



Nové stroje nasazeny při rekonstrukci kolejí v Lovosicích



Stávající strojní park naší společnosti byl rozšířen o novou automatickou strojní podbíječku Unimat 08-4x4/4S a nový stroj pro úpravu a doplňování štěrkového lože USP 2000 C2, obojí od rakouské firmy Plasser & Theurer.

Jen co k nám z Rakouska dorazily, hned se zapojily do práce. Svou premiéru si odbyly během rekonstrukce bezmála dvou kilometrů kolejí v odstavné části lovosického nádraží, kterou provedl závod kolejových staveb. „Chvilku nám trvalo, než jsme zaučili naši vlastní osádku. K ruce nám samozřejmě byli technici firmy Plasser & Theurer,“ říká hlavní stavbyvedoucí Robert Frost. Podle něj stroje ušetří spoustu času a hlavně peněz za pronájem.

Podbíjení i štěrkové lože vlastními stroji

Během rekonstrukce kolejí došlo k výměně starých betonových pražců za užití, dále k výměně kolejnic za nové, včetně pryžových podložek. Následně byly koleje podbíjeny, byla provedena úprava a doplnění štěrkového lože a zajištěna geometrická poloha koleje. Koleje jsou svařeny bezстыkově. Opravné práce byly provedeny během výluky, která začala 9. listopadu a skončila 28. listopadu 2020.

Touto mimořádnou investicí se společnost Chládek & Tintěra, a.s., stává dodavatelem s komplexním technickým vybavením k realizaci velkých železničních staveb.

Stávající strojní park

Dvoucestné bagry (Case, Liebherr 920, Liebherr 922)

Přídavná zařízení (kladeč pražců, měnič pražců, odmetač štěrku, magnet, sekačka, vrtací souprava, kolejnicové kleště)

Portálový pokladač DONELLI

Železniční kolejový jeřáb Palfinger

Kolejový přepravník KOP 12/40

Grejd CAT 120

Lokomotiva 740

Přívěsný vozík

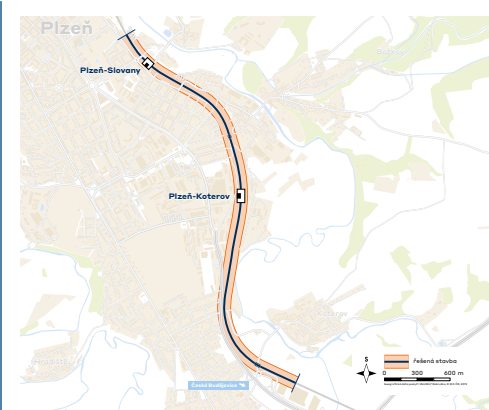
Vozy na sypání štěrku



Automatická strojní podbíječka Unimat 08-4x4/4S



Stroj pro úpravu a doplňování štěrkového lože USP 2000 C2



Modernizace železničního uzlu Plzeň

Naše společnost se bude podílet na realizaci další železniční zakázky. Na podrobnosti jsme se zeptali obchodního ředitele společnosti Chládek & Tintěra Pavla Stoullila.

Můžete stavbu blíže přiblížit?

Jedná se o 5. stavbu v uzlu Plzeň, která řeší rekonstrukci stávající železniční tratě 191 v úseku mezi stanicí Plzeň-Kotěrov (včetně) a tzv. lobežským kolejištěm stanice Plzeň hlavní nádraží, kde navazuje na již dokončenou akci „Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví“. Stavbu provedeme společně s firmou Metrostav, a.s.

Jaké práce nás čekají?

Zejména se bude jednat o práce na železničním svršku a spodku v rámci celé stavby. Vybudujeme dvě nová nástupiště, trakční vedení v traťovém úseku, opravíme most v km 346,013, zrušíme železniční přejezd. Metrostav čeká vybudovat zejména zárodek tunelu pro křížení železniční trati a budoucí silnice I/20.

