



## Lovosice mají moderní autobusové nádraží



Za pouhých šest měsíců byla v Lovosicích dokončena největší a nejvýznamnější investiční akce roku 2017.

V pátek 22. prosince ve 12.02 hodin odjel z nového autobusového nádraží v Lovosicích první autobus. Slavnostním přestřižením stuhu tak byla oficiálně dokončena rekonstrukce nádraží započatá 19. června. Revitalizace se obešla bez větších technických komplikací.

Hlavní změnou oproti původnímu stavu lovosického autobusového nádraží jsou nástupiště uvnitř prostoru, jak je to dnes běžné u nově zrekonstruovaných nádraží. Před revitalizací nádraží představovalo oválnou plochu, kde parkovaly autobusy, a lidé nastupovali a vystupovali po jejím obvodu. „Dodavatelská firma, technický dozor a projekční kancelář odvedly výtečnou práci. Po celou dobu byl postup realizace stavby řízen profesionálně a na vysoké úrovni. Díky tomu dnes otevíráme nové,



krásné a moderní nádraží,“ uvedl na slavnostním otevření starosta města Milan Dian.

Nádraží má pět nových nástupních ostrůvků a nástupiště pro náhradní autobusovou dopravu.

### **i** ZÁKLADNÍ PARAMETRY NOVÉHO NÁDRAŽÍ

- pět stání pro autobusy
- dvě odstavná stání
- 28 parkovacích míst pro osobní vozy
- tři místa pro vozy taxislužby

Všechny ostrůvky jsou opatřeny novým informačním systémem, který slouží pro informování cestujících o spojích a případném zpoždění, a navigačním a informačním systémem pro nevidomé a slabozraké. Ještě letos přibude také informační kiosky, kde budou k dispozici další informace včetně aktualit z města. Na jaře proběhne také došetření trávníků a výsadba zeleně.

Dvacetidenní oprava poničené trati u Kralup **str. 2**

Klenbový most u Mladotic je opět bezpečný **str. 3**

Zajímavé stavby dokončené v závěru loňského roku **str. 3**

## Slovo generálního ředitele



Vážení kolegyně a kolegové,

tak už je zase další rok za námi. A nebyl vůbec špatný. Téměř 1,75 miliardy obrátu a k tomu slušný zisk. Práce pro 350 zaměstnanců a velmi dobrá rodící se spolupráce s našimi kolegy z Havlíčkova Brodu na velkých projektech. Udrželi jsme vysoký podíl na trhu opravných prací a razantně vstoupili na trh velkých investičních akcí. Konečně stavba o objemu vyšším než 1 miliarda Kč. Proti všem varováním a předpokladům se ukázalo, že jsme společností, která zkrátka jednoduše postaví vše!

A kam dál? Budou to 2, nebo 3 miliardy? Ambice máme – osobní a firemní. Myslím, že jsme připraveni. Máme vlastní kapacity, kvalifikované zaměstnance, též kvalitní zázemí, fajn kolektiv a hlavně chuť vítězit.

Nemusíme prosit od reality odtržené majitele ze zahraničí o souhlas stavět, soutěžit a vyhrávat. My sami se umíme rozhodnout správně.

Jsme efektivní, jsme kolektiv a jde z nás strach. Jsme silnou a bohatou společností. Myslím, že už každý náš konkurent si to uvědomuje. A investor to jistě pozitivně vnímá.

Máme velké ambice, máme sice i omezené možnosti, ano, i chyby a nedostatky, ale umíme je řešit a zvládat.

A budeme vyhrávat! Čeká nás další úspěšný rok. A já chci všem, kdo se o to zasloužili, tímto poděkovat a zároveň je povzbudit. Jdeme společně dále!

Děkuji. Jan Kokeš

## Rekonstrukce tramvajové trati v Kolbenově ulici

Téměř čtyři kilometry vysloužilé tramvajové trati v Praze zrekonstruuje naše společnost během pěti měsíců.

