



Z Řikonína do Vlkova po nových kolejích



12. listopadu byl spuštěn plný provoz po obou kolejích, včetně stanice Řikonín.

Dalším stěžejním dnem tohoto roku byl 23. červenec, kdy skončila hlavní výluka na druhé traťové koleji, respektive byl na této koleji zahájen provoz. Od dubna do července se stavařům podařilo zrekonstruovat v délce celého úseku druhé traťové koleje železniční spodek, opravit všechny mostní objekty a i za pomoci portálového pokladače pražců Donelli položit nový železniční svršek. K tomu je třeba připočítat ještě složitě rozšíření dvou klenbových viaduktů v Kutinách, jejichž souhrnná délka je 300 metrů.

První traťová kolej za necelé tři měsíce

Současně s ukončením výluky druhé traťové koleje začala ihned výluka první traťové koleje, která trvala do poloviny listopadu. Během ní stavaři kompletně zrekonstruovali zbývající část trati. „Již v polovině října jsme měli stavebně dokončenou první kolej z Vlkova až k zastávce Níhov, což byla asi polovina délky do Řikonína. I s ohledem na velmi příznivé počasí se nám dařilo držet harmonogram prací bez větších potíží,“ bilancuje situaci na stavbě zástupce ředitele stavby Martin Počta. Od druhé poloviny listopadu je úsek z Řikonína do Vlkova opět provozovaný bez omezení, a to včetně nového nástupiště a výpravní budovy s novým pracovištěm výpravčího a s již kompletně aktivovaným zabezpečovacím a sdělovacím zařízením ve stanici Řikonín. Stavaři ještě budou dokončovat práce, které již neovlivní provoz na frekventované trati.

Stavba byla oficiálně zahájena přípravnými pracemi v druhé polovině loňského roku. Stavaři až do hlavních výluk stihli dokončit značnou část sanací skalních svahů v délce 3 km, opravit několik mostů a propustků, sanovat Lubenský a Níhovský tunel a betonové zábrubní zdi skalního zářezu. Společnosti EŽ Praha se také podařilo vybudovat všech asi 300 patek a osadit nové trakční stožáry. Před letošními hlavními výlukami se zhotovitelům podařilo dokončit asi 10 % celkového objemu prací.

Kutinské viadukty jsou o dva metry širší

Významnými stavebními objekty byla již zmíněná rozšíření klenbových viaduktů o metr na každou stranu s ohledem na prostorové nároky volného schůdného prostoru. To znamenalo odstranit původní betonové římsy a vybudovat nové, včetně nosné

Kutinské viadukty jsou o dva metry širší

mostní desky. Římsové bloky museli stavaři odřezávat diamantovým lanem na prvky o hmotnosti 20 tun, které pak bylo nutné snášet jeřábem s nosností 100 tun z výšky zhruba 35 metrů.

Významných úprav se dočkala stanice Řikonín. Kolegové z Havlíčkova Brodu tam vystavěli novou výpravní budovu pro kompletní drážní technologie a moderní informační systém. Vznikl tam také bezbariérový podchod k novým částečně zastřešeným nástupišťům a nové návštěvní lávky. Nová bezbariérová nástupiště jsou i v zastávce Níhov.

Rychlost i propustnost trati zvýšena

Zakázka na zvýšení traťové rychlosti v předmětném 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 mezistančním úseku Řikonín – Vlkov u Tišnova. Součástí prací je také rekonstrukce železniční stanice Řikonín a zastávky Níhov.

Rychlost i propustnost trati zvýšena

Jak byste jednoduše vystihl rok 2018 na stavebním trhu?

Ekonomie se obecně daří. Jednalo se o rok volební. Na trh bylo vrženo poměrně velké množství stavebních příležitostí. V souvislosti s nedostatkem pracovní síly, zejména v druhé polovině roku, ale postupně vzrůstají náklady a ceny, za které jsou stavební společnosti schopny a ochotny zakázky realizovat. Dopravní infrastruktura v ČR je „rozkopaná“.

Vlaky mezi Louny a Lovosicemi zrychlí o půl hodiny **str. 2**

Sesutý násep pod tratí z Vimperku do Lipky **str. 3**

Horní rameno Posázavského pacifiku znovu ožije **str. 3**

Stavební trh v roce 2018

Objem veřejných i soukromých stavebních zakázek již několik kvartálů po sobě roste. Současnou situaci na trhu hodnotí obchodní ředitel společnosti Chládek & Tintěra Pavel Stoullil.



