



Litoměřické horní nádraží je opravené



10. července 2018 byla dokončena rekonstrukce výpravní budovy. Po 120 letech od otevření vypadá opět jako nová.

Horní nádraží v Litoměřicích prošlo v posledních letech kompletní rekonstrukcí. Nejprve bylo zrekonstruováno kolejiště a nástupiště, nyní je opravená také výpravní budova.

S rekonstrukcí výpravní budovy začalo středisko pozemních staveb naší společnosti v srpnu loňského roku. Nejvýraznější podíl prací připadl na vnější část čtyřpatrové budovy. Zejména se jedná o fasádu, výměnu všech oken a vnějších dveří. Naopak střecha zůstala prakticky nedotčená. Výměnu střešní krytiny tam naše společnost provedla před čtyřmi lety. Stálí

cestující jistě ocení rekonstrukci přístřešku nad perónem.

Uvnitř výpravní budovy došlo především ke stavebním úpravám veřejných prostor v přízemí. Zásadní je přemístění pokladen a vybudování nových prostor pro zázemí zaměstnanců a nových sociálních zařízení. S tím vším byla spojena rekonstrukce inženýrských sítí v této části budovy a finální úpravy, jako je nová dlažba nebo výmalba.

Po organizační stránce bylo nejnáročnější koordinovat veškeré stavební práce s provozem výpravní

budovy, který zůstal zcela zachován po celou dobu rekonstrukce. „Chtěl bych touto cestou poděkovat nejen našim stavbařům za to, že jsme dílo dokončili včas a v požadované kvalitě, ale také investorovi za profesionální přístup k řešení různých problémů a rozhodnutí, kterých na takovéto stavbě bývá nespočet,“ uzavírá svůj pohled na stavbu hlavní stavbyvedoucí Aleš Job ze střediska pozemních staveb.

Výpravní budova se nachází na okraji památkové zóny, a proto SŽDC coby investor při realizaci oprav úzce spolupracovala s městem Litoměřice. ■



Oprava trati z Lysé nad Labem do Kostomlat

Na začátku července začala výluka druhé traťové koleje, která bude v celé sedmikilometrové délce vyměněna.

Zakázku na opravu druhé traťové koleje v úseku Lysá nad Labem – Kostomlaty získalo sdružení firem GJW Praha, Chládek & Tintěra a N+N – Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice. Naše společnost opraví přibližně polovinu úseku.

Neplánované demontáže nástupišť

Kromě výměny kolejnic v celé délce stavby stavbaři mění také asi 1500 pražců. Součástí oprav je dále strojní čištění železničního svršku, podbíjení svršku, úprava šterkového lože a rekonstrukce přejezdů. Kolej bude ve výsledku bezстыková. „Časově nejnáročnější se ukázalo strojní čištění v zastávkách Ostrá a Stratov. Abychom zastávkami projeli s čistěnou, museli jsme tam demontovat nástupištní hrany,“



ČÁSTEČNÝ PROVOZ. Oprava sedmi kilometrů kolejí probíhá za provozu na sousední koleji.

říká k projektu hlavní stavbyvedoucí Václav Beneš. Práce mají skončit na konci září. V závěru kolejaře čeká ještě provést úpravy podél tělesa trati.



Trať 231 mezi Prahou a Nymburkem je dvoukolejná a z hlediska provozu se jedná o jednu z nejdůležitějších tratí ve Středočeském kraji. ■

Bezpečný nadchod přes chomutovské nádraží **str. 2**

Z Karlových Varů do Nejdku po nové koleji **str. 2**

Stanice Libochovice je zrekonstruovaná **str. 3**

Nové parkoviště a chodníky v Kralupích

Parkovací stání pro 70 aut v části Lobeč a pěší propojení lokality Minice s centrem města nyní buduje pro Kralupy nad Vltavou závod mostních a inženýrských staveb.



Nedostatek parkovacích míst trápí snad všechna česká města. V kralupské části Lobeč našli přibližně 1500 m² nevyužitých pozemků Českých drah, které sousedí s Dobrovského ulicí. Zejména obyvatelům přilehlého sídliště přijde téměř sedmdesát nových parkovacích míst vhod.

