



Mezi Plzní-Koterovem a Plzní-Lobzy po nové koleji



V polovině dubna nastal milník stavby „Uzel Plzeň 5. stavba, Lobzy–Koterov“ – provoz byl převeden na novou kolej a v provozu je nová zastávka Slovany.

Stavbařům společností Chládek & Tintěra a Metrostav se během uplynulých zimních měsíců podařilo dokončit všechny objekty, které byly podmínkou pro spuštění provozu ze stávající liché koleje na novou, sudou kolej. Klíčovými objekty byl zároveň budoucího silničního tunelu, který bude křížit modernizovanou železniční trať, železniční spodek a svršek v celém úseku, nástupiště u koleje číslo 2 v nové zastávce Plzeň-Slovany, vybudování nových mostů v Koterově a aktivace nového zabezpečovacího zařízení, které se nachází v nové technologické budově v Koterově. Právě tam, s ohledem na nově vybudovanou zastávku Slovany, skončí i zastavování vlaků. Součástí této etapy bylo i zrušení železničního přejezdu (čímž se zvýší bezpečnost provozu).

Za rok bude úsek dvoukolejný

Současně s převedením provozu na novou, sudou kolej stavbaři začnou s rekonstrukcí stávající liché

koleje a s pracemi na souvisejících objektech, jako jsou například mosty. Zdvoukolejněn bude celý téměř čtyřkilometrový úsek z nádraží v Plzni až ke Starému Plzenci v květnu příštího roku. Následovat bude ještě třítydenní omezení v souvislosti s dokončovacími pracemi.

Společnost Chládek & Tintěra provádí zejména práce na železničním svršku a spodku v rámci celé stavby, dále vybuduje dvě nová nástupiště, trakční vedení v traťovém úseku a opraví most v km 346,013. V rámci celé stavby provede naše společnost rozvody VN a NN a osvětlení železniční stanice Plzeň-Koterov, obou lávek i přístupových komunikací.

Společnost Metrostav má na starost realizaci lávky, mostu, propustků, zárubních zdí, potrubního vedení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, kabelovodu a připravuje tunel pro křížení železniční trati a budoucí silnice I/20.



Nový železniční most v Plzni-Koterově

Rekonstrukce výpravní budovy ve stanici Teplice



Správa železnic vybrala zhotovitele první fáze rekonstrukce výpravní budovy ve stanici Teplice v Čechách, která zahrnuje opravu fasády a přilehlého nástupiště.

Nejvýhodnější nabídku s cenou 236,1 milionu korun podala společnost Chládek & Tintěra, a.s. Se zahájením realizace se počítá letos v létě. „Nyní čekáme na předání staveniště. Pak budeme mít 544 dní na dokončení první etapy rekonstrukce,“ komentuje aktuální stav ředitel této stavby Petr Suchý.

Stavbaře čeká během necelých dvou let kompletně opravit vnější část rozsáhlého objektu, který byl dokončen v roce 1856. „Budeme na tomto památkově chráněném objektu opravovat střechu, celou fasádu včetně výměny oken a dveří,“ říká k projektu mistr stavby Jakub Hemza. Součástí prací bude také rekonstrukce 1. nástupiště, jeho bezbariérové řešení, zvednutí jeho nástupní hrany, rekonstrukce historického zastřešení tohoto nástupiště a oprava přilehlé 3. koleje.

Nový vzhled budovy byl navržen po důkladném restaurátorském průzkumu a s ohledem na jeho památkovou ochranu. Připravuje se i druhá etapa, která bude zahrnovat zejména kompletní rekonstrukce interiéru a všech instalací v budově.

Desítky nových parkovacích míst v Rakovníku

Mezi autobusovým a vlakovým nádražím vznikají parkovací stání pro šedesát osobních aut.