Jaké větší stavby jste tento rok dokončili či začali realizovat?

Naše společnost dokončila ve stanoveném termínu a odpovídající kvalitě peronizaci ŽST Chodov. Dokončujeme rekonstrukci trati Karlovy Vary – Johanngeorgenstadt, revitalizaci části tratě z Loun do Lovosic a naši miliardovou akci na zrychlení trati z Řikonína do Vlkova u Tišnova. Z ostatních segmentů bych zejména zmínil rekonstrukci domu s pečovatelskou službou v České Lípě, kulturního domu Říp v Roudnici nad Labem, výstavbu mateřské školy v Ploskovicích či Tuchlovicích a také několik oprav výpravních budov. Rád bych vzpomněl také realizaci tramvajové tratě v úseku Kolbenova–Kbělská v Praze. Začali jsme také realizovat trojici staveb, a to sanaci sesuvu na trati Vimperk–Lipka, opravu traťového úseku Ledečko–Kácov a sanaci skalních objektů na trati Železná Ruda – Plzeň.

Jakých obrátů dosahujete?

V roce 2010 jsme si stanovili strategii postupného získání až miliardové vlastní referenční investiční stavby na železnici a postupného růstu objemů. S pokorou konstatuji, že tento strategický cíl se nám daří plnit. Od roku 2010 se nám podařilo obrát zhruba zdvojnásobit. V roce 2018 očekáváme zatím náš největší obrát v historii, v hodnotě cca 2,2 mld. Kč.

Jak vnímáte vývoj vašeho hlavního zadavatele, kterým je SŽDC?

Vnímám posílení vážnosti a autority zadavatele, což stavební trh potřebuje.

Co vám dělá radost?

Radost mám mimo jiné ze zřízení vlastního kanálu YouTube, kde chceme postupně propagovat realizace některých našich projektů. Vždy mám dobrý pocit z toho, když se z kanceláře dostanu i na realizované stavby, které jsem na začátku znal jen na papíře. Je pro mě uspokojující vidět, jak je dokážeme realizovat.

Společenský dům v Hořovicích v novém obalu

Přibližně sto let starý kulturní dům se dočkal vnější omlazovací kúry, která z něj rázem činí jednu z dominant města.

Rekonstrukce společenského domu se v této etapě dotkla pouze vnějších částí, jako jsou střechy, fasáda, výměna oken a dveří. Vnitřní prostory, které hojně využívají různé zájmové organizace, na potřebnou rekonstrukci čekají. Investorem je město Hořovice.

S rekonstrukcí vnějších částí začalo středisko pozemních staveb v dubnu. Celkem stavaři vyměnili 530 m² střešní krytiny na sedlových střechách a doplnili nové klempířské prvky. Ploché střechy (880 m²) zateplili a nově zaizolovali. Plocha fasády k zateplení činí účtyhodných 2835 m². Součástí stavebních úprav byla také výměna všech 102 oken a 12 dveří. „V rámci rekonstrukce jsme vyměnili ještě jedno schodiště a zřídili nový vstup do objektu,“ doplňuje výčet prací hlavní stavbyvedoucí Jan Loužil.

Nového žluto-hnědého vzhledu se společenský dům dočkal během letošního října.



Novou fasádu a venkovní úpravy stavaři realizovali za plného provozu společenského domu.



Vlaky mezi Louny a Lovosicemi zrychlí o půl hodiny

Revitalizace 34 kilometrů dlouhé jednokolejné trati je téměř dokončená, bez výluk začnou vlaky jezdit 7. prosince.

Stavební práce na trati jsou rozdělené do dvou etap. Během první etapy, která začala 30. května, stavbaři vyloučili z provozu a kompletně zrekonstruovali úsek z Libochovic do Radonic nad Ohří. Podle plánu se jim podařilo ukončit výluku 19. října a zároveň zahájit výluku na zbývajícím úseku mezi Libochovicemi a Lovosicemi, který spadá do druhé etapy stavby.

