



Lhoteckou cyklostezku zdobí netradiční přemostění trati



STAVBA ROKU. Unikátní přemostění trati cyklostezkou na sebe poutá pozornost. Rodí se i návrhy na titul Stavba roku.

Foto: Pavel Richter

Sen o cyklostezce ze Sadské do Poděbrad a dále do Nymburka se brzy stane skutečností. Úsek mezi Sadskou a Kostelní Lhotou dokončí stavbaři závodu mostních staveb a střediska inženýrských staveb společnosti Chládek & Tintěra, a.s., Litoměřice do začátku prázdnin.

Realizace projektu Lhotecké cyklostezky začala v roce 2009 výstavbou první etapy mezi Pískovou a Kostelní Lhotou. Jednalo se o poměrně jednoduchou etapu bez výraznějších komplikací v technickém řešení. Mnohem více pozornosti na sebe poutá druhá etapa, která zahrnuje hned dvě významná křížení, a to s vodním tokem Šembera a jednokolejnou železniční tratí Poříčany–Nymburk. Ve výběrovém řízení na zhotovitele této části uspěly na jaře roku 2013 společnosti Chládek & Tintěra a DT Mostárna.

Přibližně 1330 metrů dlouhá část cyklostezky začíná na kraji obce Kostelní Lhota a směrem k Sadské vede podél stávající silnice II/611. Těleso cyklostezky je vedeno převážně po polních pozemcích. Místní potok Šembera stezka překračuje jednačtyřicet metrů dlouhou lávkou. „Jedná se o ocelovou konstrukci s železobetonovou mostovkou. Lávka stojí na dvou opěrách a dvou pilířích,“ popisuje první přemostění Karel Mikas ze závodu mostních staveb, který výstavbu cyklostezky řídí. Středisko inženýrských staveb provádí výstavbu tělesa cyklostezky.

Podjezd, přejezd, nebo přemostění?

Nejsložitější částí cyklostezky je od samého začátku křížení s železniční tratí. Dobrovolné sdružení obcí Pečecký region jakožto hlavní garant projektu nejprve usilovalo o zřízení podjezdu pod železniční tratí.

To se však vzhledem k vysokým nákladům a vysoké hladině spodní vody ukázalo jako nereálné. Snahu o zřízení úrovněového přejezdu nakonec pohřbily podmínky SŽDC ke zřízení přejezdu a rovněž vysoké náklady nejen na realizaci, ale také na údržbu. Nejpříjemnějším řešením pro všechny drážní instituce se nakonec ukázalo přemostění. A to nejen z hlediska přijatelných nákladů na realizaci, ale také proto, že si toto řešení vyžádá jen minimum výluk na trati – **více o přemostění na straně 2.**

Nová cyklostezka je široká tři metry, mimo mosty je doplněna ještě o krajnice šířky 0,5 metru. Povrch tvoří cementobetonová směs tloušťky 16 centimetrů. Převážná část vede na nízkém polním náspu, kde byla provedena stabilizace cementovápennou směsí Dorosol C50. Součástí zakázky je také vybudování veřejného osvětlení podél celé cyklostezky.

- Malá vodní elektrárna s rybím přechodem v Semošicích str. 2
- Následky loňských povodní stále ohrožují trať str. 3
- Cestu do děčínské zoo jistí další opěrná zeď str. 3
- Slavnostní otevření sběrného dvora v Litoměřicích str. 4

Výstavba sběrače Rokytky konečně začala



Závod mostních staveb vybuduje v místě křížení Poděbradské ulice s Rokytkou dvě oddělovací komory pro kanalizace jednotné soustavy pražského stokového systému. Komory nahradí původní historické. Investorem je Pražská vodohospodářská společnost.

Stavbaři zahájili přípravné práce na komplikovaném vodohospodářském projektu ve druhé polovině února. Rekonstrukci stávajících kanalizačních objektů v korytě Rokytky v pražském Hloubětíně provedou do konce tohoto roku. Cílem stavby je nahradit provizorní stav stokové sítě v daném místě, aby již nedocházelo k zaplavování kanalizačního systému vzedmutou Rokytkou.

Hlavním stavebním objektem je nová shybka pod korytem včetně vtokového a výtokového objektu, dále bude provedena úprava Rokytky spojená s opevněním břehů, výstavba nového a stavební úpravy stávajícího oddělovače. „Nejprve musíme provést pažení svahů podél koryta a okolních objektů ze štětovnicových stěn, aby nedocházelo k jejich uvolnění. Pak nastane náročnější část stavby, a to bude hloubení jámy pro výstavbu dvou objektů, které budou sloužit jako oddělovače stoky a kanalizace. Ty budou zahloubené metr pod dnem Rokytky, z povrchu to ale znamená hloubit kolem osmi metrů a neustálé čerpání vody z průsaků a stávající městské stoky,“ říká hlavní stavbyvedoucí Petr Novák.

