



Rekonstrukce traťového úseku Petrohrad–Kryry



Těžká střední oprava čtyřkilometrového úseku má za cíl odstranit propady rychlosti a tím zkrátit jízdní dobu.

Kompletní rekonstrukci železničního spodku na jednokolejně neelektrifikované trati provádí závod kolejových staveb od poloviny září v rámci úplné výluky. Stavba se nachází na celostátní trati Plzeň–Žatec.

Zavedení rychlostního profilu V130

Konec a začátek stavby je ohraničen zhlavími stanic Petrohrad a Kryry. V obou stanicích bude provedena pouze oprava vjezdových výhybek. V rámci mezistaničního úseku dochází k náhradě vyžilého kolejového roštu, který bude nahrazen novými pražci a kolejnicemi. Výsledkem má být trať připravená na zavedení rychlostního profilu V130. Dosud byla maximální rychlost na trati 70 km/h. K dosažení požadovaného stavu je nutné provést také závěrečnou úpravu geometrické polohy koleje podle projektu a zřídit bezстыkovou kolej.

Nezbytné zajištění trati v zářezích

S kompletní rekonstrukcí železničního svršku a spodku souvisí další činnosti, jako je oprava pěti propustků, výměna jedné výhybky za betonovou, realizace nového odvodnění v délce 3000 metrů a výstav-

ba gabionové zdi v délce 500 metrů u přejezdu v Černčicích, který bude rovněž zrekonstruován. Významným stavebním objektem je také realizace ochranných plotů v zářezích, a to v souhrnné délce 500 metrů. Ploty proti sesuvům svahu do tělesa dráhy tvoří do betonu kotvené ocelové profily vyplněné vyzískanými betonovými pražci. „Podobným způsobem využíváme získané pražce na dalších místech trati v zářezích, kde stavíme pražcové rovnániny,“ doplňuje hlavní stavbyvedoucí Robert Frost. Celkem se jedná o 700 metrů pražcových rovnání. Trať v tomto úseku prochází převážně mezi poli a chmelnicemi.

Závod kolejových staveb využije k pokládce nového kolejového roštu vlastní mechanizaci, a sice hydraulický portálový jeřáb DONELLI PTH 350, který je již připraven ve stanici Petrohrad. Stanice slouží zároveň jako zařízení staveniště, kde také probíhá recyklace vytěženého šterku.

Sanace podloží nad rámec projektu

Původní termín zprovoznění trati v polovině listopadu byl o deset dní prodloužen. „Důvodem je nutnost vápenocementové stabilizace na přibližně

dvou kilometrech trati, se kterou projekt nepočítal,“ vysvětluje prodloužení termínu výluky hlavní stavbyvedoucí.

Rekonstruovaná trať má v současné době význam především v dopravě osob – dojíždění do škol, za prací či za občanskou vybaveností. V nákladní dopravě plní pouze úlohy odklonové trasy pro nesjízdnost úseku III. TŽK mezi Plzní a Sokolovskou hnědouhelnou pávní. Tato trať je také součástí strategické vojenské tepny v ose sever–jih s VVP Doupov.



Hydraulický portálový jeřáb DONELLI PTH 350

Sanace nestabilních náspů na trati Hájek–Dalovice

Společnosti Chládek & Tintěra, STRIX Chomutov a H-PRO GEO se staly zhotoviteli technicky náročné rekonstrukce železničního náspu a navazujícího zářezu poblíž obce Dalovice na Karlovarsku.

Získání zakázky je pro společnost úspěchem a výzvou. Pro realizaci zakázky Správa železniční dopravní cesty totiž využila tzv. Žlutou knihu FIDIC, tedy vzorovou smlouvu pro design & build projekty připravené Mezinárodní federací konzultačních inženýrů. „Pro nás to například znamená, že se budeme podílet již na projektové dokumentaci. Stavbě bude také předcházet inženýrsko-geologický průzkum. I v této souvislosti zvolíme optimální technické řešení realizace díla, odpovídající zadávací dokumentaci,“ říká obchodní ředitel společnosti Chládek & Tintěra Pavel Stouilil.

Hlavním cílem stavby je upravit nevyhovující stav na železniční trati Chomutov–Cheb, a to v úseku žkm 181,400–182,200, a zabezpečit stabilitu násypového zemního tělesa a mostní konstrukce v žkm 181,570.