Řadu měst napříč Českem trápí nedostatek parkovacích stání v okolí přestupů na hromadnou dopravu. Ve středočeském Rakovníku k navýšení parkovací kapacity využili přibližně 260 metrů dlouhý neudržovaný pás zelené plochy podél silnice k vlakovému nádraží. Závod mostních a inženýrských staveb tam od dubna buduje nejen nová parkovací stání, ale také chodník včetně zábradlí a dvě nová schodiště, která parkoviště propojí s autobusovým nádražím. Celý prostor chodníku i parkoviště bude osvětlovat čtrnáct nových lamp veřejného osvětlení.



Pozemek budoucího parkoviště před zahájením stavby

S respektem k přírodě

Ačkoliv betonu a asfaltu musely ustoupit desítky metrů čtverečních zelené plochy, ohled na přírodu zůstal zachován. „Jednotlivé parkovací bloky odděluje lipové stromořadí, které jsme ochránili a zacho-

vali. Navíc jsme stromořadí doplnili o další dvě lípy,“ poukazuje na soulad s přírodou zástupce stavbyvedoucího David Valtr. Vzrostlé lípy navíc vytvářejí stín, který v létě parkující řidiči ocení. Součástí úprav je



Parkovací místa pro 60 aut i osvětlený chodník

také doplnění a obnova odvodnění.

Parkoviště by mělo začít sloužit řidičům během července letošního roku. Investorem projektu je město Rakovník.

Přestavba nádraží v Roudnici je v polovině

Rekonstrukcí sudé skupiny kolejí a stávajícího nástupiště skončila první ze dvou etap projektu Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Roudnice n. L.

První etapa skončila 16. června, kdy byl provoz vlaků převeden z liché skupiny kolejí na zrekonstruovanou sudou skupinu kolejí. Začala tak druhá etapa rekonstrukce, během které stavaři rekonstruují do té doby provozovanou lichou skupinu kolejí.

Během první etapy stavaři zrekonstruovali sudou skupinu kolejí, kterou tvoří celkem tři koleje v souhrnné délce přes dva kilometry. Zároveň s tím se podařilo dokončit rekonstrukci stávajícího ostrovního nástupiště a část podchodu k němu, včetně přípravy šachty pro budoucí výtah. Ostrovní nástupiště bude mít také nové zastřešení s podhledem a integrovaným osvětlením a prvky sdělovacího zařízení. Z důvodu kolejových úprav, kdy dochází k redukci dvou kolejí, bude nutné upravit trakční vedení a modernizovat zabezpečovací zařízení, které bude opatřeno novou ústřednou typu ESA. K aktivaci sdělovacího a zabezpečovacího zařízení dojde ve třetím červnovém týdnu. „Ve druhé etapě zároveň vznikne nové poloostrovní nástupiště, a to redukcí kolejí. Ve stanici zůstanou z liché skupiny jen průběžné koleje číslo 1 a 3. Na místě páté koleje, ze které se stane kusá kolej bez trakčního vedení, vznikne prostor pro nové nástupiště,“ vysvětluje zástupce ředitele stavby Martin Počta a dále uvádí, že ve stanici budou tři zastřešená nástupiště: dvě ostrovní a jedno vnější u výpravní budovy.



2 KM KOLEJÍ. Během první etapy stavaři zrekonstruovali sudou skupinu kolejí, kterou tvoří celkem tři koleje.

Úrovnňový přechod k vlakům až do konce roku
S druhou etapou je spojená i významná změna pro cestující. K opravenému nástupišti, které je nejdále

od výpravní budovy, se cestující dostanou pouze dočasným úrovnňovým přechodem. „Budeme totiž stále pracovat na rekonstrukci stávajícího podcho-

du, kde opravíme část tubusu pod kolejemi 1 a 2 a provedeme nový výstup schodištěm a výtahem na 2. nástupiště. Ve výpravní budově, v odbavovací hale, vytvoříme novou prosklenou výtahovou šachtu. Tím zajistíme bezbariérový přístup na všechna tři nástupiště,“ doplňuje Počta.