Největším problémem se stává malý prostor staveniště a vzdušné i pozemní vedení stávajících inženýrských sítí. „V podstatě se dá říci, že pracujeme lidově řečeno na pětníku. Navíc přímo nad staveništěm vedou dráty vysokého napětí, což zásadně omezuje práci jeřábu. V místě stavby se také nachází nefunkční trubní vedení pro vysoce výbušný plyn. A nikdo neví, jestli tam ještě nějaký nezůstal,“ obává se hlavní stavbyvedoucí. Veškeré výkopové práce budou vzhledem k historicky zajímavé lokalitě pod neustálým dohledem archeologů.

V rámci rekonstrukce sběrače provede závod mostních staveb také úpravu přibližně 110 metrů kanalizace o průměru 150 cm, jejíž stěny budou obloženy čedičem.

Rozsáhlé kácení na trati Praha–Vraňany

Závod kolejových staveb během zimního období provedl kácení dřevin na vytipovaných místech železniční trati Praha–Vraňany, konkrétně v úseku



Roztoky u Prahy – Nela-hozeves. Důvodem byly podmáčené svahy, u kterých hrozil samovolný pád stromů do kolejí. Vzrostlé dřeviny nad tratí musely pokácet stromolezci.

Na letišti v Mošnově pojede vlak

Letiště Leoše Janáčka v Mošnově u Ostravy žije stavbou traťového přivaděče. Již brzy se budou moci cestující dostat na letiště vlakem. Závod mostních



staveb se na přípravě přivaděče podílí výstavbou 255 metrů dlouhé zárubní zdi, která řeší rozdílné vedení dvou kolejových napojení – osobní a cargo.

Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v železniční stanici Strakonice

Společnost Chládek & Tintěra během následujícího roku a půl provede celkovou rekonstrukci



železniční stanice ve Strakonici. Realizace této železniční koridorové stavby se zúčastní všechna naše výrobní střediska a také kolegové z Havlíčkova Brodu.

Malá vodní elektrárna s rybím přechodem v Semošicích

Loni na jaře začalo středisko inženýrských staveb realizovat na řece Radbuze u Semošic na Domažlicku výstavbu malé vodní elektrárny, jejíž podmínkou bylo zřízení přechodu pro ryby a ostatní vodní živočichy. Stavba byla zprovozněna v říjnu téhož roku.

Získání stavebního povolení na výstavbu malé vodní elektrárny (MVE) byl dlouhý proces, který trval dva roky. Umělé přehrazení řeky totiž vyžaduje řadu odborných a ekologických posudků. Již na začátku stavby proto bylo zřejmé, že výstavba rybího přechodu pod dozorem ekologů bude vyžadovat zejména kreativní čtení.

První výzva čekala na stavbaře hned na začátku stavby. Zakládání železobetonových konstrukcí probíhalo bez předchozího geologického průzkumu, a proto se konkrétní technické řešení hledalo až po odtěžení zeminy na základové spáry. Vzhledem k těsnému souběhu říčního koryta a celkově velkému zavodnění celé údolní nivy, kde se stavba nachází, bylo nutné provést založení objektu elektrárny až kolem čtyř metrů pod úroveň terénu, což bylo dva metry pod úroveň základové spáry. „A to samozřejmě za neustálého přítoku spodní vody, kterou jsme systémem různých drenáží nepřetržitě odčerpávali,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí Fridrich Herceg.

Druhou překážku ve výstavbě připravila červnová povodeň. Stavbu zasáhla ve chvíli, kdy se dostala do fáze těsně před betonáží svislých stěn objektu MVE. Stavba se prakticky na celý měsíc zastavila. Po obnovení prací už realizace probíhala bez větších komplikací.

Sneková turbína k malému průtoku

Objekt MVE má velikost půdorysu přibližně 20x4 metry. Svislé i vodorovné konstrukce jsou ze železobetonu. Uvnitř objektu je vybudováno říční koryto, ve kterém je usazena technologie elektrárny.



EKOLOGIE. Archimédova turbína pracuje bez poškozování ovzduší i vody.

Foto: Pavel Richter

Výrobu elektřiny obstarává tzv. Archimédova neboli šneková turbína, jejíž přednost je v tom, že pracuje i s menším průtokem vody. „Podle mých informací je to první turbína svého druhu u nás, která byla na výstavbě nové elektrárny použita. Jejím dodavatelem byl investor, my jsme zajišťovali stavební přípravu a pomoc při spouštění. Musím se přiznat, že jsme byli všichni hodně zvědaví, jak bude v praxi fungovat. Po splnění všech administrativních požadavků byly do rozvodné sítě bez problému přivedeny první kilowatty z této elektrárny,“ těší se pozitivnímu výsledku hlavní stavbyvedoucí.