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

Zhotovitelem projektu je sdružení Strabag Rail, AŽD Praha a Swietelsky Rail. Chládek & Tintěra se na této stavbě, která patří mezi největší zakázky v rámci regionálních tratí, podílí rekonstrukcí traťového úseku Košetice n/O – Radonice n/O, rekonstrukcí železniční stanice Libochovice a kolejí v železniční stanici Chotěšov pod Hazmburkem, kam patří ještě dalších 500 metrů navazující trati. Celkem se jedná o práce na přibližně 5,5 kilometru trati.

Z pohledu prováděných prací byla náročnější první etapa. Během ní byla souvisle zrekonstruována celá trať z Libochovic do Radonic. Ve druhé etapě dochází především na rekonstrukce tratě ve stanicích Chotěšov a Čížkovic a v některých vybraných mezi-staničních úsecích.

Libochovice s ostrovním nástupištěm

Rekonstrukce stanice Libochovice byla dokončena již v polovině srpna a dnes je plně v provozu pro úsek Libochovice–Louny. „Tato část stavby patřila mezi nejnáročnější. Kromě rekonstrukcí železničního spodku a svršku jsme tam vystavili ostrovní nástupiště. Dokončení stanice souviselo s dokončením první etapy stavby, a tedy obnovením provozu,“ vysvětluje postup prací vedoucí projektu Robert Frost.

Stěžejními objekty první etapy v úseku Košetice nad Ohří – Radonice nad Ohří byla kompletní rekonstrukce železničního spodku a svršku v délce přibližně 5 km včetně nového odvodnění v délce asi 3 km. V zastávce Pátek vzniklo nové nástupiště, v nedale-



52 VLAKŮ DENNĚ. Propustnost tratě se po zprovoznění zvýší ze současných 37 vlaků.



Stanice Libochovice po rekonstrukci

kých Radonicích nová výhybna, která má především zvýšit propustnost trati. Kromě toho stavbaři zrekonstruovali devět přejezdů, dvanáct propustků a postavili 1,5 km dlouhé gabionové zdi.

Zjednodušení v Chotěšově

Výraznou proměnou prochází ve druhé etapě stavby stanice Chotěšov pod Hazmburkem. S rekonstrukcí



Ve stanici Chotěšov bude nové nástupiště

železničního spodku a svršku je spojená také redukce kolejí. Z původních tří zůstanou dvě. Stanice se dočká nového nástupiště. „Za měsíc musíme být hotovi, a to včetně navazujícího vjezdového oblouku od Lovosic, kde počítáme s nasazením našeho portálového pokladače Donelli,“ řekl na začátku listopadu Robert Frost a jedním dechem poděkoval celému realizačnímu týmu za skvěle odvedenou práci. ■

Vlastní výroba propustku u Nesvačil

Oprava propustku na trati Zadní Třebáň – Nesvačily prověřila šikovnost našich stavbařů.



Ačkoliv se rekonstrukce propustku na jednokolejné trati zdá jako banální práce, v době nedostatku jak stavebních materiálů, technologií, tak pracovních sil může jít o výjimečnou záležitost. Přesvědčili se o tom pracovníci závodu mostních a inženýrských staveb letos v září. Čtyřdílný prefabrikát si museli kvůli dlouhým čekacím lhůtám vyrobit sami v lovosickém zázemí společnosti. „Jednalo se o díly, jejichž hmotnost byla 10 až 20 tun. Na místo jsme je dopravili těžkotonážním návěsem. S jejich usazením na své místo nám pomáhal pásový jeřáb s nosností 100 tun,“ přibližuje situaci na stavbě hlavní stavbyvedoucí Petr Novák. Rekonstrukce propustku si vyžádala měsíční výluku trati.



Prefabrikované díly jsou usazené na nové základové desce, kterou stavbaři vybudovali po odstranění původního propustku. Výhodou nového propustku je, že se jedná o přímo pořízenou konstrukci, kde se kolejové podkladnice uchycují přímo do železobetonové desky. ■

Oprava lokálky z Kralup nad Vltavou – předměstí do Velvar

Během třicetidenní výluky závod kolejových staveb zrekonstruoval čtyři kilometry kolejového svršku jednokolejné trati.