Parkoviště nahradí pozemek, který sloužil pro odstavnu kolejí drah. „Museli jsme nejprve vykácet nálety a stromy. Pak jsme teprve mohli přeložit drážní kabel a začít s terénní úpravou a samotnou výstavbou parkovacích stání,“ popisuje začátek stavby vedoucí projektu Fridrich Herceg. Součástí parkovacích míst ze zámkové dlažby je také výstavba propojovacího chodníku v délce asi 200 metrů a oplocení mezi parkovištěm a ochranným pásmem SŽDC. Parkoviště, které bude zprovozněno v říjnu, bude osvětlené a pod kamerovým dohledem.

Bezpečný chodník



Na konci října stavbaři v Kralupích dokončí také 1400 m² chodníku podél místní komunikace, v Hybešově ulici, která je spojnicí kralupské místní části Minice a centra města. Nový chodník ze zámkové dlažby výrazně zvýší komfort pěších, kteří dosud využívali pouze silniční krajnice v zalesněné, klikaté a nepřehledné ulici. Chodník navíc bude osvětlen novými uličními lampami a doplněn nasvětleným přechodem. „Kvůli výstavbě chodníku jsme museli zrealizovat drenážní kanalizaci pro odvodnění místní komunikace, rozvést 1200 metrů kabelů pro uliční lampy a v některých místech vybudovat dohromady asi 80 metrů pažení z palisád,“ doplňuje výčet prací Fridrich Herceg. ■

Bezpečný nadchod přes chomutovské nádraží

Důležitá pěší spojnice vlakového nádraží s centrem města je z důvodu probíhající rekonstrukce uzavřena.



80 METRŮ. Lávka vede z nádraží přes třináct kolejí a na druhé straně se napojuje na železobetonovou lávku, která je v majetku města Chomutova.

Kompletní rekonstrukci ocelové lávky, která se svou délkou kolem osmdesáti metrů vede přes celou šířku kolejí, provádí od července tohoto roku závod mostních a inženýrských staveb. Původně měla být lávka opět zprovozněna na konci prázdnin. „Jenže jsme po odbourání pochozích vrstev, což byl asfalt a železobeton, zjistili, že konstrukce je v mnohem horším stavu, než ukázala diagnostika. Museli jsme proto některé části úplně vyměnit,“ vysvětluje měsíc-

ní prodloužení opravy hlavní stavbyvedoucí Jiří Vlček. Z původních šedesáti výluk nakonec bude nutné provést osmdesát devět výluk, z toho osmnáct bude denních, protože trakce lze vypínat jen po částech. Původní železobetonovou desku, která tvořila pochozí část lávky, nahradí odlehčené plastové rošty. Ocelové části lávky budou mít novou protikorozní ochranu. Stavbaři také mění ochranné plechy nad trakcemi.



Městská lávka na opravu čeká

Důležitou částí rekonstrukce je také oprava zchátralých schodišť, která vedou z prostoru nádraží na ocelovou lávku. Ta budou rovněž opatřena plastovými rošty.

Lávka, která vede přes třináct kolejí, se na druhé straně napojuje na železobetonovou lávku. Ta je v majetku města a její rekonstrukce se připravuje v nejbližších letech.

Most přes cyklostezku Cheb–Waldsassen

Výstavba přeložky místní komunikace v chebské části Podhrad vyvolala potřebu nového mostu přes stávající Valdštejnovu cyklostezku.

Zakázku na výstavbu přespaného mostního objektu vyhrála ve výběrovém řízení naše společnost. Objednatel stavby je město Cheb.

Závod mostních a inženýrských staveb čeká během následujících osmi měsíců postavit sedm metrů nad terémem objekt s délkou nosné konstrukce téměř 30 metrů a šířkou 6,5 metru.

Spodní stavbu mostu vytvoří monolitické železobetonové stěny, nosnou konstrukci mostu přespaný flexibilní ocelový polorám Multiplate 200. Na šikmých okrajích polorámu plnicích současně funkce rovnoběžných křídel mostu bude s ohledem na výraznou šikmost (59°) provedena železobetonová ztužující římsa. Most bude opatřen silničními svodidly, zábradlím a svahovým skluzem.

Říp čeká rekonstrukce

Roudnický kulturní dům bude na více než rok uzavřen. Jeho kompletní rekonstrukci provede středisko pozemních staveb.



