



## Most přes Otavu v Horažďovicích je opět bezvadný



Rozsáhlá rekonstrukce 120 metrů dlouhého ocelového mostu byla součástí opravy jednokolejné trati mezi Horažďovicemi a Žichovicemi na Plzeňsku.

Rekonstrukce více než sedmikilometrového úseku trati č. 185 začala již v září loňského roku, a to svou první etapou. Stavbaři během ní opravili na větší části trati železniční svršek a většinu mostních objektů. „Letos jsme kromě náročné rekonstrukce mostu se třemi poli přes Otavu a několika propustků ještě opravili železniční svršek v délce 2634 metrů před Velkými Hydčicemi,“ říká hlavní stavbyvedoucí Slávek Mai. Druhá etapa opravy začala výlukou 13. srpna a skončila 14. října.

### Výluka na mostě pouze 63 dní

Přípravné práce před zahájením samotné opravy mostu přes Otavu však začaly dříve. „Trať měla být vyloučena z provozu jen na 63 dní, což je na opravu tohoto mostu málo. Proto jsme se snažili připravit co nejvíce prací ještě před výlukou,“ říká Miroslav Běhavý ze závodu mostních a inženýrských staveb, který opravu mostu řídil. V předstihu mostaři zejména demontovali mostní středové a hlavové plechy, sestavili zavěšené lešení či pro-

vedli protikorozní ochranu spodních částí mostních nosníků. Během těchto prací byla na mostě pouze snížena rychlost vlaků.

Hlavní penzum prací následovalo během výluky, kdy byla provedena demontáž kolejí a mostnic, které jsou nahrazeny novými. Dále byla provedena protikorozní ochrana všech ocelových částí mostu, sanace betonových mostních opěr, sanace kamenné spodní stavby, doplnění přechodových zídek nebo oprava ložisek. Nejnáročnější částí projektu však byla oprava betonového bloku pod jedním ložiskem. „Během této opravy jsme museli přizvednout celou mostní konstrukci, což nebyla zrovna jednoduchá záležitost,“ uznává Miroslav Běhavý.

Kromě mostu přes Otavu byly ve druhé etapě opraveny ještě dva propustky a jeden menší mostní objekt. Další propustek na trati je zrekonstruován kompletně. Celkem tak je na zrekonstruované sedmikilometrové trati mezi Horažďovicemi a Žichovicemi opraveno 12 mostních objektů. ■



### Nový dopravní terminál v Litvínově

Nad rámec původního záměru bude v rámci rekonstrukce litvínovského dopravního terminálu opravena také tramvajová kolej.

Přibližně 250 metrů dlouhý úsek tramvajových kolejí, který je na pozemcích dopravního terminálu, rekonstruuje závod kolejových staveb. „Kromě rekonstrukce dvoukolejné tramvajové trati ještě provádíme opravu dvou přejezdů,“ říká k zakázce zástupce hlavního stavbyvedoucího Michal Pipota. Původní plány počítaly s tím, že výměna tramvajových kolejí, kterou nyní naše společnost realizuje v úseku Litvínov–Záluží, skončí těsně před novým dopravním uzlem. Zároveň ale v terminálu měly vzniknout zcela nové nástupní ostrůvky. Kvůli jejich možnému poškození při pozdější opravě kolejíště proto došlo k dohodě mezi městem a dopravním podnikem na prodloužení opravovaného úseku o zmíněných 250 metrů.

Terminál má být zcela zprovozněn do konce letošního roku. V rámci rekonstrukce tramvajové trati mají stavbaři již dokončené šterkové lože pro nové koleje, kabelová vedení, trativody a stožáry trakčního vedení. V polovině října se již pracovalo na jednom z přejezdů. Po jeho dokončení bude zahájena realizace druhého přejezdu, který nyní slouží pro obsluhu dopravního uzlu. ■

## Nové cesty ke zvýšení atraktivity Labské Stráně

Revitalizaci téměř dvou kilometrů polních cest u kaňonu Labe dokončil závod mostních a inženýrských staveb na sklonku září.

Projekt se týkal celkem čtyř polních cest pod správou Státního pozemkového úřadu. Ze stavebního hlediska se jednalo o odstranění původních vrstev cest, realizaci nových spodních vrstev, trativodů či odvodnění, o přeložení veřejného osvětlení a položení finálních vrstev, které jsou nyní asfaltové nebo šterkové. Finální povrch historické cesty tvoří pískový mlat a odvodnění zajišťuje osm bukových svodnic a vsakovacích jam.