Hlavním důvodem částečné rekonstrukce asi sedmikilometrové trati číslo 111 byl velmi špatný stav železničního svršku mezi nádražím ve Velvarech a zastávkou Olovnice. Kolejáři v tomto úseku nahradili původní železniční svršek užitými betonovými pražci a regenerovanými kolejnicemi. „Nejvíce postižený byl úsek hned za stanicí Velvary, kde trať vede půl druhého kilometru v obloucích o malých poloměrech. Proto jsme tam doplnili i pražcové kotvy. Dalších asi 2500 metrů trati u Malé a Velké Bučiny pak vede v opravdu těsném souběhu se silnicí II/240, což výrazně omezovalo nejen naše práce na trati, ale i provoz na silnici,“ popisuje situaci na stavbě, která trvala od 12. 10. do 12. 11., stavbyvedoucí Václav Beneš.

Součástí rekonstrukce trati byla také oprava šesti železničních přejezdů zejména v intravilánu Velvar



Oblouky o malých poloměrech v intravilánu Velvar

a dvou propustků, dále pak očištění a doplnění kolejového lože, oprava banketů, odvodňovacího zařízení a zřízení bezстыkové koleje.



Trať je vedena v těsném souběhu s hlavní silnicí

Trať je využívána jak pro osobní, tak nákladní dopravu. Vede totiž do areálu Správy státních hmotných rezerv a do výroby plechů ve Velvarech. ■

Mateřská škola v Ploskovicích už stojí

Nová mateřinka pro čtyřadvacet předškoláků vyrostla v nově zastavované čtvrti obce.



S výstavbou školky začalo středisko pozemních staveb na začátku letošních prázdnin. Během listopadu již bylo patrné, jak bude objekt vypadat. Stavbařům se během několika měsíců podařilo postavit svislé i vodorovné nosné konstrukce, objekt zastřešit a stavebně uzavřít. „Do nástupu zimy chceme dokončit i rozpracovanou fasádu budovy, kterou tvoří obklad z modřínových panelů. Finální fasáda pak krásně splyne s okolní přírodou,“ říká hlavní stavbyvedoucí Aleš Job. Podle něj budou přes zimu pokračovat především práce uvnitř školky, kde stavbaři dokončí veškeré vnitřní dispozice.

Mateřskou školku tvoří jednopodlažní budova s rozlohou 540 m². Součástí projektu je také realizace zázemí, které je pro školku typické – jedná se především o altánek, dětská hřiště, pískoviště, ale také parkoviště a zeleň. Tyto části projektu realizuje závod mostních a inženýrských staveb.

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

Sanace skal na trati u Železné Rudy

Čtveřice skalních zářezů uprostřed šumavských lesů prochází rozsáhlou sanací, kterou vyvolala degradace masivu.

Těleso dráhy jednokolejné trati z Železné Rudy do Klatov prošlo před nedávnou dobou rozsáhlou modernizací. Současná výluka ale souvisí se zajištěním bezpečnosti na trati, která je mezi stanicemi Špičák a Zelená Lhota vedena skalními zářezů. Pro zabezpečení nezajištěných skalních svahů je nutné realizovat celoplošné systémové zajištění, které zabrání dalším pádům úlomků či bloků horniny do kolejí. „V praxi to znamená, že musíme nejprve odstranit náletovou vegetaci i vzrostlé stromy včetně kořenů v okolí zářezů. Následně skály čistíme, odstraňujeme nesoudržné horniny a zpevňujeme skalní bloky. Na některých místech musíme provést

vyzdívkou z lomového kamene. Finálním krokem pak bude kotvení ocelových záchytných sítí s ocelovými lany,“ popisuje obecný rozsah prací hlavní stavbyvedoucí Petr Novák ze závodu mostních a inženýrských staveb. Součástí sanačních opatření jsou také odtoková opatření k eliminaci dalšího narušování hornin.

V letošním roce je trať vyloučena z provozu od poloviny října do poloviny prosince. Během této výluky, která spadá do období vegetačního klidu, stavbaři především kácí dřeviny a čistí zářezy. Další dvouměsíční výluka se připravuje od dubna příštího roku. Během ní budou dokončeny zbylé sanační kroky. ■



Oprava železniční propojky mezi karlovarskými nádražími

Po dokončení rekonstrukce trati z Karlových Varů do Nejdku opravil závod kolejových staveb ještě více než dvoukilometrový úsek na stejné trati uvnitř krajského města.



Hlavním předmětem opravy jednokolejné trati mezi karlovarským dolním a horním nádražím byla výměna na dřevěných pražcích za pražce ve tvaru ypsilon. Tyto pražce lépe vyhovují klikatým parametrům trati vedené v aglomeraci. Součástí projektu byla také výměna kolejnic a jejich bezстыkové svaření.