Rybí přechod jako umělecké dílo

Nedílnou součástí provozu elektrárny byla výstavba rybího přechodu. V podstatě se jedná o uměle vytvořený obtok původního koryta kolem objektu elektrárny. V něm jsou vystavěny různé přechodové kaskády a přesně umístěné kameny, které mají za úkol vytvářet podmínky pro přirozenou migraci vodních živočichů. Přechod vznikl pod dohledem Komise pro rybí přechody. „Tato část stavby si vyžádala nemalou zručnost a fantazii všech, kdo se na provedení podíleli,“ vzdává hold svému pracovnímu týmu Fridrich Herceg.

MVE s Archimédovou turbínou

Systém je založen na principu starověkého čerpadla, tzv. Archimédova šroubu s opačným prouděním vody. Šroub se používá jako vodní motor pro malé vodní elektrárny pracující na vodních tocích, které mají nízký spád (od 1 do 10 m) a často trpí kolísáním přítoku. Systém je možné použít i jako doplňkový motor ke stávajícím turbínám využitím energie jalových přepadů nebo zcela nahradit staré stávající turbíny.



Přes sto metrů dlouhá skládačka mostu

Přemostění trati u obce Sadská novou cyklostezkou je od samého počátku nejpřijatelnějším řešením pro všechny drážní instituce, neboť stavba zůstane ve vlastnictví investora. Na druhou stranu bylo bráno v potaz, že se jedná o elektrifikovanou trať a předpokladem je, že spodní hrana mostovky bude minimálně ve výšce 6,5–7 metrů nad okolním reliéfem. A to znamená, že uživatelé budou muset vystoupat po minimálně 65 metrů dlouhých nájezdových rampách.



Celá stavba přemostění znamenala pro závod mostních staveb pečlivou přípravu a koordinaci. Přibližně 112 metrů dlouhý most vyrobili partneři z DT Mostárny v Prostějově a na místo jej přivezli na pěti návěsech. „My jsme mezitím připravili spodní stavbu mostu. Ta se skládá z osmi železobetonových patek a dvou opěr. Ocelové sloupy namontovala DT Mostárna. Šest z nich tvoří přímé sloupy s jedním ložiskem, dva pilíře se dvěma ložisky jsou ve tvaru písmene Y. Celkem si stavba mostu vyžádala jen dvě denní a jednu noční výluku. Všechny po sedmi hodinách,“ poukazuje na technicky nejnáročnější část stavby Karel Mikas. Ocelová konstrukce mostu se skládá z devíti dílců různých rozpětí, které dohromady vytvořily přemostění. „Je to svým způsobem krásné monstrum. Do budoucna budeme uvažovat, zda jej nominovat na cenu typu Stavba roku,“ prohlásila krátce po usazení mostu starostka Sadské Cecilie Pajkrťová.

Vzhledem k výšce mostu nad železniční tratí bylo tedy nutné vyřešit i pozvolné nájezdy v obou koncích mostu. Směrem od Kostelní Lhoty stav-

baři provedli násep, na opačném konci vystavěli gabionové zdi. Konec cyklostezky je hned za přemostěním trati v Hlouškové ulici v Sadské. Odtud lze pokračovat na kole až do Poděbrad.



Zádrhel v propojení etap

Od samého začátku plánování Lhotecké cyklostezky projekt provází do značné míry nevyřešený a rozhodně velmi nebezpečný průjezd obcí Kostelní Lhota. Jak úsek Kostelní Lhota – Písková Lhota, tak i úsek Kostelní Lhota – Sadská totiž končí na vnějších okrajích zastavěné části obce. Průjezd obcí je tak možný jen po silnici. Řešení má přinést realizace třetí etapy, která obě části cyklostezky v Kostelní Lhotě bezpečně propojí. Rychlost realizace závisí na zajištění finančních prostředků z dotačních programů.

Obcí Třebotov u Prahy vedou nové chodníky

Novou dešťovou kanalizaci, chodníky podél hlavní silnice a osvětlené přechody má nyní středočeská obec Třebotov. Dílo dokončuje středisko inženýrských staveb společnosti Chládek & Tintěra.

Středisko inženýrských staveb začalo s realizací projektu v říjnu loňského roku. K úplnému dokončení by mělo dojít letos v dubnu. Investorem stavby je obec Třebotov.

Stavbou byly dotčeny stávající chodníkové plochy podél průtahové komunikace, která vede centrem obce. Celkem se jedná o 3 200 m² zámkové dlažby, což je plocha asi poloviny fotbalového hřiště. V obci je dále pět osvětlených přechodů a šest zrekonstruovaných autobusových zastávek.

Součástí projektu byla i realizace dešťové kanalizace DN400, která vede v délce 750 běžných metrů pod plochou nových chodníků. „Bylo to logické umístění, protože původně byla voda svedena do odvodňovacích žlabů podél hlavní komunikace. Nyní žlab vyplnila plocha s chodníky a kanalizace je skryta pod ní,“ říká hlavní stavbyvedoucí Fridrich Herceg. Do kanalizace je odvedena povrchová voda z chodníkových ploch a průtahové komunikace II/101 pomocí uličních vpustí.