### Chráněná krajinná oblast

K dokonalosti je třeba podél dokončených cest vysadit ještě na sedmdesát nových stromů. K projektu bylo nutné přistupovat zvlášť citlivě, protože zájmové území je součástí CHKO Labské pískovce. ■



## Zdvoukolejnění trati až do Starého Plzně

Významný milník realizace 5. stavby modernizace železničního uzlu Plzeň nastane přibližně v polovině dubna roku 2022, kdy bude provoz převeden na novou kolej.

Sotva stavbaři společností Chládek & Tintěra a Metrostav úspěšně dokončili nejnáročnější fázi celého projektu, už vyhlíží další důležitý termín. V létě museli během pětatřicetidenní úplné výluky především zřídit nový propustek pro dvě koleje, zdemolovat stávající jednokolejný most za stanicí Koterov směrem na Starý Plzenec, postavit místo něj mostní provizorium, zřídit lávku pro pěší, vložit nové předemstavené výhybky a nově zřídit staroplzenecké zhlaví ve stanici Plzeň-Koterov a v neposlední řadě ještě dokončit nové skupiny kolejí a trolejové vedení. Nyní mají před sebou další úkol. „V polovině dubna příštího roku budeme převádět provoz vlaků z Plzně do Starého Plzně, a to ze stávající liché koleje na novou, sudou kolej. Ve stejném termínu také dokončíme nástupiště u koleje číslo 2 v nové zastávce Plzeň-Slovan a aktivujeme nové zabezpečovací zařízení, které se bude nacházet v nové technologické budově v Koterově. Tam zároveň ukončíme zastavování vlaků,“ shrnuje ve stručnosti činnost spojené s dalším milníkem stavby zástupce ředitele stavby Jakub Vysoký. Největší objem prací se během podzimu soustřeďuje na budování zárodku budoucího silničního tunelu, který bude křížit modernizovanou železniční trať, a na budování nových železničních mostů.

### V souladu s harmonogramem

Vyjma okolí zmíněných stavebních objektů se stavbařům podařilo prakticky v celém úseku dokončit plán pro druhou traťovou kolej, na kterou má být příští



**NOVÁ ZASTÁVKA.** Plzeň-Slovan bude nová zastávka na trati, která nahradí zastávku v Koterově.

rok převeden provoz. V okolí zastávky Koterov byl již položen i železniční svršek. „Harmonogram stavby se nám daří držet. Během zimy počítáme především s dokončením prací na tunelovém zárodku,“ dodává Jakub Vysoký.

Hlavním cílem projektu je modernizace všech staveb a zařízení, zdvoukolejnění trati až ke Starému Plzenci a současně zvýšení traťové rychlosti v tomto úseku o celkové délce 3,849 km.

Společnost Chládek & Tintěra provádí zejména práce na železničním svršku a spodku v rámci celé

stavby, dále vybuduje dvě nová nástupiště, zruší železniční přejezd (čímž zvýší bezpečnost provozu), vybuduje trakční vedení v traťovém úseku, opraví most v km 346,013 a v rámci celé stavby provede rozvody VN a NN a osvětlení železniční stanice Plzeň-Koterov, obou lávek a přístupových komunikací.

Metrostav buduje či zrekonstruuje zejména zabezpečovací a sdělovací zařízení, lávky, most, propustky, zárubní zdi, potrubní vedení, pozemní komunikace, kabelovod a připravuje tunel pro křížení železniční trati a budoucí silnice I/20.

## Opravu tramvajové trati komplikují skryté nástrahy

Během rekonstrukce tramvajové trati mezi Litvínovem a Zálužím stavbaři zjistili především špatný technický stav mostů.