V letošním roce stavbaři zahájí přípravné práce, hotovo má být v polovině roku 2023.

Stanice Řetenice je v plném provozu

Poslední nepřetržitá výluka v rámci rekonstrukce stanice skončila již v polovině srpna a projekt se tak dostal do fáze dokončovacích prací.

Projekt, který řeší vedle samotné přestavby železniční stanice ležící na trati z Ústí nad Labem do Chomutova i úpravu navazujících mezistaničních úseků, je téměř hotový. „Zbývá nám dokončit některé práce na zabezpečovacím a sdělovacím zařízení. Začátkem prosince jsme přesunuli z Řetenice do Teplic výpravního a stanice Řetenice již je řízena dálkově,“ vypočítává zbývající práce ředitel stavby Martin Počta. V zimě a na jaře budou ještě krátké výluky, které budou souviset s definitivním podbitím kolejí, laníkováním trakčního vedení a broušením kolejnic.

Do užívání již byla předána také zrevitalizovaná lávka nad kolejíštěm, která však byla k projektu přiřazena jako dodatečný požadavek objednatele. Dokončovací práce budou pokračovat ještě na jaře.

Zlepšení zejména pro cestující

Celková rekonstrukce kolejíště zvýšila traťovou rychlost na 120 km/h. V rámci stavby jsou nahrazena stávající úrovnňová nástupiště mimoúrovňovými. Ostrovní, se dvěma nástupními hranami dlouhými 120 metrů, doplňuje ještě vnější nástupiště s délkou 50 metrů. Příchod k vlakům je po stávající lávce. Bezbariérový přístup umožňují dva nové výtahy.

Rekonstrukce stanice začala v březnu loňského roku. Zakázku získala Společnost ChT + EŽ Řetenice, kterou tvoří firmy Chládek & Tintěra a Elektrizace železnic Praha. Na soubor prací, které byly prováděny celkem v sedmi etapách za nepřetržitých výluk, měli stavaři přibližně 17 měsíců.



120 + 50 METRŮ. Stávající úrovnňová nástupiště byla nahrazena mimoúrovňovými.



Nové ostrovní nástupiště má délku 120 metrů



Rekonstrukce kolejíště zvýšila rychlost na 120 km/h

Mezi Horažďovicemi a Žichovicemi po nové trati

Podle plánu skončila 30. října pětáctýřicetidenní výluka jednokolejné trati mezi dvěma obcemi na Strakonicku.

Stavbařům se v rámci první etapy oprav podařilo na větší části více než sedmikilometrového úseku zrekonstruovat železniční svršek a opravit většinu mostních objektů na trati. „Na příští rok nám zůstala náročná rekonstrukce přes 120 metrů dlouhého ocelového mostu se třemi poli přes Otavu a pak rekonstrukce železničního svršku v délce asi 2600 metrů před Velkými Hydčicemi,“ říká hlavní stavbyvedoucí Slávek Mai. Druhá etapa opravy začne výlukou 13. 8. 2021 a potrvá až do začátku října.

Na stavbě značně pomohla těžká technika

Rekonstrukce železničního svršku spočívala v čištění kolejového lože, výměně nových kolejnic a pražců, doplnění novým šterkem, v zajištění geometrické polohy koleje a ve zřízení bezстыkové koleje. V celém více než sedmikilometrovém úseku se stavbařům podařilo osadit veškeré zajišťovací značky, upravit bankety a pročistit příkopy. Opraveno je nyní šest mostků a jeden propustek byl zdemontován.

Vzhledem k délce opravovaného úseku a poloze trati stavbaři využili firemní hydraulický portálový pokladač kolejnic a pražců Donelli PTH 350.