Nutné stavební úpravy se odehrávají i ve výpravní budově, kde stavaři upravili dvě místnosti a kde ještě vymění stropní konstrukci podzemních prostor před výpravní budovou pod nástupištem č. 1. Nástupiště a podchod vybaví novým osvětlením a informačním, orientačním a kamerovým systémem. Kompletně by měla přestavba v Roudnici skončit v prosinci letošního roku.

Zahájení přestavby kolejí ve stanici Roudnice nad Labem předcházela nultá etapa, tedy přípravné práce, kterou stavaři provedli na konci loňského roku. „Smyslem této nulté etapy bylo připravit kabelové propojení do výpravní budovy, kde je dopravní kancelář a rozvodna nízkého napětí, a do místnosti se zabezpečovacími zařízeními, a to před rekonstrukcí sudé skupiny kolejí, se kterou právě začínáme,“ vysvětluje ředitel stavby Jakub Štěrba.

Zhotovitelem stavby je Společnost „ChT + MONZAS Nástupiště Roudnice“, kde je správcem společnost Chládek & Tintěra, a.s., a společníkem MONZAS, spol. s r.o.

Hlavní výluky na trati Bohosudov–Teplice potvrzují do listopadu

Po více než dvou letech od zahájení projektu začaly práce na trati z Teplic do Bohosudova a dále do Chabařovic v plném rozsahu.



UZAVÍRKA SILNICE I/13. Snášení dvou železobetonových předpjatých nosníků během velikonočního víkendu.

Od letošního dubna do srpna stavaři provedou rekonstrukci 2. traťové koleje v přibližně čtyřkilometrovém úseku Bohosudov–Teplice. Následně naváže výluka 1. traťové koleje téhož úseku, která bude zrekonstruována letos v listopadu. Stavbař bezesporu čeká perná stavební sezóna. Ke zmíněným úsekům trati je totiž třeba připočítat ještě kompletní rekonstrukci mostu přes silnici I/30 v Soběchlebech a s tím spojené úpravy kolejí pro napojení tamní vlečky do 1. traťové koleje. Důvodem je možnost obsluhy vlečky i během rekonstrukce mostu, kvůli které nebude možné na vlečku vjet ze stanice Bohosudov.

Stavba ve stavbě

Technicky nejnáročnější část letošních prací ale nebude na kolejích. Součástí projektu je vybudování společného podjezdu pod tratí pro automobilovou a trolejbusovou dopravu v ulici Emilie Dvořákové. „Čeká nás opravdu náročné dílo budované v intravilánu. Nepříjemné to bude i pro řidiče, protože přejezd a značná část ulice budou uzavřeny přibližně 15 měsíců, počínaje letošním únorem,“ popisuje situaci ředitel projektu Marián Žúbor. Hlavním cílem podjezdu je zvýšit bezpečnost a plynulost provozu na velmi frekventované ulici.

Dokončení v příštím roce

Letošní část prací by měla skončit v listopadu. Po zimní přestávce začne rekonstrukce stanice Bohosudov. Součástí prací bude výstavba dvou nových vnějších nástupišť s mimoúrovňovým přístupem. Kolejště ve stanici bude z původních osmi staničních kolejí zredukováno na polovinu. Dále bude provedena instalace nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a návazných technologií. V minulém roce stavaři dokončili rekonstrukci původní výpravní budovy, ze které je dnes objekt pro technologické vybavení. „Kromě prací ve stanici Bohosudov nás v příštím roce bude ještě čekat dokončení asi 800 metrů dlouhého úseku trati od mostu přes silnici I/13 do Chabařovic,“ doplňuje výčet prací pro rok 2023 Marián Žúbor. Přibližně 1100 metrů dlouhý úsek trati z Chabařovic směrem k mostu v Soběchlebech stavaři zrekonstruovali již loni.

