



Škola v Tuchlovicích má nový moderní pavilon



Nový objekt s pěti učebnami a technickým zázemím je stavebně dokončen, výuka v něm začne s novým školním rokem.

Dvojpodlažní objekt o půdorysu 35 x 11 metrů začali stavbaři střediska pozemních staveb budovat na jaře loňského roku. Stavebně byl dokončen a předán na konci února tohoto roku. „Posledním nedodělkem je instalace technologie výtahu. Smluvený dodavatel se dostal do provozních a organizačních problémů, takže jsme museli zajistit nového. Jinak už nám chybí opravdu jen drobnosti, jako jsou lišty, parapety a zařizovací předměty,“ hodnotil situaci na stavbě v polovině února hlavní stavbyvedoucí Aleš Job.

Chybí jen posílit silnoproud

Nový pavilon je umístěn v jižní části pozemku školy, a to v místě původního skleníku školy. Terasovitý terén museli stavbaři střediska pozemních staveb nejprve srovnat a zajistit masivní čtyři metry vysokou opěrnou zdí v délce asi 35 metrů.

Pavilon je založen na základových pasech a železobetonové desce. Svislé konstrukce tvoří železobetonový monolit s vyzdívkami. Výrazným prvkem je dvojice pultových střech s proměnnou výškou i délkou. Velká část výplně je tvořena přesazenými okny či skleněnými výplněmi. Spojení obou pater nového

objektu školy je pomocí schodiště a výtahové plošiny. Celý projekt je koncipován pro bezbariérový přístup. Proto je součástí objektu výtahová plošina pro imobilní studenty, bezbariérový přístup do školy a bezbariérové sociální zařízení.

V horní patře pavilonu jsou situovány čtyři učebny a dva kabinety, ve spodním patře jedna učebna, sklad učebnic, technické a sociální zázemí a především vstup se šatnami. „Projekt hodně zohledňoval akustiku objektu. Učebny proto mají speciální stropy z pohltivých materiálů, stěny a podlahy jsou rovněž z materiálů, které eliminují šíření a odraz zvuků,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí.

Plášť objektu tvoří provětrávaná zateplená fasáda obložená cembritovými deskami v oranžové a černé barvě. Součástí projektu bylo také vybudování okolních komunikací a propojení nového pavilonu s ostatními pavilony školy zastřešeným ocelovým přístřeškem.

Připojení objektu na inženýrské sítě je provedeno ze stávajících rozvodů školy. Výjimkou je silnoproud, který bylo nutné napojit na stávající přípojny bod. Ten ovšem musí dodavatel ještě posílit, protože jeho kapacita nepostačuje.



Pavilon využívá moderní prvky a technologie

Rekonstrukce žst. Řetenice je ze dvou třetin hotová **str. 2**

Klenbový most vyztuží ocelová konstrukce **str. 3**

Obnova komunikací v tuchlovické lokalitě Na Stráži **str. 3**

Rozšiřujeme technické zázemí



Začátkem roku 2020 dokončila svoji rychlou transformaci společnost Logistický park Litoměřice s.r.o. V jejích prostorách našla společnost Chládek & Tintěra, a.s., se sídlem v Litoměřicích nové prostory pro svoje stále rostoucí počty výrobních prostředků a skladových zásob.

Jako první se v parku usadilo středisko 14 – kolejové mechanizace, které v podstatě okamžitě zahájilo své pravidelné zimní opravy a údržby na dvoucestných rypadlech, přidavných zařízeních a ostatním vybavení. Pro tyto opravy využívá středisko 14 prostory opravárenských hal o rozloze více než 1400 m², s potřebným dílenským vybavením včetně portálových jeřábů. Další, venkovní zpevněné prostory už také slouží potřebám čtrnáctky a dále pro něj připravují prostory pro administrativu.

