



Mezi Hájkem a Dalovicemi zase jezdí vlaky



Provoz na podkrušnohorské trati byl na začátku dubna obnoven v obou kolejích ve zkušebním provozu s omezenou rychlostí na 50 km/hod.

Provoz na trati měl být podle plánů zprovozněn během května, přivětivé počasí v březnu ale stavbařům umožnilo dokončit bezстыkovou kolej ve všech opravovaných úsecích u Dalovic. „Podbíjení a doplnění kolejového lože jsme provedli na celém traťovém úseku Hájek–Dalovice. Na tyto práce jsme využili naši novou techniku, tedy automatickou strojní podbíječku a pluh na úpravu štěrkového lože,“ říká zástupce stavbyvedoucího Jakub Štěřba. Před samotným zahájením zkušebního provozu pak bylo ještě nutné výškově rektifikovat trakční vedení. Zkušební provoz byl zaveden 8. dubna, a to na půl roku, tedy do října letošního roku.

Po spuštění trati do zkušebního provozu stavbaři ještě dokončovali úpravy drážního tělesa na sesuvu v km 178,850–179,000. „Jednalo se o svaňování a povrchovou ochranu geotextilií s hydroosevem. Na propustku v km 178,925 jsme pak dokončili kamenné dlažby na vtoku,“ vypočítává dokončovací práce Jakub Štěřba. Na sesuvu blíže k Dalovicím (km 181,100–182,200), který byl kole-

ově dokončen v listopadu loňského roku, stavbaři ještě v polovině května provedli napojení odvodnění pod mostem do vodoteče a opravili komunikaci pod mostem. Společnost STRIX Chomutov, která se na stavbě významně podílela, během dalších týdnů provede opravy přístupových komunikací, které byly poškozeny těžkou dopravou během stavby.

Monitoring opravených úseků

Vzhledem k novostavbám drážního tělesa, kde násypy dosahují až 18, resp. 10 metrů, jsou tyto násypy monitorovány pomocí čidel umístěných na svazích tělesa. Společnost H-PRO GEO navíc pravidelně měří geometrickou polohu koleje. V případě zjištěného poklesu koleje bude neprodleně provedeno podbití. Po skončení a vyhodnocení zkušebního provozu bude zaveden provoz normální traťové rychlosti, čímž se po několika letech odstraní omezení rychlosti v úseku vytížené trati Chomutov–Cheb.

Ačkoliv jsou dvě nejvíce problematická místa v úseku mezi Hájkem a Dalovicemi nyní opravená, má Správa železnic vytipováno dalších několik lokalit, které je třeba rovněž v nejbližších letech opravit.



Násypy dosahují výšky až 18 metrů



Soutěž o stavbu Karlovarského kraje

Sanace nestabilních násypů zemního tělesa v úseku Hájek–Dalovice je nominována na stavbu Karlovarského kraje v kategorii „Realizovaná stavba 2021“.

Do 20. ročníku soutěže Stavby Karlovarského kraje Správa železnic, státní organizace, přihlásila i stavbu, kterou realizovala společnost Chládek & Tintěra, a.s., STRIX Chomutov, a.s., H-PRO GEO s.r.o.

Účelem stavby sanace nestabilního násypového tělesa bylo trvalé zajištění stability drážního tělesa jako celku, včetně navazujícího tělesa po sanaci sesuvu, a vysokého stupně bezpečnosti provozu v předmětném úseku sanace. Tím byla také zajištěna dlouhodobá životnost této části trati.

Soutěž se bude konat jako nosná akce v rámci Dnů stavitelství a architektury Karlovarského kraje 2021, které budou probíhat ve dnech 17.–18. června 2021.

Hlavním záměrem soutěže je důraz na prezentaci všeho nového, novostaveb a rekonstrukcí budov, veřejných prostor, interiérů staveb, které se v uplynulém období podařilo zrealizovat.

Stavbu Sanace nestabilních násypů zemního tělesa v úseku Hájek–Dalovice můžete podpořit svým hlasem na webové adrese www.stavbykarlovarska.cz, a to až do uzávěrky soutěže 18. 6. 2021.

Cyklostezka s vazbou na Labskou stezku

Nedaleko Píšťanského jezera na Litoměřicku vzniká další kousek cyklostezky, která navazuje na údolí Porta Bohemica.