Ke zhoršení stavu železničního tělesa v předmetném úseku dochází v souvislosti s nepříznivými geotechnickými podmínkami a způsobem výstavby železničního tělesa při vzniku a pozdějším rozšíření trati. Postupně dochází k projevům nestability podloží a k poruchám geometrických parametrů koleje.



Sesuv tratě 140 u Dalovic v roce 2018 foto: SŽDC

Malšovice na Děčínsku se pyšní novou návší **str. 2**

Oprava mostů na trati Domoušice–Hřivice **str. 2**

Českolipští senioři se vrátili do zrekonstruovaných bytů **str. 3**

Stavební trh v roce 2019

O zakázky v sektoru dopravních staveb není v současné době nouze. Na to, jak se daří naší společnosti a jaký je výhled do dalších let, jsme se zeptali obchodního ředitele Pavla Stouliila.



Jak byste zhodnotil stavební trh v roce 2019?

Roste cena práce i materiálu. Není k dispozici dostatečný počet volné pracovní síly. Hledají se pracovní síly v zahraničí. Stavebnictví zejména z těchto důvodů bohužel naráží na svůj růstový strop. Domnívám se, že situace v tomto smyslu se ani v roce 2020 nezmění. Česká dopravní infrastruktura byla po desítky let zanedbávaná a málo udržovaná. V současné době je velká snaha dopravní infrastrukturu v Česku zkvalitnit, dobudovat a zrychlit spojení. Situace je ale nyní taková, že dopravní infrastruktura v ČR je rozkopaná a trpíme v zácpách.

Jaké větší zakázky jste v roce 2019 získali?

Nejdříve bych zmínil zdárné dokončení projektu „Zrychlení trati z Říkonína do Vlkova u Tišnova“ za více než miliardu korun. Projekt jsme odevzdali jak v požadovaném termínu, tak v očekávané kvalitě. Na začátku tohoto roku jsme začali realizovat další větší železniční stavbu, a sice rekonstrukci ŽST Řetenice. Z ostatních segmentů bych zmínil zejména zahájení energetických úprav v ZŠ Šluknovská v České Lípě, opravy výpravních budov, realizaci inženýrských sítí v Tuchlovicích a kompletní rekonstrukci trakčního vedení ve stanici Ždár nad Sázavou. Aktuálně máme také podepsanou smlouvu na projektování a realizaci sanace nestabilních náspů zemního tělesa v úseku Hájek–Dalovice. Jsem rád, že strategická spolupráce s firmou specializovanou na sanace vyústila ve společnou realizaci této velké a technologicky složité stavby.

V nadcházejícím roce oslaví naše společnost 30 let od založení. Jak to vnímáte?

V roce 1990 se v Litoměřicích začala psát historie značky hrocha. Zde se hroch stal poprvé logem. V roce 1990 byl položen základ naší společnosti Chládek & Tintěra. Osobně pamatuji pouze třetinu vývoje společnosti, ale jsem rád, že zde mohu pracovat. Pochopil jsem, že společnost Chládek & Tintěra staví na lidech, důvěřuje jim, dává jim příležitost a stojí za nimi. Proto je podle mého názoru stabilní a úspěšná. Vybudovali jsme multioborovou českou stavební společnost, se kterou se na stavebním trhu musí počítat. Jsme asi největší stavební společnost v České republice bez zahraniční účasti, a jak říká jeden můj zkušenější kolega, daně a případné marže zůstávají doma v Česku, na což můžeme být hrdí.

Dokončení na straně 2

Malšovice na Děčínsku se pyšní novou návší

Nová návěs vznikla v severovýchodní části obce na ploše větší než fotbalové hřiště, v místech, kde mimo jiné stával zemědělský statek.

Revitalizací uvolněných pozemků na spojnici tří silnic téměř uprostřed obce provedl během jednoho roku závod mostních a inženýrských staveb. Nová návěs pro téměř tisícovou obec disponuje několika zónami pro trávení volného času nebo společenského využití. Obec projekt rozdělila na vyhlídkový park se scénérií labského údolí, centrální park, kde je například prostor pro umístění vánočního stromu, prostor u křižovatky nebo prostor u vodní nádrže, kde vznikla na místě polorozpadlé hasičské nádrže nová fontána s osvětlením. Součástí nové návěsi je také plocha pro venkovní posilovací stroje a protahovací prvky.