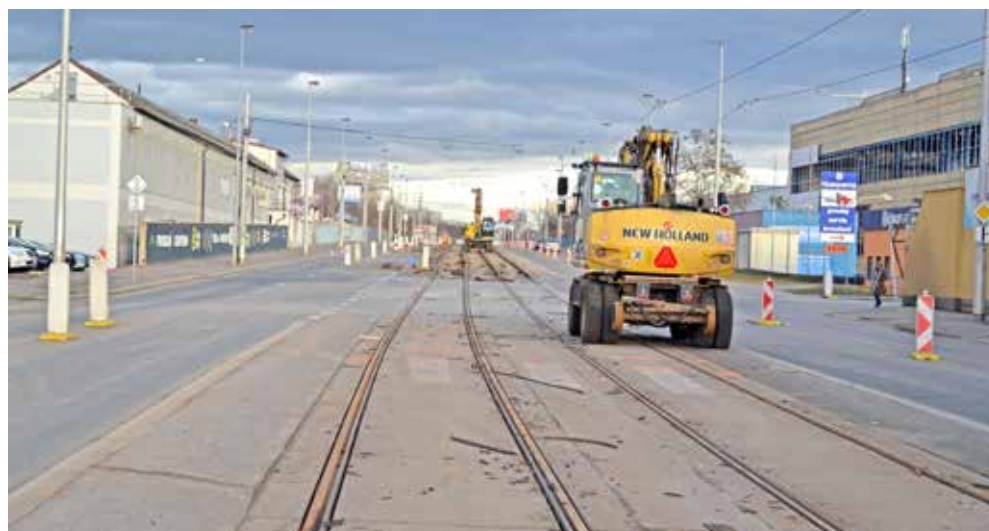
Stavební práce zahájil závod kolejových staveb na začátku března. Obousměrně je přerušen provoz tramvají v úseku náměstí OSN – vozovna Hloubětín až do začátku letních prázdnin. Po rekonstrukci se mohou cestující těšit na rychlejší jízdu, kterou nyní omezují dosluhující velkoplošné panely. Obě nástupiště zastávky tramvají Poštovská navíc budou nově bezbariérová, opatřena navigačními prvky pro nevidomé a slabozraké. „Pro nás je to velmi zajímavá stavba tramvajové trati v Praze, a to nejen z pohledu reference. Celkově vyjde přibližně na 55 mil. korun,“ říká obchodní ředitel Pavel Stoužil.

Stávající trať je tvořena ze zastaralých velkoplošných panelů, které zásadně omezují rychlost dopravy. Stavbaři zrealizují novou konstrukci trati z příčných betonových prahů ve šterkovém loži s tím, že nové kolejnice budou opatřeny tlumicími a izolačními prvky.

Povrch trati bude z větší části zatravněn a automaticky zavlažován, na přejezdech, křižovatkách a místech pro přecházení komunikace bude povrch živý. Nově zrekonstruovaná tramvajová trať bude

mít také přínosy pro ekologii i územní rozvoj okolních částí. Přispěje totiž ke snížení hlukové zátěže na okolní zástavbu a k celkovému zatraktivnění

oblasti, kde se kombinuje stávající obytná zástavba původní průmyslové čtvrti a nově rostoucí obytná výstavba.



Břežnová výjezdní porada společnosti



## Dvacetidenní oprava poničené trati u Kralup

Prosincová nehoda nákladního vlaku mezi Libčicemi a Kralupy nad Vltavou způsobila devastaci více než 1,5 kilometru jedné ze dvou kolejí na koridoru Praha–Děčín–Dražďany. Důležité spojení v rekordním čase opravil závod kolejových staveb.



