



Trať z Loun do Lovosic citelně zrychlí



Až o půl hodiny rychlejší budou vlaky na jednokolejné regionální trati spojující dvě významná severočeská města.

Stavbařům se podařilo na necelé polovině 34 kilometrů dlouhé trati revitalizovat úseky s propadem rychlosti během pouhého půl roku. Zároveň došlo ve třech stanicích k rekonstrukci kolejí a k vybudování nových bezbariérových nástupišť. Ta jsou také na ostatních zastávkách. Součástí úprav stanic a zastávek bylo také nové osvětlení, rozhlas, informační, kamerový a orientační systém. Rekonstrukce se dále dotkla propustků a mostů, staničního a traťového zabezpečovacího zařízení a dálkové a místní kabelizace. Ke zrychlení vlaků dojde přibližně v polovině tohoto roku po finální aktivaci nového zabezpečovacího zařízení.

Libochovice ústředním bodem projektu

Zhotovitelem projektu je sdružení Strabag Rail, AŽD Praha a Swietelsky Rail, společnost Chládek & Tintěra se na této stavbě, která patří mezi největší zakázky v rámci regionálních tratí, podílela rekonstrukcí traťového úseku Koštice nad Ohří – Radonice nad Ohří, rekonstrukcí železniční stanice Libochovice a kolejí v železniční stanici Chotěšov pod Hazmburkem, kam patří ještě dalších asi 500 metrů navazující trati. Celkem se jednalo o práce na přibližně 5,5 kilometru trati. „Z pohledu prováděných prací byla nejnáročnější souvisle rekonstruovaná trať z Libochovic do Loun, která tvořila první etapu stavebních prací,“ bilancuje vedoucí projektu za společnost Chládek & Tintěra Robert Frost. Ve druhé etapě došlo především na rekonstrukce tratě ve sta-

nicích Chotěšov a Čížkovice a v některých vybraných mezistaničních úsecích.

První etapa revitalizace trati se dotkla úseku z Libochovic do Loun, který byl vyloučen z provozu. Vlaky nadále jezdily mezi Libochovicemi a Lovosicemi. Ústředním stavebním objektem byla rekonstrukce stanice Libochovice. Kromě rekonstrukce železničního spodku a svršku tam vzniklo ostrovní nástupiště. Dokončení stanice navíc úzce souviselo s dokončením první etapy stavby, a tedy obnovením provozu mezi Libochovicemi a Louny.

Profesionální organizace lidí a strojů

Z pohledu organizace práce a logistiky byl v první etapě stavby zajímavý úsek Koštice nad Ohří – Radonice nad Ohří. Kromě rekonstrukce železničního spodku a svršku v celém 4,5 km dlouhém úseku, zastávky Pátek a realizace nové výhybny v Radonicích stavbaře čekala rekonstrukce devíti přejezdů, dvanácti propustků a řady dalších umělých staveb, jako jsou gabionové zdi v souhrnné délce asi 1300 metrů, rozšíření tělesa či prvky odvodnění. Pro stavbaře společnosti Chládek & Tintěra byla v druhé etapě stavby zásadní stanice Chotěšov pod Hazmburkem, která prošla výraznou proměnou. S rekonstrukcí železničního spodku a svršku ve staniční byla spojená také redukce kolejí. Z původních tří zůstaly dvě. Stanice se dočkala nového nástupiště. Součástí rekonstrukce stanice byla ještě rekonstrukce asi 500 metrů dlouhého vjezdového oblouku

od Lovosic, kde našel opět uplatnění portálový pokladač Donelli, stejně jako při rekonstrukci úseku Koštice nad Ohří – Radonice nad Ohří.

Na celém projektu bylo stěžejní dokonale sladit souhrn všech činností. „V jednu chvíli se nám na některých částech projektu sešlo ohromné množství jak lidí, tak strojů. Navíc jsme asi 2/3 objemu materiálu museli navážet nákladními auty a skladovat na meziprojektových. To vše vyžadovalo obrovské nasazení při organizaci,“ vzpomíná na průběh stavby Robert Frost.