Přípravné práce během zimy

Před dubnovým zahájením výluk stavaři využili čas k přípravným pracím. Během nočních výluk v březnu provedli beranění zápor u devíti mostních objektů, které čeká rekonstrukce. Noční výluky využili také k betonážím základů pro stožáry trakčního vedení. „Během prvních letošních měsíců jsme mohli bez nutnosti výluk provádět také kácení dřevin nebo zemní přípravy pro budování protihlukových stěn,“ dodává ředitel projektu. Protihlukové stěny o délce přibližně 750 m budou vybudovány na traťovém úseku z Bohosudova do Teplic v Čechách.

Zhotovitelem projektu se na základě výsledků výběrového řízení stala společnost složená z firem Chládek & Tintěra, a.s., AŽD Praha s.r.o. a Elektrizace železnic Praha a.s.

PODPORA VZDĚLÁVÁNÍ

Exkurze studentů na našich stavbách



Tucet studentů VOŠ Děčín si během jednoho dne prohlédlo významné železniční stavby v Ústeckém kraji.

Exkurzi pro studenty uspořádala Správa železnic, oblastní ředitelství Ústí nad Labem, v pátek 6. května. Správa železnic, stavební správa západ zajistila na jednotlivých stavbách odborný výklad prostřednictvím zástupců investora a zhotovitele. Společnost Chládek & Tintěra, a.s., je zhotovitelem projektů Rekonstrukce žst. Bohosudov a Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Roudnice nad Labem

Studenti nejprve zamířili na zrekonstruovanou trať mezi Teplicemi a Bohosudovem, kde si prohlédli práce v rekonstruované stanici Bohosudov a dále také probíhající výměnu mostu přes silnici I/13 v obci Soběchleby. Na této akci studenty přivítal za zhotovitele mostař Tomáš Žáček.

Odsud autobus se studenti zamířil do stanice v Roudnici nad Labem, kde nejprve zhlédli videa z průběhu realizace a následně viděli postupující práce na rekonstrukci podchodu a kolejí přímo ve stanici. Zodpovědět dotazy studentů přišli vedle zástupců investora stavby také Martin Počta a Jakub Štěrba, kteří mají stavbu za zhotovitele na starost.

Poslední zastávka studentů byla na trati Lovosice–Česká Lípa, která je v režii jiného zhotovitele.

Recyklace materiálů na železničních stavbách

Postupný nedostatek stavebních materiálů a jejich zvyšující se cena nutí investory i zhotovitele vymýšlet řešení, jak využít vyzískané hmoty pro opětovné zabudování do staveb.

Příkladem je rekonstrukce stanice v Roudnici nad Labem, kde se investor, Správa železnic, rozhodl vytěžený štěrka a další vhodné materiály v maximální možné míře recyklovat. Stavaři vytěžený štěrka navozili na deponii, která byla za tímto účelem zřízena nedaleko stanice. Pomocí recyklačních strojů následně kamenivo vyčistili a roztřídili dle různých frakcí. „V první etapě se jednalo přibližně o 4000 tun vytěženého štěrka. Z toho použijeme zpět asi 70 % ve formě štěrka do kolejevého lože,“ říká zástupce ředitele stavby Martin Počta. Recyklace má podle něj hned dvojí výhodu. „Ušetříme jak na

nákupu a dopravě nového materiálu, tak i za uložení na skládku.“ Znovupoužití materiálu má samozřejmě i značný environmentální dopad a je zřejmé, že tlak na recyklaci bude stále větší.

Ačkoliv projekt počítal s použitím nového materiálu z lomu, investor se změně projektu nebránil. „Do budoucna se recyklace materiálů ve stavebnictví stane povinností, což je patrné již dnes. Projekty s podporou evropských fondů totiž přímo nařizují recyklaci použitých materiálů,“ vysvětluje Jan Toman, který na stavbě vykonává pozici správce stavby.



Kromě recyklace štěrka stavaři v Roudnici nad Labem recyklují také staré betonové prvky, které drtí a používají zpět do zásypů a výplní nástupišť.