OCHROMENÝ KORIDOR. Vyluka jedné koleje ovlivnila provoz na trati Praha–Děčín–Dražďany

Následkem vykolejení nákladního vlaku došlo 1. prosince 2017 ke značnému poškození pražců včetně úchytů pružného upevnění a dalších prvků železničního svršku v okolí železniční stanice Dolany

nad Vltavou. Společnost Chládek & Tintěra okamžitě reagovala na výzvu správce tratě a zahájila opravu poničeného úseku. Během prvního týdne museli kolejáři zajistit dodávku 2500 nových betonových

pražců a ostatního materiálu pro rekonstrukci železničního svršku. „Nebylo to vůbec jednoduché, protože v tomto prakticky předvánočním období se tento typ prací neprovádí. Techniku i dvě čtyři kolejářů jsme museli co nejrychleji uvést do pohotovosti a bezodkladně nastoupit,“ popisuje situaci z kraje prosince vedoucí výroby Jaroslav Bubeník. Na opravu byly nasazeny tři dvoucestné bagry a minibusy.

### Ještě ale není zcela hotovo

Během následujících dvanácti dní se podařilo prakticky zrekonstruovat železniční svrsek v délce 1,6 kilometru, a to včetně opravy dvou železničních přejezdů, úpravy geometrické polohy koleje, opravy součástí zabezpečovacího zařízení a provedení nezbytných údržbových prací. „Na jaře nás ještě čeká zřízení bezstopkové koleje v dotčeném úseku, což jsme nemohli dosud provést s ohledem na počasí,“ podotýká Jaroslav Bubeník.

Omezení se dotklo regionálních i dálkových vlaků. Cestující z rychlíků vozila z Prahy do Libčic náhradní souprava, v Libčicích cestující přesešli na náhradní autobus, který je odvezl do Kralup. Odtud pak lidé pokračovali rychlíkem po obvyklé trase.

Podle mluvčího Drážní inspekce Martina Drápalu se vlak přetrhl v pátek 1. prosince 2017 krátce před 20:30 a následně vykolejil. Nehoda se naštěstí obešla bez zranění.

## Martin Chmelař: telematika byla výzva



Zkušený stavbyvedoucí Martin Chmelař ze závodu mostních a inženýrských staveb má za sebou přestavbu autobusového nádraží v Lovosicích, jejímž dodavatelem byla společnost Chládek & Tintěra.

### Martine, v čem pro tebe byla tato stavba jiná oproti ostatním, které jsi doposud řídil?

Jednoznačně jsem na této stavbě získal mnohé nové zkušenosti, co se týče telematiky neboli informačního systému pro cestující. V takové míře a propracovanosti, jako je tomu na autobusovém nádraží v Lovosicích, to pro mě byla skutečně výzva. Vlastně jsme tu telematiku ladili ještě i v tomto roce.

### Provoz autobusů ale musel být zachován. Jak složité bylo toto dodržet?

Poblíž nádraží, které jsme celé přestavovali, byly zřízeny provizorní autobusové zastávky. Projektant původně navrhoval provizorní autobusové zastávky blíže k centru města. To ale týden před zahájením stavby změnil odbor dopravy Ústeckého kraje, který prosadil posunutí provizorní zastávky blíže k vlakovému nádraží. Tím ovšem byla vyvolána nutnost autobusů projíždět částí naší stavby. Organizačně to bylo sice trochu náročnější, ale řešitelné. Komfortnější to bylo zejména pro cestující, kteří to měli blíže k přestupu na vlakové nádraží.

### Setkali jste se s nějakými komplikacemi během realizace?

Snad jen s kanalizací pro uliční vpusti. Během zemních prací jsme zjistili, že je stávající kanalizace v dezolátním stavu. Museli jsme proto řešit se správcem kanalizace její opravu.

### Co podle tebe bylo na stavbě nejnáročnější?

Pokud jde o časovou náročnost, tak to určitě byla pokládka mozaikové dlažby v celkové výměře asi 2000 m<sup>2</sup>. Bylo to opravdu zdoluhavé, museli jsme to udělat precizně, šlo o naši vizitku, která bude na očích ještě hodně dlouho.

### Ona celá ta stavba byla hodně na očích. Setkali jste se s nějakými negativními reakcemi?

Jsem rád, že mohu říci, že ne. Průběh stavby jsme neustále řešili jak se stavebním dozorem, tak investorem, kterým je město Lovosice. Investor byl velmi konstruktivní a vždy jsme včas měli všechna povolení či oznámení pro občany.