Týmová spolupráce

Na celém projektu se podílely téměř všechny složky společnosti Chládek & Tintěra – od kolejářů přes mostaře, svářeče, elektrikáře až po logistiku, ekonomiku stavby a back office. „Byla to ohromná souhra lidí z našich středisek a závodů. Chtěl bych všem, kteří tam byli nebo se toho nepřímo účastnili, poděkovat za precizně odvedené práce. Pokud bych měl všechny jmenovat, vydalo by to na dlouhý seznam, ale já pevně věřím, že každý ví, koho tím myslím. Jmenovitě však musím zmínit stavbyvedoucí Honzu Havlíčka a Jirku Keniefla, kteří dokázali tak organizačně náročnou stavbu perfektně uřídit. Jmenovitě pak ještě děkuji Romanu Matějčkovi a Tomáši Ryskovi z provozu elektro a Jirkovi Majeríkovi ze závodu mostních staveb,“ nešetří slovy díky vedoucí projektu. Podle něj stojí za pozornost také vysoké nasazení mladých techniků, pro něž to byla první obrovská zkušenost s velkou stavbou. ■



Stanice Libochovice po rekonstrukci



Stanice Chotěšov pod Hazmburkem po rekonstrukci



Zrekonstruovaný úsek trati Louny–Lovosice

Rekonstrukce železniční stanice Řetenice potrvá přes rok **str. 2**

Mateřská škola v Ploskovicích čeká na první děti **str. 3**

Most přes Valdštejnovu cyklostezku **str. 3**

Oprava opěrné zdi v Roudnici nad Labem

Poničená opěrná zeď následkem dopravní nehody z kraje tohoto roku bude opravena nejpozději v polovině července.



Přibližně dvacetimetrový kus opěrné zdi, která lemuje Palackého ulici v Roudnici nad Labem, opravuje závod mostních a inženýrských staveb od začátku letošního března. K narušení asi čtyři metry vysoké zdi došlo v křížení s ulicí Štěpárna. Vzhledem k tomu, že hrozilo její zřícení, vypsal město Roudnice nad Labem veřejnou zakázku na její opravu.

Stavbaři závodu mostních a inženýrských staveb opěrnou zeď z pískovcových bloků nejprve částečně rozebrali, aby mohli zrealizovat samonosnou záporovou stěnu s horní a spodní převázkou. Na spodní převázce je provedeno kotvení pomocí šestnácti šestimetrových zemních kotev. Další kotvení je provedeno šestici příčných kotev, které jsou dlouhé devět metrů. „Teď nás čeká rozebrat ještě spodní část stávající zdi a následně postavit novou zeď z očištěných pískovcových bloků,“ popisuje situaci na stavbě v polovině dubna hlavní stavbyvedoucí Karel Mikas. Nově postavená zeď z pískovce už bude plnit pouze estetickou funkci. Přibližně 15 % kameňova bude nutné doplnit z nových bloků.



Nečekaný zadrhel na stavbě způsobilo objevení kaverny o rozměrech asi 3x2 metry v horní části zdi. Zřejmě se jednalo o pozůstatek historických veřejných záchodků. Stavbaři museli nad rámeček opravy opěrné zdi ještě vyčistit a vyplnit kavernu, která dosahovala hloubky přes půl metru. Celkem bylo zapotřebí přes tři kubiky betonu.

I když je termín dokončení opravy zdi v polovině července, hlavní stavbyvedoucí předpokládá, že práce skončí o něco dříve. ■

Rekonstrukce železniční stanice Řetenice potrvá přes rok

Na začátku března odstartovala rozsáhlá modernizace stanice, jejímž cílem je především zkrácení jízdní doby a zvýšení bezpečnosti cestujících vybudováním mimoúrovňových nástupišť s bezbariérovým přístupem.

Zakázku získala Společnost ChT + EŽ Řetenice, kterou tvoří firmy Chládek & Tintěra a Elektrizace železnic Praha. Na soubor prací, které budou prováděny celkem v sedmi etapách za nepřetržitých výluk, mají stavbaři přibližně 15 měsíců. Vedle přestavby samotné stanice na trati z Ústí nad Labem do Chomutova projekt řeší i úpravu navazujících mezistaničních úseků směrem na Teplice v Čechách, Oldřichov u Duchcova a Úpořiny.