I díky mírné zimě se daří postupně připravovat ostatní plochy, sklady a administrativu pro další střediska společnosti Chládek & Tintěra, a.s. Svoje místo tak v parku najdou postupně střediska údržby (13), závodu pozemních a mostních staveb (03) a svářeči (10). Střediskem, které obsadí nejvíce prostor, se stane středisko dopravy a mechanizace (04). Nově tak v Logistickém parku, na ploše 30 000 m², najdeme kompletní dopravu, půjčovnu drobné mechanizace a přesune se tam také lovosický sklad. V Lovosicích tím vznikne prostor pro přípravné práce související s provozem nové strojní podbíječky a pluhu.

V Logistickém parku Litoměřice se v průběhu jara 2020 objeví značná část technického zázemí naší společnosti podpořená dalšími souvisejícími službami, jako je prodej hutního materiálu, stavebního řeziva a výroba a prodej ochranných pomůcek.

ZÁKLADNÍ DATA AREÁLU	ADRESA:
19 budov	Logistický park Litoměřice
temperované sklady	Mlékojedská 954
30 000 m ² zpevněných ploch	412 01 Litoměřice
812 m ² administrativních ploch	

Rekonstrukce tramvajové trati na Barrandov

Od 14. března do konce května bude dopravu Prahy 5 ovlivňovat výluka tramvajové trati z Hlubočep na sídliště Barrandov.



Přibližně 3,5 km dlouhý úsek dvoukolejné tramvajové trati je v nepřetržitém provozu bez větších výluk více než 16 let. Pražský dopravní podnik přistoupil k rekonstrukci tramvajového svršku zejména z důvodu výměny kolejnic za vhodnější pro daný úsek. „Přibližně na dvou třetinách úseku nahradíme původní žlábkové kolejnice NT1 za vhodnější 49E1 a 60E1, a to včetně kolejnicových podpor neboli pražců,“ shrnuje rozsah stavby hlavní stavbyvedoucí Martin Hůlka ze závodu kolejových staveb. Nové kolejnice jsou pro daný, poměrně rovný úsek trati vhodnější zejména z pohledu následné údržby.

Výsledkem bude bezстыková kolej s předepsanou geometrickou polohou.

Součástí rekonstrukce zmíněného úseku trati budou také přeložky a obnovy přechodů pro chodce a rekonstrukce dvou silničních přejezdů.

Největším úskalím stavby bude podle Martina Hůlky přístup na staveniště, který je možný pouze z míst silničních přejezdů a z Barrandovské estakády ve spodní části trati.

Během trvání výluky tramvajové trati bude obsluhu cestujících zajišťovat náhradní autobusová doprava.

Rekonstrukce žst. Řetenice je ze dvou třetin hotová

Projektový tým Martina Počty v polovině prosince uvedl do zkušebního provozu lichou skupinu kolejí v Řetenicích, a to včetně nových nástupišť a výtahů na lávku.

Během zimní technologické přestávky stavaři připravují stavební úpravy ve výpravní budově v Teplících a kabelizaci a úpravy v kolejisti ve stanici Teplice v Čechách. Tyto práce se budou realizovat od února. „Dále intenzivně plánujeme poslední stavební postupy ve stanici Řetenice, které budou probíhat od května, včetně postupné aktivace nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení,“ říká ředitel stavby Martin Počta. Projektový tým plní harmonogram hlavních prací, který je průběžně upravován dle přidělených kolejových výluk v koordinaci s dalšími stavbami na rameni Ústí nad Labem – Bílina.

Zimní přestávka bude pro stavaře velmi krátká. Již v únoru začnou práce ve stanici Teplice v Čechách, od května do srpna budou výluky pro stavební dokončení stanice Řetenice.

Projekt sahá daleko za hranice stanice

Výsledkem celkové rekonstrukce kolejí bude zvýšení tratové rychlosti z dnešních 80 km/h na 120 km/h. V rámci stavby se nahrazují stávající úroveň nástupišť mimoúrovňovými. Nové ostrovní se dvěma nástupními hranami dlouhými 120 metrů doplní ještě vnější nástupišť s délkou 50 metrů u výpravní budovy, které budou využívat cestující jedoucí směrem na Úpořiny. Příchod k vlakům bude po stávající lávce, k současnému schodišti k výpravní budově přibyl další, na ostrovní nástupišť. Bezbariérový přístup umožňují dva nové výtahy. Ochranu před nepříznivým počasím na ostrovním nástupišti zajistí přístřešky z ocelové konstrukce.