### Nakonec jste ale dělali dodatečnou úpravu středových ostrůvků. Proč?

Na základě zkoušek průjezdnosti jsme došli k závěru, že zkrácením středových ostrůvků o dva metry dojde k lepšímu zajištění delších autobusů, a tím i ke komfortnějšímu nastupování pro cestující. Středové ostrůvky jsme tedy na nájezdové straně zkrátali a uvolněný prostor dodáždili.



Utržený vagon poničil pražce a prvky žel. svršku



Opraveny musely být také dva žel. přejezdy



Za necelých 20 dní byla kolej opět v provozu

## Krátká zimní pauza na trati u Řikonína

Pouhých pár týdnů na přelomu roku trvala přestávka v rámci zvýšení traťové rychlosti v úseku Řikonín – Vlkov u Tišnova.



HOTOVO ZATÍM 20 PROCENT. Loni byly dokončeny sanace betonových zárubních zdí, stožáry trakčního vedení a několik mostů a propustků



Ještě v lednu totiž stavbaři začali stěhovat dopravní kancelář do předem připravených provizorních prostor z upravené stavební buňky. Rovněž bylo do těchto kontejnerů nutné vymístit sdělovací a zabezpečovací zařízení. Odtud budou výpravčí řídit provoz až do konce roku, kdy by měl být projekt dokončen.

„Stávající výpravní budovu jsme začali bourat ještě v únoru. Ve stanici Řikonín jsme v tu samou dobu začali i s výstavbou podchodu, a to v prostoru uvolněném snesením dvou staničních kolejí,“ vysvětluje postup prací ředitel stavby Jakub Štěrba.

### Všechny kapacity do Řikonína

I když realizace projektu byla zahájena v červenci loňského roku, hlavní nápor čeká projektový tým až letos. Výluky začnou z kraje dubna a potrvají do listopadu. Během nich stavbaři postupně zrekonstruují železniční svrsek i spodek u obou traťových kolejí v souhrnné délce 20 kilometrů a opraví všechny mosty na trati. „Tato stavba bude znamenat značné pracovní nasazení. Na některých objektech budeme pracovat i v nočních výlukách. Předpokládáme nasazení je 150 pracovníků všech možných profesí. Ze strojní techniky počítáme se šesti dvoucestnými bagry a k pokládce využijeme náš portálový jeřáb Donelli,“ podotýká ředitel stavby. Podstatnou část stavebních prací budou představovat rekonstrukce rekonstrukce

mostů a propustků, včetně dvou velkých viaduktů a sanace skalních svahů s instalací ochranných sítí.

Významných úprav se dočká stanice Řikonín. Stavbaři tam vystaví novou výpravní budovu, včetně kompletní drážní technologie a moderního informačního systému. Vznikne tam také bezbariérový podchod k novým nástupištím a nové návěsní lávky. Nová nástupiště, včetně bezbariérového přístupu, budou i v zastávce Níhov. Nástupiště budou částečně zastřešena.

V souvislosti se zvýšením rychlosti bude zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení a staniční zabezpečovací zařízení ve stanici Řikonín. V celé délce stavby bude provedena nová kabelizace.

### Hotová je zatím asi pětina projektu

V loňském roce se stavbařům podařilo dokončit značnou část sanací skalních svahů, které se nacházejí na devíti místech desetikilometrového úseku. Zároveň opravili několik mostů a propustků nad rámec plánovaných prací, aby využili vyloučený provoz na trati, který během stavby již nebude. Stavbařům se také podařilo vybudovat všech 300 patek pro nové trakční stožáry. Téměř hotové jsou sanace Lubenského a Níhovského tunelu a je dokončena sanace betonových zárubních zdí skalního zářezu. „Jak v tunelech, tak mezi zdi skalního zářezu jsme položili nové

šterkové lože v souhrnné délce asi 1,5 kilometru. Pokud bych to shrnul, tak do začátku hlavních výluk, které začnou v dubnu, budeme mít hotovo tak 20 % stavby,“ vypočítává Jakub Štěrba.