STRUČNĚ

Ve stanici Bohosudov vzniká obří rampa



V rámci přípravných prací je vyloučena z provozu zatím pouze lichá skupina kolejí přímo ve stanici, a to z důvodu budování nové nakládací rampy. Ta bude sloužit především společnosti FLUORIT jako náhrada za zrušenou vlečku. Výška rampy bude 3,6 metru. „K rampě musíme na liché straně kolejí zřídit ještě provizorní napojení s novou výhybkou. V rámci propojení pak dojde i ke sнесení zrušených kolejí a ke zřízení odvodnění,“ doplňuje výčet prací v nulté etapě projektu ředitel stavby Marián Žubor. Kromě toho stavbaři začali také s úpravami výpravní budovy, kde budou nově umístěny technologie k provozu trati.

Hlavní nápor prací by měl začít příští rok v létě. Vše ale bude záležet na přidělených výlukách, které řeší investor stavby, tedy Správa železnic. Termín dokončení je stanoven na konec roku 2022.

Oprava mostu na trati Roudnice–Straškov



Výluky na trati kvůli sanaci nedalekých opěrných zdí Správa železnic využila ještě k opravě mostu, který se nachází o kousek dál směrem do Straškova. Most tvoří asi 12 metrů dlouhá ocelová konstrukce usazená na kamenné spodní stavbě.

Ocelová konstrukce byla ve velmi špatném stavu a vyžadovala repasi. „Museli jsme zdemontovat staré zrezivělé pásnice, namontovat nové a provést kompletní protikoroziční nátěr. Rovněž jsme museli odbourat staré rozpadlé závěrné zídky a postavit nové a odizolovat předmostí, aby do mostu nezatékalo,“ říká Jiří Majerík. Stavbaři dále prodloužili závěrné zídky na obou stranách mostu a provedli sanaci spodní kamenné stavby a injektáž prasklin na opěrách se stažením mostu Helifixem.

Mezi Libní a Holešovicemi jsou čtyři nové koleje



Během letošního října závod kolejových staveb opravil ve dvou etapách koleje na téměř čtyřkilometrovém úseku v pražském intravilánu.

Opravné práce se dotkly celkem čtyř kolejí. Hlavním důvodem opravy byl nevyhovující a vyžlý železniční svršek a znečištěné šterkové lože v délkách 670, resp. 690 metrů. Výměna kolejnic a upevnování byla provedena také v tunelu pod Bílou skálou v délce 750 metrů. Další 1100 metrů koleje v tunelu bylo během každé etapy vyčištěno. „Celkem jsme vyměnili přes dva tisíce pražců a 3500 metrů kolejnic. V úseku byla provedena výměna izolátorů v trakčním vedení a laníček mezi nosným lanem a trolejovým drátem.

Nový podchod pod tratí k fotbalovému hřišti v Otovicích

Podchod pod tratí k fotbalovému hřišti v Otovicích u Kralup nad Vltavou nahradil zcela nový rámový most.

S kompletní rekonstrukcí mostu, který se nachází přímo ve stanici Otovice, začal závod mostních a inženýrských staveb na konci května. Stávající most, který zajišťuje průchod z města na fotbalové hřiště, byl již v technicky nevyhovujícím stavu. „Nový most je kratší a vyšší. Konstrukci tvoří železobetonové monolitické rámy a stavební prefabrikovaná křídla,“ říká k projektu hlavní stavbyvedoucí Miroslav Běhavý. Světla výška nového mostu umožní zejména průjezd menších vozidel městské údrby.

Provoz na trati musel zůstat zachován

Rekonstrukce mostu byla rozdělena do dvou etap, a to tak, aby byl co nejméně ovlivněn provoz na trati Kladno – Kralupy nad Vltavou a ve stanici, kde jsou tři koleje. V první etapě stavbaři provedli rekonstrukci mostu pod 1. a 3. kolejí, čímž zůstala v provozu 2. traťová kolej. Po zprovoznění první etapy došlo k převedení provozu na zrekonstruovanou část a začala rekonstrukce mostu pod 2. ko-



Původní most na začátku stavby



Nový most po úplném dokončení

lejí. „Zachování provozu bylo technicky a hlavně časově nejnáročnější, protože jsme museli most stavět de facto po polovinách, což znamenalo navíc dodatečné pažení,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí. Celá rekonstrukce skončila v polovině září tohoto roku. Dokončovací práce však trvaly až do listopadu.