Nepřetržitá výluka v úseku Karlovy Vary horní nádraží – Karlovy Vary dolní nádraží začala 12. července 2018 a skončila 18. listopadu. Délku výluky ovlivnila nesouvisející přestavba mostu na dvoukolejné trati Chomutov–Cheb, který se nachází asi 200 metrů od horního nádraží a pod kterým propojka vede. Další výluka je naplánována na jaro příštího roku. „To budeme opravovat ještě dva mosty na trati,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí Martin Hůlka.



Spolu s opravou železničního svršku stavbaři provedli také repasi železničního přejezdu, rekonstrukci odvodnění podél trati a rozvod kabelizace. Zásadní penzum prací představovaly také úpravy a čištění svahů v zářezích, kterými trať vede.

Svah nad tratí u Zlonic jistí nová zeď

Sto šedesát metrů dlouhá zárubní zeď v zářezu mezi stanicemi Zlonice a Královice u Zlonic opět plní svou funkci.



Rozpadající se zeď zrekonstruoval závod mostních a inženýrských staveb pro Správu železniční a dopravní cesty během letní výluky na trati Podlešín–Obrnice. Původní kamennou zeď, která držela zvětřelou skálu a svah nad tratí, nahradila nová, železobetonová.

Stavbaři během letních prázdnin rozebrali zbytky kamenné zdi až na skalní podloží, které využili jako základ pro novou zeď, která má proměnnou výšku kolem 2,5 až 3 metrů. „Místy jsme museli vyrubat skálu, která původně tvořila součást kamenné zdi. Nám ale překážela pro instalaci bednění a následně betonování nové zdi,“ poukazuje na mimořádné práce hlavní stavbyvedoucí Petr Novák. Nová železobetonová zeď je na několika místech kotvená přímo do skály. Součástí projektu byla realizace nového odvodnění, včetně žlabovek mezi zdí a tratí.

Sesutý násep pod tratí z Vimperku do Lipky je zajištěn

Vydatné deště na konci letošního května zapříčinily havarijní stav asi deset metrů vysokého a 200 metrů dlouhého obloukového násep v těžko přístupném horském lese na Šumavě.

Výběrové řízení na opravu nestabilního násepů na úseku šumavské trati 198 (Strakonice–Volary) mezi Vimperkem a Lipkou vyhrála naše společnost. Stavbaři však čekali nelehký úkol, a to během asi tří měsíců zajistit, aby se na trať vrátil zkraje provincie provoz alespoň v prozatímním režimu. Provoz vlaků byl okamžitě zastaven již na konci května.

Kromě samotných opravných prací na trati, která prochází obtížně přístupným úsekem šumavských lesů a stoupá k nejnižší položené železniční zastávce v Česku, je součástí zakázky také vytvoření dokumentace pro sanaci trati a následné zajištění nestabilního svahu proti dalšímu pohybu.

Utržený násep se nachází prakticky uprostřed lesa a nejbližší přejezd, tedy přístupový bod, je vzdálen asi 1,5 kilometru. Z tohoto důvodu musela být pro zajištění kolové dopravy techniky a materiálů od tohoto bodu až k náspu snesena kolej.

Patu násep jistí masivní stěna

Prvním krokem k zajištění stability násepů bylo vybudování masivní opěrné zdi podél jeho paty. „Tento objekt zajistí, aby se násep dále nesouval. Do začátku prosince, kdy má být provizorně obnoven provoz, vrátíme na násep původní železniční svršek. V úseku od přístupového místa ke skalnímu zářezu před náspem ale zřídíme již definitivně nový svršek, který bude mít pražce ve tvaru ypsilon. Ty jsou pro trať vedenou v obloucích vhodnější,“ vysvětluje prováděné práce hlavní stavbyvedoucí Petr Novák ze závodu mostních a inženýrských staveb.



UPROSTŘED LESŮ. Násep je přístupný pouze po tělese dráhy z více než kilometr vzdálené lesní cesty.