Cílem rekonstrukce hlavní budovy se sálem a souvisejícím zázemím je nejen údržba této historické budovy v památkové zóně centra Roudnice, ale také získání multifunkčního kulturního zařízení. Za tímto účelem bude zvýšena kapacita sálu s teleskopickým jevištěm. Sál společně se dvěma balkony nabídne divákům celkem více než dvě stovky míst k sezení a kromě odpovídající akustické úpravy prostoru, dvou salónek či nového sociálního zázemí nabídne rekonstruovaný objekt i kavárnu. „V podstatě se jedná o celkovou rekonstrukci jak vnějších, tak vnitřních prostor. Budeme měnit střechu, okna a dveře, repasovat historické prvky, opravovat fasádu či rozvádět nové inženýrské sítě,“ vypočítává rozsah prací hlavní stavbyvedoucí Jan Loužil.

Stavba byla zahájena letos v září přípravnými pracemi. Opravený kulturní dům by měl být znovu otevřen na konci příštího roku.

Výstavba mateřské školy v Ploskovicích

Na začátku prázdnin začalo středisko pozemních staveb budovat novou školku pro čtyřicet předškoláků.



Školka vzniká v nově zastavované části obce Ploskovic. Tvoří ji jednopodlažní budova s rozlohou 540 m². Součástí projektu je realizace zázemí, které je pro školku typické – jedná se především o altánek, dětská hřiště, pískoviště, ale také parkoviště a zeleň.

Objekt budovy je založen na základových pasech. Nosné a obvodové zdivo je cihlové, střecha bude sedlová s podkrovím, které bude možné v budoucnu přizpůsobit potřebám školky. Dominantním prvkem objektu bude fasádní obklad z modřínových panelů, který doslova splyne s přírodou.

Na výstavbu má středisko pozemních staveb zhruba rok od předání staveniště. V září 2018 již byla patrná hrubá stavba.

Z Karlových Varů do Nejdku po nové koleji

Na konci července skončila poslední výluka na jednokolejné trati z Karlových Varů do Johanngeorgenstadtu, během které byla dokončena rekonstrukce železničního svršku ze Staré Role do Nejdku.

Revitalizace čtrnácti kilometrů trati si vyžádala výměnu více než deseti a půl tisíce pražců, z nichž šest tisíc představují ocelové pražce ve tvaru „Y“ a zbytek betonové pražce.

Sesouvající se svah protáhl výluku

Stavební práce byly rozděleny do dvou velkých výluk. V roce 2017 se stavbařům pod vedením Milana Topala podařilo opravit přibližně čtyřkilometrový mezistaniční úsek Stará Role – Nová Role. V souvislosti s úpravou svršku stavbaři také zrekonstruovali šest železničních přejezdů, jeden propustek a jeden most ve zhlaví ŽST Karlovy Vary horní nádraží. „Jednalo se o most s ocelovou nosnou konstrukcí a kamennou spodní stavbu. Ocelová konstrukce je kompletně nová, spodní stavbu opravil závod mostních staveb,“ upřesňuje práce na mostě zástupce ředitele projektu Jakub Vysoký.

Druhá výluka začala letos v dubnu a skončila v červenci. Stavbaři během ní zrekonstruovali traťový úsek Nová Role – Nejdeček. „V tomto úseku jsme zrekonstruovali téměř šest kilometrů železničního svršku, deset propustků, most v km 15,866 a postavili nové bezbariérové nástupiště v zastávce Nejdeček.

„Suchá,“ popisuje rozsah druhé výluky zástupce ředitele stavby Jakub Vysoký. Druhá výluka byla o necelý měsíc prodloužena z důvodu dodatečného zajištění sesuvu nad tratí v km 13,700–13,900 mezi dopravami Nová Role – Nejdeček.

Z Varů až na hranice s Německem

Ačkoliv hlavní práce na trati končily v Nejdku, další stavební objekty sahají až na hranice s Německem. Zejména se jednalo o rekonstrukci kabeláže a zřízení zabezpečovacích zařízení na pětadvaceti železničních přejezdech. Nad Nejdkem byl také jeden most opraven a jeden most byl postaven nový.



Začátek stavby „Revitalizace trati K. Vary dolní nádraží – Johanngeorgenstadt“ je v km 0,412 trati Karlovy Vary dolní nádraží – Potůčky – státní hranice SRN, konec v km 46,120 s tím, že za km 19,028 už došlo jen k úpravám technologie jednotlivých přejezdů. Hlavní stavební činnost byla soustředěna v km 5,200–18,964.