Dvě nová nástupiště

Současná absence vyhovujících nástupišť bude vyřešena realizací jednoho ostrovního nástupiště délky 120 metrů a jednoho vnějšího nástupiště délky 50 metrů. Prostor pro ostrovní nástupiště vznikne redukcí kolejí ze současných šesti na pět. K přístupu na ostrovní nástupiště bude využita stávající plně zakrytá lávka přes celé kolejiště, která bude doplněná jednak o schodiště k nástupišti a pak také o výtah k zajištění bezbariérového přístupu k nástupišti. Druhý výtah bude na konci lávky směrem k hlavní přístupové cestě ke stanici.

Nejen od zhlaví ke zhlaví

Stavbaře čeká kromě rekonstrukce železničního spodku a svršku v celém staničním úseku, který je od teplického k oldřichovskému zhlaví dlouhý asi 1150 metrů, také rekonstrukce spodku a svršku navazující trati do Oldřichova u Duchcova. Celkem se jedná o dalších asi 1250 metrů. „Kabelizací a stavebními úpravami se na druhé straně dostaneme vlast-



TÉMĚŘ 2,5 KILOMETRU. Rekonstrukce kolejí se dotkne nejen samotné stanice, která měří od zhlaví ke zhlaví 1124 metrů, ale i dalších 1250 metrů směrem na Oldřichov.

ně až do nádraží v Teplicích. Tam ve stávající výpravní budově zřídíme nové jednotné obslužné pracoviště,“ doplňuje rozsah stavby její ředitel Martin Počta. Ve stanici Řetenice navíc vznikne nový technologický objekt pro sdělovací a zabezpečovací zařízení, které v budoucnu umožní implementaci systému ETCS.

Součástí rozsáhlé modernizace stanice je také rekonstrukce či novostavba trakčního vedení, osvětlení, dispečerské technologie a řady umělých staveb, jako jsou přejezdy, mosty, propustky a opěrné zdi.

Přestavba železniční stanice si logicky vyžádá omezení železničního provozu. Od 25. dubna jsou naplá-



novány denní výluky na výstavbu základů sozárů pro nové trolejové vedení, pažení mostních objektů a demontáž postradatelných kolejí. Od 3. června pak budou postupně probíhat nepřetržité výluky podle postupu stavby. Dokončení rekonstrukce se plánuje na květen až červen příštího roku.

Začíná další etapa sanace železničního náspu u Vimperka

V minulém roce na podzim se pracovníkům naší společnosti podařilo zajistit patu sesutého obloukového náspu v těžko přístupném horském terénu na Šumavě. Dočasně obnovené vlakové spojení však čeká ještě jedna výluka.

Během tříměsíční výluky, která začne počátkem dubna a skončí v červenci, dělníci závodu mostních a závodů kolejových staveb dokončí především stabilizaci koruny náspu v délce asi 200 metrů. Na koruně desetimetrového náspu vznikne další opěrná zeď, jejíž výška bude asi 1,5 metru. Železobetonová zeď bude založená na mikropilotech a kotvená pomocí pasivních zemních kotev. Na opačné straně budou postaveny gabionové zdi. Sanace se dočká také železniční spodek podél celého náspu. Z důvodu zlepšení stability dojde k posunutí koleje na vnitřní stranu oblouku, včetně nahrazení dřevěných pražců pražci tvaru ypsilon, a bude zřízena bezстыková kolej,“ dodává hlavní stavbyvedoucí Petr Novák ze závodu mostních a inženýrských staveb.

Prvním krokem k zajištění stability náspu bylo vybudování masivní opěrné zdi podél jeho paty.

Dočasný provoz

Po zajištění paty náspu a prozatímní pokládce kolejí byl provoz na trati dočasně obnoven na začátku prosince. Kompletně opravený úsek musí být opět zcela zprovozněn do začátku hlavní turistické sezóny. Během prací v minulém roce bylo nutné snést a pak znovu zřídit asi 1,5 kilometru koleje vedoucí k nejbližšímu železničnímu přejezdu. Těleso náspu totiž bylo jedinou možnou cestou pro dopravu materiálů



Masivní železobetonová zeď u paty náspu jistí svah proti dalšímu sesunu

a těžké techniky. „Pro druhou etapu prací využijeme přístup z druhé strany, tedy od Vimperka, který je vzdálen jen asi 200 metrů a pro práce v této etapě bude dostačující,“ vysvětluje možnosti Jakub Vysoký, který má na starosti rekonstrukci železničního svršku a spodku. Celkem tedy bude nutné znovu snést 200 metrů provizorně zprovozněné tratě na koruně náspu a dalších 200 metrů kolejí k nejbližšímu přístupovému bodu pro kolejovou dopravu.