Rekonstrukce mostu spočívala v kompletním odstranění původní mostní konstrukce až na záklá-

dovou spáru a v osazení nového rámového mostu, který je složen z několika segmentů. Nový most doplňují úhlové zídky a z estetického hlediska také betonové svahovky, které budou osázené zelení.

Součástí projektu byly také vyvolané přeložky a úpravy inženýrských sítí, následné úpravy geometrické polohy kolejí, revitalizace přístupových cest a oprava nástupišť ve stanici.

Sanace železničního náspu u Dalovic potrvá do konce roku

Sanace sesuvu na kilometrovém úseku mezi Hájkem a Dalovicemi sice bude dokončena v závěru prosince, přesto tam vlaky ještě neprojedou.

Na konci listopadu bylo zřejmé, že se stavba blíží do finále. Společnost STRIX Chomutov, která se na stavbě podílí, zavedla při dokončování železničního spodku 24hodinovou pracovní dobu, aby mohli naši kolejáři zkraje prosince začít pomocí hydraulického pokladače kolejí Donelli pokládat koleje. „Počítáme s tím, že pokládka kolejí skončí 7. prosince a ihned začneme koleje podbíjet naší novou automatickou podbíječkou Unimat 08-4x4/45 od rakouské firmy Plasser & Theurer,“ říká na konci listopadu zástupce stavbyvedoucího Jakub Štěrbá. V době vydání tohoto zpravodaje již bude probíhat svařování kolejí a zároveň montáž troleje. Vše skončí v průběhu prosince dle plánu.

Původní termín dokončení prací byl o několik týdnů dříve, jenže v průběhu prací docházelo k navyšování prací na železničním spodku. Oproti očekávanému množství vytěžené zeminy kolem 60 tisíc m³ stavbaři museli vytěžit přes 100 tisíc m³.

Další sesuv prodlouží výluku

Dokončení této stavby však neznamená zahájení provozu na trati. O dva kilometry dále směrem ke stanici Hájek totiž naše společnost, opět ve sdružení s firmou STRIX Chomutov, provádí sanaci dalšího nestabilního svahu. „Tento úsek je sice podstatně kratší, měří přibližně 150 metrů, přesto ale stavba představuje odtěžení aktuálně přes 45 000 m³ zeminy. Konstrukce nového náspu je ze šterkodrti a vyztužena geomřížemi,“ shrnuje rozsah stavby Jakub



18 METRŮ NAD TERÉNEM. Zrekonstruovaný most přes místní komunikaci a Vitický potok.

Štěrbá. Realizace této stavby začala na konci srpna. Její součástí je tak rekonstrukce propustku z dvojice patkových trub DN 1200, která je již dokončena.

Stavba byla na konci listopadu zhruba v polovině, harmonogram počítá s dokončením v únoru příštího roku, ovšem za podmínek ideálního počasí. ■



Práce na tělese náspu v nočních hodinách



Dokončený násep z „Green Teramesh“



Realizace opravy sesuvu v km 175,850–179,000

STRUČNĚ

Oprava nádražní budovy v Sedlčanech



Kompletní oprava více než 120 let staré výpravní budovy začala na konci září. Stavbaře čeká do konce května příštího roku opravit střechy, vnější plášť, přístřešek, vnitřní prostory, vnější zpevněné plochy a přednádražní prostor výpravní budovy. Zároveň dojde k opravám kanalizačním, vodovodním a plynovým přípojkám a k opravě elektroinstalace. Součástí dodávky je pak nový venkovní a vnitřní mobiliář. Kromě oprav dojde také na demolice nepůvodních přístaveb a oplocení. ■

Proměna výpravní budovy v Litoměřicích



Zakázku na modernizaci vnitřních prostor získala naše společnost, která práce zahájila letos v říjnu.