Zastávka Nejdeček-Suchá s novým nástupištěm



Na trati je asi šest tisíc pražců ve tvaru ypsilon

Rozšíření umělecké školy v Černošicích u Prahy

Dostavbou a rekonstrukcí zahradního domku v areálu umělecké školy vznikne ateliér pro výuku hudebních a výtvarných oborů, fotografie a také ke konání koncertů a vystoupení žáků školy.

Více než rok středisko pozemních staveb rekonstruuje objekt v zahradě základní umělecké školy v Černošicích. Výsledkem bude opravený původní objekt a také nová přístavba přibližně stejné velikosti. Hotovo by mělo být do letošního podzimu. „Hlavním důvodem zdlouhavé rekonstrukce je fakt, že objekty umělecké školy jsou památkově chráněné. Při rekonstrukci zahradního domku jsme museli vše pečlivě renovovat,“ říká hlavní stavbyvedoucí Petr Suchý. Nově přístavěný objekt ke stávajícímu domku drží stejné linie a málokdy by rozeznal, že se jedná o novou přístavbu.

Projekt je řešen jako zděná přízemní stavba s částečným podkrovím. V suterénu objektu bude umístěna technická místnost, v přízemí hudební



učebna, dvě výtvarné učebny, sociální zařízení a úklidová místnost. V podkroví objektu se nachází galerie a nad ní půda k využití jako úložný prostor. Součástí



rekonstrukce a přístavby je ještě realizace zahradního altánu a venkovního atria s terasovitými stupni, do kterého bude přístup z nové přístavby.

Stanice Libochovice je zrekonstruovaná

V polovině srpna skončila ve stanici Libochovice rekonstrukce železničního spodku i svršku a výstavba ostrovního nástupiště.

Rekonstrukce stanice je součástí projektu Revitalizace trati Louny–Lovosice, na které se naše společnost významnou měrou podílí. V rámci první etapy projektový tým Roberta Frosta rekonstruuje kromě stanice Libochovice také celý traťový úsek Koštice–Radonice. Celkem se jedná o bezmála pět kilometrů tratě, která musí být mezi stanicemi Louny–Libochovice opět zprovozněna ve druhé polovině října tohoto roku. Na konci srpna již kolejaři upravovali zemní pláně na svém úseku a budovali nástupiště v zastávce Pátek. V nedalekých Radonicích připravují železniční spodek na novou výhybnu. „Do poloviny října musíme položit kolejový svršek a kromě toho nás čeká ještě dokončit rekonstrukce devíti přejezdů, dvanácti propustků a řady dalších umělých staveb, jako jsou gabionové zdi, rozšíření tělesa či prvky odvodnění,“ doplňuje výčet prací stavbyvedoucí Jan Havlíček. Výhybku v Libochovicích bude po modernizaci dálkově ovládat stanice Lovosice.

Následně bude až do konce tohoto roku vyloučen z provozu úsek Libochovice–Lovosice, kde naši stavbaři provedou rekonstrukci železničního svršku a spodku ve stanici Chotěšov pod Hazmburkem a dalších pěti set metrů trati za stanicí.

Zrychlení o 28 minut

Hlavním důvodem revitalizace trati je zvýšení traťové rychlosti. Dosud byla maximem šedesátka, mezi Lovosicemi a Čížkovicemi dokonce jen padesátka. Na úseku z Libochovic do Radonic nad Ohří by po revitalizaci trati měla být nově nejvyšší rychlost 100 km v hodině, z Radonic do Loun 80 km v hodi-



NOVÉ NÁSTUPIŠTĚ. Ve stanici Libochovice vzniklo ostrovní nástupiště s bezbariérovým přístupem a kolejové uspořádání. Jinde se již pokládá železniční svršek.

ně. Mezi Lovosicemi a Čížkovicemi stoupne rychlost o 10 km/h, na šedesátku.