Výluka umožní další opravu trati

Tříměsíční výlukou trati využije Správa železniční dopravní cesty k tomu, aby opravila také další úsek



ve stejném katastru. Jen několik set metrů dále od rekonstruovaného náspu směrem k Vimperku vymění závod kolejových staveb asi dva kilometry železničního svršku. „Nahradíme staré dřevěné pražce za ocelové ve tvaru písmene Y a staré kolejnice za nové, které budou ve výsledku svařeny do bezстыkové koleje,“ popisuje stručně stavbu vedoucí projektu Jakub Vysoký. Celkem je nutno zdemontovat v ose starý železniční svrsek, následně namontovat dva kilometry kolejí s použitím přibližně 1600 ks pražců „Y“, vyčistit kolejové lože, zajistit geometrickou polohu koleje, zřídit bezстыkovou kolej a vyčistit příkopy podél trati.

Rozšiřujeme strojní vybavení

V polovině března tohoto roku vedení společnosti podepsalo objednávku nových strojů pro práci na železnici od rakouské firmy Plasser & Theurer.



Unimat 08-4x4/4S



USP 2000 C2

Do výtčů stávajícího strojního parku tak v druhé polovině příštího roku přibude strojní podbíječka Unimat 08-4x4/4S a stroj pro úpravu a doplňování šterkového lože USP 2000 C2. Z pohledu společnosti se jedná o mimořádnou investici.

Nákupem těchto klíčových strojů se společnost Chládek & Tintěra stává dodavatelem s komplexním technickým vybavením k realizaci velkých železničních staveb.



Stávající strojní park

- Dvoucestné bagry – 14 ks (vč. řady přídatných zařízení)
- Portálový pokladač Donelli – 1 ks
- Železniční kolejový jeřáb – 1 ks
- Kolejový přepravník – 1 ks
- Lokomotiva – 2 ks
- Vozy na sypání šterku

Opravy v děčínském východním (horním) nádraží

Od konce loňského září prochází nádraží modernizací, jejímž cílem je peronizace stanice, oprava staničních kolejí a tří zhlaví.

Výstavba dvou nových železničních peronů, úprava tří staničních kolejí v souhrnné délce přes 1000 metrů a rekonstrukce dalších dvou kolejí v souhrnné délce 800 metrů je samostatnou stavbou v režii společnosti VIAMONT Servis. Zhotovitelem souboru staveb na všech třech zhlavích stanice je pak společnost složená z firem Chládek & Tintěra, a.s., a VIAMONT Servis a.s.

Technicky zajímavý projekt

V loňském roce byly v rámci modernizace stanice provedeny především práce ve stanici a zcela je dokončena rekonstrukce benešovského zhlaví. „Naše práce začnou prakticky až letos na jaře, kdy se bude podílet hlavně na rekonstrukcích zbylých dvou

zhlaví – děčínského a boletického. Ačkoliv se nejedná o stavbu, kde bychom vykážali obří výkony, bude to technicky zajímavé z pohledu redukcí a výměn výhybek,“ říká hlavní stavbyvedoucí Robert Frost ze závodu kolejových staveb.

Letošní hlavní práce začaly hned v březnu a potrvají asi do poloviny května letošního roku. Kolejáři společnosti Chládek & Tintěra musí především vložit čtyři nové výhybky na různých místech stanice, zrekonstruovat přibližně 600 metrů kolejí a obnovit systém odvodnění v celé stanici. S rekonstrukcí kolejí je navíc spojená těžká sanace neúnosného železničního spodku na děčínském a boletickém zhlaví.

Výsledkem stavebních úprav bude zrekonstruované kolejiště s důrazem na komfort a bezpečnost



pro cestující včetně zvýšení rychlosti ve staničních kolejích.

Rekonstrukce KD Říp v Roudnici nad Labem

Generální oprava kulturního domu Říp je v plném proudu. Z původního objektu zůstaly prakticky jen obvodové a nosné zdi.