DOKONČENO. V provozu je celá lichá skupina kolejí ve stanici, výtahy na lávku (vpravo nahoře) a hrubá stavba nového technologického objektu (vpravo dole).

Stavaři kromě rekonstrukce železničního spodku a svršku v celém staničním úseku, který je od teplického k oldřichovskému zhlaví dlouhý asi 1150 metrů, již dokončili také rekonstrukci spodku a svršku navazující trati do Oldřichova u Duchcova. Celkem se jedná o dalších asi 1250 metrů.

Součástí projektu je dále rekonstrukce tří železničních přejezdů a jednoho mostu. Opravují se také železniční propustky, dva budou zrušeny. V samotných Řetenicích i návazném traťovém úseku do Oldřichova u Duchcova proběhla rekonstrukce trakčního vedení.



V rámci rekonstrukce stanice je postavena nová jednopodlažní technologická budova s nouzovou dopravní kanceláří, místnostmi pro sdělovací a zabezpečovací zařízení a silnoproudé technologie. Řetenice i navazující traťové úseky budou vybaveny novým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie. ■

Trať z Řetenic do Úpořin je skoro bezстыková

Pětikilometrový úsek jednokolejné trati od stanice Teplice, zámecká zahrada, do stanice Úpořiny byl od listopadu do téměř poloviny prosince vyloučen z provozu. Na trati došlo ke zřízení bezстыkové koleje, opravě nástupišť a k rozšíření stezek.



Pětatřicet dní měl závod kolejových staveb spolu s firmou GJW Praha na to, aby v úseku v km 3,7 až 7,7 zrekonstruoval traťovou kolej. Ke zřízení bezстыkové koleje stavaři museli koleje vyměnit repasovanými pásy kolejnic ze svařovny Duchcov a částečně posunout stávající kolejnice. „Následně jsme kolejnice podbili do APK (absolutní polohy koleje) strojním podbitím dle projektu a doplnili kolejové lože,“ popisuje postup prací hlavní stavbyvedoucí Slávek Mai ze závodu kolejových staveb. Součástí stavby byla také oprava nástupišť v Proseticích a Bystřanech, dále pak opravné broušení kolejí.

Související prací na trati bylo rozšíření stezky a zřízení pražcové rovnání, a to v místech, kde dochází k úbytkům kolejového lože. Zejména se jedná o násyp.

V rámci opravných prací byla provedena také výměna stykových dřevěných pražců a ojedinělá výměna poškozených betonových pražců SB5.

Projekt navazuje na opravy, které naše společnost provedla na stejné trati v roce 2017. Opravený úsek je součástí železniční trati Lovosice – Řetenice – Teplice v Čechách. ■

Trať Petrohrad–Kryry je zrekonstruovaná

Těžká střední oprava čtyřkilometrového mezistaničního úseku odstranila propady rychlosti a tím zkrátila jízdní dobu.



NOVÉ PŘÍSTUPY K TRATI. Trať v předmětném úseku prochází převážně mezi poli a chmelnicemi.

Kompletní rekonstrukci železničního spodku na jednokolejné neelektrifikované trati provedl závod kolejových staveb loni na podzim v rámci úplné výluky. Stavba se nachází na celostátní trati Plzeň–Žatec.

Konec a začátek stavby jsou ohraničen zhlavími stanic Petrohrad a Kryry. Ve stanici Kryry byla provedena výměna vjezdové výhybky. V rámci mezistaničního úseku došlo k náhradě vyžilého kolejového roštu, který je nahrazen novými pražci a kolejnicemi. „S tím také souviselo odtěžení asi sedmi tisíc tun starého kolejového lože k recyklaci a dalších přibližně 24 tisíc tun neúnosné zeminy. V podstatě jsme pak zřídili nový železniční spodek s výztužnou geomříží, šterkodrtí a lokálními vápenocementovými stabilizacemi. Rozsah prací na železničním spodku výrazně předčil, co předpokládal projekt,“ říká k projektu hlavní stavbyvedoucí Robert Frost. Na zřízení spodku bylo nutné navést kolem 15 tisíc tun nové šterkové drtě a 12 tisíc tun šterku. Stanice Petrohrad sloužila během stavby jako zařízení staveniště a místo k recyklaci vytěženého šterku. I přes maximální zpětné využití šterku bylo zlikvidováno přes 30 000 tun zeminy a kameniva.