Nečekaný objev během zemních prací

Stěžejní částí stavebních prací byly opěrné zidky a terénní úpravy, odvodnění celé návěsi a budování komunikací jak pro pěší, tak pro auta. „Významnou položkou ve výčtu prací je také výstavba obvodových kamenných zídek, veřejné osvětlení, které je napříč celou novou návší. Pro napojení bývalé požární nádrže na technickou infrastrukturu jsme museli také vybudovat nové přípojky vodovodu, kanalizace a elektroinstalace,“ říká k projektu hlavní stavbyvedoucí Martin Chmelař. Stavbaři během zemních prací našli dva dělostřelecké granáty, které přivolaný pyrotechnik našťásti označil za repliky.

Bezpečnostní opatření na místních silnicích

Kromě realizace prakticky nové návěsi závod mostních a inženýrských staveb zrekonstruoval také stávající přilehlé plochy a z hlediska bezpečnosti provozu jsou upraveny rozhledové poměry na souvisejících silnicích. V rámci úprav komunikace bylo po dohodě s investorem provedeno ještě zmírnění příčného sklonu vozovky v křižovatce. Na návši dále vznikly dvě nové autobusové zastávky. Výsadbou zeleně si zajistila sama obec.



Nová návěs pro téměř tisícovou obec disponuje zónami pro trávení volného času nebo společenského využití



Cesta k vyhlídce na labské údolí



Plocha pro venkovní posilovací stroje

PŘEDSTAVUJEME

Středisko elektrostaveb si upevnilo pozici



Jednou z mnoha činností střediska jsou i opravy a rekonstrukce trakčních vedení. Dvacetileté zkušenosti v oboru řadí naši společnost mezi přední dodavatele.

Vznik střediska se datuje do roku 1999, kdy se společnost Chládek & Tintěra rozhodla odkoupit firmu MŽS s.r.o. (Mostecká železniční společnost), která vlastnila oprávnění na provozování drážní dopravy. Koupí získala naše společnost i dosluhující lokotraktor T 725, který byl postupem času nahrazen dvěma kusy lokotraktorů typu T 740, a partu elektrikářů. V následujících letech se parta rozrůstala a začínala získávat první zkušenosti s realizací trakčních vedení.

Od píky k velkým zakázkám

Pro další vývoj střediska byl přelomový rok 2002. Vedení společnosti rozhodlo, že se MŽS plně transformuje do struktury naší společnosti a oddělí se obslužná složka v podobě drážní dopravy a výrobní složka. Vzniká středisko 11 – elektrostaveb. Společnost v té době vysoutěžila velkou zakázku na rekonstrukci železniční stanice Kyjice (u Chomutova). Součástí projektu byl také samostatný objekt trakčního vedení. „Bylo nutné zainvestovat i do tohoto oboru. Přestavěli jsme dva bývalé poštovní vozy na montážní vozy s plošinou pro výstavbu trakčních vedení,“ vzpomíná na samostatné začátky v oboru současný vedoucí střediska Martin Harvan. Délka těchto spojených vozů je 50 m.

Po zdárném předání stavby v Kyjicích středisko elektrostaveb začalo vlastními kapacitami realizovat trakční vedení na mnoha dalších velkých železničních stavbách po celé republice. „Postupem času se nám podařilo získat zakázky nejen u majoritního zadavatele, kterým je SŽDC, s. o., ale také například u společnosti Mostecká uhelná a.s., Sokolovská uhelná a.s. a soukromých vleček.



Vlastní strojní vybavení

Z pohledu vlastního vybavení byl důležitý rok 2009, kdy středisko rozšířilo stávající montážní vlak trakčního vedení o plošinový vůz s kontejnerem. O rok později jej doplnilo o plošinový vůz na převážení velkých ocelových konstrukcí. V roce 2014 si společnost Chládek & Tintěra nechala vyrobit železniční kolejový jeřáb typu SMMPs.

Elektroobjekty na železnici hlavní náplní

V současné době se středisko elektrostaveb podílí prakticky na všech velkých projektech společnosti, a to realizací objektů elektro. „V současné době jsme schopni realizovat veškeré elektroobjekty v rámci železnice, ať už se jedná o trakční vedení, napájecí stanice, ohřevy výměn, rozvody VN a NN, či ukolejné kovových konstrukcí,“ vypočítává činnosti střediska Martin Harvan. Před osmi lety byla výroba střediska rozšířena také o zakázky pro skupinu ČEZ.