Zcela zásadní proměnou prochází především část, kde býval bufet. „Vzniknou zde nové komerční prostory a bezbariérový přístup z boční strany budovy. Prakticky zde měníme úplně všechno,“ stručně shrnuje rozsah prací v jedné části Aleš Saic ze střediska pozemních staveb.

Omlazující kúrou však projde i hlavní hala, kde jsou dnes pokladny a čekárna. Nejzásadnější bude nové vstup do horní galerie po točitém schodišti. Nové pak budou podlahy, omítky, osvětlení, zařízení a také stropní podhledy. ■

Středisko elektrostaveb má ve Žďáru hotovo

Na začátku prosince předalo středisko elektrostaveb objednateli svou poslední část prací v rámci projektu kolejových úprav ve stanici Žďár nad Sázavou.

Práce střediska elektrostaveb na celém projektu byly rozdělené do třech stavebních postupů, které dohromady čítaly šest stavebních objektů. Nejvýznamnějším objektem byla rekonstrukce trakčního vedení v rozsahu kolejových úprav. První stavební postup jsme dokončili a předali v polovině července, v druhém listopadovém týdnu jsme předali stavební postup 2 a stavební postup 3 jsme předali 2. prosince 2020,“ rekapituluje průběh stavby vedoucí střediska elektrostaveb Martin Harvan. Středisko začalo s pracemi v polovině letošního února.

Tři stavební postupy

V rámci prvního stavebního postupu stavbaři zhotovili zejména 24 nových trakčních základů pro lichou skupinu kolejí, šest pro sudou skupinu kolejí a šest bran pro trakční vedení. Základy byly následně osazeny novými trakčními stožáry včetně vystrojení. Zároveň vybudovali přibližně 1300 m nového trakčního vedení pro lichou skupinu včetně ukojení všech ocelových konstrukcí v rámci stavby.

Ve druhém stavebním postupu bylo vybudováno zbylých 17 nových trakčních základů pro sudou



Na závěr připadly jen noční výluky

skupinu, které byly osazeny novými trakčními stožáry včetně vystrojení. Montéři zároveň vybudovali dalších asi 1300 m nového trakčního vedení.

Stavební postup 3 spočíval ve zhotovení propojení sjízdného trakčního vedení mezi lichou a sudou skupinou kolejí tvořenou spojkami výhybek č. 39–40 a 41–43 na zhlaví směr Sázava u Žďáru.

Tma, zima a covid

Montáže v závěrečném postupu byly prováděny výhradně a pouze v nočních výlukách, kdy tou dobou padaly teploty několik stupňů pod bod mrazu. „Chtěl bych touto cestou jmenovitě poděkovat Jirkovi Gulovi, Michaelovi Šolcovi, Lukášovi Škvárovi, Václavovi Smrčkovi, Jiřímu Kordíkovi a našim novým mladým kolegům Janu Mikešovi, Janu Dolanskému, Tomášovi Kopřivovi a Liborovi Dvořákovi za skvěle zorganizovanou a provedenou práci,“ dodává závěrem vedoucí střediska elektrostaveb. Během projektu se středisko muselo poprat nejen s daným úkolem, ale rovněž také s následky současné pandemie.

Zhotovitelem celého projektu je Společnost Žďár nad Sázavou – složená z firem Chládek & Tintěra, Pardubice a.s. (vedoucí společník), Chládek & Tintěra Havlíčkův Brod, a.s., (společník), Chládek & Tintěra, a.s., (společník) a Firesta-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s. (společník). ■

Výstavba kanalizace ve Vrbičanech skončí dřív

Přibližně o tři měsíce bude zkrácen termín pro výstavbu gravitační splaškové kanalizace v malé obci poblíž Slaného.