Trať, jejíž stav byl na hranici životnosti, je v současnosti využívána téměř výhradně pro regionální dopravu. Kromě regionálních vlaků se předpokládá nasazení dvou párů spěšných vlaků v úseku Ústí nad Labem hl. n. – Lovosice – Louny. Jízdní doba u osobních vlaků se má v úseku Louny–Lovosice,

kde je celkem čtrnáct zastávek, zkrátit na 50 minut z původních 79 minut. Zvýší se také propustnost tratě: z 37 vlaků denně úsekem projede 52 vlaků denně. Propustnost zvýší například nově vybudovaná výhybna v Radonicích nad Ohří. Na některých nádražích se sice zredukuje počet kolejí, ale postaví se nová nástupiště. Ta se vybudují spolu s přístřešky i na zastávkách.



Součástí revitalizace trati je ve vybraných úsecích nejen oprava kolejového svršku a spodku, ale také úprava kolejového uspořádání v železničních stanicích, vybudování nových bezbariérových nástupišť, osvětlení, rozhlasu, informačního, kamerového a orientačního systému. Rekonstrukcí projdou také propustky a mosty, staniční a traťové zabezpečovací zařízení, dálková a místní kabelizace. ■

Čtrnáct nových bytů v Horních Počaplech

Přestavbou ubytovny na bytový dům vzniknou nové byty různých velikostí.



Druhou etapu přestavby začalo středisko pozemních staveb realizovat letos v červnu. Přestavba se týká prvních tří nadzemních podlaží panelového domu. Zbývá patra již byla zrekonstruována. První nájemníci by se mohli stěhovat na konci roku.

V rámci přestavby bývalé ubytovny je nutné vybourat veškeré nenosné zdi, stěny a jádra. Nové byty budou mít nové rozvody inženýrských sítí, koupelny a kuchyňské linky. Součástí přestavby jsou také nové vstupní i interiérové dveře. Stávajících oken se rekonstrukce netýká, protože již byla vyměněna.

Významných stavebních úprav se dočkají konce chodeb, které budou zkráceny a využity jako součásti nových krajních bytů. Z pohledu nových nájemníků bude asi nejvíce vítáno ticho. „Všude, kde je to možné a smysluplné, budujeme akustické příčky a předstěny, které výrazně eliminují pronikání zvuků skrze panely,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí Aleš Job. ■

Pevná jízdní dráha na Pattonově mostě

Závod kolejových staveb pokračuje v budování druhé pevné jízdní dráhy pro tramvaje na mostě v Plzni.

Loni stavbaři zbudovali pevnou jízdní dráhu pro tramvajovou trať ve směru z centra na Lochotín. V současné době budují stejný tramvajový svršek pro opačný směr. Na této polovině mostu totiž generální zhotovitel rekonstrukce mostu také dokončil práce na spodní stavbě mostu. „Stejně jako loni jsme čekali, až skončí ostatní práce na rekonstrukci mostu a my budeme mít prostor pro realizaci druhé pevné jízdní dráhy,“ vysvětluje postup prací stavbyvedoucí Michal Pipota. Tramvaje by se měly po novém svršku svést během listopadu tohoto roku.

Rekonstrukce mostu, který vede nad řekou Mží a Tyršovou a Lochotínskou ulicí, spočívá v ponechání spodní stavby (základů a opěr mostu), zbourání nosné konstrukce mostu a v její náhradě novými konstrukcemi. Nově vznikly tři samostatné mostní konstrukce – krajní mosty silniční včetně chodníků a střední tramvajový most.

Žádný prostor pro chyby

Zásadní změnou nové tramvajové tratě je nahrazení původního vyvýšeného středového pásu z velkoplošných panelů pevnou jízdní dráhou typu W-tram. Jedná se o upevňovací systém, který je tvořen plastovými podkladnicemi, do kterých se vkládají plastové hmoždinky, dále pryžoplastovými podložkami pod kolejnice, vrtulemi, pružnými svěrkami a vymezovacími vložkami. Kolejnice jsou k podkladnicím uchyceny pomocí pružných svěrek a vymezovacích vložek. Konstrukce je v betonové desce uchycena pomocí vložených plastových hmoždinek.