Během více než roční rekonstrukce se historický kulturní dům v centru města promění k nepoznání. Opravy se dotknou střechy, oken, dveří, fasády, dispozičních úprav, repasí historických prvků či rozvodů nových inženýrských sítí. Stavbaři střediska pozemních staveb od září loňského roku prostory objektu vyklidili a vybourali všechny nenosné prvky, včetně podlah. Zároveň začali s realizací nových dispozic. Zrekonstruované prostory tak nabídnou nové sociální zázemí ve veřejné části nebo novou kavárnu ve dvorním traktu. Opravy vnějších částí objektu budou zahájeny až za vhodných klimatických podmínek.

Jedním z hlavních důvodů rekonstrukce je vedle nevyhovujícího technického stavu některých částí objektu také vylepšení akustiky. Roudničané navíc získají multifunkční kulturní zařízení, což zajistí zvýšená kapacita sálu s teleskopickým jevištěm. Sál společně se dvěma balkony nabídne variabilně celkem více než dvě stovky míst k sezení nebo odpovídající plochu pro jiné účely, jako například k tanci.

Ačkoliv nyní vypadá Říp jako jedno velké staveniště, k otevření by mělo dojít na konci tohoto roku. Vše však bude záležet na stavu konstrukcí, které projekt předpokládal zachovat. „Původně se nepočítalo s výměnou stropu mezi přízemím a prvním patrem. Po odkrytí podlahy jsme ale zjistili, že původní trámy jsou ztrouchnivělé a nemohou plnit požadavky na statické zatížení,“ uvádí zásadní změnu v projektu hlavní stavbyvedoucí Jan Loužil. Jestli to ovlivní termín výstavby, bude záležet na navržené změně. ■

Hasiči v Prackovicích vyhlížejí novou zbrojnicí

Jednotka Sboru dobrovolných hasičů obce Prackovice nad Labem a místní části Litochovice nad Labem bude disponovat zbrusu novou zbrojnicí uprostřed obce.



Novostavba zčásti jednopodlažní a zčásti dvoupodlažní zbrojnice o půdorysu asi 210 m² se stane náhradou za vysloužilou zbrojnicí, která stojí v Litochovicích. „Do nové hasičárny se vejdou dva velké hasičské vozy a jedno velitelské auto. Zázemí pro hasiče je převážně v horním patře. Dolů ale budou muset po schodech, projekt s legendární hasičskou tyčí nepočítá,“ říká hlavní stavbyvedoucí Petr Suchý ze střediska pozemních staveb.

Z hlediska technického řešení stavby se jedná o zděnou stavbu se sedlovou střechou o hlavních půdorysných rozměrech 13,53 x 15,53 m. Výška objektu je 8,5 m. Součástí dodávky střediska pozemních staveb je také příjezdová komunikace a přípojky vodovodu, plynovodu a kanalizace.

Investorem novostavby je obec Prackovice nad Labem. S realizací začalo středisko pozemních staveb v polovině října loňského roku. „V podstatě už jdeme do finále. Máme kompletně hotovou hrubou stavbu a během jara doděláme zbývající práce uvnitř objektu,“ popisuje na konci února situaci na stavbě Petr Suchý. S kolaudací mohou tamní dobrovolní hasiči počítat na přelomu května a června. ■

Mateřská škola v Ploskovicích čeká na první děti

V polovině ledna tohoto roku předalo středisko pozemních staveb obci Ploskovice novou mateřinku pro osmačtyřicet předškoláků, kterou postavilo v rekordním čase.



48 PŘEDŠKOLÁKŮ. Nová školka disponuje dostatečným prostorem pro dvě samostatné třídy se zázemím. Celková kapacita je téměř pět desítek dětí.

Školka vyrostla během přibližně šesti měsíců v nově zastavované čtvrti obce. Na začátku března už byla také kompletně vybavená inventářem, což bylo v režii investora. Prvních předškoláků se dočká se začátkem nového školního roku.

Mateřskou školku tvoří jednopodlažní budova s rozlohou 540 m². Součástí projektu byla také realizace zázemí, které je pro školku typické – jedná se především o dětská hřiště, pískoviště, ale také parkoviště a zeleň.