Výstavbu dvou kilometrů gravitační kanalizace o průměru 250 mm a bezmála 900 metrů domovních přípojek o průměru 150 mm zahájil závod mostních a inženýrských staveb na jaře letošního roku. Z důvodu nepříznivých výškových a spádových poměrů spadá do projektu také realizace dvou čerpacích stanic v hloubce pět metrů pod terénem a pokládka 1800 metrů kanalizačního výtlačku, kterým budou splašky směřovány do kanalizační sítě v obci Telce a dále do ČOV. Podle původního harmonogramu měla stavba skončit příští rok na podzim. „S ohledem na příznivější geologické podloží se nám podařilo urychlit pokládku veškerého kanalizačního potrubí, a to zejména během června až září, tedy za vhodných klimatických podmínek,“ vysvětluje důvod zkrácení termínu hlavní stavbyvedoucí František Herceg. Svou roli také sehrál fakt, že v souvislosti s výstavbou nebylo nutné překládat 100 metrů plynového potrubí v severozápadní části obce, se čímž projekt počítal.



Gravitační kanalizace dosahuje délky téměř 2000 m

Zbýlé práce se zvládnou během jara

Důležitým milníkem projektu byl letošní podzim, kdy stavbaři museli s ohledem na zimní údržbu dokončit asi 700 metrů trasy, která vede pod hlavní komunikací v obci. Ta byla z důvodu urychlení výstavby přes měsíc zcela uzavřená. „V příštím roce nás čeká obnova stávajícího povrchu komunikace v celé šíři,“ dodává František Herceg. Na jaře stavbařům zbývá dokončit



Domovní přípojky čítají asi 900 metrů

ještě obě čerpací stanice. Stavebně by měly práce skončit v polovině příštího roku namísto podzimu.

Projekt Odkanalizování obcí Telce a Vrbičany je rozdělen do dvou etap. První etapa se týká odkanalizování obce Telce spolu s výstavbou čistírny odpadních vod. Druhá etapa, již je zhotovitelem společnost Chládek & Tintěra, řeší kanalizaci v obci Vrbičany s napojením do ČOV v sousedních Telcích. ■

Změna na postu administrativního ředitele

Po třech dekádách vystřídal Stanislava Fouska na pozici administrativního ředitele vedoucí ekonom Vlastimil Polák.



Za změnou stojí odchod matadora Stanislava Fouska do penze. Na budoucí chod úseku jsme se zeptali přímo nového administrativního ředitele.

Od kdy vlastně zastáváte novou funkci?

Oficiálně od 1. července tohoto roku, přičemž agendu jsem postupně přebíral již v červnu.

Kdo bude nyní zastávat pozici hlavního ekonoma společnosti?

Zatím tuto pozici neplánuji obsadit. Částečně jsem si tuto agendu nechal a částečně ji převzal kolega František Vokál. Co však zvažují, je posílení con-

trollingu, zejména z důvodu potřeby neustálého zkvalitňování podnikových procesů a zajištění dalšího rozvoje informačního systému.

Co všechno spadá nově do vaší působnosti?

Kromě již zmíněné ekonomiky a controllingu zastřešuji také personalistiku, řízení jakosti a obslužná střediska doprava a mechanizace a drážní doprava. Za jednotlivá střediska a oddělení i nadále v plném rozsahu odpovídají vedoucí těchto oddělení a středisek. Nově jakožto compliance officer jsem dále odpovědný za zajištění compliance v naší společnosti, tj. dodržování předpisů společnosti a principů stanovených v etickém kodexu.

Můžete vysvětlit zmíněné zajišťování compliance?

Pro naši společnost s multiborovým zaměřením, která má zejména státní investory, je nesmírně důležité dodržování právních a etických aspektů, stejně tak jako vnitrofiremních směrnic. Nemůžeme si dovolit jakékoliv pochybení zejména při účasti na veřejných zakázkách, a to ani z řad jednotlivců. Compliance Management Systém (CMS) v naší společnosti bude trvale sloužit jako preventivní a ochranný systém, se kterým jsou postupně seznamováni všichni THP společnosti.