Kolej se posune dovnitř oblouku

Další etapa zajištění násepů bude pokračovat na jaře. Na koruně násepů vznikne další opěrná zeď, jejíž výška bude asi 1,5 metru a délka 170 metrů. Kotvená bude do mikropilot délky 12 metrů a zemních kotev délky 13 metrů. Na opačné straně vzniknou gabionové zdi. Sanace se dočká také železniční spodek podél

celého násepů. Z důvodu zlepšení stability dojde na náspu k posunutí koleje směrem dovnitř oblouku. Z tohoto důvodu budou i zde použity pražce tvaru ypsilon a bude tam zřízena bezстыková kolej.

Kompletně opravený úsek musí být opět zcela zprovozněn do začátku hlavní turistické sezóny, tedy na konci června příštího roku.

Horní rameno Posázavského pacifiku znovu ožije

Oprava přibližně třicetikilometrového úseku trati č. 212 z Ledečka do Zruče nad Sázavou umožní návrat vlakové dopravy.

Zakázku na opravné práce získalo sdružení firem Edíkt a Chládek & Tintěra. V letošním roce dojde v rámci nepřetržitě výluky v úseku Ledečko – Kácov – Zruč nad Sázavou na rekonstrukce mostních objektů, opěrných zdí a sanace skal podél trati. Hlavní nápor přijde se začátkem příští stavební sezóny. Stavbaři opraví železniční spodek a kompletně vymění svršek. Opravy se dočkají také železniční přejezdy, nástupiště v zastávkách a stanicích, osvětlení či odvodnění. „Hlavní změnou na nové trati bude kompletní výměna pražců. Vzhledem ke klikatosti trati, která vesměs kopíruje řeku Sázavu, budou stávající pražce nahrazeny pražci ve tvaru písmene ypsilon. Ty jsou v porovnání s příčnými pražci kratší, mají nižší konstrukční výšku a nižší hmotnost. Klíčovou výhodou je jejich vysoký příčný odpor,“ vysvětluje výrobní ředitel Jan Chlupsa. Opětovně zavedení železniční dopravy se uskuteční se začátkem hlavní turistické sezóny.

Na trati se loni kvůli špatnému stavu omezil provoz. V úseku Kácov – Zruč nad Sázavou byl provoz zakázán úplně. Stejným důvodem byl zvýšený



Podél trati dojde k četným sanacím skal

výskyt defektoskopických vad kolejnic, které není možné odstranit prostou údržbou a opravami. Také větší počet pražců dosáhl hranice své životnosti, což má přímý vliv na stabilitu a kvalitu geometrické polohy koleje. Dalším důvodem mimořádných výluk byly nestabilní skalní stěny v bezprostřední blízkosti trati, z nichž docházelo k uvolňování částí skalního masivu, které ohrožovaly železniční provoz.



Kácov je důležitou stanicí na horním rameni

Trať z roku 1901 neprošla za dobu své existence souvislou obnovou. 157 km dlouhá trať Posázavského pacifiku vede z Prahy přes Vrané n/V a Čerčany do Světlé n/S. Kolejovou úvratí je v Čerčanech rozdělena na dva úseky, dolní a horní. Dolní úsek vede z Prahy do Davle po pravém břehu Vltavy. Horní úsek směřuje proti proudu Sázavy z Čerčan přes Ledečko, Kácov a Zruč n/S do Světlé n/S.

Systém managementu podle nových norem

Na začátku září se ve společnosti Chládek & Tintěra, a.s., uskutečnil recertifikační audit, během kterého byl dokončen přechod na novelizované normy systému managementu kvality a životního prostředí.

V rámci sjednocení řídicích norem pro systémy managementu byly v roce 2016 vydány české překlady novelizovaných norem pro SM kvality a životního prostředí – ČSN EN ISO 9001:2016 a ČSN EN ISO 14001:2016 s přechodným obdobím do 15. 9. 2018, dokdy platily ještě i normy stávající.

Pro přechodné období byl vedením společnosti zpracován harmonogram přechodu na tyto nové normy, v rámci kterého byla zpracována nová Politika kvality, ŽP a BOZP, Příručka integrovaného systému managementu a další nezbytná dokumentace. Zároveň byla uspořádána řada školení k implementaci novelizovaných norem. S ohledem na ukončení přechodného období byl se Stavcerem Praha, s.r.o., dohodnut i termín recertifikačního auditu, který se uskutečnil ve dnech 4.–6. 9. 2018.