**TRAMVAJOVÉ SOUMOSTÍ.** Stav předpjatých betonových konstrukcí je mnohem horší, než se čekalo.

V rámci rekonstrukce tramvajové trati mezi Mostem a Litvínovem je v plném proudu první etapa, která se týká úseku Záluží-Litvínov. Hlavní část prací se nyní zaměřuje na sanaci mostů, pokládka kabelů, výstavbu základů trakčních podpěr, odvodnění a přípravu železničního spodku. V tomto bodě stavby však vyústily na povrch problémy, se kterými projekt nepočítal. „Během zemních prací jsme narazili na inženýrské sítě, ale i štolu, o kterých nikdo nevěděl. U podchodu zastávky Petrochemie jsme zase objevili

nebezpečnou kavernu. To vše se dá vyřešit bez zásadního dopadu na termín realizace. Větší problém však představují dva na sebe navazující mosty hned u této zastávky, kde se během opravy ukázalo, že stav předpjatých betonových konstrukcí je mnohem horší, než se čekalo. S investorem stavby jsme proto museli řešit demolice a stavby nových mostů,“ říká zástupce hlavního stavbyvedoucího Michal Pipota. Výstavba nových mostů, respektive vodorovných mostních konstrukcí, má zákonitě dopad na termín realizace.

### Do konce roku ano, ale bez mostů

Čtyřkilometrový úsek tak nebude zprovozněn na konci letošního roku, jak stanovil harmonogram prací. Stavbaři sice budou mít novou trať dokončenou, ovšem bez krátké části mezi demolovanými mosty. „Nyní máme vypracované projekty na rekonstrukci soumostí, ale je třeba ještě vyřídit mimo jiné stavební povolení a investor musí zajistit zhotovitele,“ vypočítává úkony nutné pro zahájení stavby nových mostů vedoucí projektu Martin Hůlka. Pokud vše půjde hladce, mosty půjdou k zemi během zimy a začne stavba nových konstrukcí. Do provozu by trať mohla jít v srpnu příštího roku.

S ohledem na zpoždění stavby a na problémy s mostními konstrukcemi nyní visí otazník nad zahájením druhé etapy, která představuje opravu úseku od Záluží do Mostu. Také tam je několik mostů, které by mohly stavbu podobně zkomplikovat.

### Rychlejší spojení

Účelem projektu je průběžná modernizace stávající trati včetně změny trakce umožňující nasazení nových a rychlejších tramvají. V rámci stavby dochází také k úpravám přejezdů, přestavbě zastávek. Dále budou upraveny pozemní komunikace křížící trať a stávající inženýrské sítě sloužící k provozu na tramvajové trati.

## Posázavský pacifik se dočkal další opravy

Během letošního podzimu projde rekonstrukcí další úsek trati č. 212, a sice mezi Ledečkem a Samechovem.

Oprava téměř třináctkilometrového úseku Ledečko-Samechov navazuje na zrekonstruovaný třicetkilometrový úsek Ledečko – Zruč nad Sázavou, který sdružení firem EDIKT, a.s., a Chládek & Tintěra, a.s., dokončilo v červnu 2019.

### Částečně nový a částečně užitý materiál

V úseku Ledečko-Samechov stavbaři provedou ve vybraných úsecích zejména čištění a doplnění šterkového lože, výměnu kolejnic, upevňovadel a pražců, čištění příkopů, opravu přejezdů a geometrických parametrů koleje, která bude po svaření bezstyková. Hlavním zhotovitelem projektu je společnost EDIKT, a.s., která má na starost zejména úsek od Ledečka do Sázy. Společnost Chládek & Tintěra se na akci podílí zejména pracemi ve stanici Sázava,



Opravné práce ve stanici Sázava

kde dochází ke kompletní rekonstrukci všech čtyř kolejí v souhrnné délce téměř 1,5 kilometru, k regeneraci pěti výhybek a generální opravě tří nástupišť

v celkové délce 370 metrů. „První a druhou staniční kolej budujeme na nových betonových pražcích a z nových kolejnic. U třetí a čtvrté traťové koleje provedeme výměnu za užitý materiál,“ upřesňuje práce ve stanici Sázava zástupce stavbyvedoucího Jiří Herna ze závodu kolejových staveb.

Naši kolejáři se na projektu podílí také pracemi v zastávce Stříbrná Skalice, kde se ruší tři výhybky a kusá kolej. „Ve stanici zůstane jen traťová kolej, kterou v délce asi 250 metrů zrekonstruuje,“ říká Jiří Herna. V zastávce dojde také k rekonstrukci 150 metrů dlouhého nástupiště a k rekonstrukci silničního přejezdu. Kolejáři dále opraví ještě 1,5 kilometru trati mezi Sázavou a Samechovem, kde výměnou kolejnice a dřevěné pračce v úseku dlouhém 275 m nahradí užitými betonovými pražci.