■

Velké množství umělých staveb

S kompletní rekonstrukcí železničního svršku a spodku souvisely další činnosti, jako byla oprava pěti

propustků, realizace nového odvodnění v délce 3500 metrů a výstavba gabionových zdí v délce 800 metrů, a to u nového přejezdu v Černčicích a v některých místech podél trati. Důležitým stavebním objektem byla také realizace ochranných plotů v zářezích, a to v souhrnné délce 500 metrů. Ploty proti sesuvům svahu do tělesa dráhy tvoří vyzískané betonové pražce. „Podobným způsobem jsme využili získané pražce na dalších místech trati v zářezu, kde jsme postavili pražcové rovnání,“ doplňuje hlavní stavbyvedoucí. Celkem se jedná o 700 metrů pražcových rovnání. Trať v tomto úseku prochází převážně mezi poli a chmelnicemi, což nutilo stavaře zřizovat zpevněné cesty a přístupy k trati.

Výsledkem je trať provozovaná bez omezení nejvyšší povolené rychlosti v místech dřívějších poruch. K dosažení požadovaného stavu bylo nutné provést také závěrečnou úpravu geometrické polohy koleje podle projektu a zřídít bezстыkovou kolej.

Dva týdny navíc

Původní termín zprovoznění trati v polovině listopadu byl o 14 dní prodloužen. „Důvodem byla zmíněná dodatečná vápenocementová stabilizace na přibližně dvou kilometrech trati, se kterou projekt nepočítal,“ vysvětluje prodloužení termínu výluky Robert Frost. ■

SDĚLENÍ

Stravenky a stravné v roce 2020



V poslední době je předmětem diskuse ve společnosti, ale i ve vládě problematika nahrazení stravenek nezdanitelným paušálem ke mzdě. Ještě než k této diskusi došlo, začala naše společnost v loňském roce připravovat přechod od klasických papírových stravenek ke stravenkám elektronickým (tzv. e-stravenkám).

E-stravenky ve státě již fungují a zjednodušeně řečeno se jedná o princip „platební karty“, na kterou je průběžně doplňován měsíční limit. Výhodou této karty je, že nedochází k omezení množství stravenek při jednom nákupu, ke kombinování stravenek a hotových peněz při placení a denní limit pro platbu je 500 Kč.

Mezitím však vláda (resp. ministryně financí) přišla s návrhem nahrazení stravenek paušálem do mzdy a do dnešního dne nebylo o tomto návrhu definitivně rozhodnuto, zejména kvůli odporu odborů a poskytovatelů stravenek. S ohledem na tuto skutečnost uspořádalo vedení naší společnosti anketu mezi zaměstnanci, kteří využívají stravenky, ze které vyšlo najevo, že velká většina by přistoupila na zavedení paušálu do mzdy, bude-li zaveden.

Protože eventuální přechod na e-stravenky na krátkou dobu s sebou nese určitou administrativní i ekonomickou zátěž, bylo rozhodnuto, že do doby definitivního rozhodnutí zůstaneme u stávajícího systému stravenek (předpoklad do konce roku 2020).

Změnou interní směrnice č. S 286/11-20 byl od 1. 1. 2020 na základě vyhlášky č. 358/2019 Sb. navýšeny hodnoty stravenek na 130 Kč a výše stravného při pracovních cestách na 103 Kč (5–12 hod.); 158 Kč (12–18 hod.) a 246 Kč (nad 18 hod.).