Vlastní chodníky jsou vzhledem k prostorovým poměrům v obci široké 2,1–1,5 metru. Chodníky jsou v místech přílehajících ke komunikaci odděleny obrubníky v délce 1500 metrů. Vodicí linii tvoří hrany objektů, plotové zídky nebo zvýšená sadová obruba chodníků.



Izolace klenby mostu za pomoci gelu



Použitím chemické izolace na gelové bázi zabránili mostaři závodu O3 protékání vody z trati do klenby kamenného mostu, po kterém vede železniční trať. Současně byla provedena i sanace spodní stavby mostu.

Most je součástí jednokolejné železniční trati mezi Louny a Mostem. Sanaci přibližně dvacet metrů dlouhého přemostění si vyžádalo značně narušené zdivo. „Stav byl takový, že jsme museli kompletně odbourat stávající římsy i křídla mostu a následně vše postavit nové z betonových bloků. To vše za provozu na trati,“ říká ke stavbě hlavní stavbyvedoucí Jiří Majerík.

Značné narušení vlivem zatékání vykazovala také klenba mostu postavená z pískovcových bloků. Některé stavbaře zcela nahradili stejným kamenem. Nejzajímavější částí stavby ale bylo zhotovení izolace klenby proti zatékání vody z povrchu mostu. „Jediným řešením, jak tomu zabránit a přítom nesnášet železniční spodek, bylo přesně podle schématu navrtat klenbu zespodu a následně do otvorů vpravit speciální dvousložkovou směs na bázi gelu. Ta se rozlila po vrchní části klenby a po vytužení vytvořila odolnou izolaci,“ vysvětluje postup hlavní stavbyvedoucí. Sanaci opěr mostu stavbaři provedli rovněž formou injektáže, ovšem za použití cementové směsi pro tento účel. Na závěr byly původní kamenné části mostu nově přespárovány.

Závod mostních staveb zahájil sanaci mostu v říjnu loňského roku. Správci železniční dopravní cesty opravený most předá letos v dubnu.

Následky loňských povodní stále ohrožují tratě



UTRŽENÝ NÁSEP. Stavbaři odtěžili nestabilní zeminu a hutněním vybudovali nový násep. Foto: M. Nehyba

Loňské dlouhotrvající deště na začátku června se podepsaly na nestabilních náspech a okolních svazích u mnoha českých regionálních tratí. S jejich sanací se začalo loni na podzim a práce na odstranění povodňových škod potvrzují až do poloviny tohoto roku. Část povodňových projektů získal ve veřejných soutěžích závod kolejových staveb.

Mezi nejvýznamnější projekt patří odstranění povodňových škod na trati Lužná u Rakovníka – Chomutov, kde tým Roberta Frosta spolu s účastníkem sdružení provádí sanace na několika místech. Již na konci minulého roku se stavbařům z větší části podařilo opravit uvolněné násypy za stanicí Březno u Chomutova a před zastávkou Droužkovice.

„Celkem jsme na těchto dvou místech odtěžili kolem pěti tisíc krychlových metrů nestabilní zeminy. Nahradili jsme ji směsí štěrku a hlíny hutněnou po vrstvách. Svah je odvodněn pomocí tří drenážních žeborů s vývodem do stávajícího odvodnění,“ popisuje část prací na traťovém úseku Robert Frost. V případě sanace násypu u Droužkovic byl provoz tratě odkloněn na sousední staniční kolej. Utržený násep za stanicí Březno u Chomutova stavbaři opravili během šestidenní výluky. Do té doby byl provoz na trati zachován se snížením rychlosti.

Přivaly vody si vyžádaly v žateckém zhlaví stanice Březno u Chomutova ještě sanaci s celkovou výměnou štěrkového lože u deseti výhybek, pěti set metrů přípojních kolejí a výměnu deseti elek-

tromotorických přestavníků. „Žatecké zhlaví bylo zaplaveno následkem nefunkčního propustku, který byl zanesen během dešťových přívalů,“ zdůvodňuje rekonstrukce Robert Frost. Čištění příkopů a propustků kolejaři provádí od Žatce až po Chomutov.

Nestabilní svah zajistí úhlová zeď

Nejnáročnější část sanace předmětné trati na stavbaře teprve čeká. Jedná se o uvolněný svah nad tratí mezi Velichovem a Hořeticemi. „Půjde o mimořádně náročný úkol. Svah se nachází ve velmi obtížném terénu. Nejprve budeme muset vybudovat cestu pro těžkou techniku. Jediný možný přístup je z koruny svahu, odkud postavíme provizorní panelovou cestu až k patě svahu. Tam odtěžíme nanesenou zeminu, abychom mohli založit přítěžovací lavici z armované zeminy, která bude zajištěna úhlovou zdí vetknutou do HEB profilů,“ vypočítává postup sanace svahu Robert Frost. Všechny asi šedesát HEB profilů zapuštěných devět metrů hluboko budou jistit ještě šikmé kotvy zapuštěné do svahu. Následným schodovitým vrstvením s mírným protisvahovým spádem bude dosaženo zajištění svahu.

