2019. Ty by však měly být v 10/2017 nahrazeny certifikáty novými s platností rovněž do 11/2019.

Proč je nastaven takovýto postup?

Je to dáno skutečností, že samotné certifikační orgány budou dle revidovaných norem akreditová-

ny teprve v prvním kvartálu příštího roku. Dále se předpokládá, že i řídicí norma pro management bezpečnosti a ochrany zdraví bude v průběhu letošního, resp. příštího roku revidována a všechny tři řídicí normy tak budou mít jednotnou strukturu.

Jakým způsobem se nás dotkne revize norem?

Přestože se nebude jednat v této oblasti o žádnou revoluci, čeká nás spousta práce. Nové normy akcentují zejména procesní přístupy, větší angažovanost vedení společnosti, uvažování rizik a příležitostí celého systému v intencích životního cyklu apod.

Jsou nové normy něčím specifické?

Obecně se dá říci, že ve všech procesech je důsledně uplatňován systém PDCA (Plan, Do, Check, Act), což se dá přeložit jako „plánuj, dělej, kontroluj, jednej“ a znamená to, že všechny procesy musí být plánovány, musí být určena jejich vzájemná interakce, musí být pokryty nezbytnými zdroji, musí být řízeny a musí být identifikovány příležitosti pro jejich zlepšování a realizaci.

Vidíte v revizi norem výhody či zlepšení?

Řekl bych, že jednotná struktura norem zmiňuje

požadavky na dokumentaci systému. Přímo v normách je uvedeno, na co jsou požadovány dokumentované informace neboli záznamy.

Vraťme se k letošnímu auditu. Z jakého důvodu k němu došlo?

Jednalo se o zakončení celého tříletého období. Proto byly auditovány všechny procesy na ředitelství společnosti, na pracovištích Kréta a Lovosice a dále na některých stavbách.

Na kterých stavbách?

Stavba „Sportovní hala Hořovice“, kde je vedoucím stavby Petr Suchý, stavba „Most v km 10,9 na trati Plzeň–Mladotice“, kterou realizuje tým Jiřího Majerika, dále projekt „Peronizace žst. Chodov“, který řídí Martin Počta, a nakonec stavba „Komunikace Děčín – Čertova Voda“, kterou dokončuje tým pod vedením Martina Chmelaře.

Co letošní audit podle vás ukázal?

Já bych vyzdvihl hlavně jeho přínos v tom smyslu, že se auditu zúčastnili na jednotlivých pracovištích příslušní odborní ředitelé a vedoucí středisek. Mohou tak svou kontrolní činnost v nadcházejícím



období zaměřit do oblastí, kde byly zjištěny největší nedostatky. Pozitivem je, že auditem nebyla zjištěna žádná odchylka od požadavků systému, i když na provozních pracovištích byla zjištěna celá řada nedostatků.

Připravujete nějaká doporučení ke zlepšení nebo jiné podpůrné projekty?

Po obdržení závěrečné zprávy z auditu bude vydáno opatření generálního ředitele společnosti ke sjednání nápravy. K osvětě využijeme například také technický seminář vedoucích provozních zaměstnanců společnosti, který bude zaměřen také na rutinní zvládnutí požadavků systému na všech stavbách. ■

Firemní koktejl

Ministryně školství poklepala na základní kámen sportovní haly

Výstavba nové sportovní haly ve středočeských Hořovicích se dočkala oficiálního zahájení na nejvyšší úrovni.



Foto: Pavel Paluska

Na staveništi sportovní haly v Hořovicích se 4. října sešli starosta Hořovic Jiří Peřina, ministryně školství Kateřina Valachová, obchodní ředitel Chládek & Tintěra Pavel Stoulil a nejlepší český badmintonista Petr Koukal, aby poklepali na základní kámen stavby. Halu středisko pozemních staveb buduje v místě, kde ještě nedávno stála zastaralá tělocvična.

Parametry herní plochy nové sportovní haly budou přibližně 40 x 20 metrů a k tomu bezpečnostní zóna 2,75 metru. „To znamená, že hala bude vyhovovat všem sportům pro oficiální zápasy. Současně parametry stoprocentně odpovídají požadavkům místních škol pro hodiny tělesné výchovy,“ chválil výstavbu haly hořovický starosta. Ministryně školství



Foto: Pavel Paluska



se poklepání základního kamene zúčastnila v rámci návštěvy Středočeského kraje. „Společně s badmintonistou Petrem Koukalem jsme poklepali na základní kámen nové sportovní haly v jeho rodném městě Hořovice, kde začínal svou sportovní kariéru. Už se těšíme na další talenty,“ řekla ministryně školství Kateřina Valachová.

Slavnostní ukončení rekonstrukce trati Litoměřice–Střekov

Symbolickým přestřižením pásky byla oficiálně ukončena rekonstrukce vybraných úseků dvojkolejné trati.



Slavnostní závěr stavby se uskutečnil 29. září 2016 v zámeckém vlnáriství v obci Třebívlice nedaleko Lovosic. Investor stavby, SŽDC, pozval hosty z řad zhotovitelů, projektantů, zástupců místních samospráv nebo zástupců Státního fondu dopravní infrastruktury, z jehož rozpočtu byl projekt financován.

Za společnost Chládek & Tintěra se akce zúčastnil výrobní ředitel Jan Chlupsa, ředitel závodu kolejových staveb Pavel Holzknecht a technický ředitel Pavel Jakoubek. „Realizace stavby nám trvala na den přesně jeden rok. Museli jsme se vypořádat především s časem a prostorem, neboť výluky jsme

podržovali co nejkratší, i když část stavby byla v těžko přístupném intravilánu města Litoměřice. Jsme rádi, že jsme mohli tento projekt realizovat zvláště v regionu, který je pro naši společnost, ať už třeba z historického hlediska, klíčový,“ řekl mimo jiné ve svém proslovu Pavel Jakoubek.