REKONSTRUKCE

Rekonstrukce komunikací
v Srbech na Kladensku

Závod mostních a inženýrských staveb pokračuje v tuchlovické části Srby s opravou povrchu další komunikace.

Oprava místní komunikace, která vede ze Srbů směrem do nedalekých Kačic, navazuje na rekonstrukci chodníků u severovýchodního okraje obce, kde stavbaři obnovili přes 500 m² chodníků.

Hlavním důvodem současného projektu je vedle obnovy starého povrchu komunikace a realizací nových chodníků také odvodnění ulice. Voda ze svodů stékala na povrch komunikace, kterou při vydatných deštích zaplavovala. „Proto jsme podél komunikace vybudovali v délce asi 150 metrů kanalizační řadu a napojili do něj svody z přilehlých domů. Dešťová voda je nyní svedena do nedaleké vodoteče,“ říká k projektu hlavní stavbyvedoucí Fridrich Herceg. Systém odvodnění doplní ještě odvodňovací žláby u vjezdů.

Nová silnice a chodník během léta

Stavbaři během prvních letních měsíců čeká odstranit přibližně 1100 m² stávajícího asfaltového povrchu, zhotovit nové konstrukční vrstvy a položit nový povrch v délce kolem 120 metrů. Podél komunikace navíc vzniknou nová parkovací stání v souhrnné ploše 200 m². V prostoru mezi zástavbou a silniční komunikací, který dnes představují převážně travnaté plochy, stavbaři doplní zcela nový chodník ze zámkové dlažby.

Podle harmonogramu by měly stavební práce skončit během července. Investorem projektu je obec Tuchlovice.

Patnáct nových bytů
v Postoloprtech

Do konce roku budou předány byty pro seniory, které vznikají rekonstrukcí dvou vybydlých objektů v centru města.

S totální rekonstrukcí dvou objektů, které stojí kousek od sebe mezi centrálním náměstím a autobusovým nádražím, začalo středisko pozemních staveb v září loňského roku. „Objekty byly v dezolátním stavu. Dá se říci, že jsme z těch domů zachovali pouze obvodové a nosné stěny,“ popisuje rozsah rekonstrukce hlavní stavbyvedoucí Igor Zdeněk. Na konci dubna již bylo patrné, že je rekonstrukce v pokročilé fázi – pracuje se na střechách, přístavbách i vnitřních dispozicích.

V obou objektech vznikne patnáct malometrážních bytů pro seniory s pečovatelskou službou, jejichž velikost bude do 50 m². S ohledem na budoucí využití je během rekonstrukce kladen důraz zejména na bezbariérové užívání objektů. Zpracovaný projekt navíc architektonicky začleňuje objekty do koloritu města, kde je právě centrum s náměstím dominantní.

Rekonstrukce objektů by měla skončit na konci září tohoto roku. Podle hlavního stavbyvedoucího je však možné, že se rekonstrukce s ohledem na současný stav na stavebním trhu o něco posune.

Cyklostezka s lávkou přes Jizeru

Na břehu Jizery v Mladé Boleslavi vznikne téměř 1,5 kilometru cyklostezky a nové přemostění řeky.



VIZUALIZACE. Lávka pro pěší a cyklisty vznikne hned vedle stávajícího železničního mostu přes Jizeru.

Nábřežní cyklostezka se pomalu začíná rýsovat v prostoru Krásné Louky, která je hojně využívána k rekreaci a volnočasovým aktivitám. Na obou koncích se nová trasa napojuje na stávající zpevněné či nezpevněné komunikace.