Objekt budovy je založen na základových pasech. Nosné a obvodové zdivo je cihlové, střecha sedlová s podkrovím, které bude možné přizpůsobit potřebám školky. Výrazným architektonickým prvkem objektu je doplňkový cetrisový obklad fasády. ■

Most přes Valdštejnovu cyklostezku Cheb–Waldsassen

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

Zakázku na výstavbu přesypaného mostního objektu vyhrála ve výběrovém řízení naše společnost. Objednatel stavby je město Cheb. Stavba byla zahájena přípravnými pracemi na začátku listopadu loňského roku.

Závod mostních a inženýrských staveb musí do června tohoto roku postavit sedm metrů nad terémem objekt s délkou nosné konstrukce téměř 30 metrů a šířkou 6,5 metru, který převede přeložku pozemní komunikace MO2k 6,5/6,5/40 (SO 102) nad cyklostezku Cheb–Waldsassen. „Doposud se nám podařilo dokončit výkopové práce pro budoucí mostní objekt. V rámci sanace jsme provedli hutněné polštáře a vyztužený podkladní beton. Hlavní část prací nás čeká hned na jaře, jakmile to dovolí počasí,“ shrnuje současný stav hlavní stavbyvedoucí Tomáš Kopečný ze závodu mostních staveb.

Založení mostu je plošné na monolitických železobetonových pasech a dířku z betonu a výztuže. Základ opěry Háje je rozdělen na sedm dilatačních celků a opěry Jesenice na osm dilatačních celků.



Zásyp mostu přes cyklostezku Cheb–Waldsassen

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

Cyklostezka Cheb–Waldsassen vede po tělese bývalé železniční trati (po tzv. slapancké trati v prostoru Slapaný–Egerteich). Přímou na hranici je ponechán vedle cyklostezky malý kousek kolejí, které tudy vedly. Slavnostní otevření nové přeshraniční cyklostezky se uskutečnilo v květnu 2006.



Přístavba základní školy v Černošicích míří do finále

Nové kmenové třídy, technické učebny, sborovnu a zázemí nabídne od začátku příštího školního roku dvoupodlažní přístavba.

Nová přístavba základní školy v Černošicích-Mokropsech se ukrývá za budovou školy, u paty prudkého svahu. Z hlavní a jediné přístupové cesty ke škole ji není možné vidět. A to se také ukázalo jako jedna z největších komplikací během samotné stavby. „Naši největší překážkou je přístup na staveniště. Máme k dispozici jen malý průjezd, kam se nevejde žádné nákladní auto. K dopravě veškerého materiálu jsme tedy museli převážnou část stavby využívat 30 metrů vysoký věžový jeřáb, který stál



Přístavba se přimyká ke svahu za budovou školy

před školou. Stavbu, která je vlastně za školou, zásoboval přes střechu hlavní budovy školy,“ popisuje náročnost dopravy materiálů zástupce stavbyvedoucího Jakub Hemza ze střediska pozemních staveb.

Nový objekt školy o půdorysných rozměrech 39 x 15 metrů je přistavěn a propojen v zadní části budovy. Stavba je založená na mikropilotách a železobetonové základové desce. První a druhé patro objektu je převážně monolitické z železobetonu. Veškeré inženýrské sítě přístavby jsou napojeny na



Propojení se stávající školou je na několika místech

stávající rozvody školy. Výjimkou je kanalizace, kde to je naopak. Na novou kanalizaci je napojena i současná škola. Součástí přístavby je také výtah v hlavní budově školy, který musel být realizován s předstihem s ohledem na omezené prostorové možnosti.

Zanecháváme výraznou stopu

S realizací přístavby začalo středisko pozemních staveb loni v únoru, dokončení je plánované na červen tohoto roku. „Dá se říci, že nás čekají už jen dokončovací práce. Na přelomu února a března jsme dokončili propojky s hlavní budovou školy, k čemuž jsme využili i prázdnou školu během jarních prázdnin. Zvenčí nám chybí ještě dokončit zejména zateplení, uvnitř pak finální povrchy,“ bilancuje na začátku března situaci na stavbě hlavní stavbyvedoucí Petr Suchý.