Audit proběhl za účasti vedoucích pracovníků společnosti na všech pracovištích a na stavbách č. 920 Revitalizace trati Lovosice–Louny a č. 17297 MŠ Ploskovic. V rámci auditu nebyla zjištěna žádná

významná neshoda a ke čtyřem méně významným neshodám na kontrolovaných stavbách byla vydána nápravná opatření ještě v rámci auditu. V rámci závěrečné zprávy z auditu bylo rovněž doporučeno pět příležitostí ke zlepšování, které budou promítnuty do cílů a programů systému pro příští období.

Jak je již uvedeno, čeká nás ještě přechod na novelizovanou normu pro řízení oblastí BOZP, kde stávající normu ČSN OHSAS 18001:2008 nahradí nová norma, ČSN ISO 45001:2018 „Systémy managementu BOZP“, která vyšla v českém překladu v říjnu 2018, a přechodné období, kdy budou platit obě normy současně, skončí 12. 3. 2021. Z tohoto důvodu vedení naší společnosti rozhodlo, že implementace této normy proběhne v rámci kontrolního auditu integrovaného systému v roce 2020.

Závěrem připomínám, že všechny potřebné dokumenty, návody a informace k integrovanému systému managementu jsou k dispozici na hrochnetu v sekci ISO. S. Fousek, administrativní ředitel



HLAVNÍ ZÁSADY HARMONIZOVANÝCH NOREM

- všechny tři normy mají proti dřívějšímu stejnoústrukturu, a to 10 kapitol
- uplatnění procesního přístupu „PDCA“ (Plan-Do-Check-Act, tedy plánuj-dělej-kontroluj-jednej)
- širší zapojení vrcholového managementu
- uplatnění interních a externích aspektů vycházejících z kontextu organizace
- řízení rizik a příležitostí vyplývajících z těchto aspektů
- uvažování z hlediska životního cyklu
- zjednodušení dokumentace
- zavedení termínu „dokumentovaná informace“ (zápis, záznam, protokol apod.)

Firemní koktejl

Nejvytíženější most v Plzni opět naplno slouží řidičům

Dva pruhy v každém směru a do toho uprostřed dvě koleje pro tramvaje. To je nová podoba mostu Generála Pattona.

Téměř 230 metrů dlouhý most prošel během uplynulého roku a půl kompletní rekonstrukcí. Klíčová dopravní spojnice Severního Předměstí s centrem města byla slavnostně otevřena 7. listopadu. Most postavený v 70. letech minulého století má pro Plzeň nezastupitelný význam. Silnici I/20 převádí přes řeku Mži, ale také přes čtyřproutou Tyršovu ulici a místní Lochotínskou ulici. Most využívá denně kolem 40 tisíc vozidel a dále stovky spojů MHD v podobě tramvají a autobusů. Vzhledem k dosahovaným intenzitám bylo nutné provést opravu při zachování provozu, a to během několika etap.

Závod kolejových staveb proto postavil pro generálního dodavatele stavby firmu Colas v loňském roce nejprve pevnou jízdní dráhu pro směr z centra na Lochotín a letos pro opačný směr. Celkem se jednalo o více než 400 metrů dráhy.

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.



HOTOVO. Závod kolejových staveb na mostě vybudoval obě pevné jízdní dráhy typu W-tram pro tramvaje.



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 nahlaste 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
- přípravič – rozpočtář (pozemní stavby)
- přípravič – 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