Zakázku na zvýšení traťové rychlosti v předmetném úseku získala společnost Chládek Tintěra LTM + HB Řikonín, sestávající se ze společností Chládek & Tintěra, a.s., (podíl 71 %) a Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod, a.s. (podíl 29 %). Hlavním cílem projektu je provedení stavebních úprav pro zvýšení traťové rychlosti a tím i kapacity, respektive propustnosti trati v mezistaničním úseku Řikonín – Vlkov u Tišnova. Součástí prací je také rekonstrukce železniční stanice Řikonín a zastávky Níhov.

### SANACE SVAHŮ SAMOSTATNĚ

Sanace skalních svahů prakticky podél celého zrekonstruovaného úseku se ukázala natolik náročná a rozsáhlá, že ji musel investor dodatečně zadat jako samostatnou zakázku. Ve výběrovém řízení uspěla naše společnost, kterou do konce března čeká skalní svahy očistit od vegetace, zeminy a uvolněného kameniva. Následně budou skalní svahy překryty ochrannými kotvenými ocelovými sítěmi.

## Mateřinka v Ploskovicích



Pro čtyřicet předškoláků chystají Ploskovice novou školku, která vyroste v nově zastavované části obce. Ve výběrovém řízení na výstavbu jednopodlažní budovy s rozlohou 540 m<sup>2</sup> uspěla naše společnost. Na výstavbu bude mít středisko pozemních staveb zhruba rok od předání staveniště.

Objekt budovy bude založen na základových pasech. Nosné a obvodové zdivo bude cihlové, střecha sedlová s podkrovím, které bude možné v budoucnu přizpůsobit potřebám školky.



## Oprava mostů přes Loučský potok

Čtyři mosty na jednom kilometru trati mezi stanicemi Loket a Loučky na Karlovarsku jsou opět v dobrém stavu.



Přibližně dvacetikilometrová jednokolejná trať Krásný jez – Nové Sedlo u Lokte byla zprovozněna v roce 1901. Z důvodu zajištění bezpečnosti železničního provozu na této trati bylo nutné provést opravy čtyř mostů v mezistaničním úseku Loket–Loučky. Společným jmenovatelem všech opravených mostů je to, že převádí trať přes klikatý Loučský potok.

Na prvním mostě ve směru staničení (km 15,610) závod mostních staveb provedl sanaci spodní stavby mostu, průčelí a říms včetně opravy zábradlí na pravé straně. Další dva mosty (km 16,035, resp. 16,186) tvoří ocelová konstrukce. V rámci opravy konstrukce byla provedena také výměna mostnic a sanace spodní stavby mostu. Poslední opravený most na dotčeném úseku trati se nachází v km 16,667. Most má cihlovou klenbu. V rámci opravy stavbaři ubourali mostní římsy, snesli kolej, odtěžili přesypávky a zhotovili novou železobetonovou desku včetně izolací a odvodnění. Následně vrátili zpět zásep a kolejový svršek. ■

## Klenbový most u Mladotic je opět bezpečný

Železniční most na jednokolejně trati Plzeň–Žatec, mezi stanicemi Mladotice a Žihle, se dočkal v samotném závěru loňského roku celkové rekonstrukce.



**BEZ ZATĚKÁNÍ.** Hlavním důvodem rekonstrukce mostu byla nefunkční izolace, což mělo za následek, že do mostu zatékala voda a degradovala pískovcové zdivo

Závod mostních a inženýrských staveb začal s opravou mostu poslední zářijovou dekadou. Zcela opraven byl o měsíc a půl později. „Většinu stavebních prací jsme prováděli mimo výluky. Trať byla vyloučena z provozu pouhý týden, během kterého jsme snesli kolejový rošt, ubourali desku, provedli nové izolace, zabetonovali novou desku a vrátili zpět kolejový svršek,“ popisuje práce během výluky hlavní stavbyvedoucí Jiří Majerík. Nové betonové římsy se stavba-

řím podařilo zhotovit rovněž ještě v hlavní výluce. Délka přemostění přes polní cestu dosahuje přibližně 20 metrů. Most je široký skoro pět metrů a tyčí se asi sedm metrů nad terénem, což si vyžádalo i stavbu lešení.