Preventivní opatření bude provedeno také v koruně svahu, kde stavbaři vybudují systém odvodnění. „Jde vlastně o to, aby voda z velkých ploch nad svahem nestékala po svahu dolů a neuvolnila tak další zeminu. Přitékající voda bude zachycena do vrtů v koruně svahu a bezpečně odvedena do vodoteče,“ vysvětluje odvodňovací systém Robert Frost.

Povodňové projekty závodu 01

Závod kolejových staveb provádí podobné projekty, byť v menším měřítku, také na tratích:

- Praha–Vraňany
- Plzeň – Domažlice – Furt Im Wald
- Karlovy Vary – Johnnengeorgenstadt
- Cheb – Karlovy Vary – Chomutov

Cestu do děčínské zoo jistí další opěrná zeď



Opěrná zeď podél jediné přístupové cesty do děčínské zoo ztrácí stabilitu. Závod mostních staveb společnosti Chládek & Tintěra na podzim loňského roku opravil další část rozpadající se opěrné zdi. K optimálnímu stavu chybí zrekonstruovat z nejvíce narušených čtyřiceti metrů ještě asi polovina.

Děčínská zoo patří díky svému umístění v lesním prostředí mezi nejkrásnější u nás, byť se jedná o jednu z nejmenších. Ročně ji navštíví desetitisíce lidí jak z Česka, tak především ze sousedního Německa. Zásadním problémem je však jediná přístupová cesta ve velmi strmém svahu. Komunikaci původně konstruovanou pro koňské pivozy drží na jedné straně opěrné zdi. Ty však svým stářím a nadměrným zatěžováním komunikace ztrácí pevnost a stabilitu. Statutární město Děčín zadalo v uplynulých dvou letech opravit ve dvou etapách kolem osmnácti metrů, kde hrozilo zřícení na prvorepublikovou vilu. Oprava se v druhé etapě dotkla devítimetrového úseku opěrné zdi, který navazuje na již dokončený devítimetrový úsek z první etapy a pokračuje směrem nahoru k zoo. Stavbaři museli nejprve zajistit svah, který drží přístupovou cestu, a následně odbourat stávající zeď. „Stejně jako u první etapy jsme se museli vypořádat hlavně s nedostatkem místa na staveništi. Kvůli bezpečnosti nebylo možné nasadit vrtací soupravu z přístupové cesty, proto jsme vytvořili vysoký násep od paty zdi na soukromém pozemku a vrty pro zajištění svahu provedli z něj,“ popisuje situaci na stavbě hlavní stavbyvedoucí Miroslav

Běhavý, který řídil také opravu během první etapy.

Zajištění svahu před odbouráním zdi bylo provedeno pomocí jedenácti sedmimetrových pilotů a pěti hornických kotev, vyvrtaných a zainjektovaných do skalního bloku pod komunikací. Délka kotev je 9,6 metru. „Teprve pak jsme mohli zbourat původní zeď, provést systém odvodnění a ze stejných kamenů postavit novou,“ říká dále hlavní stavbyvedoucí. Důležitým prvkem horní části zdi je celoplošný železobetonový roznášecí trám, přes který jsou předepnuty hornické kotvy. Nejvrchnější část zdi nad zakončovací lávkou je z estetického důvodu vystavěna z gabionové zdi.

Mostaři během stavby získali další zakázku

Během rekonstrukce opěrné zdi podél přístupové cesty k zoo získal závod 03 ještě zakázku na výstavbu dělicí zdi mezi soukromými pozemky. Objednatel byl majitel, na jehož parcele stavba zdi probíhala. Přibližně dvacet metrů dlouhá dělicí zeď je kolmá na novou opěrnou zeď. Má proměnnou výšku podle sklonu svahu. „Ke stavbě této stěny jsme využili materiál vytěžený z původní opěrné zdi. Opticky spolu obě části ladí a vytvářejí harmonické uzavření pozemku,“ říká dále hlavní stavbyvedoucí. Poslední část zdi ve špatném stavu se nachází opačným směrem, tedy dolů ze svahu. Podle plánu města Děčín bude její oprava předmětem další etapy. Vzhledem k menší výšce by mělo být zbylých jednadvacet metrů opraveno najednou. Doposud se provedlo zatím provizorní zajištění.



Starý kamenný most znovu omládl



Po úspěšné sanaci Novinského viaduktu u Kryštofova údolí provedli pracovníci závodu mostních staveb opravu dalšího kamenného mostu na stejné trati. Opravený most je nyní jen stěží rozeznatelný od novostavby.