PLÁN ŠKOLENÍ PRO ROK 2018

Termíny	Čas	Typ školení/semináře	Závod/středisko/oddělení
7. 1.	8.30–13.00	Obsluha motorové pily – opakovaný kurz	01, 03, 04
8. 1.	8.30–13.00	Strojník	03, 04, 11, 14
9. 1.	8.30–15.00	ŘP sk. C	03, 04, 11, 14
11. 1.	8.30–14.00	Lešenář	03, 05, 13
14. 1.	8.30–12.00	Vazač, jeřábek	01, 14
15. 1.	8.30–12.00	ŘP sk. B	01, 03, 04, 14
16. 1.	8.30–15.00	ŘP sk. C	01, 04, 10, 14
17. 1.	8.00–15.00	D-04 – pravidelné školení	01, 11, 13, 14
18. 1.	8.00–15.00	Školení ke zk. K-03, K-05/2, K-06	01, OTCP
21. 1.	8.30–12.00	Vazač, jeřábek	03, 04, 13
22. 1.	8.30–12.00	ŘP SK. B	03, 11, 13
23. 1.	8.30–15.00	Obsluha motorové pily – opakovaný i základní kurz	01, 04, 11, 13, 30
24. 1.	8.30–15.00	BOZP osnova č. 2 + VŠ-01 pravidelné školení a přezkoušení	03
25. 1.	8.00–15.00	Školení ke zk. K-03, K-05/2, K-06	03, 10, 13, 30
28. 1.	8.30–12.00	Vazač, jeřábek	03, 04, 11, 14
29. 1.	8.30–12.00	Obsluha motorových vozíků (VZV)	01, 03, 04, 11, 13, 14
30. 1.	8.30–12.00	ŘP SK. B	01, 10, 14, 30
31. 1.	8.30–15.00	BOZP osnova č. 1 + VŠ-01 pravidelné školení a přezkoušení	01, 13
1. 2.		POLOLETNÍ PRÁZDNINY	
4. 2.	13.00–16.00	Práce ve výškách; servis bezpečnostní techniky	03, 11, 30
5. 2.	8.30–11.30	Práce ve výškách	03, 04, 05, 30, OTCP
5. 2.	13.00–16.00	Práce ve výškách	03, 05, 13
6. 2.	8.30–12.00	ŘP SK. B	03, 05, 13
7. 2.	8.30–16.00	Školení ke zk. M-02	03, 09, 30, OTCP
8. 2.	8.30–15.00	BOZP osnova č. 3, 4 a 5 + VŠ-01 pravidelné školení a přezkoušení	04, 05, 11, 13
11. 2.	8.30–12.00	Vazač, jeřábek	04, 05, 13
12. 2.	8.30–15.00	BOZP osnova č. 1 + VŠ-01 pravidelné školení a přezkoušení	01, 10, 11, 13
14. 2.	8.30–15.00	BOZP osnova č. 3, 4 a 5 + VŠ-01 pravidelné školení a přezk.	04, 11, 14
18.–22. 2.		JARNÍ PRÁZDNINY – LITOMĚŘICE, DĚČÍN, SOKOLOV	
25. 2.	8.30–16.00	Školení ke zk. M-02 a B-02	05, 13
26. 2.	8.30–15.00	BOZP osnova č. 7 a 8 + VŠ-01 pravidelné školení a přezk.	04, 11, 09
27. 2.	8.30–12.00	ŘP SK. B	04, 11, 30, OTCP
5.–6. 3.		Technický seminář	01, 10, 11, 14, 30, 13 – koleje
7.–8. 3.		Technický seminář	02, 03, 04, 05, 13 – mosty
11.–15. 3.		JARNÍ PRÁZDNINY – ÚSTÍ N/L, MOST, CHOMUTOV	
12. 3.	8.30–15.00	BOZP osnova č. 7 + VŠ-01 pravidelné školení a přezkoušení	01, 04, 09, 11, 30
13. 3.	8.30–12.00	ŘP SK. B	04, 09, OTCP

ÚČAST VŠECH ZAMĚSTNANCŮ NA ŠKOLENÍCH A SEMINÁŘÍCH JE POVINNÁ!

Další náhradní termíny nebudou zajišťovány.

Případné změny termínů školení lze provádět pouze tehdy, pokud je vypsáno více termínů školení a není naplněna kapacita školících prostor.

Podrobný přehled školení a seminářů, včetně jmenového seznamu účastníků, obdrželi stavbyve-

doucí a mistři staveb prostřednictvím ředitelů závodů, resp. vedoucích středisek v listopadu 2018.

Zároveň jim byly předány žádosti o provedení zdravotní způsobilosti k práci (včetně pokynů) pracovníků jejich závodů/středisek, kterým končí platnost předchozího lékařského posudku o zdravotní způsobilosti k práci v I. pololetí 2019.

POZVÁNKA NA FIREMNÍ VEČER



Vedení společnosti Chládek & Tintěra srdečně zve zaměstnance firmy a jejich partnery na slavnostní večer, který se bude konat tradičně v litoměřické Kolibě, a to **v pátek 21. prosince 2018 od 18:00 hod.**

- K tanci i poslechu hraje známá hudební skupina Rosti Pechouška
- Slavnostního ocenění se dočkají nejlepší zaměstnanci roku 2018
- Vyhlásíme „stavbu roku 2018“
- Večerem opět provede známý bavič a moderátor Zdeněk Izer