### Obří díry vyplnily nové kameny

Časově náročná byla i oprava spodní stavby mostu, která je tvořena z opracovaných pískovcových bloků.



„Spáry mezi bloky byly na mnoha místech zcela vydrolené, a to tak, že do nich bylo možné vsunout ruku až po loket. Někde pískovec úplně chyběl,“ charakterizuje stav spodní stavby Jiří Majerík. Stavbaři proto vysekali zbytky spár, doplnili chybějící pískovcové zdivo, most přespárovali, zainjektovali klenby i opěry a mostní objekt stáhli ocelovými pruty. Na závěr opravili mostní křídla a osadili nové mostní zábradlí. ■

## Zajímavé stavby dokončené v závěru loňského roku

S koncem roku 2017 stavbaři našich závodů a středisek finišovali s dokončením projektů, které stojí za připomenutí.

### Mladá Boleslav rozšířila síť cyklostezek

Ve městě automobilů přibyl na konci loňského roku přes kilometr městské cyklostezky kombinované s pruhem pro pěší.

Dělená cyklostezka, která nahradila původní místní komunikaci, vede podél Havlíčkovy ulice, v souběhu s komunikací pro automobilový provoz. Nový úsek navazuje na další cyklostezky, které město nechalo vybudovat v předešlých etapách.

Přibližně 1100 metrů dlouhá dělená cyklostezka má 2,5 m široký pruh z červené zámkové dlažby pro cyklisty a 1,7 m široký pruh pro pěší z šedé zámkové dlažby. Oba pásy budou odděleny pruhem černé reliéfní dlažby.

Stavba byla zahájena v polovině loňského roku a dokončena loni v listopadu.



### Biketower v Lysé nad Labem

Závod mostních a inženýrských staveb se podílel na výstavbě dalšího automatického skladovacího systému pro kola. V pořadí pátá cyklověž vyrostla vedle vlakového nádraží v Lysé nad Labem.

Úkolem závodu mostních a inženýrských staveb je především vybudovat základovou železobetonovou desku tvaru nepravidelného dvanáctiúhelníku o průměru 8,15 m. Tloušťka základové konstrukce je 720 mm se středovým čepem.

Letos v dubnu začne u litoměřického vlakového a autobusového nádraží stavba další cyklověže. Stejně jako v případě biketoweru v Lysé se bude na spodní stavbě projektu podílet závod mostních a inženýrských staveb naší společnosti. Cyklisté by ji mohli začít využívat na začátku letních prázdnin.



### Výpravní budova v Měšicích je opravená

Na sklonku loňského roku se v obci hned za Prahou směrem na Mělník dočkali zrekonstruované nádražní budovy.

O rekonstrukci, která začala loni v létě, se postaral tým Jana Loužila, který má za sebou již nedávné rekonstrukce výpravních budov v Ploskovicích na Litoměřicku a Neratovicích u Prahy.

Výpravní budova v Měšicích se dočkala výměny střešní krytiny, oken, dveří a opravy zejména celé fasády. Rekonstrukce se dotkla také rozvodů elektro, ležaté dešťové kanalizace a drobných oprav uvnitř objektu. V čekárně stavbaři například opravili omítky, položili novou dlažbu, rozvedli nové elektro, snížili strop a nově vymalovali. Součástí zakázky byla také dodávka nového mobiliáře. ■



## Obměna vozového parku v roce 2017

V loňském roce se flotila firemních vozidel značně obměnila. Čtyři desítky nových vozů převážně nahradily dosluhující automobily.

Nejmarkantněji se obměna dotkla základních modelových řad. Společnost pořídila 26 vozů Škoda Fabia Combi. Ze stejné stáje pak přibyl ještě čtyři Octavie a dva vozy Škoda Rapid. Středisko opravy a údržby si do svého vozového parku připsalo také tři čtyřkolkové Volkswageny Caddy.