Předmětem opravy asi sedmdesát metrů dlouhého železničního mostu z počátku 20. století, kterému se říká Karlov podle nedaleké vsi Karlov pod Ještědem, bylo stažení obvodového zdiva, vyčištění spár mezi kameny a přespárování.

Stavební práce zahájil pracovní tým Jiřího Majeríka loni v červnu zřízením staveniště. „Měsíc jsme stavěli lešení. Jednotlivé díly a ostatně všechny stavební materiál jsme nosili ručně po uměle vybudované přístupové cestě, která měřila asi kilometr,“ vzpomíná hlavní stavbyvedoucí.

Důležitou částí rekonstrukce kamenného zdiva bylo jeho stažení ocelovými spirálami systému Stado Spiral. „To znamenalo připravit bezmála 600 metrů zářezů hlubokých asi deset centimetrů po celém mostu. Do nich jsme vložili spirály a zalili je speciální dvoúsložkovou směsí,“ popisuje postup stažení zdiva Jiří Majerík. Vnitřní kamenné zdivo bylo sanováno injektáží. Stavbaři do zdiva mostu vyvrtali několik stovek děr hlubokých 65, 120 a 320 centimetrů. Do nich vtláčili cementovou směs, která vyplnila dutiny mezi kamenivem.

Závod mostních staveb předal dílo Správě železniční dopravní cesty v říjnu loňského roku.

Prvním krokem k úspěchu jsou řádně podané nabídky



V polovině loňského roku došlo v obchodním úseku k důležité změně. Činnost obchodního oddělení byla rozdělena do oddělení obchodních smluv a oddělení obchodních nabídek. Vedoucí oddělení obchodních nabídek byla jmenována Miroslava Bosmanová, která ještě před svým nástupem do pracovního poměru v září 2012 se společností Chládek & Tintěra externě spolupracovala.

V čem spočívala vaše dřívější spolupráce s obchodním úsekem?

V podstatě v tom, co dělám nyní. To znamená, že jsem pomáhala s přípravou a kompletací nabídek na velké koridorové projekty. Nejprve externě, později mi byla nabídnuta obchodním ředitelem samostatná pozice v přípravě nabídek a posléze pozice vedoucí oddělení obchodních nabídek.

Jaký byl podle vás důvod vzniku nového oddělení obchodních nabídek?

Současná situace na stavebním trhu i neustále se měnící legislativa si žádají odevzdávat dobře prostudované a řádně zpracované nabídky. Dalším faktorem také může být četnost výzev k podání nabídek v určitých obdobích roku a lhůty pro jejich podání. I v těch co do počtu výzev nefrekventovanějších obdobích musíme být schopni podávat kvalitní nabídky, abychom uspěli v boji o zakázky.

Co vlastně spadá do činnosti oddělení obchodních nabídek a kolik v něm pracuje lidí?

Naším úkolem je prostudovat zadávací dokumentaci ke konkrétní zakázce a následně postoupit jednotlivé části dokumentace na patřičná místa. To znamená především připravit soupis požadavků na technickou a cenovou přípravu, případně na ekonomické oddělení. Ve shodě s oddělením technické a cenové přípravy oslovíme případné subdodavatele nebo partnery ve společnosti (dříve sdružení), připravíme smlouvy s těmito subjekty a vyžádáme si od nich potřebné doklady do nabídky. Dalším naším krokem je shromáždit zpět veškeré podklady v rámci naší firmy i od spolupracujících subjektů, nabídku zkompletovat a hlavně řádně a včas předat k odevzdání. V tuto chvíli pracují v oddělení obchodních nabídek včetně mě tři lidé. Na současné pokrytí nároků je to optimální.

Je možné po necelém roce bilancovat počty podaných nabídek?

Nejen vzhledem ke konkurenčnímu boji není rozumné mluvit o konkrétních číslech. Navíc počty podávaných nabídek ovlivňují různé faktory. Například loňské červnové povodně se významně projevil v podzimní poptávce velkých zadavatelů.

Věnujete se zvlášť velkým zakázkám, jako jsou například koridorové stavby?

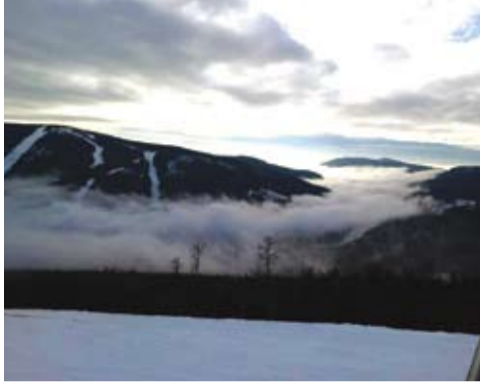
Samozřejmě. Těmto zakázkám se věnuje celý projektový tým. V něm působím za oddělení obchodních nabídek většinou já osobně, starám se o kvalifikační, smluvní a organizační záležitosti.