Pokud by naši zaměstnanci byli vysláni na zahraniční služební cestu, řídí se výše stravného vyhláška č. 310/2019 Sb. a sazby pro jednotlivé státy jsou uvedeny ve shora uvedené interní směrnici. ■

STRUČNĚ

Rekonstrukce kulturního domu Říp je v závěrečné fázi



Stav historického domu v Roudnici nad Labem se během rekonstrukce ukázal v mnohem horším stavu, než předpokládal projekt. Oprava se protáhne o čtyři měsíce, a to nejspíš do dubna tohoto roku. Rekonstrukce se týká prakticky všech částí objektu – střechy, oken, dveří, fasády, dispozičních úprav, repasí historických prvků či rozvodů nových inženýrských sítí. Původně měla být rekonstrukce dokončena na sklonku tohoto roku. ■

Zahořany připravují pozemky pro nové domy



Inženýrské sítě včetně přístupových komunikací pro deset nových rodinných domů budou v Zahořanech na Litoměřicku připravené v polovině tohoto roku. Zásíťování parcel realizuje od listopadu loňského roku závod mostních a inženýrských staveb. Kromě hlavních tras pro přípojky vody, elektřiny, kanalizace a plynu je součástí zakázky také realizace koncových přípojek pro jednotlivé parcely. Stavbaři budují také přístupové komunikace, kterých je asi 1700 m², a chodníky o rozloze 740 m². ■

Seminář Stavby dopravní infrastruktury



Ve dnech 26. a 27. února tohoto roku se uskutečnil seminář, na kterém přednesli společně Martin Počta a Miroslav Běhavý referát o jedné z nejvýznamnějších staveb naší společnosti. Jednalo se o rekonstrukci dvoukolejné trati v obvodu celostátní dráhy č. 250 Brno – Havlíčkův Brod v úseku žst. Říkonín až žst. Vlkov u Tišnova (mimo) v délce 11 km. ■

Zimní oddech ve Špindlu



Letos v lednu se uskutečnil 23. ročník hrošího lyžování, který celkově už po čtrnácti zavítal do Špindlerova Mlýna. Sněhové podmínky byly letos trochu skromnější, takže horší běžecké podmínky inspirovaly skupinku nadšenců k příjemné pěší túře po hřebenech. Sjezdové tratě však byly velmi dobře připravené a využít se dala i část běžeckých stop na Horních Mísečkách. Do sportovního programu se vešel i tradiční závod v piatlonu. ■

Klenbový most vyztuží ocelová konstrukce

Rekonstrukce jednopolevého železničního mostu na trati Most–Žatec poblíž stanice Žatec se nedotkne provozu na trati.

Závod mostních a inženýrských staveb začal s rekonstrukcí mostu, který převádí jednokolejnou trať přes koryto potoka, v polovině ledna. Hlavním důvodem opravy je špatný technický stav kamenné klenby. Projekt řešení opravy spočívá ve vsunutí a zabetonování ocelové flexibilní konstrukce vejčitého tvaru o průměru 2,7 až 3,4 metru, která bude vytažena na celou délku stávajících šikmých křídel. Šířka mostu se tak zvětší ze stávajících 30 metrů na 70 metrů. Na druhou stranu se výrazně zmenší profil, který je v současném stavu zbytečně velkorysý. „Projekt představuje značné nároky na materiál. Jenom betonu na obsyp konstrukce budeme potřebovat asi 500 m³. Na zásyp kolem křídel padne přibližně 2500 tun štěrku,“ počítá hlavní stavbyvedoucí Jiří Vlček. Další materiál pak připadne na rozsáhlé základy na straně vtoku a výtoku.

Nestabilní svah je stále v pohybu

Na začátku března měli stavbaři odtěžený materiál na základovou spáru, kde je umístěná jezdová konstrukce pro vsunutí flexibilního systému Multiplate MP 200. „Na začátku stavby jsme museli nejprve zajistit rozpadlé křídlo pomocí mikropilot, převážek a pažení. Do začátku opravy totiž bylo provizorně rozepřeno dřevěnou konstrukcí. Přesto nás nestabilní svah potrápil, když začal během rozebírání narušeného křídla ujíždět,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí. Nestabilita svahu je patrná i nad klenbou, kde se sune dolů i se zábradlím.

Oprava mostu, který se nachází v km 204,200 trati Most–Žatec, má být podle harmonogramu hotová do konce letošního června. Provozu na trati se však nijak netýká. Investorem je Správa železnic, státní organizace. ■



PRŮMĚR 2,7–3,4 M. Do mostu se vsune a zabetonuje ocelová flexibilní konstrukce vejčitého tvaru.