Pro tým Petra Suchého se bude jednat o další dokončený projekt v areálu této základní školy. V minulých letech tam stavbaři postavili sportovní halu, půdní vestavbu nad objektem školy a společnost Chládek & Tintěra je navíc podepsána také pod novým centrálním vstupem do školy. ■

Firemní koktejl

Hroši se po Novém roce opět vypravili do Špindlerova Mlýna

Třináctý ročník zimního soustředění se uskutečnil zkraje ledna a byl ve znamení bohaté sněhové nadílky.

Sněžit začalo prakticky s naším příjezdem do Vojenské zotavovny Bedřichov a sněžilo s menší či větší intenzitou během celého našeho čtyřdenního pobytu. Přívaly sněhu sice trochu komplikovaly provoz některých lanovek, ale ztížené podmínky pro lyžování a sáňkování byly kompenzovány nádhernými přírodními scenériemi, které si pochvalovala většina z téměř šedesáti účastníků. Navíc se bez omezení uskutečnil i doprovodný program v podobě sálových sportů, wellness regenerace a společenského večera, rozšířený o náročné odklízení sněhu z aut při odjezdu.

Pavel Jakoubek ■



Běžkaři na Horních Mísečkách



Skupina sáňkařů před sjezdem k Dívčím lávkám



Sněhové království kolem horního toku Labe



Účastníci badmintonového turnaje



Slávek Mai dokazuje, že to kolejáři umí i za barem

Vánoční večírek s narozeninovou gratulací i loučením

Slavnostní firemní večer naší společnosti se uskutečnil 21. prosince 2018 opět v litoměřickém hotelu Koliba.

V rámci vánočního večírku byli tradičně oceněni nejlepší zaměstnanci za uplynulý rok. Během loňského večírku ale došlo také na gratulaci k narozeninám a k loučení s dlouholetým kolegou. K příjemně prožitému večeru před vánočními svátky přispěl známý moderátor a bavič Zdeněk Izer a hudební skupina Rosti Pechouška.



Jaroslav Filkevič (vlevo) – Zlaté ruce



Oldřich Svoboda (vpravo) – Strojník



Jaroslav Macák (vlevo) – Řidič



Marek Kameník (vlevo) oslavil narozeniny



Radek Šrámek (vlevo) – Mistr/asistent



Petr Novák (vpravo) – Stavbyvedoucí



Lenka Kameníková – Zlatá hrošice



Marián Žúbor (vlevo) – Skokan roku



František Vokál (vpravo) – Zlatý hroch THP



Martin Počta (uprostřed) – Stavba roku



Wolfgang Schubert (vpravo) se loučil

ZLATÝ HROCH 2018

Kategorie	Vítěz	Středisko/závod	Předávající
Zlaté ruce	Pavel Čedík	Závod kolejových staveb	Jaroslav Bubeník
Zlaté ruce	Jaroslav Filkevič	Závod mostních a inž. staveb	Vladimír Jehlička
Strojník kolej. mechanizace	Oldřich Svoboda	Středisko drážní dopravy	Jan Čížek
Řidič / strojník zemních strojů	Jaroslav Macák	Středisko dopravy	Marek Kameník
Mistr stavby	Roman Hakl	Závod kolejových staveb	Pavel Holzknacht
Mistr / asistent stavbyvedoucího	Radek Šrámek	Závod mostních a inž. staveb	Vladimír Jehlička
Stavbyvedoucí	Petr Novák	Závod mostních a inž. staveb	Vladimír Jehlička
Stavbyvedoucí	Petr Suchý	Středisko pozem. staveb	Michal Novák
Zlatá hrošice	Lenka Kameníková	Úsek obchodního ředitele	Pavel Stouil
Skokan roku	Marián Žúbor	Projektové týmy	Jan Chlupsa
Zlatý hroch THP	František Vokál	Controlling	Pavel Jakoubek
Stavba roku (Peronizace žst. Chodov)	Martin Počta	Projektové týmy	Jaroslav Tintěra a Jan Kokeš

Chládek & Tintěra

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 šesti 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
- svařeč
- elektromontér

Kontakty na nové zaměstnance nahleste 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:

- ekonom stavby
- specialista na železniční svršek a spodek
- specialista na mosty a inženýrské konstrukce
- stavbyvedoucí – pro středisko inženýrských staveb
- stavbyvedoucí – pro středisko pozemních staveb
- mistr stavby – pro střediska inženýrských staveb a 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