Aktuálně se středisko elektrostaveb účastní projektu „Rekonstrukce stanice Řetenice“ a připravuje se na zakázku ve Žďáru nad Sázavou, kde bude v rámci sdružení zhotovitelů rekonstruovat trakční vedení na dvou kotevních úsecích pro první a druhou traťovou kolej.

Oprava mostů na trati Domoušice–Hřivice

Rekonstrukci celkem čtrnácti mostních objektů na osmikilometrovém úseku trati Louny–Rakovník investor spojil s celkovou opravou trati, kterou poškodil vykolejený nákladní vlak.

Plánovanou modernizací jednokolejné trati v úseku Domoušice–Hřivice na Lounsku uspišila květnová nehoda nákladního vlaku. Spolu s celkovou opravou trati, jejímž cílem je zvýšení rychlosti z původních 50 km/h na 70–90 km/h, vypsala Správa železniční a dopravní cesty také zakázku na opravu sedmi mostů a sedmi propustků nacházejících se na oprávaném úseku trati. Vítězným zhotovitelem se stala společnost Chládek & Tintěra, a.s.

Dokončovací práce za provozu na trati

Stavební práce byly zahájeny v polovině letošního srpna s plánovaným dokončením k poslednímu říjnu. „V převážné míře se jednalo o běžné opravy a sanace mostních objektů. Specifický byl jeden trubní propustek, kde jsme vkládali nové potrubí pomocí řízeného protlaku,“ charakterizuje projekt hlavní stavbyvedoucí Petr Novák ze závodu mostních a inženýrských staveb. Společným rysem oprav byly

sanace mostních křídel, dláždění, injektáže kameninových částí, dozdivání chybějících bloků či otryskání a přespárování zdiva. U některých objektů došlo navíc k navýšení říms a jiným dodatečným betonážím.

Provoz na trati byl obnoven na konci října, závod mostních a inženýrských staveb však bude provádět dokončovací práce na mostních objektech až do poloviny prosince letošního roku.



Stavební trh v roce 2019

Jak vidíte připravenost zakázek do budoucna? Myslíte, že bude docházet k nežádoucím výkyvům?

V roce 2018 byly zadány projekty v investiční železniční dopravní infrastruktuře přibližně za 20 mld. korun. V roce 2019 je dle dostupných zdrojů na internetu připraveno zadání zakázek přibližně za 30 mld. korun. V roce 2020 to má být ještě více. Zdá se, že i v souvislosti s probíhající přípravou naplánovaných zakázek budou roky 2021 a 2022 pokryty. Mohl by ale nastat problém s velkými investičními zakázkami po roce 2022. Očekávané projekty vysokorychlostní tratě (VRT) s rychlostí 300–320 km/h se začnou stavět nejdříve od roku 2025, možná až od roku 2030. Otázkou tedy zůstává, co se bude stavět v přechodné době, tedy minimálně v letech 2023–2025. Podle

aktuálních informací si je zadavatel této skutečnosti vědom a zodpovědně připravuje pro toto období několik vytipovaných úseků ke zvýšení rychlosti na 200 km/h.

Co se týká finančních zdrojů, do roku 2020 lze využívat prostředky z OPD 2. Nové programovací období by mělo začít v roce 2021 a skončit v roce 2027. Předpokládá se, že navazující programové období bude disponovat méně prostředky než doposud. Aby bylo zachováno tempo dobudování dopravní infrastruktury a zahájena realizace VRT, bude muset stát s velkou pravděpodobností využít úvěrů od EIB. Tedy budoucnost vidím spíše optimisticky, pokud bude zadavatel i nadále zodpovědně připravovat zakázky i zdroje a plánovat kontinuitu.

Jaké máte priority?

Domnívám se, že obecnou prioritou všech by měla být změna legislativy, zejména stavebního zákona. Musíme umět zkrátit průměrnou osmiletou přípravu zakázek před samotnou realizací. Je to více než v okolních zemích.

Jedna z velkých priorit společnosti Chládek & Tintěra je být připraven do budoucna, být připraven technicky, technologicky a personálně na realizaci spojení stavěných na 200 km/h a následně pak na výstavbu vysokorychlostních tratí, jejichž realizace začne pravděpodobně až po roce 2025. Zejména plánované rychlé spojení Praha – Ústí nad Labem – Dráždany je naše velká priorita.