V čem spatřujete největší úskalí při zpracování nabídek?

Z dlouholeté zkušenosti, kterou s touto prací mám, je vždy velkým problémem špatná komunikace. Proto je mou snahou a jednou z priorit, aby mezi sebou dobře a operativně komunikovala všechna oddělení, která se na přípravě nabídky podílí. Základem je, že informace o aktuálně zpracovávaných i o odevzdaných nabídkách jsou dostupné na našem intranetu. Za velmi důležitou považuji také pečlivou kontrolu naším oddělením. V první fázi procházíme podklady poskytnuté zadavatelem, neboť odhalení chyb v zadávací dokumentaci může mít dopady na celou nabídku – a to jak v pozitivním, tak negativním smyslu slova. Při závěrečné kompletaci provádíme kontrolu správnosti a úplnosti nabídky ve všech jejích částech, abychom zamezili vyloučení nabídky ze soutěže.

Firemní koktejl

Hroši se po roce zase objevili na horách



Každoroční hroší výprava na hory se uskutečnila i letos, přestože sněhové podmínky měly od ideálu hodně daleko. Rozmary počasí ale perfektně vykompenzovalo zázemí Vojenské zotavovny Bedřichov.

Dějištěm pravidelného zimního setkání se stejně jako v minulých letech staly svahy nad Špindlerovým Mlýnem. Ubytování od 5. do 9. ledna poskytla již podeváté v řadě Vojenská zotavovna Bedřichov s perfektním zázemím pro wellness a halové sporty. Ačkoliv se tentokrát zúčastnilo zimního soustředění méně hrochů než v předchozích letech, nic to nezměnilo na kolektivní atmosféře, spíš naopak. „Oproti loňsku nás bylo skoro o dvacet méně, nicméně záleží na kvalitě, ne na kvantitě,“ je přesvědčen vedoucí zájezdu Pavel Jakoubek.

Výkyvy počasí letos diktovaly program. První dny byly přívětivé, proto se většina účastníků věnovala sportům na lyžích. Zejména vrcholky nad Špindlerovým Mlýnem nabídlý dokonalé podmínky. Pro hory zcela netypický déšť v polovině pobytu byl jasným impulsem k využití bohaté nabídky zotavovny. „Jediné, co mě mrzí, je to, že jsme letos nemohli uskutečnit naši oblíbenou disciplínu – sjezdy na sánkách. Kvůli nedostatku sněhu byla čtyřkilometrová trať uzavřená,“ mrzí vedoucího zájezdu. Co však počasí nemohlo ovlivnit, byl tradiční bowlingový turnaj.

Spokojenost snad všech účastníků zájezdu zatím nasvědčuje tomu, že se do Špindlu pojedí i za rok.



Vojenská zotavovna Bedřichov

- Hotel je vzhledem ke své poloze ideálním místem pro milovníky zimních sportů, především lyžování a zimní nebo letní horské turistiky a cykloturistiky. Svým komplexním vybavením uspokojí i velice náročné klienty. Hotel je vhodný jak pro rodinnou rekreaci, tak i pro vyznavače aktivního odpočinku nebo wellness pobytů.
- Celková kapacita hotelu je 287 lůžek, z toho 207 na hlavní budově a 80 lůžek v dependanci č. VI a VIII.
- K posezení lze využít hotelový bar s přílehlou letní terasou (s nabídkou minutkových jídel a dalších pochoutek) nebo stylovou restauraci U Medvěda, která je vyhlášená svými krkonošskými specialitami.

Slavnostní otevření nového sběrného dvora v Litoměřicích



PŘEDÁNO. Obchodní ředitel Ch & T Pavel Stoužil (vpravo) symbolicky otevírá sběrný dvůr. Foto: Eva Břeňová

Ve čtvrtek 23. ledna 2014 zástupci města Litoměřice představili veřejnosti nový sběrný dvůr v Nerudově ulici. Pětadvacetitisícové město tak má v současné chvíli dva sběrné dvory. Druhý je v Želeticích. Rekonstrukci nevyužívaných prostor Českých drah u pokratických závor provedlo středisko inženýrských staveb společnosti Chládek & Tintěra.

Oficiálního představení nového sběrného dvora se zúčastnili zastupitelé města, provozovatele i společnosti Chládek & Tintěra. Pracovníci Technických služeb města Litoměřic všem přítomným detailně představili fungování dvora / **foto 1**. Kapacita nového sběrného dvora je 1600 tun odpadu za rok, což odpovídá počtu obyvatel. „Dvůr je vybaven i pro ukládání bioodpadu, který včas odvážíme ke kompostování. Samozřejmostí je i sběr vyřazené elektroniky,“ doplnil možnosti sběrného dvora ředitel Technických služeb Ivo Elman / **foto 2**.