## ROZHOVOR

### Výběrová řízení v roce 2021



**V letošním roce naše společnost opět připravila a podala stovky nabídek do výběrových řízení. Jak se za poslední rok změnilo složení a kvalita nabídek a jaké jsou současné trendy, jsme se zeptali Miroslavy Bosmanové, vedoucí oddělení obchodních nabídek a zástupkyně obchodního ředitele.**

#### Kolik nabídek jsme v tomto roce podali?

Každoročně se počty námi podaných nabídek pohybují ve stovkových řádech. V posledních letech se věnujeme větší selekci již při výběru zadávacích řízení, kterých se chceme účastnit, neustále pracujeme na zkvalitnění přípravy nabídek, a to jak po stránce kvalifikační, tak i z pohledu technické a cenové přípravy. To v konečném důsledku postupně v letech přineslo snížení počtu účastí v zadávacích řízeních a zvýšilo procentuální úspěšnost našich nabídek.

#### V jakém poměru byly nabídky z pohledu zadavatelů?

Převažovaly nabídky pro státní sektor, pro kraje a obce, z velké části se jednalo o projekty, které jsou financovány také z dotačních titulů.

#### Na který segment bylo největší zaměření?

Do oblastí dopravních staveb, především železničních. V posledních letech jsme se zaměřili i na segment staveb tramvajových drah, jejichž zadavateli jsou města.

#### Zaznamenal obchodní úsek společnosti vzrůstající trend vícekritériálních nabídek?

Ano, zaznamenal. S aktuálně platným zákonem pracujeme již pět let. Kromě ceny se hodnotí především doba realizace a délka záručních lhůt, tedy objektivní, jednoduše počitatelná kritéria. Z použití subjektivních, neměřitelných kritérií panují mezi zadavateli i nadále obavy.

#### Co si myslíte o vícekritériálních nabídkách?

Z mého pohledu by právě zadavatelé z oblasti stavebnictví měli s ohledem na „dlouhodobost“ předmětu plnění důsledně zvažovat, jaký aspekt má zvolené hodnotící kritérium do zadávacího řízení vnést. Je-li pro zadavatele důležitá primárně vyšší kvalita, může toto hledisko akcentovat kvalitativním kritériem např. v podobě zkušenějšího realizačního týmu, zkrácení termínu výstavby nebo environmentálních požadavků. Kritéria, která jsou orientována na vyšší kvalitu, mohou samozřejmě nabídkovou cenu i výrazně zvýšit. Zadavatel musí mít alokovan dostatek finančních prostředků a vhodné je proto vymezit maximálně přípustnou, ovšem reálnou nabídkovou cenu pod sankci vyloučení při překročení limitní ceny. Tímto postupem může získat nabídku dodavatele, který nalezneme ideální poměr nejvyšší kvalitativní hodnoty předmětu plnění za odpovídající nabídkovou cenu.

#### Změnily se návrhy smluv od zadavatelů?

Paradoxně jednodušší situace je nyní u velkých projektů a státních zadavatelů, kde se začaly používat standardizované obchodní podmínky FIDIC. Komplikovanější je stav u zadavatelů, kteří předkládají jako povinnou část nabídky svůj vlastní vzor smlouvy o dílo. Nezdívka se setkáváme s velmi nevyváženou smlouvou, která jednoznačně diskriminuje dodavatele. Mnohokrát jsme museli zvažovat, zda v účasti v zadávacím řízení pokračovat.

#### Co se může změnit v zadávání veřejných zakázek?

Privítali bychom přijetí již připravené novely zákona o zadávání veřejných zakázek, jejíž cílem je snížit administrativní zátěž, odstranit přísnost některých pravidel a vyjasnit výklad některých institutů. Ve vztahu k plánování výrobních kapacit by pomohlo opětovné zavedení povinnosti zadavatele k poskytnutí údajů z nabídek odpovídajících číselně vyjádřeným kritériím hodnocení.

## Kapucínský klášter v Žatci čeká na znovuzrození

Přibližně dva roky potrvá rozsáhlá rekonstrukce památkově chráněné čtvercové budovy konventu, která navazuje na kapucínský kostel Korunování Panny Marie.