Co aktuálně řešíte a co vás čeká v nejbližší době?

Po úspěšné obhajobě certifikátů ISO na konci

října jsme se společně pustili do řešení nových potřeb, které s sebou přineslo onemocnění covid-19. Aktuálně tedy velmi intenzivně řešíme například formu každoročních školení, kterých se zúčastní všichni zaměstnanci naší společnosti. Pevně věřím, že se nám podaří připravit systém na on-line formu školení a testování zaměstnanců již v lednu 2021. Kromě standardních provozních školení máme připravena také již zmíněná školení z oblasti CMS.

Jste spokojen s personálním obsazením společnosti?

Ano, jsem. Myslím, že naše společnost má kvalitní zaměstnance na všech úrovních a i ekonomické výsledky za poslední roky tomu plně nasvědčují. Nicméně, tak jako asi v každé stavební firmě, tak i u nás máme problém s naplněním kapacit zejména na výrobních pozicích, jako jsou stavbyvedoucí, mistři a dělníci. Technické pozice se nám částečně daří doplňovat na základě spolupráce s VOŠ a SPŠ strojní, stavební a dopravní v Děčíně. U dělnických profesí je nedostatek dán nízkým počtem pracovních sil v dělnických profesích na trhu práce a také mezi-odvětvovou konkurencí, ale i zde se snažíme pružně reagovat a být perspektivním zaměstnavatelem.

Personalistiku samozřejmě vnímám jako velkou prioritu a velice rád bych přispěl k pozitivnímu vnímání naší společnosti jak u našich zaměstnanců, tak i u širší veřejnosti.

PERSONÁLNÍ INFORMACE

Milí kolegové, milé kolegyně,



v současné době intenzivně pracujeme na přípravě on-line školení prostřednictvím systému OKdox. Dle plánu školení pro rok

2021 bude většina seminářů a školení probíhat pro pracovníky všech profesí v tomto systému. Předběžné spuštění těchto seminářů a kurzů předpokládáme na přelomu ledna a února 2021 s tím, že ukončení těchto kurzů je stanoveno k 30. 4. 2021.

Výjimku tvoří pravidelná školení, která dle zákona není možné absolvovat tímto způsobem, a proto budou prováděna fyzicky, jako obvykle ve školící místnosti v sídle společnosti. Týká se to školení RP sk. C, CE, C1, C1E. Pravidelná školení nebo odborné semináře, které nám ukládá předpis SŽ Zam1 (např. pravidelné školení CHT D-04, pravidelná školení k odborným zkouškám K-03, K-05/2, K-06, KMB 10/1, M-02, B-02), budou prováděny po ukončení vydaných opatření. O termínu těchto školení a seminářů, včetně pokynů, Vás budeme s předstihem informovat prostřednictvím Vašich ředitelů/vedoucích Z/S nebo e-mailem.

Základní kurzy a školení budou probíhat **vždy fyzicky** ve školící místnosti v sídle společnosti, nebo přímo ve školících zařízeních jednotlivých školitelů.

V oblasti ověřování odborné způsobilosti a znalostí, které jsou prováděny formou pravidelného přezkoušení, SŽ přihlášky chronologicky zařazuje do evidence. Termíny pro jejich vykonání budou stanoveny až po ukončení vydaných opatření. VŠEM ZAMĚSTNANCŮM, U KTERÝCH NENÍ MOŽNÉ Z DŮVODU VYDANÝCH OPATŘENÍ VYKONAT PRAVIDELNÉ PŘEZKOUŠENÍ V ŘÁDNÉM TERMÍNU, SE PRODLOŽUJE PLATNOST ZÍSKANÉ ZPŮSOBILOSTI DO NOVÉ STANOVENÉHO TERMÍNU PRAVIDELNÉHO PŘEZKOUŠENÍ.