STRUČNĚ

Rozšiřujeme strojní vybavení



V polovině března tohoto roku vedení společnosti podepsalo objednávku nových strojů pro práci na železnici od rakouské firmy Plasser & Theurer. Do výčtu stávajícího strojního parku tak v druhé polovině příštího roku přibude strojní podbíječka Unimat s typovým označením 08-4x4/4S a stroj pro úpravu a doplňování šterkového lože USP 2000 C2. Pro společnost se jedná o mimořádnou investici. ■

Nový chodník ve Straškově-Vodochodech



Středisko mostních a inženýrských staveb dokončilo realizaci komunikace pro pěší v délce přes 400 metrů. Nový chodník vede po levé straně silnice II/608 ve směru na Prahu, a to z centra obce až k tamnímu hřbitovu. Jedná se o poslední etapu projektu, jehož cílem je zajištění bezpečnosti dopravy a pohybu obyvatel v obci Straškov-Vodochody. ■

Vady na trati mezi Velkým Osekem a Kolínem odstraněny



Na více než 6,5 kilometru dlouhém mezistaničním úseku dvoukolejně trati stavbaři odstranili vady snižující komfortní užívání trati. Z pohledu stavby bylo stěžejní prací souvislé strojní čištění kolejového lože a výměna kolejnic. Staré kolejnice tvaru R65 stavbaři nahradili novými kolejnicemi UIC60 (60E2) v souhrnné délce asi 12,770 km, které jsou svařeny do bezстыkové koleje. Kromě prací na opravě železničního svršku stavbaři ve výlukách opravili také čtyři nástupiště v zastávkách Zálabí a Veltruby, dále čtyři železniční přejezdy na různých místech trati. ■

Sanace skal u Železné Rudy je dokončena



V polovině listopadu definitivně skončila náročná sanace skal ve čtyřech úsecích trati Železná Ruda – Klatovy, mezi stanicemi Špičák a Zelená Lhota (km 5,550–19,280) na Šumavě. Pro zabezpečení nezajištěných skalních svahů bylo nutné realizovat celoplošné systémové zajištění, které zabrání dalším pádům úlomků či bloků horniny do kolejí. Výška skalních zářezů je proměnná, a to od jednoho metru až po několik desítek metrů. ■

Českolipští senioři se vrátili do zrekonstruovaných bytů

Na konci října byly předány uživatelům poslední bytové jednotky, které středisko pozemních staveb opravilo v rámci rozsáhlé rekonstrukce domova pro seniory v ulici Na Blatech.

Rekonstrukce se dotkla celkem pětadesáti bytových jednotek, které jsou situovány v pavilonech B a C. Rozsáhlý objekt penzionu pro seniory se skládá celkem z pěti křídel (A až E), z nichž dvě jsou obytná a ostatní slouží pro provozní účely a společenské využití. „Ve všech blocích jsme opravili střechy, vyměnili okna a zateplili fasády. V obytných blocích došlo ve dvou etapách také na rekonstrukce bytových jednotek dle současných standardů pro imobilní klientelu,“ rekapituluje modernizaci areálu hlavní stavbyvedoucí Igor Zdeněk ze střediska pozemních staveb.

Finální práce do konce tohoto roku

Středisko pozemních staveb začalo s realizací projektu, jehož investorem je město Česká Lípa, v červnu loňského roku. Stavební práce probíhaly za plného provozu domova seniorů, což bylo organizačně a z hlediska bezpečnosti náročné nejen pro stavbaře, ale také pro personál domova pro seniory, se kterým bylo nutné řešit dočasné přesuny seniorů během rekonstrukcí vnitřních bytových jednotek. „Rekonstrukci bytových jednotek v prvním obytném bloku jsme dokončili letos v únoru. Následně se do zrekonstruovaných prostor nastěhovali nájemníci z druhého obytného bloku, který jsme kontinuálně začali rekonstruovat,“ upřesňuje harmonogram prací Igor Zdeněk. Současně s rekonstrukcí obytných bloků stavbaři na ostatních objektech měnili střešní krytiny, okna a obří světlíky, které vedou nad střechami bloků. Finální práce, jako je dokončení zateplených fasád včetně základů všech bloků, výměna klempířských prvků a zámečnických fasádních prvků, potrvají nejdéle do konce tohoto roku. Ačkoliv během realizace projektu došlo k mnohým vícepracím, termín stavby se nakonec protáhl pouze o měsíc. ■



65 BYTOVÝCH JEDNOTEK. Rozsáhlý objekt penzionu pro seniory se skládá celkem z pěti křídel (A až E).



Vybavení podle standardů pro imobilní klientelu



Různá barevnost křídel objektu pro lepší orientaci

Snížení energetické náročnosti ZŠ Šluknovská

Rozsáhlý komplex českolipské Základní školy na sídlišti Lada snížil díky stavebním opatřením a instalaci moderních systémů spotřebu energie až o 40 %.