Téměř půlkilometrová část cyklostezky, jejímž investorem je obec Píšťany, sice v této fázi přímo nenavazuje na žádnou další trasu, přesto výrazně pomůže. Cyklisté, kteří tudy projíždějí v hojných počtech, nebudou nuceni užívat již tak úzkou silnici, která vede obcí Píšťany. Nová cyklostezka kopíruje stávající komunikaci podél její pravé strany ze směru od hlavní silnice Litoměřice – Ústí nad Labem. V místech cyklostezky bylo nutné prvně odstranit náletové dřeviny a připravit zemní plán.

S výstavbou začalo středisko mostních a inženýrských staveb na začátku letošního května. Dokončena má být již v polovině července. Cyklostezka bude kvůli bezpečí cyklistů vyvýšena nad silnici, a tedy oddělena obrubníkem. Povrch dva metry široké

stezky bude ze zámkové dlažby, osvětlení zajistí celkem 19 lamp veřejného osvětlení. „S ohledem na požadavek, aby byla cyklostezka osvětlena, jsme museli na začátku stavby realizovat protlak pod silnicí, kterým jsme přivedli elektrický kabel pro veřejné osvětlení,“ říká David Walter, který má stavbu na starost. Kromě toho bylo nutné u jednoho rodinného domu provést drobné přeložky telekomunikačních kabelů a kabelů nízkého napětí a vybudovat prefabrikovanou opěrnou zeď v délce asi 30 metrů.

Nová část cyklostezky bude mít úzkou vazbu na známou Labskou stezku, konkrétně na její část zvanou Porta Bohemica (Česká brána), což je kaňonovitě údolí Labe, kterým řeka vstupuje do Českého středohoří.



Modernizace železničního uzlu Plzeň vstoupila do hlavní fáze

V květnu začala hlavní fáze stavebních prací na dvoukolejném úseku mezi stanicí Plzeň-Koterov a tzv. lobezkým kolejištěm stanice Plzeň hlavní nádraží.

První stavební postup, který byl zahájen zkraje května, si vyžádal výlukou jedné koleje mezi hlavními nádražím v Plzni a Koterovem. Stavbaři společnosti Chládek & Tintěra a Metrostav zdemontovali stávající kolej na přibližně dva kilometry dlouhém úseku a začali s přípravou tělesa pro druhou kolej, které povede přibližně další dva kilometry od stanice Koterov směrem na Starý Plzenec.

Na bezmála čtyřkilometrovém úseku, kterého se 5. stavba rekonstrukce železničního uzlu Plzeň týká, panuje čilý ruch prakticky všude. Na začátku směrem od hlavního nádraží v Plzni stavbaři Metrostavu připravují tunel pro chystanou přeložku silnice I. třídy I/20. Po směru trati na Plzeň hl. n. je už dnes také zřejmé, kde se bude nacházet nově vznikající zastávka Slovány. Ve stanici Koterov se mostaři chystají na rekonstrukci mostu a kolejaři připravují nové kolejové uspořádání ve stanici. Za stanicí Koterov jsou již vidět základy budoucí lávky, která převede pěší přes rušnou silnici a železniční trať. Nejvýraznější část stavby navazuje vzápětí, kde již vznikl násyp pro druhou kolej, která povede až téměř ke křížení železnice s dálnicí D5.

35 dní bez provozu

Nejnáročnější fáze celé stavby přijde od 2. července, kdy bude z provozu vyloučena i do té doby provozovaná kolej. „Během pětadvaceti dní, které nám byly pro výlukou přiděleny, musíme především zřídit nový



SLOVANY. Mezi hlavními nádražím v Plzni a stanicí Koterov vzniká nová zastávka.

propustek pro dvě koleje, zdemolovat stávající jednokolejový most za stanicí Koterov směrem na Starý Plzenec, postavit místo něj mostní provizorium, zřídit lávku pro pěší, vložit nové předsunuté výhybky a zřídit nové staroplzeňské zhlaví ve stanici Plzeň-Koterov,“ vypočítává hlavní činnosti zástupce vedoucího stavby Jakub Vysoký. Kromě toho musejí

stavbaři stihnout dokončit nové skupiny kolejí a trolejové vedení.

Po staré koleji budou vlaky opět jezdit od 5. srpna, a to přibližně do března příštího roku. Následně by měl být provoz převeden na dokončenou kolej. Přibližně ve stejném termínu bude dokončena také nová zastávka Slovány.