Pro dopravu více osob společnost dokoupila další čtyři již osvědčené vozy VW Crafter a jeden vůz Renault Master pro středisko 11. Speciálně pro projektový tým, který realizuje stavbu „Zvýšení traťové rychlosti mezi Říkonínem a Vlkovem u Tišnova“, společnost pořídila terénní vůz Mitsubishi L200, který bude vhodný na tamní přístupové cesty.



Na konci února letošního roku se navíc rozšířil počet nákladních vozů. Závody a střediska mají k dispozici dva nové vozy, Renault Kerax 6x4 – třístranný sklápěč – a Renault Premium valník s hydraulickou rukou.

S obměnou či rozšiřováním vozového parku se počítá i v dalším období. „V březnu budeme na výjezdním zasedání společnosti projednávat plán nákupu v dalším hospodářském roce. Zároveň představím koncept přidělování vozidel jednotlivým zaměstnancům, což si myslím, že bude velmi příjemné a zajímavé,“ říká Marek Kameník, vedoucí dopravy a mechanizace. ■

## Dům pro seniory má jasné obrysy

Domovní komplex s pečovatelskou službou v Černošicích u Prahy již dává tušit, o jak velký projekt se ve skutečnosti jedná.

Třípodlažní kompozice na půdorysu písmene L bude disponovat téměř šedesáti byty různých kategorií. Pojmout by měly asi osmdesát seniorů. S výstavbou domu, který má dvě mírně rozevřená křídla a spojovací článek, začalo středisko pozemních staveb loni v březnu. Dvoupatrový komplex s podkrovím mají dokončit ve druhé polovině tohoto roku. „Nyní jsme ve fázi, kdy máme hotovou hrubou stavbu a vnitřní příčky. Střecha je připravená na pokládku krytiny. Daří se nám postupně objekty stavebně uzavírat a realizovat hrubé rozvody inženýrských sítí,“ popsal situaci na stavbě koncem února hlavní stavbyvedoucí Martin Verner.

### Časově nejnáročnější práce teprve přijdou

Na jaře stavbaře čeká především zhotovení podlah, omítek, obkladů a dlažeb či sádkartonových podhledů. Dokončit musejí také půdní vestavbu, která bude obyvatelná. „Časově nejnáročnější bude instalace podlahového vytápění, které je prakticky všude,“ má jasno hlavní stavbyvedoucí. V létě přijde na řadu kompletace objektů včetně instalací výtahů, dokončení vnějších částí budov a úpravy okolí.

Kromě bytových jednotek bude v této polyfunkční stavbě řada dalších prostor spojených s účelem stavby, tedy s poskytováním sociálních a zdravotnických služeb. ■





## Firemní koktejl

### Revitalizace tratě z Rokycan do Nezvěstic oficiálně skončila

Slavnostní přestřižení pásky definitivně ukončilo revitalizaci trati v úseku Rokycany–Příkosice.



Slavnostní dokončení stavby se uskutečnilo za přítomnosti zástupců investora, zhotovitelů i místních samospráv 25. ledna 2018 ve stanici Mirošov.

Předmětem úpravy trati v délce 13,5 km byla především kompletní výměna železničního svršku a spodku včetně rekonstrukce nástupišť a zajištění bezbariérových přístupů ve dvou stanicích. Zakázku provedla Společnost RT Rokycany–Nezvěstice, kde je

správce Metrostav (35 %) a členy jsou společnosti Chládek & Tintěra (35 %) a Edikt (30 %).

Hlavním přínosem projektu je zvýšení traťové rychlosti a zkrácení jízdních dob. „Pro cestující jsou největší odměnou zejména nově vybudovaná nástupiště s bezbariérovým přístupem a zrychlení dopravy na trati,“ uvedl ve svém proslovu ředitel Stavební správy západ SŽDC Lubor Hrubeš (obr. 1).

Zhotovitelé museli během realizace vyřešit spoustu úkolů, které byly nejen dopředu známé, ale vyvolala je také samotná stavba. „Především šlo o nalezení logistických tras během výstavby, řešení provozu oceláren v Nové huti a koordinaci při rekonstrukci přejezdů,“ jmenuje činnosti, které s projektem souvisely, zástupce vedoucího stavby Jakub Štěrba ze společnosti Chládek & Tintěra (obr. 2).