Metoda W-tram se odlišuje od ostatních pevných jízdních drah tím, že se buduje odshora dolů, tedy



W-TRAM. Buduje se odshora dolů, tedy nejprve se umístí kolejový rošt a teprve poté se koleje podbetonují.

nejprve se umístí kolejový rošt a teprve poté se koleje podbetonují. Tento způsob stavby zrychluje realizaci, jelikož není nutné čekat na vytvrdnutí betonové směsi před osazením kolejovými poli a dbát na správnou výšku desky. „Jelikož se jedná o pevnou jízdní dráhu, nemáme žádný prostor pro nápravu chyby. Veškeré činnosti musíme provádět s co největší přesností a co nejrychleji, aby nedošlo vlivem klimatických podmínek a teplotní roztažnosti

k vychýlení kolejového roštu do nesprávné polohy,“ upozorňuje hlavní stavbyvedoucí Martin Hůlka.

Pevná jízdní dráha se skládá ze dvou betonových vrstev, a to tak, aby v budoucnu mohlo dojít po odstranění vrchní vrstvy například ke snadné výměně kolejí. Výhodou pevné jízdní dráhy je nižší hlučnost, menší zátěž pro konstrukci mostu a dlouhá životnost, která je dána tím, že vlivem provozu nedochází prakticky k žádným deformacím. ■

Oprava kolejového roštu mezi Balabenkou a Vysočany

Během července kolejaři provedli kompletní výměnu kolejového roštu mezi odbočkou Balabenska a žst. Praha-Vysočany.

Úkolem závodu kolejových staveb bylo zrekonstruovat přibližně 1500 metrů kolejového svršku, což je délka jedné ze dvou kolejí v tomto úseku (km 4,703–6,170). Práce spočívaly především ve výměně původních dřevěných pražců za nové, betonové, a výměně kolejnic za nové. „Nejprve jsme vyměnili kolejnice, pak pražce, dále jsme trať strojně vyčistili a nakonec provedli směrovou a výškovou úpravu geometrické polohy koleje s doplněním kolejového

lože šterkem,“ vypočítává postup prací stavbyvedoucí Jan Rejř. Součástí provedených prací bylo zřízení bezstykové koleje.

Trať ve zmíněném úseku přechází třemi mostními objekty významné silniční komunikace v Praze, což výrazně zvýšilo nároky na zabezpečení prostoru pod mosty.

Celková délka nových kolejnic je 2934 metrů, betonových pražců kolejaři vyměnili 2444 kusů. Na

stavbě byla využita technika, jako je hrochostroj, podběječka 08-32 Duomatic, strojní čistička RM 79 nebo stroj na úpravu šterkového lože SSP 100.

Předmětý úsek je součástí železniční trati 231, která, o délce 73 km, spojuje Prahu a Kolín přes Nymburk. Zároveň je významnou součástí Pražské integrované dopravy, v rámci které zde jezdí v celé trati vlaky označované jako linka S2, v úseku Praha – Lysá nad Labem (– Milovice) též linky S9 a S22. ■



Firemní koktejl

Přestřižení pásky ukončilo rekonstrukci výpravní budovy

Budova z roku 1898 má opravenou historickou fasádu, přístřešek a monumentální vstupní schodiště.



HOTOVO. Slavnostního otevření opravené výpravní budovy se zúčastnili zástupci města Litoměřic, investora a zhotovitele.

Zásadně se změnil také interiér odbavovacích prostor včetně nových veřejných WC. Nové jsou dlažby a povrch, osvětlení, informační a orientační systém. Stanice je nově bezbariérová.

Investorem projektu je Správa železniční dopravní cesty, zhotovitelem byla společnost Chládek & Tintěra. „Rekonstrukce budovy byla náročná. Je totiž památkově chráněná, navíc na okraji litoměřické památkové zóny, a byla ve špatném technickém

stavu. Prošla proto kompletní rekonstrukcí, takže je opraveno i to, co lidské oko nevidí – nová elektřina, nová voda, nové odpady,“ vysvětloval při slavnostním otevření Tomáš Drmola ze SŽDC. Nádraží nyní podle něj konečně splňuje standard 21. století i přesto, že jde o historickou budovu z roku 1898.

Litoměřický místostarosta Václav Červín převzal od Tomáše Drmoly v rámci slavnostního aktu symbolický klíč od zrekonstruované stanice (foto 1).



„Jsem nesmírně rád, že se horní nádraží dočkalo kompletní rekonstrukce. Denně tudy projde 1900 cestujících, je na okraji památkové zóny Litoměřic a donedávna jim dělalo ostudu,“ řekl mimo jiné ve svém proslovu.