Nový násyp pro druhou kolej v Koterově



Příprava tunelu pro přeložku silnice I. třídy I/20

Harmonogram počítá se zprovozněním celé stavby v létě roku 2023. Hlavním cílem projektu je modernizace všech staveb a zařízení a současně zvýšení traťové rychlosti v tomto úseku o celkové délce 3,849 km. Společně s dalšími již realizovanými stavbami v plzeňském uzlu vznikne ucelený soubor železničních tratí na území města Plzně. ■

Tramvají z Mostu zatím jen do Záluží

V rámci rekonstrukce tramvajové trati mezi Mostem a Litvínovem je v realizaci první etapa, která se týká úseku Záluží–Litvínov.



4 KILOMETRY. Úsek Záluží–Litvínov má být zcela zprovozněn na konci letošního roku.

Stavbařům se podařilo během dubna vytrhat kolejová pole na čtyřkilometrovém úseku mezi otočkou v Záluží a nádražním terminálem v Litvínově. Zároveň dochází k odtěžení štěrku lože, k demolici zastávek a starého trakčního vedení. „V úseku se nacházejí čtyři mostní objekty, které rovněž potřebují rekonstrukci. Naši mostaři nyní již pracují na třech z nich,“ říká hlavní stavbyvedoucí Martin Hůlka. Během léta chce se svým týmem

dokončit sanaci železničního spodku, položit nové kabely a vystavět patky pro nové trakční sloupky. Čtyřkilometrový úsek má být zcela zprovozněn na konci letošního roku. Místo tramvají je nyní zavedena náhradní autobusová doprava.

Úsek do Mostu až příští rok

Rekonstrukce úseku ze Záluží do Mostu, který je dlouhý přibližně šest kilometrů, bude zahájena na



Oprava se týká také několika mostů na trati

začátku příští stavební sezóny. Zrekonstruovaná tramvajová trať má být podle plánu zprovozněna na konci roku 2022.

Zakázku získala ve výběrovém řízení, které vypsal Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, společnost Chládek & Tintěra, a.s. Smlouva byla podepsána 18. března tohoto roku.

V rámci projektu dojde k průběžné modernizaci stávající trati. Naši kolejaři provedou zejména rekonstrukci železničního svršku tramvajové tratě, upraví přejezdy, přestaví zastávky, které budou bezbariérové a bude na nich doplněn informační systém, upraví pozemní komunikace křížící trať a upraví stávající inženýrské sítě sloužící k provozu na tramvajové trati. Po skončení rekonstrukce by měly tramvaje zvládat cestu mezi oběma městy rychleji než dosud. Dojde ke zvýšení komfortu a bezpečnosti přepravy s možností zvýšení kapacity. ■



Stěhování provozních středisek

Koncem roku 2019 bylo rozhodnuto, že některá provozní a výrobní střediska najdou nově své základy v Logistickém parku v Litoměřicích.

Jako první se do Logistického parku přestěhovalo středisko drážní dopravy (S 14) a dnes již využívá přidělených dílenských a kancelářských prostor naplno a ke všeobecné spokojenosti. Zbývá jen dovybavit část společných prostor, což bude dokončené na přelomu května a června 2021.

Ve druhé etapě se do prostor Logistického parku přestěhovali někteří zaměstnanci střediska správy a údržby (S 13) a našli zde příjemné prostředí kancelářských i provozních prostor, včetně prostorné dílny. Středisko svařování (S 10) se nastěhovalo zhruba ve stejném čase jako středisko dopravy (S 04). Zatímco středisko svařování ještě nemělo čas se plně zabydlet, středisko dopravy je již v plném provozu, včetně půjčoven a skladu pneumatik.

V areálu Logistického parku by v průběhu roku měla být nastěhována většina stavebních buněk a stavebních skladů a jsou zde samozřejmě i prostory pro ukládání stavebního materiálu.

Snahou vedení společnosti je realizovat i kvalitnější prostor pro parkování nákladních vozidel a je plánována i výstavba zastřešení parkovacích míst.

V této souvislosti probíhají změny v areálu v Lovosicích. V současné době dokončujeme i úklid celého areálu od nepotřebného (dlouhé roky skladovaného) materiálu.

Poslední zmínkou tohoto příspěvku je informace o rekonstrukci elektrodílny a elektroskladu na Krétě v Terezíně pro středisko elektromontáží (S 11). V současné době provádí středisko pozemních staveb (S 05) opravu fasády a v průběhu roku 2021, nejspíše v zimních měsících 2022, dojde i k úpravě vnitřních prostor.