Nejprve bylo nutné zajistit rozpadlé mostní křídlo



Během zajišťovacích prací se část svahu sesula

Obnova komunikací v tuchlovické lokalitě Na Stráži

Do poloviny tohoto roku potrvá druhá etapa rekonstrukce komunikací v okrajové oblasti středočeských Tuchlovic.



ŠÍŘE VOZOVKY 5,5 METRU. Hlavní místní komunikace je dvoupruhová s chodníkem a dvěma parkovišti.

Závod mostních a inženýrských staveb začal s opravami již v únoru loňského roku. Součástí rekonstrukce místních komunikací a chodníků je také rekonstrukce původní dešťové kanalizace, vybudování nového odvodnění komunikací a veřejného osvětlení. „Částečně nám do stavby zasáhla v loňském roce ještě rekonstrukce vodovodu firmy Středočeské

vodárny, a.s., což pro nás znamenalo jisté omezení a komplikace v postupu prací,“ podotýká k průběhu prací v loňském roce hlavní stavbyvedoucí Leoš Opravil. Loni se stavbařům podařilo podle plánu zrealizovat celou první etapu, která zahrnovala asi 2/3 celého projektu. Poměrně významnou součástí stavby byla také rekonstrukce a vybudování opěrných

zárubních zdí oddělujících pole nad lokalitou od rekonstruované komunikace. Délka nové opěrné zdi obložené kamenem je přibližně 60 metrů. „Důležité je zmínit také vybudování dvou vsakovacích jímek na kraji pole. Ty mají zabránit povodňovým vlnám z pole, které často zaplavily komunikaci i přilehlé domy,“ vysvětluje Leoš Opravil.

Práce skončí v létě

Druhá etapa začala s ohledem na příznivé klimatické podmínky prakticky hned zkraje tohoto roku. Celá lokalita Na Stráži má mít nové komunikace během léta. Souhrnná délka činí asi 2000 běžných metrů rekonstruovaných ulic v dané lokalitě. Jistou výhodou je, že se oblast nachází v okrajové části obce a jedná se tak o neprůjezdnou oblast, kde nedochází k tranzitním pohybům vozidel.

Hlavní místní komunikace v ulici Na Stráži bude ve výsledku dvoupruhová místní komunikace se základní šířkou vozovky 5,5 m, chodníkem a dvěma oddělenými parkovacími stáními. V bočních ulicích jsou chodníky kombinovány s parkovacími stáními s ohledem na rozměry a charakter konkrétní lokality. Součástí projektu je také rekonstrukce veřejného osvětlení, což v praxi znamená osazení 38 kusů nových stožárů a svítidel včetně rozvodů. ■

Rekonstrukce železničního mostu u Dýšiny

Zprovozněním přeložky železniční trati Praha–Plzeň přes Ejpovický tunel začala Správa železnic s opravou původní trati.



Hlavním důvodem rekonstrukce mostu přes komunikaci ke golfovému areálu a rekreační oblasti je zejména velmi špatný stav ocelových nosníků mostovky a zhoršující se stav spodní kamenné stavby. Mostovka bude ve výsledku vzhledem k redukci kolejí užší. Z původních 8,5 m bude široká 5,8 m. Délka přemostění zůstane 6 metrů.

Vzhledem k tomu, že pod mostem vede jediná přístupová cesta, musejí stavbaři cestu uzavírat jen na nezbytně krátkou dobu. „Snesení původní vrchní stavby mostu jsme prováděli i v noci, abychom průjezd omezili jen minimálně,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí Miroslav Běhavý ze závodu mostních a inženýrských staveb.

Nová mostovka je opět ze svařovaných ocelových nosníků vyplněných betonem. Nosníky jsou usazeny na prefabrikovaných betonových prazích umístěných na stávajících opěrách mostu. Prefabrikované jsou rovněž nové přechodové zídky.