Historie kapucínského kláštera v Žatci se začala psát v letech 1676 až 1684, kdy byl u bývalé Červené brány na jižním předměstí Žatce vystavěn klášter s kostelem. Klášterní komplex je tvořen klášterní budovou, kostelem a klášterní zahradou. Na rozdíl od kostela a zahrady je dnes klášterní budova v dezolátním stavu. Město Žatec, které je majitelem celého komplexu, proto vyčlenilo investice na stavební obnovu budovy konventu. Za dva roky by se měl rozsáhlý dvoupatrový objekt stát polyfunkčním komunitním centrem. V rámci změny vnitřních dispozic budou vytvořeny prostory pro poskytování dvou sociálních služeb a současně bude vybudováno zázemí pro volnočasové, kulturní, vzdělávací a environmentální aktivity.

Na současném stavu objektu se podepsalo především zrušení kláštera v roce 1950 v rámci akce StB. Objekt pak sloužil jako škola a poté po dlouhá léta jako domov důchodců. Ten byl zrušen v osmdesátých letech 20. století a od té doby nebyla budova kláštera využívána. Jedinou investicí za poslední roky bylo odstranění dřevomorky, která zásadně poškodila dřevěné konstrukce, zejména střešky. Zároveň byla kompletně opravena střecha, což pravděpodobně budovu kláštera zachránilo před totální zchálostí.

### Památkově chráněný objekt

Stavbaře střediska pozemních staveb čeká velmi náročná rekonstrukce, nad kterou budou mít dozor památkáři. „Jejich snahou je v co největší míře obnovit původní vzhled objektu. Významná část projektu proto připadne na restaurátorské práce. Musíme obnovit nejen dřevěná a kamenné konstrukce či štuky, ale i původní malby stěn a stropů,



**KRUTÁ HISTORIE.** Po roce 1950 objekt sloužil jako škola a poté po dlouhá léta jako domov důchodců.

kteří jsou ukryté pod vrstvami dalších všemožných nátěrů,” vysvětluje hlavní stavbyvedoucí Igor Zdeněk. Kromě vnitřních prostor stavbaře čeká také rekonstrukce rájského dvorku ve vnitrobloku a dalších přilehlých exteriérů, které byly dlouhá léta bez jakékoliv údržby.

### Kromě střechy kompletní rekonstrukce

Kromě střechy se rekonstrukce dotkne všech ostatních částí objektu, kde budou provedeny nové podlahy, omítky, sociální zařízení i kompletně nové rozvody inženýrských sítí. Ve dvou patrech areálu

konventu se nachází přibližně čtyři desítky místností, dlouhé chodby a spojovací prostory. „Částečně zasáhneme i do půdy, kterou budeme zateplovat,” doplňuje hlavní stavbyvedoucí. Obnovou projde také fasáda celého objektu.

Pro stavbaře, kteří s rekonstrukcí začali v polovině letošního října, je nyní stěžejní zajistit přípojku zejména elektriky a vyklidit objekt. „Další postup prací musíme po celou dobu rekonstrukce řešit s památkáři. Zatím máme povoleno likvidovat staré podlahy,” dodává Igor Zdeněk. O dalším postupu rekonstrukce rozhodnou další průzkumy. ■

### HISTORIE KLÁŠTERA

- Stavba kláštera s kostelem začala roku 1676 a skončila v roce 1684.
- Budovy kapucínského areálu 10. října 1683 slavnostně posvětil pomocný biskup pražský Jan Ignác Dlouhoveský z Dlouhé Vsi. Nový kostel získal titul Korunování Panny Marie.
- Ve 20. letech 19. století kapucíni započali s většími úpravami klášterních budov, které spolu se zahradou začali od 80. let zčásti pronajímat. Například zde sídlil výčep vína či fotoatelier.
- V roce 1950 došlo ke zrušení kláštera. Objekt pak sloužil jako škola a poté po dlouhá léta jako domov důchodců. Ten byl zrušen v osmdesátých letech 20. století a od té doby nebyla budova kláštera využívána a postupně chátrala.
- V 90. letech minulého století byla opravena fasáda kostela a kompletně vyměněna střešní krytina.
- V letech 2009–2011 se rekonstrukce dočkaly také dvě rozlehlé klášterní zahrady, jejichž majitelem i správcem je město. Větší zahrada teď připomíná spíše zámecký park s trávníky pravidelných tvarů lemovaných zimozábradem, vodorovnými pěšinkami a záhony růží. Dokonce nechybí ani několik pávů.
- V roce 2013 město Žatec nechalo alespoň opravit střechu konventu, která se rozpadala.
- V říjnu 2021 začala kompletní rekonstrukce konventu, která má skončit přibližně za dva roky.