Není to opravdu málo změn a není to pro všechny úplně jednoduché, ale předpokládám, že všechny změny jsou ku prospěchu a pro lepší organizaci provozu naší společnosti. ■

Pavel Richter ■

Dílčí úpravy ve stanici Kutná Hora

Během letošního března byla v železniční stanici provedena regenerace celkem pěti výhybek.

Kromě regenerace výhybek na dřevěných pražcích provedl závod kolejových staveb ještě vložení křížovčkové výhybky na betonových pražcích a výměnu pražců a kolejnic ve 150 metrů dlouhé staniční koleji. S tím souvisela také výměna kolejového lože pod kolejí a výhybkami.

Stanice Kutná Hora je specifická tím, že se tam mění stejnosměrná a střídavá trakce, což znamená i výměny lokomotiv u vlakových souprav. „Pro nás to bylo náročné z hlediska dopravy a přístupu na místo stavby,“ říká hlavní stavbyvedoucí Miloslav Zikán.

Kolejaři využili v maximální možné míře novou firemní techniku, a sice automatickou strojní podběječku a stroj na úpravu kolejového lože. „Výsledky absolutní polohy koleje a úprava štěrku lože



byly vynikající,“ dodává Miloslav Zikán.

Vzhledem k tomu, že výlukové časy na opravu byly velmi krátké, bylo nutné nasadit velký počet



pracovníků a techniky. Vše se nakonec díky nasazení kolejařů a techniky podařilo ve stanoveném čase a ke spokojenosti investora. ■

VÝPRAVNÍ BUDOVY

V Liberci začala oprava výhybek



V železniční stanici bude během června vyměněno celkem šest výhybek na dřevěných pražcích za výhybky druhé generace na betonových pražcích.

Hlavním důvodem výměny výhybek je jejich nevyhovující technický stav a také nevyhovující uspořádání výhybek ve stanici. S úpravou výhybek souvisí také úprava železničního svršku a odstranění cyklických vad, což do budoucna zajistí snazší údržbu. „V rámci stavby provedeme rovněž výměnu přípojných polí, šterkového lože, upravíme pražcové podloží, vybudujeme odvodňovací zařízení a upravíme zabezpečovací zařízení,“ doplňuje výčet prací hlavní stavbyvedoucí Pavel Vlček ze závodu kolejových staveb. Položené výhybky budou na závěr stavby podbité a svařené do bezстыkové koleje.

Měsíční výluka se dotkne pouze části stanice a výrazně nenaruší provoz. Z provozu bude vyloučeno šest staničních kolejí, které bezprostředně navazují na matečnou kolej s výhybkami. ■

Oprava kolejí a výhybek v Úpořinách



Závod kolejových staveb opraví ve stanici Úpořiny koleje a výhybky, které byly poničeny vykolejením nákladního vlaku na konci září loňského roku.

Na opravu mají kolejaři celkem 90 dní, a to od začátku června do konce srpna. Ve čtyřech etapách je čeká vyměnit dvojitou kolejovou spojku se čtyřmi výhybkami a dvě navazující výhybky. Na tomto křížení bude proveden ještě nový železniční spodek včetně odvodnění i železniční svršek. Do souboru oprav patří ještě jedna křížovatková výhybka, dvě jednoduché výhybky a kolejový rošt mezi těmito výhybkami, který bude z větší části z užitého materiálu. „Celkem nás tedy čeká opravit devět výhybek a přibližně 600 metrů kolejí,“ vypočítává rozsah stavby hlavní stavbyvedoucí Václav Beneš. Z toho bude pět nových výhybek s křížením, čtyři výhybky regenerované z užitého materiálu, 120 m nových kolejí a zbytek z užitého materiálu.

Zásadní vliv na opravu ve stanici má vykolejení vlaku dne 26. září 2020 (obrázek dole). Tři z pěti plně naložených vagonů lehly na bok a ve vykolejeném stavu byly taženy přes celou stanici Úpořiny. Značné škody tím vznikly na železničním svršku, stržena byla i trakční brána. ■



Nádražní budova v Sedlčanech je opravena

Na konci května byla dokončena oprava 120 let staré výpravní budovy ve středočeských Sedlčanech.