Práce jsou prováděny za úplné výluky trati, která začala 2. března a končí 31. března. V druhé polovině března stavbaře čeká ještě vybetonovat římsy, provést izolace a montáž železničního svršku. Na dokončení stavby mají stavbaři čas do 30. června. V rámci dokončujících prací bude provedena sanace spodní stavby, tedy opěr a mostních křídel. Součástí sanace bude také zpevňující injektáž. V úplném závěru bude provedena montáž nového zábradlí. ■

FIREMNÍ KOKTEJL

Na vánočním večítku nechybělo ocenění nejlepších zaměstnanců

Slavnostní firemní večer naší společnosti se uskutečnil 20. prosince 2019 opět v litoměřickém hotelu Koliba. V rámci vánočního večítku byli tradičně oceněni nejlepší zaměstnanci za uplynulý rok v anketě ZLATÝ HROCH.



Daniel Eichler (vpravo) – Zlaté ruce



Jan Samec (vpravo) – Řidič/Strojník



Milan Fila (vpravo) – Mistr stavby



Miroslav Tondra (vpravo) – Stavbyvedoucí



Jana Poráčková (vpravo) – Zlatá hrošice



Jiří Hrubý (vpravo) – Skokan roku



Josef Kavina (uprostřed) – Zlatý hroch THP



Jakub Štěrba (uprostřed) – Stavba roku

Kategorie	Vítěz	Středisko/závod
Zlaté ruce	Daniel Eichler	Závod mostních a inženýrských staveb
Zlaté ruce	Václav Miškanič	Závod kolejových staveb
Řidič/Strojník	Jan Samec	Středisko dopravy a mechanizace
Traťový strojník	Václav Petřina	Středisko drážní dopravy
Mistr stavby	Milan Fila	Závod kolejových staveb
Mistr stavby	Tomáš Černý	Závod mostních a inženýrských staveb
Stavbyvedoucí	Miroslav Tondra	Závod kolejových staveb
Stavbyvedoucí	Jiří Vlček	Závod mostních a inženýrských staveb
Zlatá hrošice	Jana Poráčková	Ekonomické oddělení
Skokan roku	Jiří Hrubý	Závod kolejových staveb
Zlatý hroch THP	Josef Kavina, DiS.	Obchodní a technická příprava
Stavba roku: Zvýšení traťové rychlosti v úseku Říkonín – Vlkov u Tišnova	Ing. Jakub Štěrba	Projektové týmy

Zvyšujeme efektivitu současných systémů nástrojem GIST

S novým hospodářským rokem přejde do ostrého provozu nový controllingový nástroj.

Nový systém GIST Intelligence, který je do programové struktury postupně implementován controllingovým oddělením, dokáže sofistikovaně čerpat informace z dostupných datových zdrojů a efektivně tak umožní propojit jednotlivé součásti stávajícího informačního systému. GIST Intelligence sesbíraná data sjednotí v přehledný celek. „Velmi rychle a snadno tím získáme například aktuální kontrolu nad celkovým ekonomickým stavem společnosti či stavem jednotlivých projektů a zakázek. Dokážeme podle toho predikovat a plánovat další vývoj, případně přijmout včasné opatření,“ říká k novému systému vedoucí ekonom Vlastimil Polák. Je to však jen jedna z mnoha dovedností systému. „Manažerům jednotlivých závodů a středisek

budeme umět sestavit reporty a plány přesně podle jejich požadavků. Dosud to bylo velmi obtížné a časově náročné,“ doplňuje informace k systému František Vokál z oddělení controllingu. Ekonomické oddělení si od systému GIST Intelligence slibuje také sjednocení metodiky v rámci celé společnosti.

Vzhledem k tomu, že se jedná o systém, který je založen na sběru dat z již zavedených systémů (IPOS WIN, IPOS EKO, OK DOX), jeho provoz nebude vyžadovat žádná další doplňování informací od vedení staveb a projektů. Další výhodou systému je jednoduché výsledné rozhraní v programu Excel.

V současné době ekonomické oddělení provozuje GIST Intelligence v pilotním režimu, ve kterém dochází

k nastavování systému. Do plného provozu bude uveden počátkem nového hospodářského roku. ■



Dokončení implementace novelizovaných norem ISO

Struktura všech řídicích norem ve společnosti byla odlišná, proto došlo v uplynulých třech letech k jejich harmonizaci.