## REKONSTRUKCE

### Nové byty pro seniory v Postoloprtech



**Rekonstrukcí dvou vybydlených domů v centru města vznikne 15 bytů s pečovatelskou službou.**

Oba domy, které stojí kousek od sebe mezi centrálním náměstím a autobusovým nádražím, patří městu, které připravilo projekt na jejich revitalizaci. Letos byla vypsaná soutěž na zhotovitele, ve které uspěla naše společnost. Středisko pozemních staveb začalo s rekonstrukcí objektů v září. Rekonstrukce objektů by měla skončit na konci září příštího roku.

Přestavbou budov vzniknou domy s plnohodnotnými byty do 50 m<sup>2</sup>. Podle postoloprtského starosty Zdeňka Pištory chce město takové byty, aby zajistilo seniorům důstojné podmínky pro jejich život. Zpracovaný projekt navíc architektonicky začleňuje objekty do koloritu města.

Z hlediska provedení stavby se jedná o totální rekonstrukci. „Z objektů prakticky zůstanou jen obvodové a nosné stěny. Vše ostatní od střechy až po přízemí budeme rekonstruovat, měnit či tvořit dispozice pro malometrážní byty,” stručně charakterizuje rozsah stavby hlavní stavbyvedoucí Igor Zdeněk ze střediska pozemních staveb. S ohledem na budoucí využití bude kladen důraz na bezbariérové užívání objektů.

V Postoloprtech je nyní dům s pečovatelskou službou s patnácti byty ve Smetanově ulici. „Jeho stav neodpovídá současným trendům bydlení pro seniory. Jakkmile budeme mít dva nové domy, přestěhujeme do nich seniory a nyníjší dům s pečovatelskou službou rovněž zrekonstruujeme,” nechal se slyšet současný starosta Postoloprte. ■

## Zrekonstruované cesty v obcích na Teplicku

Přes půl kilometru místních účelových komunikací v obcích Velvěty a Rtně nad Bílinou prošlo zásadní opravou.

Od poloviny srpna do poloviny října letošního roku se dvě polní cesty na území zmíněných obcí měnily k nepoznání. Z těžko sjízdných cest, jejichž povrch byl různorodý, se staly 3,5 metru široké komunikace s kvalitním asfaltovým povrchem. Hlavním důvodem rekonstrukce bylo zkvalitnění obslužnosti území jak pro zemědělskou techniku, tak pro místní obyvatele.

Součástí prací, které představovaly zejména odtěžení stávajících vrstev a realizaci nové skladby komunikací, bylo také odvodnění v celkové délce 250 metrů. „Konstrukční šterkové vrstvy nových vozovek jsou v tloušťce 35 cm, živinový povrch má tloušťku 11 cm,” upřesňuje parametry nových komunikací hlavní stavbyvedoucí Fridrich Herceg.

Investorem stavby je Státní pozemkový úřad. ■



Úpravy cest končí na hranicích dražních pozemků



Polní cesty se změnilo k nepoznání

## Kamenné mosty na trati Chomutov–Praha zpevnila ocelová konstrukce

Oprava tří mostů za provozu na jednokolejné trati mezi Deštnicí a Želečí na Žatecku míří do finále.



Mosty ukryté v lesích mezi poli a chmelnicemi, které převádějí na velmi vysokých náspech trať přes vodoteče a cesty, vykazovaly nevyhovující stav. Na základě průzkumů bylo rozhodnuto, že se mosty zpevní flexibilní ocelovou konstrukcí Multi-Plate a prostor mezi stěnou konstrukce a kamennou stěnou stávajícího mostu vyplní cementopopílková suspenze.

### Celkem 100 metrů ocelové konstrukce

S realizací poměrně náročného projektu začal závod mostních a inženýrských staveb v polovině května letošního roku. Během léta stavbaři připravili dna



mostních otvorů, což znamenalo zhotovení masivního betonového základu pro ocelovou konstrukci včetně krajních patek, na kterých bude možné ocelovou konstrukci zasouvat do mostního otvoru. Průměrná výška otvorů je tři až čtyři metry a šířka kolem dvou až tří metrů. „S vlastním nasouváním ocelových konstrukcí v souhrnné délce asi 100 metrů jsme postupně začali během září,” říká hlavní stavbyvedoucí Petr Novák. Na konci října už byla konstrukce Multi-Plate nasunuta ve všech třech mostech a stavbaři postupně začali s vyplňováním prostorů mezi konstrukcí a stěnami mostů.