Kompletní oprava zchátralé, více než 120 let staré výpravní budovy na jednokolejné regionální trati Olbramovice–Sedlčany byla zahájena na konci září loňského roku. Stavbu provedlo na základě výběrového řízení středisko pozemních staveb společnosti Chládek & Tintěra, a.s. a to za provozu výpravní budovy.

Zachování historických prvků

Oprava se týkala zejména sedlové střechy, kde původní keramické bobrovky a plechové vlnovky nahradila střešní krytina z poplastovaných taškových tabulí s vlnou a hladká falcovaná krytina s povrchovou úpravou. Vnější plášť budovy se dočkal kompletní opravy včetně výměny oken a dveří. Zásadní rekonstrukcí prošel také přístřešek, kde zůstaly zachovány původní litinové sloupy.

Cestující mají k dispozici také zrekonstruovaná sociální zařízení a veřejné prostory v přízemí. Během rekonstrukce byla provedena také oprava kanalizačních, vodovodních a plynových přípojek a elektroinstalace. Rekonstrukce se naopak nedotkla 2. nadzemního podlaží s nyní nevyužívanými byty.

Součástí projektu byla také úprava vnějších zpevněných ploch a přednádražního prostoru výpravní budovy. Kromě oprav byla provedena demolice nepůvodních přístaveb a oplocení.

Nově opravená výpravní budova disponuje novým venkovním a vnitřním mobiliářem. ■



1894. Historie budovy se začala psát se zahájením provozu na místní dráze z Votic do Sedlčan.



i DATA O STAVBĚ

- Termín realizace: 05/2020–05/2021
- Výměra: 7729 m²
- Investor: Správa železnic, státní organizace
- Zhotovitel: Chládek & Tintěra, a.s.
- Cena stavby: 17 171 314 Kč bez DPH

Přípravné práce na trati v okolí Bohosudova

S ohledem na roční odklad výluk pokračují na trati v okolí stanice Bohosudov práce realizovatelné mimo výlukový režim.



NOVÉ VYUŽITÍ. Výpravní budova ve stanici Bohosudov se mění na technologický objekt.

Přibližně roční odklad výluk, které jsou nezbytné pro realizaci kompletní rekonstrukce stanice Krupka-Bohosudov a navazujících částí trati v souhrnné délce přes pět kilometrů, způsobilo zdržení prací na stavbě v okolí Bíliny a dále kvůli opravě havarijního stavu kolejí a výhybek ve stanici Úpořiny, kde došlo k vykolejení vlaku na podzim loňského roku.

Hledají se práce pro bezvýlukový režim

Realizační tým Mariána Žúboru se tak snaží vyjít vstříc investorovi a v rámci možností realizovat v předstihu objekty, které nevyžadují vyloučení trati z provozu. Stavbařům se od zahájení stavby, ke kterému došlo

v polovině loňského roku, podařilo dokončit obří, 3,6 metru vysokou nakládací rampu, která bude sloužit jako náhrada za zrušenou vlečku. K rampě bylo nutné na liché straně kolejí zřídit ještě provizorní napojení s novou výhybkou. V rámci propojení došlo ke snesení zrušených kolejí a ke zřízení odvodnění.

V bezvýlukovém režimu bylo možné zrekonstruovat některé umělé objekty, přeložky inženýrských sítí a také výpravní budovu ve stanici Bohosudov, se kterou se počítá jako s technologickým objektem. „Nový vzhled budovy se chýlí ke konci, ovšem úplné zprovoznění objektu bude možné až na konci stavby v roce 2023,“ upřesňuje Marián Žúbor.



Dokončena je i 3,6 m vysoká nakládací rampa

Stavbaři dále pracují na základech nových trakčních stožárů, kterých je v předmětném úseku přibližně 260, a pracuje se i na přeložkách kabelových tras. V rámci možností nakonec bude možné v tomhle roce zrekonstruovat 1. a 2. traťovou kolej na 1200 metrů dlouhém úseku mezi Bohosudovem a Chabařovicemi, kde dojde k rekonstrukci železničního svršku, spodku a trakčního vedení.

Hlavní část prací v příštím roce

V rámci rekonstrukce železniční stanice Bohosudov bude provedena její kompletní rekonstrukce. Součástí prací je rekonstrukce železničního svršku i spodku, nástupiště, železničních přejezdů, mostů a propustků, pozemních objektů, trakčního vedení, osvětlení, ale také instalace nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a návazných technologií. Dále bude provedena rekonstrukce mezistaničního úseku Chabařovice–Bohosudov a první a druhé traťové koleje mezi Bohosudovem a Teplcem v Čechách. ■

Souvislá výměna kolejnic na Mostecku

Závod kolejových staveb uzavřel roční smlouvu na opravy v obvodu Správy tratí Most.