Personální oddělení Vás bude pravidelně informovat o aktuálním stavu a nových termínech školení a zkoušek tak, jak budou plánovány po ukončení vydaných opatření.

Sárka Orthová,
vedoucí personálního odd.

Opravy kolejí v železničních stanicích

Během posledních měsíců naše společnost provedla několik významných oprav v obvodu železničních stanic.

Stanice Kopidlno nedaleko Jičína



Od začátku září do poloviny října provedl závod kolejových staveb v rámci oprav zejména regeneraci tří výhybek, opravu tří staničních kolejí v souhrnné délce 900 metrů a opravu 100 metrů traťové koleje. „Součástí projektu bylo ještě zřízení třech nových nástupišť v celkové délce 440 m z užitého materiálu, výstavba nových drážních stezek a oprava izolace mostu na trati Kopidlno–Nymburk,“ kompletuje výčet prací hlavní stavbyvedoucí Miloslav Zikán.

Stará Boleslav



Opravu celkem 1100 metrů kolejí a jedné výhybky provedl závod kolejových staveb během druhé poloviny října a první poloviny listopadu. „Vše jsme prováděli za provozu s částečným omezením provozu. Při opravě liché koleje byla v provozu sudá kolej a naopak,“ říká hlavní stavbyvedoucí Roman Kupka. Opravné práce spočívaly zejména v čištění šterkového lože, výměně kolejnic, pražců a upevňovačů, svařování do bezстыkové koleje a ve zhotovení stezek. Součástí projektu byla také rekonstrukce jedné výhybky.

Nové Hamry



Ve stanici závod kolejových staveb provedl opravu 3. staniční koleje v souhrnné délce 336 m. „Nahradili jsme zejména staré dřevěné pražce novými betonovými pražci a staré kolejnice za nové tvaru S49,“ upřesňuje rozsah prací v Nových Hamrech hlavní stavbyvedoucí Luboš Vacek.

Pernink



Ve stanici byla provedena oprava 1. a 2. staniční koleje v délkách 256, resp. 200 metrů. U 1. staniční koleje došlo k výměně dřevěných pražců za nové betonové a k výměně stávajících kolejnic za nové S49 včetně výměny šterkového lože. Dřevěné pražce ve 2. staniční koleji závod kolejových staveb nahradil užitými betonovými pražci a namísto stávajících kolejnic posloužily užitě kolejnice vyzískané z 1. skupiny kolejí.

Výluka na jednokolejné neelektrifikované trati 142 Karlovy Vary – Potůčky, státní hranice, během které byly provedeny práce ve výše zmíněných dvou stanicích, začala 17. září a skončila 6. října.



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 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 (absence apod.).

Jedná se o profese:

- ZEDNÍK
- TESÁŘ
- SVÁŘEČ
- ELEKTROMONTÉR
- PROVOZNÍ ZÁMEČNÍK
- STAVEBNÍ MONTÁŽNÍK
- DĚLNÍK – práce na žel. svršku a spodku
- DĚLNÍK – práce na umělých stavbách

Kontakty na nové zaměstnance nahlaste 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 navrhuji 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

HROCH NA SNĚŽCE

Parta tří hrochů se rozhodla vzdát hold 30. výročí naší společnosti netradičním způsobem. Na začátku října vylezli Pavel Sedláček, Tomáš Ryska a Honza Smetáček na nejvyšší vrchol Česka, aby tam za větru 116 km/h vztyčili hroší vlajku.



Chládek
& Tintěra

Zpravodaj HROCH NOVINY • Vychází 4x ročně • Vydává společnost Chládek & Tintěra, a.s., Nerudova 1022/16, 412 01 Litoměřice, IČ: 62743881, DIČ: CZ62743881

• Tel.: +420 416 741 668, fax: +420 416 741 669, e-mail: cht-itm@cht.cz, www.cht.cz

• Sazba a grafické zpracování: RoadMedia s.r.o., www.roadmedia.cz. Registrace periodika MK ČR E 20292.