### Poslední most nejspíš až na jaře

Během následujících týdnů stavbaře čeká ještě oprava říms, mostních opěr a křídel, finální provedení základy a v neposlední řadě rekultivace příjezdových cest. „Chtěli bychom to vše stihnout do konce roku, nic méně kompletně musíme mosty předat Správě železnic do jara příštího roku,” říká Petr Novák. Podle něj se letos možná nestihne zcela dokončit oprava mostu nejbližší obci Želeč, který je nejhůře přístupný, a navíc se nachází v silně podmáčeném území. K tomuto mostu bylo nutné i vybudovat nejdelší přístupovou cestu. ■

## Opravená výpravní budova v Sebužíně

V září skončila rekonstrukce výpravní budovy, která Sebužín zařadila mezi důstojné železniční stanice.



S rekonstrukcí začalo středisko pozemních staveb v listopadu loňského roku. Stanice Sebužín se nachází na dvoukolejné trati mezi Litoměřicemi a ústeckým Střekovem. Rekonstrukce se z vnější části týkala zejména střechy, kde je nová krytina, a v rámci

projektu došlo k jejímu zateplení, dále fasády, která rovněž získala dodatečnou tepelnou izolaci. Zásadní úpravou ale prošla i vnitřní část výpravní budovy. „Tam jsme zrekonstruovali topení, elektroinstalaci, podlahy, opravili omítky a vyměnili dveře,“ vypočítá



av hlavní stavbyvedoucí Igor Zdeněk.

Součástí stavby prováděné za provozu byla i demolice sousedního zděného objektu reléového domku, oprava vnějších zpevněných ploch a instalace nového mobiliáře.

## 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 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 aluminothermické svařování kolejnic a navařování ocelového materiálu železničního svršku
- Elektromontér
- Provozní zámečnick
- Stavební montážník
- Řidič nákladního automobilu
- Strojník kolového rypadla
- Strojník dvoucestného kolového rypadla (MHS)
- Dělník – práce na žel. svršku a spodku
- Dělník – práce na umělých stavbách

Kontakty na nové zaměstnance nahláste paní Orthové (416 741 668 – linka 237).

2. Staňte se patronem nového zaměstnance a získejte 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; elektrostavby
- Stavbyvedoucí
- Asistent stavbyvedoucího
- Stavbyvedoucí pro středisko elektrostaveb
- Mistr stavby
- Mistr stavby pro středisko elektrostaveb



Bližší požadavky na jednotlivé profese na [www.cht.cz/kariera/volna-mista](http://www.cht.cz/kariera/volna-mista)



## Hroch v Tatrách

Skupinka aktivních hrochů se po roce opět vydala zdolat štítů hor.

Tentokrát jsme v září 2021 vyrazili do Vysokých Tater a „bylo nás pět“ – Fridrich Herceg, Pavel Sedláček, Tomáš Ryska, Roman Matějčík a Honza Smetáček. Zdolali jsme ve dvou dnech Kriváň (2494 m n. m.) a Koprovní štít (2363 m n. m. – viz. foto). Krásné počasí, super parta.

Příští rok v září plánujeme opět navštívit Tatry a rádi přivítáme další hroší nadšence do turistiky, kteří s námi absolvují neopakovatelná dobrodružství.

Ján Smetáček ■

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 2022

V současné době pracujeme s oběma způsoby průběhu školení, a to prostřednictvím OKDoxu a dále pak (jak jste z dřívějších let zvyklí) i s prezenční účastí všech zaměstnanců ve školící místnosti v sídle společnosti. V tuto chvíli upřednostňujeme osobní účast zaměstnanců, která je však závislá na aktuál-

ním vývoji epidemiologické situace. Všichni vedoucí zaměstnanci budou v průběhu prosince 2021 informováni o termínech a způsobu školení pro sebe a své kolegy v partách formou notifikace, kterou jim personální oddělení bude zasílat na jejich e-mailu prostřednictvím OKDoxu.