V průběhu roku 2021 bude závod kolejových staveb provádět výměnu kolejnic a pražců napříč traťovými okruhy na Mostecku. Práce budou prováděny dle rozpočtu po jednotlivých objektech, a to dle oznámení o jednotlivých výlukách přibližně jeden až dva měsíce předem.

Na začátku května tým Miloslava Zikána měnil pražce a kolejnice ve výlucce v traťovém obvodu Oldřichov a dále upravoval geometrickou polohu koleje na trati Oldřichov – Duchcovská svaňovna. ■



Lovosický areál domovem pro drážní stroje

Rozlehlý areál vedle trati Lovosice–Teplice mění funkci ze skladového areálu s centrálním zásobováním na domovské místo velké části kolejové strojní mechanizace.

Areál v Lovosicích se rozkládá na ploše přibližně 250 x 70 metrů. Stěžejním bodem je velkorozměrová hala, kde byly do nedávna skladovány některé materiály, stroje a nacházelo se tam také dílenské zázemí pro stavební přípravu. Přesunem některých středisek společnosti Chládek & Tintěra do areálu Lana v Mlékojedech u Litoměřic bylo rozhodnuto o využití lovosického areálu pro stanoviště kolejové mechanizace, zejména pro nové stroje společnosti, jako je automatická strojní podbiječka UNIMAT 08-4x4x/4S, stroj pro úpravu a doplňování šterkového lože USP 2000 C2, souprava portálových jeřábů DONELLI TPH 350 či dvoucestné bagry.

Plány na velké opravy a servis

Prvním krokem k uskutečnění záměru je zřízení napojení do vlečky s kolejemi přímo do areálu, resp. do velké haly. „Podařilo se nám již získat stavební povolení drážního úřadu a souhlas sousední společnosti PKP CARGO INTERNATIONAL s napojením kolejí do našeho areálu. Předpokládám, že bychom to měli zvládnout do konce letošního června,“ říká Vlastimil Jíša, vedoucí střediska drážní dopravy. Ve druhém kroku je plánovaná úprava haly tak, aby vyhovovala potřebám pro stanoviště drážní kolejové mechanizace, včetně možnosti jejich servisu. „Rádi bychom v hale vybudovali montážní kanál a dokončili instalaci portálového jeřábu. Tím bychom byli schopni nejen naše stroje skladovat, ale zároveň také provádět velké opravy a servis. Rozsah zamýšlených úprav však bude záležet na možnostech našich investic,“ dodává Vlastimil Jíša.

Výhledově by díky dostatečným prostorům v lovosickém areálu měla parkovat veškerá kolejová mechanizace včetně přídatných zařízení.



Automatická podbiječka UNIMAT 08-4x4x/4S



Stroj pro úpravu šterkového lože USP 2000 C2

Povinná školení je letos nutné absolvovat online

Vzhledem k pandemické situaci a nutnosti proškolení naše zaměstnance rozšířilo vedení společnosti stávající informační systém o možnost uspořádat povinná školení elektronicky.



Vedení společnosti zareagovalo na nastalou situaci včas a s implementací školicího programu začalo již na podzim loňského roku. Online školení byla spuštěna od konce dubna tohoto roku. Projekt má na starost vedoucí personálního oddělení Šárka Orthová.

Šárko, jak vlastně takové online školení probíhá?

Prvně bych chtěla říci, že formou online pořádáme pouze povinná pravidelná školení, která vycházejí z příslušných vyhlášek nebo dle platných zákonů. Vše probíhá v rozhraní našeho firemního informačního systému, a to na základě e-mailových notifikací, které informují THP a provozní THP, že školení je pro dané zaměstnance po určitou dobu otevřené a je tedy nutné jej ve vymezeném období dokončit. Plán školení je postoupen všem technicko-hospodářským pracovníkům, kteří je skrze své firemní počítače zpřístupňují jednotlivým zaměstnancům u dělnických profesí. Zároveň tímto způsobem absolvují online školení i všichni THP naší společnosti.

Znamená to tedy, že školení probíhá prakticky přímo na stavbách?