HRUBÁ STAVBA. Do příchodu zimy stavbaři plánují objekt stavebně uzavřít a dokončit vnitřní dispozice.

Areál Základní školy Šluknovská tvoří celkem pět pavilonů. Dva z nich jsou učebny. Ostatní tři pavilony jsou tělocvična, jídelna a vstupní pavilon se šatnami. Na realizaci komplexního projektu „Snížení energetické náročnosti ZŠ Šluknovská č. p. 2904“ získalo město Česká Lípa podporu v rámci operačního programu Životní prostředí. Naše společnost získala zakázku ve veřejném tendru.

Významnou roli hrají moderní technologie

Stěžejní částí zakázky je výměna všech oken a dveří a s tím související meziokenní vyzdívkou, zateplení fasád a střech. „Specifikací projektu je instalace systému nuceného větrání s rekuperací odpadního tepla v prostorách pro výuku a umístění fotovoltaických panelů na střechu učebního objektu A, který je zároveň ve všech nejrozsáhlejších,“ říká hlavní stavbyvedoucí Igor Zdeněk ze střediska pozemních staveb. Zejména instalace vzduchotechniky s rekuperací je jednou z nejnáročnějších částí projektu. „Pro rozvod systému musíme vyřezat v železobetonových stropních obřích prostory a následně je zacelit,“ vysvětluje hlavní stavbyvedoucí. Součástí nové vzduchotechniky a fotovoltaiky jsou také přidružené rozvody elek-

troinstalací, topení a regulací. K dosažení maximálních úspor energie přispěje také například doplnění stínící techniky.

Stavební práce provede středisko pozemních staveb v několika etapách, a to tak, aby po celou dobu nebyla přerušena výuka. Pro žáky i učitele to bude znamenat stěhování mezi jednotlivými pavilony podle postupu stavebních prací. S těmi stavbaři začali letos v září. Harmonogram počítá s dokončením projektu na konci roku 2020.

Práci ztěžuje nebezpečný azbest

Z hlediska bezpečnosti je nutné přijímat opatření zejména v souvislosti s demontáží starých obkladových panelů, které obsahují nebezpečný azbest. „Boletické panely jsou podél schodišť. Jejich likvidaci provádíme podle zásad likvidace nebezpečného azbestu, kdy především zabráňujeme kontaminaci ovzduší a okolního prostředí azbestem a azbestovým prachem,“ popisuje likvidaci nebezpečného odpadu hlavní stavbyvedoucí. Vzhledem k rozsahu stavby a kumulaci dětí v bezprostředním okolí musí středisko pozemních staveb dodržovat veškerá bezpečnostní opatření v maximální možné míře. ■

Opravy nádražních budov

Správa železniční dopravní cesty v tomto roce zahájila nebo ještě zahájí opravy a rekonstrukce desítek výpravních budov po celém Česku. Vedle řady menších projektů se začínou realizovat i velké investiční akce za desítky milionů korun. Středisko pozemních staveb naší společnosti v současné době opravuje několik výpravních budov či drážních objektů v severních Čechách.

Rekonstrukce fasády stavědla v Děčíně

Čtyřpodlažní administrativní objekt z roku 1986 se dočká nové moderní fasády. Středisko pozemních staveb nahrazuje stávající nedostatečné zateplení a zavěšený plášť z tzv. boletických panelů novým kontaktním zateplením v kombinaci se systémem ocelových kazet a soklem ze stěrky z probarveného kameniva. Vše v kombinaci šedo-červená. Termín realizace: 10/2019–06/2020.

Oprava výpravní budovy v Rumburku

Historický objekt čeká celková výměna střešních krytin, oprava krovu, celková oprava fasády včetně zateplení, zateplení půdy a sanace podzemí a obvodového zdiva. Termín realizace: 10/2019–08/2020.