Termíny	Čas	Typ školení/semináře	Z/S/oddělení
10.1.	8.30–11.00	Vazač, jeřábek	01,04,10
11.1.	8.30–11.30	VŠ-01 – udržování vstupního školení	01,10
11.1.	12.30–15.00	BOZP, osnova č. 1 – pravidelné školení a přezkoušení	01,10
12.1.	8.30–11.30	VŠ-01 – udržování vstupního školení	03,04,05,11,13
12.1.	12.30–15.00	BOZP, osnova č. 2 – pravidelné školení a přezkoušení	03,04,05,11,13
13.1.	8.30–11.00	ŘP sk. B	01,04,11
14.1.	8.30–14.00	Obsluha motorové pily – opakovaný kurz	01,11
17.1.	8.30–11.00	Vazač, jeřábek	03,04,13
18.1.	8.30–12.00	Strojník	01,03,04,14
19.1.	8.30–15.00	ŘP sk. C	01,03,04,14
20.1.	8.30–11.00	ŘP sk. B	03
21.1.	8.30–14.00	D-04 – pravidelné školení	01,11,14
24.1.	8.30–11.00	Vazač, jeřábek	04,05,13,14
25.1.	8.30–11.00	Obsluha motorových vozíků (VZV)	03,04,10,13
25.1.	11.30–14.00	Obsluha motorových vozíků (VZV)	11,14
26.1.	8.30–11.30	VŠ-01 – udržování vstupního školení	11,13,14
26.1.	12.30–15.00	BOZP, osnova č. 1 – pravidelné školení a přezkoušení	11,13,14
27.1.	8.30–11.00	ŘP sk. B	01,10
28.1.	8.30–15.00	Školení ke zk. K-03, K-05/2, K-06	01
31.1.	8.30–11.30	VŠ-01 – udržování vstupního školení	14
31.1.	12.30–15.00	BOZP, osnova č. 5 – pravidelné školení a přezkoušení	14
1.2.	8.30–11.00	ŘP sk. B	05,10,13,30
2.2.	8.30–15.30	Školení ke zk. M-02, B-02	03,05,30,OTCP
3.2.	8.30–15.30	Školení ke zk. M-02, B-02	05,09,13
4.2.		<b>POLETNÍ PRÁZDNINY</b>	
7.2.	8.30–11.00	Vazač, jeřábek	03,11,14,30
7.2.	12.00–15.00	Práce ve výškách (po 16.00 h. servis bezp. techniky)	03
8.2.	8.30–11.30	Práce ve výškách	04,05,13
8.2.	12.30–15.30	Práce ve výškách	09,11,30,OTCP
9.2.	8.30–11.30	VŠ-01 – udržování vstupního školení	03
9.2.	12.30–15.00	BOZP, osnova č. 2 – pravidelné školení a přezkoušení	03
10.2.	8.30–14.00	Lešnář	03,05,13
11.2.	8.30–15.00	Obsluha motorové pily – opakovaný i základní kurz	03,04,05,13
15.2.	8.30–11.30	VŠ-01 udržování vstupního školení	03,04,11,14
15.2.	12.30–15.00	BOZP, osnova č. 3, 4, 6 – pravidelné školení a přezkoušení	03,04,11,14
16.2.	8.30–15.00	ŘP sk. C	04,10,11,14
17.2.	8.30–11.00	ŘP sk. B	11,13
18.2.	8.30–15.00	Školení ke zk. K-03, K-05/2, K-06, KMB 10/1	03,09,10,11,13, 30,OTCP
21.–27.2.		<b>JARNÍ PRÁZDNINY – ÚSTÍ N. L., MOST, CHOMUTOV</b>	
23.2.	8.30–11.30	BOZP, osnova č. 7 – pravidelné školení a přezkoušení	01,04,11,30,09,OTCP
24.2.	8.30–11.00	ŘP sk. B	09,30
2.3.	8.30–11.30	VŠ-01 udržování vstupního školení	04,09,10,14, OTCP
2.3.	12.30–15.00	BOZP, osnova č. 8 – pravidelné školení a přezkoušení	04,09,10,14, OTCP
3.3.	8.30–11.00	ŘP sk. B	04,09,OTCP
8.–9.3.		Technický seminář (Koliba) – VŠ-01, BOZP, osnova č. 8 – školení	03,04,05,13-mosty, 14
10.–11.3.		Technický seminář (Koliba) – VŠ-01, BOZP, osnova č. 8 – školení	01,10,11, 13-koleje, 30
14.–18.3.		<b>JARNÍ PRÁZDNINY – LITOMĚŘICE, DĚČÍN, SOKOLOV</b>	