Zpravidla ano. Záleží na domluvě mezi vedoucím projektu, stavbyvedoucím či jiným provozním THP a zaměstnanci, pro které je dané školení určeno. Ostatní THP absolvují školení v převážně většině ve svých kancelářích, ale ani to není podmínkou. Systém je nastaven právě tak, aby nám umožnil větší pružnost a nezávislost na aktuálním pracovišti, což bylo pro aktuální situaci s covidem-19 podstatné.

Co pak jednotlivé zaměstnance čeká?

Nastudování materiálů týkajících se daného školení, které je zakončeno testem podle typu konkrétního školení. Každý má možnost dalších dvou opravných testů. Pokud by náhodou někdo test správně neukončil ani napotřetí, bude mu přidělen opravný termín. Zásadní je, že školení musejí všichni zaměstnanci řádně ukončit ve stávajícím roce, dle vypsaných termínů jednotlivých školení. Vedle školení zakončených testem jsou zde i další školení, která mají za cíl zejména seznámit zaměstnance s určitým konkrétním tématem. Zde již zpravidla závěrečné testování neprobíhá.

Dosud jste na pravidelná školení zvali externí školitele. Jak je to nyní?

Naši osvědčení školitelé nám vyšli vstříc a pomohli nám celé online školení sestavit, spustit a závěrem také akreditovat. Ukončené školení tak bude mít stejnou platnost, jako by tomu bylo během klasického školení ve skupině.

Plánujete do budoucna návrat ke klasickému školení?

Samořejmě to bude záviset na další situaci ohled-

ně pandemie. Dovedu si představit v budoucnu nějakou kombinovanou formu školení. V platnosti však zůstává, že všechna základní školení budou probíhat jako dřív, tedy s povinnou fyzickou účastí zaměstnanců.

Jak celý projekt vidíte po krátkém čase od spuštění?

Vidím to jako jediné možné východisko v tomto náročném období. Pokud bychom školili podle pravidel pandemie, museli bychom školit po skupinkách o asi devíti lidech, což je vzhledem k náročnosti a velkému počtu proškolených zaměstnanců nereálné.

Jaké máte první ohlasy?

Pro spoustu našich lidí je to něco zcela nového, neznámého. Na druhou stranu je třeba říci, že většina lidí si uvědomuje nastalou situaci a snaží se ke školení touto formou přistupovat zodpovědně. Ostatně na školení závisí úspěch celé firmy. Myslím, že všichni můžeme být hrdi na to, že i v takto složitých podmínkách umíme rychle reagovat na vzniklou situaci a díky tomu budeme disponovat všemi potřebnými školeními.

Máte závěrem nějaký vzkaz?

Chtěla bych moc poděkovat všem, kteří se na implementaci školicího programu podíleli, zejména to byl František Vokál, Tereza Tobiášová a Martin Orth. Velký dík patří všem technicko-hospodářským pracovníkům, na jejichž bedrech nyní celé online školení leží. Gratulace pak směřuje všem našim zaměstnancům, kteří již školení zvládli. Těm, co je školení teprve čeká, přeji úspěšně zvládnout bez stresu.



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 10 000 Kč.

Odměna bude přiznána po úspěšném zapracování nového zaměstnance v délce šesti měsíců bez kázeňských přestupků.

Jedná se o profese:

- Zedník
- Tesář
- Svářeč pro aluminotermické svařování kolejnic a navařování ocelového materiálu železničního svršku
- Elektromontér
- Provozní zámečnick
- Stavební montážník
- Řidič nákladního automobilu
- Strojník kolového rypadla
- Strojník dvoucestného kolového rypadla (MHS)
- Pomocný manipulační pracovník
- Dělník – práce na žel. svršku a spodku
- Dělník – 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 ve výši 5000 Kč 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:

- Projektový manažer pro dopravní stavby
- Koordinátor velkých železničních staveb
- Specialista-stavbyvedoucí na železniční svršek
- Specialista-stavbyvedoucí na železniční spodek
- Specialista-stavbyvedoucí na mosty a inženýrské konstrukce
- Specialista-stavbyvedoucí na pozemní stavby
- Přípravář-rozpočtář pro mostní stavby
- Stavbyvedoucí
- Asistent stavbyvedoucího
- Stavbyvedoucí pro středisko elektrostaveb
- Mistr stavby
- Mistr stavby pro středisko elektrostaveb



**Chládek
& Tintěra**

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