### 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

Holzknecht Pavel, ředitel závodu  
Bažant František, technolog přípravy  
Čech Jaroslav, elektromontér  
Petráš Jan, stavební montážník  
Měchýř Luděk, dělník  
Beneš Václav, stavbyvedoucí  
Vršecký Petr, dělník

#### Duben

Košík Karel, vedoucí výroby  
Metelka Roman, mistr stavby  
Konyarik Štefan, stavební dělník

#### Květen

Brezina Jan, dělník  
Martiška Ivan, přípravař  
Mihalík Karel, dělník  
Syříšková Martina, administrativní pracovnice  
Bukovský Zdeněk, dělník  
Kupka Roman, projektový manager  
Hana Tintěrová, marketingový manažer

### Vánoční večírek s ohňostrojem

Slavnostní firemní večer naší společnosti se uskutečnil 21. prosince 2017 opět v litoměřickém hotelu Koliba.

Nejenže byli oceněni nejlepší zaměstnanci za uplynulý rok, ale ocenění „Zasloužilý zaměstnavatel“ si převzal i zakladatel společnosti Jaroslav Tintěra. Slavnostní ráz večera ozdobil povedený ohňostroj. K příjemně prožitému večeru před vánočními svátky přispěl známý moderátor a bavič Zdeněk Izer.



Zasloužilý zaměstnavatel J. Tintěra



Miroslav Pehel – Zlaté ruce



Josef Capoušek – Zlaté ruce



Jakub Brádka – Zlaté ruce



Milan Skačan – Zlaté ruce



Miroslav Hodurek – Řidič



Jakub Hemza – Mistr



Miloš Zikán – Stavbyvedoucí



Tomáš Jakoubek – Skokan roku



Václav Lepší – Zlatý hroh THP



Martin Hůlka – Stavba roku

### ZLATÝ HROCH 2017

Kategorie	Vítěz	Středisko/závod	Předávající
Zlaté ruce	Miroslav Pehel	Závod kolejových staveb	Jaroslav Bubeník
Zlaté ruce	Josef Capoušek	Středisko svařování	Jiří Neruda
Zlaté ruce	Jakub Brádka	Středisko elektrostaveb	Martina Syříšková
Zlaté ruce	Milan Skačan	Středisko údržby	Miroslav Krutina
Strojník	Radek Novák	Středisko drážní dopravy	Vlastimil Jiša
Řidič	Miroslav Hodurek	Středisko dopravy	Marek Kameník
Mistr	Miroslav Tondra	Závod kolejových staveb	Jaroslav Bubeník
Mistr	Jakub Hemza	Středisko pozem. staveb	Libuše Tintěrová
Stavbyvedoucí	Miloš Zikán	Závod kolejových staveb	Jaroslav Bubeník
Proj. manažer	Jakub Štěrba	Projektové týmy	Jan Chlupsa
Zlatá hrošice	Šárka Orthová	Úsek admin. ředitele	Stanislav Fousek
Skokan roku	Tomáš Jakoubek	Závod kolejových staveb	Jaroslav Bubeník
Zlatý hroh THP	Václav Lepší	OTCP	Pavel Jakoubek
Stavba roku	Martin Hůlka	Projektové týmy	Jar. Tintěra a Jan Kokeš



Gratulace Františku Bažantovi k jeho šedesátinám se ujal technický ředitel Pavel Jakoubek



Na zelený čtvrtek, 29. 3., jsme se společně rozloučili s dlouholetým zaměstnancem Mírou Krejčím. Odchází na opravdu zasloužený odpočinek, nicméně doufáme, že se na nás přijde občas podívat



Předávání štafety. Tak bychom mohli nazvat toto podání rukou. Jirka Bartásek odchází do důchodu a pomyslnou štafetu přebírá Honza Čížek. Přejeme oběma, ať se jim daří