Plán školení pro rok 2017

Termín	Čas	Typ školení	Z/VS	Termín	Čas	Typ školení	Z/VS
9. 1.	8.30–12.00	Vazač	01, 04	13. 2.	8.30–12.00	Vazač	03, 04, 05, 30
10. 1.	8.30–15.00	Obsluha motor. pily – opak. i zákl. kurz	01, 04, 11, 13	13. 2.	13.00–16.00	Práce ve výškách	03
11. 1.	8.30–12.00	ŘP sk. B	01, 13	14. 2.	8.30–11.30	Práce ve výškách	02, 03, 09, 11, 30, OTCP
12. 1.	8.30–15.00	ŘP sk. C	01, 02, 04, 10, 11	14. 2.	13.00–16.00	Práce ve výškách	05, 13
13. 1.	8.30–14.00	Lešenář	02, 03, 05, 13	15. 2.	8.30–12.00	ŘP sk. B	01, 02, 03, 05
16. 1.	8.30–12.00	Vazač	02, 04, 10	16. 2.	9.15–14.00	Zk. K-03, K-05/2, K-06	01, 10, 13, 30, OTCP
17. 1.	8.30–12.00	Strojník	02, 04, 11, 13	17. 2.	8.00–9.00	Zk. K-03, K-05/2, K-06 – dopr. část	01, 05, 09, 10, 13, OTCP
18. 1.	8.30–12.00	ŘP sk. B	02, 03, 04	17. 2.	9.00–16.00	Zk. K-03, K-05/2, K-06	01, 05, 09, 10, 13, OTCP
19. 1.	8.30–15.00	ŘP sk. C	01, 03, 04	20. 2.	8.30–16.00	BOZP + VŠ-01 – pravidelné školení	01, 10
20. 1.	8.30–13.00	BOZP + VŠ-01 – pravidelné školení	03	21. 2.		Technický seminář – Koliba	01, 04, 10, 11, 13
23. 1.	8.30–12.00	Vazač	03, 04, 10, 11	22. 2.		Technický seminář – Koliba	02, 03, 05, 13
24. 1.	8.30–13.00	Obsluha motorové pily – opak. kurz	02, 03, 30	23. 2.	9.15–14.00	Zk. K-03, K-05/2, K-06	01, 02, 03, 13, 30
25. 1.	8.30–12.00	ŘP sk. B	01, 03, 11	24. 2.	8.00–9.00	Zk. K-03, K-05/2, K-06 – dopr.	01, 02, 03, 13, 30
26. 1.	8.30–14.00	VZV – řidič motorových vozíků	01, 02, 03, 04, 13	24. 2.	9.00–16.00	Školení ke zk. K-03, K-05/2, K-06	01, 02, 03, 13, 30
27. 1.	8.30–15.00	D-04 – pravidelné školení	01, 04, 10, 11, 13	27. 2. – 3. 3.		Jarní prázdniny – Ústí, Most, Chomutov	
30. 1.	8.30–12.00	Vazač	04, 13	27. 2.	8.30–16.00	BOZP + VŠ-01 – pravidelné školení	02
31. 1.	9.00–15.00	M-02 – pravidelný seminář	13, 30, OTCP	1. 3.	8.45–14.00	Zk. B-02	03, OTCP
1. 2.	9.30–16.00	M-02 – odborná zkouška	03, 13, 30, OTCP	2. 3.	8.30–12.00	ŘP sk. B	01, 04, 09, 30
2. 2.	9.00–15.00	M-02 – pravidelný seminář	03, 30	6. 3.	8.00–11.00	BOZP	09
3. 2.	8.30–12.00	BOZP + VŠ-01 – pravidelné školení	11	8. 3.	8.30–12.00	ŘP sk. B	09, OTCP
6.–10. 2.		Jarní prázdniny – Litoměřice, Děčín					

Jmenný rozpis jednotlivých pracovníků v daných kurzech/seminářích obdrží ředitelé závodů a vedoucí středisek do 30. 11. 2016 spolu s žádostmi o posouzení zdravotní způsobilosti k práci na rok 2017 pro pracovníky, kterým končí platnost předcházejícího lékařského posudku v příštím roce.

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.

Prosinec

Muráň Juraj, stavbyvedoucí

Leden

Fíla Milan, mistr stavby
Routnerová Andrea, administrativní pracovnice
Kameníková Lenka, vedoucí odd. obch. smluv
Vrba Josef, dělník
Neruda Jiří, svařovací technolog
Fousek Stanislav, administrativní ředitel

Únor

Lehký Jaroslav, dělník
Honc Petr, dělník
Orthová Šárka, vedoucí personálního odd.

POZVÁNKA NA FIREMNÍ VEČER



**Chládek
& Tintěra**

Zveme zaměstnance a jejich manželky, manžele, přítelkyně a přátele na slavnostní firemní večer, který se uskuteční opět **na Kolibě v Litoměřicích v pátek 16. prosince 2016 od 18:00 hod.**

V průběhu večera tradičně oceníme nejlepší zaměstnance společnosti za rok 2016.



K tanci tentokrát zahraje náš známý DJ Petr Koudelka.

Občerstvení bude formou rautu a před půlnocí vylosujeme zajímavé ceny z naší tomboly.

Těšíme se na Vás a možná Vás ještě něčím překvapíme...



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