Podle generálního ředitele společnosti Chládek & Tintěra Jana Kokeše (foto 2) byla oprava výpravní budovy především prestiží naší společnosti, protože sídlí přímo naproti nádraží. ■

Starosta otevřel cyklověž v Litoměřicích

Automatická úschovna pro 118 kol u dolního nádraží byla po pěti měsících od zahájení stavby slavnostně provozována.

Otevření biketoweru, jak se věž oficiálně nazývá, se v úterý 24. července 2018 zúčastnil kromě starosty Litoměřic Ladislava Chlupáče také místostarosta Karel Krejza, tisková mluvčí Eva Břeňová nebo výrobce samotné kolárny Rudolf Bernart. Za naši společnost, která byla dodavatelem stavebních prací, se otevření zúčastnil hlavní stavbyvedoucí Martin Chmelař.

Zkušenosti z Lysé nad Labem

Společnost Chládek & Tintěra se na výstavbě podílela zejména přípravou spodní stavby, napojením

na inženýrské síť a úpravou okolí cyklověže. První zkušenosti středisko mostních a inženýrských staveb získalo už loni, když se podílelo na výstavbě biketoweru v Lysé nad Labem.

Podpora cyklopropravy

Cyklověž tvoří systém zakladačů a 118 úložných pozic. Celé zařízení má tvar pravidelného dvanáctistěnu a je uzavřeno opláštěním z bezpečnostního skla. Pro uložení a vyzvednutí kol slouží vstupní modul s platebním terminálem a informačním monitorem s návodem na použití.

Oproti běžným úschovnam má cyklověž především přidanou hodnotu v bezpečnosti. V Litoměřicích ji nonstop monitorují dvě kamery městské policie. „Tímto projektem cílíme také na turisty a chceme s pomocí věže podnítit rozvoj dopravy na kole ve městě. S nárůstem užívání dražších elektrokol naroste i potřeba bezpečného uložení kola,“ je přesvědčený starosta Litoměřic Ladislav Chlupáč.

Nespornou výhodou cyklověže je i cena za službu. Uschování bicyklu i s batohem včetně postranních brašen stojí pět korun na den. Držitelé drážní IN karty mají prvních 24 hodin zdarma. ■



Zástupci města dorazili, jak jinak než na kolech



Krátce po otevření jelo do úschovny první kolo



Pásku stříhli zleva: R. Bernart, L. Chlupáč a K. Krejza



Fungování cyklověže ihned poutalo pozornost



PŘIVEĎ SI NOVÉHO KOLEGU!

Naše společnost si uvědomuje, že kvalifikovaní zaměstnanci i pracovníci bez praxe, kteří mají zájem o práci, jsou klíčem k dobrému chodu celé firmy.

Nabízíme i Vám možnost podílet se na personálním rozvoji naší společnosti:

1. Přiveďte nového kolegu do svého týmu nebo party a získáte po jeho úspěšném zapracování odměnu ve výši 1 000 Kč/měs. (celkem 6 000 Kč).

Odměna bude přiznána po úspěšném zapracování nového zaměstnance v délce 6 měsíců bez kázeňských přestupků (absence apod.).

Jedná se o profese:

- vedoucí posunu – pracovník pro řízení sledu
- zedník
- stavební montážník
- dělník pro práce na železničním svršku a spodku
- tesař
- svářeč
- elektromontér

Kontakty na nové zaměstnance nahláste paní Orthové (416 741 668 – linka 237).

2. Staňte se patronem nového zaměstnance a získáte odměnu z fondu vedoucího za jeho zapracování ve zkušební době. Evidenci těchto patronů schvalují a odměnu po uběhnutí zkušební doby pro ně navrhnou vedoucí výroby nebo střediska.

Dále v současné době hledáme pracovníky na pozice:

- specialista na železniční svršek a spodek
- specialista na mosty a inženýrské konstrukce
- přípravař – rozpočtář (pozemní stavby)
- přípravař – rozpočtář (mostní stavby)
- stavbyvedoucí – středisko inženýrských staveb
- stavbyvedoucí – středisko pozemních staveb
- mistr stavby – středisko inženýrských staveb
- mistr stavby – středisko pozemních staveb
- provozní zámečník
- pomocný dělník pro elektromontáže
- dělník pro práce na umělých stavbách

Bližší požadavky na jednotlivé profese na www.cht.cz/kariera/volna-mista