Nádraží v Chomutově s lepším zázemím

Přibližně 120 let starý třípodlažní objekt nádraží prochází dílčí rekonstrukcí zejména uvnitř. V rámci projektu středisko pozemních staveb rekonstruuje sociální zařízení pro cestující včetně změn dispozičních řešení a dále realizuje nové kanalizační přípojky od dešťových svodů. Termín realizace: 10/2019–12/2019. ■

FIREMNÍ KOKTEJL

Poklepáním na kolejnici oficiálně začala stavba v Řetenicích

SŽDC uspořádala v teplickém divadle slavnostní zahájení hned tří železničních staveb v Podkrušnohoří.

Rekonstrukce železniční stanice Řetenice, kterou realizují firmy Chládek & Tintěra a Elektrizace železnic Praha, sice stavebně začala již zkrájí tohoto roku, investor však s oficiálním zahájením stavby počkal až na další významné projekty v Podkrušnohoří. Patří sem Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova – Litvínov a Zvýšení traťové rychlosti v úseku Oldřichov u Duchcova – Bílina. „Jedná se o významné investiční projekty. Celkové náklady na ně přesáhnou 4 miliardy korun. Významná část peněz přijde i od Evropské unie. Práce už začaly, kompletně by mělo být hotovo do léta roku 2022,“ uvedl ve svém úvodním proslovu náměstek generálního ředitele SŽDC Mojmir Nejezchleb.

Práce v Řetenicích pokračují ve stanicích

V případě rekonstrukce žst. Řetenice projekt počítá nejen s modernizací této stanice, ale také s navazujícím traťovým úsekem do Oldřichova u Duchcova. V samotných Řetenicích vznikne ostrovní nástupiště dlouhé 120 metrů a vnější nástupiště s délkou hrany 50 metrů. Přístup na ně bude přes stávající lávku doplněnou o schodiště a dva výtahy. Realizovat se bude rovněž nové staniční a traťové zabezpečovací zařízení.

V současné době je hotová rekonstrukce přibližně 1100 metrů dlouhého dvoukolejného mezi-staničního úseku mezi Řetenicemi a Duchcovem. V září pak začaly hlavní práce ve stanicích Řetenice. Stavaře nyní čeká v celém staničním úseku, který je od teplického k oldřichovskému zhlaví dlouhý asi 1150 metrů, kompletně zrekonstruovat železniční spodek a svršek.



Slavnostního poklepání kolejnice se kromě zhotovitelů zúčastnil také ústecký hejtmán a teplický primátor



Práce ve stanicích Řetenice



Přístup na nástupiště bude po lávce s výtahem



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:

- ZEDNÍK
- TESAŘ
- SVÁŘEČ
- ELEKTROMONTÉR
- PROVOZNÍ ZÁMEČNÍK
- STAVEBNÍ MONTÁŽNÍK
- ŘIDIČ NÁKL. AUTA (sk. CE nad 7,5 t)
- DÉLNÍK – práce na žel. svršku a spodku
- DÉLNÍK – práce na umělých stavbách

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 navrhuje vedoucí výroby nebo střediska.

Dále hledáme pracovníky na pozice:

- SPECIALISTA – želez. svršek a spodek
- SPECIALISTA – mosty a inženýrské konstrukce
- STAVBYVEDOUČÍ – inženýrské, mostní a pozemní stavby
- STAVBYVEDOUČÍ – elektrostavby
- MISTR STAVBY – inženýrské, mostní a pozemní stavby
- MISTR STAVBY – elektrostavby

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

Společnost Chládek & Tintěra, a.s., dlouhodobě podporuje a spolupracuje s VOŠ a SPŠ strojní, stavební a dopravní v Děčíně.

Studentům zajišťujeme každoroční odbornou praxi na našich stavbách.

Absolventi školy se stávají zaměstnanci naší společnosti a jsou platnými členy týmů.