U společnosti Chládek & Tintěra, a.s., je již téměř 20 let zaveden a certifikován systém managementu kvality (QMS) podle normy řady ISO 9001. K tomuto systému přibýly od roku 2005 i systém environmentálního managementu (EMS) podle normy řady ISO 14001 a BOZP (OHSAS) podle normy řady 18001, čímž vznikl integrovaný systém managementu (ISM). Nyní jsou všechny řídicí normy novelizovány.

Nejprve byly novelizovány normy pro QMS a EMS a nové normy s označením ČSN EN ISO 9001:2016 a ČSN EN ISO 14001:2016 mají stejnou strukturu a metodiku jejich aplikace na všechny procesy u společnosti. Přejít na tyto normy proběhl u společnosti CHT mezi roky 2017 a 2018 a v rámci kontrolního auditu v září 2018 byla společnost poprvé úspěšně certifikována podle těchto norem.

Poslední novelizovanou normou je řídicí norma pro OHSAS, a to ČSN ISO 45001:2018, která nahrazuje normu ČSN OHSAS 18001:2008. Přechodné období, během kterého platí obě normy, končí v 03/2021, a protože kontrolní audit ze strany certifikačního orgánu STAVCERT Praha, s.r.o., probíhá u naší společnosti většinou na podzim, bylo nutné implementaci nové normy provést už během tohoto hospodářského roku.

Z tohoto důvodu byl sestaven plán implementace novelizované normy, v rámci kterého probíhala školení z ustanovení normy, byla novelizována „Politika kvality, ŽP a BOZP“ a do „Příručky ISM“ byla doplněna problematika BOZP (OHSAS). Protože výchozím podkladem pro ISM je stanovení interních a externích aspektů zainteresovaných stran a proces-

ní systém řízení rizik a příležitostí z nich vyplývajících, byly i tyto podklady doplněny o oblast BOZP. Všechny tyto dokumenty byly prezentovány v rámci školení ISM a jsou zveřejněny na hrochonetu a nástěnkách na trvalých pracovištích. V současné době se zpracovávají podklady pro přezkoumání ISM vedením společnosti a hlavní úkoly pro všechny tři systémy budou promítnuty do „Cílů a programů ISM pro rok 2020“.

V letošním roce na podzim tedy v rámci kontrolního auditu proběhne i certifikace podle nové normy pro OHSAS. Protože tento audit bude nejen delší, ale i více zaměřen na povědomí zaměstnanců, je třeba, aby se všichni zaměstnanci s těmito změnami a základními požadavky ISM v předstihu seznámili a dodržovali je na všech stavbách a pracovištích.

Stanislav Fousek, administrativní ředitel ■



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 získejte 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.

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 získejte 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 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

EKONOM STAVEB

Náplň práce:

- Ekonomické řízení stavby
- Příprava podkladů pro měsíční odbytové fakturace
- Kontrola, evidence došlých faktur
- Měsíční analýzy výsledků stavby
- Pravidelné měsíční závěrky, měsíční výkazy, tvorby rezerv, tvorba dohadných položek
- Kontrola obchodních smluv
- Úzká spolupráce se stavbyvedoucími, investory

Požadujeme:

- SŠ, VOŠ nebo VŠ stavebního nebo ekonomického zaměření
- Praxe na obdobné pracovní pozici výhodou
- Výborná znalost Microsoft Office
- Analytické a komunikační schopnosti
- Samostatnost, zodpovědnost, flexibilita
- Aktivní a pozitivní přístup k řešení problémů
- Řídicí průkaz sk. B

Nabízíme pracovní poměr na dobu určitou, s možností prodloužení na dobu neurčitou. Možnost seberealizace a dalšího profesního rozvoje. Mzda dle praxe, vzdělání a dalších parametrů stanovených interně v rámci společnosti, 5 týdnů dovolené, mobilní telefon a další firemní benefity. Nástup ihned nebo dohodou.

V případě zájmu zašlete profesní životopis na e-mail: personal@cht.cz.