Na každý druh odpadu jsou vyčleněny speciální sběrné nádoby a kontejnery. Lidé mohou ve dvoře uložit prakticky všechny odpady. „Systém dalšího zpracování odpadu máme nastavený tak, aby byl v co nejvyšší možné míře druhotně využitý. Pevně doufám, že díky tomuto sběrnému dvoru eliminujeme nepořádek kolem kontejnerů na sídlištích a zabráníme vzniku černých skládek,“ slibuje si od zprovoznění dvora vedoucí odboru životního prostředí městského úřadu Pavel Gryndler / **foto 3**. Vedení radnice na projekt získalo ze Státního fondu životního prostředí desetimilionovou dotaci.

Stavbu střediska inženýrských staveb zahájilo 20. května loňského roku. Stěžejní bylo především vybudování nového odvodnění. Stavbaři vybudovali kanalizační systém, který je sveden do retenční nádrže a odtud pak do městské kanalizace. Právě napojení odvodnění na kanalizační řad bylo nej-



složitější. Vede totiž pod Masarykovou ulicí a to znamenalo částečné dopravní omezení jak na této ulici, tak v Teplické ulici. Pod železnicí byl proveden řízený protlak DN 320 mm a v komunikacích Teplická a Masarykova bylo potrubí zavedeno otevřeným paženým výkopem. Podstatná část rekonstrukce areálu připadla na úpravy povrchů jak v halách, tak ve zbytku prostor. Opravy se dotkly také původních hal. Částečnou rekonstrukcí prošel zděný objekt, který slouží jako kanceláře pro řízení sběrného dvora. Součástí dodávky střediska inženýrských staveb byl inventář sběrného dvora, zejména kontejnery na velkoobjemový, nebezpečný a tříděný odpad. „Jsme rádi, že jsme mohli realizovat projekt ve městě, kde máme své kořeny. Stavbu jsme zrealizovali v řádném termínu a kvalitě. Jsme spolehlivá stavební firma, která se o zakázky města Litoměřice bude ucházet i v budoucnu,“ řekl obchodní ředitel společnosti Chládek & Tintěra Pavel Stoužil, který se slavnostního otevření představení sběrného dvora zúčastnil.

S otevřením nového sběrného dvora Technické služby ukončily přístavování velkoobjemových kontejnerů v ulicích města.



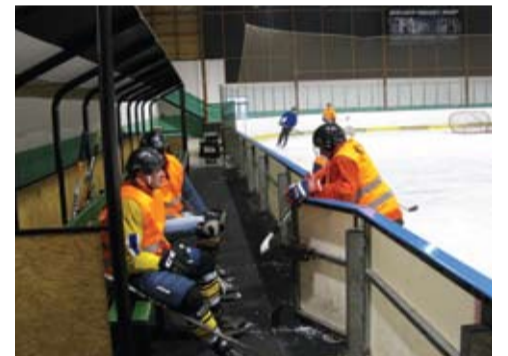
Hokej v Bílině stále žije

Přání mnoha účastníků z minulých let bylo vyslyšeno. Tradiční hokejový zápas pracovníků litoměřické firmy Chládek & Tintěra se uskutečnil, a to opět v režii Duchcovské svařovny.

Hokejový „srandamač“ se i tentokrát odehrál na krásném zimním stadionu v Bílině, tedy v místě svého zrodu. Letos to bylo ve čtvrtek 23. února. Podle všeho patří hokejová klání k nejstaršímu společenskému setkání pracovníků firmy Chládek & Tintěra. A sportovní úroveň jde nahoru! O významu akce svědčí i to, že někteří stálí účastníci z minulých let již namísto hokejové výstroje zaujali alespoň pozice fotografů. Kdyby alespoň měli řádně nabitě baterie svých fotoaparátů...

Výsledek opět není důležitý, zvítězili všichni, protože se na rozdíl od předešlých zápasů nikdo nezranil. A za největší vítězství považují účast i těch kolegů, kteří již hroší stádo opustili. Sport má obyvatele zeměkoule spojovat a to se nám daří!

Všechny hrochy zdraví Pepa Veselý



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.

40 let

Harvan Martin, vedoucí střediska elektrostaveb
Smetáček Ján, stavbyvedoucí
Suchan Martin, vedoucí výroby

45 let

Eiben Petr, dělník

50 let

Vlček Jiří, stavbyvedoucí
Rozhon Vítězslav, strojník
Jakubec Josef, stavbyvedoucí

55 let

Straka Otto, dělník
Klomínský Jiří, vedoucí odd. obchodních smluv
Tyle Václav, dělník
Jakoubek Pavel, ředitel závodu O1

60 let

Smrž Vladislav, dispečer silniční dopravy
Tříška Jaroslav, tesař
Dostál Vladimír, marketingový manažer

K významnému životnímu jubileu také gratulujeme:

Bosmanové Miroslavě, ved. odd. obch. nabídek
Jakoubkové Márii, přípravařka