PLÁN ŠKOLENÍ PRO ROK 2020

Termíny	Čas	Typ školení/semináře	Závod/středisko/oddělení
6. 1.	8.30–15.00	BOZP Osnova č. 2 + VŠ-01 – pravidelné školení	03, 04, 05, 11, 13
7. 1.	8.30–14.00	LEŠENÁŘ	03, 05, 13
8. 1.	8.30–15.00	ŘP sk. C	03, 04, 10, 11
9. 1.	8.00–15.00	D-04 – pravidelné školení	01, 11, 13, 14
10. 1.	8.30–13.00	STROJNÍK	01, 03, 04, 14
13. 1.	8.30–12.00	VAZAČ, JEŘÁBNÍK	04, 11, 14
14. 1.	8.30–15.00	ŘP sk. C	01, 03, 04, 14
15. 1.	8.30–12.00	ŘP sk. B	01, 10, 14
16. 1.	8.30–15.00	BOZP Osnova č. 1 + VŠ-01 – pravidelné školení	01, 10
17. 1.	8.00–15.00	Školení ke zk. K-03, K-05/2, K-06	01, 10, 11
20. 1.	8.30–12.00	VAZAČ, JEŘÁBNÍK	01, 04, 14
21. 1.	8.30–13.00	OBSLUHA MOTOROVÉ PILY – opak. kurz	01, 11, 13
22. 1.	8.30–12.00	ŘP sk. B	04, 30, OTCP
24. 1.	8.00–15.00	Školení ke zk. K-03, K-05/2, K-06	01, 03, 09, 13, 30, OTCP
27. 1.	8.30–12.00	VAZAČ, JEŘÁBNÍK	03
28. 1.	8.30–12.00	OBSLUHA MOTOROVÝCH VOZÍKŮ (VZV)	03, 04, 11, 13, 14
29. 1.	9.15–14.45	Zk. K-03, K-05/2, K-06	01, 03, 11, 13, 30
30. 1.	8.30–15.00	BOZP Osnova č. 1 + VŠ-01 – pravidelné školení	11, 13
31. 1.		POLEVNÍ PRÁZDNINY	
3.–7. 2.		JARNÍ PRÁZDNINY – ÚSTÍ N. L., MOST, CHOMUTOV	
3. 2.	8.30–12.00	ŘP sk. B	05, 11
3. 2.	13.00–16.00	PRÁCE VE VÝŠKÁCH po 16.00 hod. – servis	03, 11, 13
4. 2.	8.30–11.30	PRÁCE VE VÝŠKÁCH	03, 04, 05, 09, 30, OTCP
4. 2.	13.00–16.00	PRÁCE VE VÝŠKÁCH	03, 05, 13, 30
5. 2.	8.30–12.00	ŘP sk. B	03
6. 2.	8.30–16.00	Školení ke zk. M-02, B-02, KMB 10/1	03, 05, 09, 30
7. 2.	8.30–15.00	OBSLUHA MOTOROVÉ PILY – opak. a zákl. kurz	01, 03, 04, 11
10. 2.	8.30–12.00	VAZAČ, JEŘÁBNÍK	04, 05, 13, 14, 30
11. 2.	8.30–15.00	BOZP Osnova č. 2 + VŠ-01 – pravidelné školení	03, 13
12. 2.	8.30–12.00	ŘP sk. B	04, 09, 10, OTCP
13. 2.	8.30–15.00	BOZP Osnova č. 3, č. 4 a č. 5 + VŠ-01 – pravidelné školení	03, 04, 11, 14
19. 2.	8.30–12.00	ŘP sk. B	01, 03, 04, 13, 14
20. 2.	8.30–15.00	BOZP Osnova č. 7 a č. 8 + VŠ-01 – pravidelné školení	01, 04, 09, 11, OTCP
24.–28. 2.		JARNÍ PRÁZDNINY – LITOMĚŘICE, DĚČÍN, SOKOLOV, KARLOVY VARY	
5. 3.	8.30–16.00	Školení ke zk. M-02, B-02	05, 09, 13, OTCP
10. 3.		Technický seminář – Koliba + VŠ-01 + BOZP Osnova č. 8	01, 10, 11, 14, 30, 13 – koleje
11. 3.		Technický seminář – Koliba + VŠ-01 + BOZP Osnova č. 8	02, 03, 04, 05, 13 – mosty

POZVÁNKA NA FIREMNÍ VEČER



Vedení společnosti srdečně zve zaměstnance firmy a jejich partnery na slavnostní večer, který se bude konat tradičně v litoměřické Kolibě, a to

v pátek 20. prosince 2019 od 18:00 hod.

Večerem nás provede známý komik Miloš Knor



K tanci a poslechu bude hrát litoměřická hudební skupina NoName

Bohatá tombola a skvělý raut jsou již tradicí

A jedno malé překvapení během večera...