Klíčové je zpevnit podloží

Stěžejním objektem stavby je asi stometrové přemostění řeky pro cyklisty a pro pěší, které bude

stát hned vedle stávajícího železničního mostu a areálu chovatelů. Lávku bude tvořit ocelový příhradový mostní objekt o dvou prostých polích. Železobetonové pilíře a opěry budou umístěny na březích Jizery. „Ocelovou konstrukcí mostu dopravíme na místo v několika kusech, které pak na břehu postupně složíme a usadíme pomocí jeřábu na připravené pilíře a opěry,“ shrnuje postup výstavby lávky Jiří Vlček ze závodu mostních a inženýrských



Stavba byla slavnostně zahájena 7. června



Místa bude konstrukční vrstva hluboká až 70 cm



Kabely osvětlení bude nutné pod mostem protlačit

Oprava mostu na trati Janovice–Domažlice

Železniční most přes silnici III. třídy spojující obec Kout na Šumavě s páteří silnicí I/22 se dočkal generální rekonstrukce.

Most se nachází v km 24,922 jednokolejné trati 185 Domažlice–Horažďovice, která míjí obec Kout po východním okraji. Ve stavu před rekonstrukcí se jednalo o kombinovanou stavbu, kde spodní stavbu tvořila původní kamenná křídlá, železobetonové opěry a ocelová mostovka na železobetonových prazích.

Přefabrikované části mostu

S rekonstrukcí mostu, jehož nosná konstrukce má rozpětí 11,60 m a délka nosné konstrukce je 12,60 m, začali stavbaři na konci února letošního roku. „S ohledem na degradaci a nesourodost materiálů jsme zezbrali celou horní část staré nosné konstrukce mostu, kterou jsme nahradili přefabrikovanou nosnou konstrukcí. Vrchní části stávajících opěr a jejich zdegradované líce jsme ubourali a následně zřídili nové železobetonové přefabrikované úložné prahy a rovnoběžná křídla. Na ně jsme usadili novou



Stará ocelová mostovka ustoupila železobetonu



Nový most je z přefabrikovaných dílů

přefabrikovanou nosnou konstrukcí,“ stručně popisuje rekonstrukci mostu hlavní stavbyvedoucí Miroslav Běhávý ze závodu mostních a inženýrských staveb. Výhodou nové nosné konstrukce je možnost provedení průběžného kolejového lože. Hlavní část opravy si vyžádala výluky trati, která začala 22. 4. 2022

a skončila 26. 5. 2022. V závěru výluky trati stavbaři provedli montáž železničního svršku, včetně směrové a výškové úpravy a svaření kolejnic. Mimo výluky nyní dokončují nový žulový obklad a terénní úpravy.

Úplné dokončení opravy mostu je plánované v polovině června letošního roku.

Starý kravín v Děčanech je minulostí

Na místě bývalého kravína a mléčnice roste nový zděný objekt pro řemeslné podnikání.



Stavbaři začínají vyzdívát jednopodlažní objekt

V rámci projektu Regenerace brownfieldu v Děčanech na Lounsku, který byl zahájen loni na podzim, se stavbařům střediska pozemních staveb podařilo zbourat staré zemědělské objekty, vyčistit prostor a založit stavbu nového objektu. „Během června začneme vyzdívát svíslé konstrukce a osazovat překlady. V srpnu usadíme na železobetonový věnec střešní vazníky a do konce září uzavřeme celý objekt,“ plánuje postup stavby hlavní stavbyvedoucí Jan Březina. Do konce letošního roku budou pokračovat práce uvnitř jednopodlažního objektu

o půdorysu přibližně 17x13 metrů, který bude mít dvě haly a zázemí.

Současně s výstavbou objektu budou probíhat práce také na venkovních plochách, které jsou určeny k prodeji stavebních materiálů. Zejména se bude jednat o pokládku obrubníků a přípravu šterkových podkladů. Během září letošního roku stavbaři plánují dokončit i stavbu vyvolanou přeložkou příjezdové cesty.

Podle harmonogramu má být projekt stavebně dokončen na konci letošního roku.

Hroši našlapali přes 120 šumavských kilometrů

Pravidelné hroší putování na kolech letos zavedlo cyklisty k lipenské přehradě do Horní Planě.

Tradiční pořadatelé Martin Chmelař a Frýda Herceg připravili na první červnový víkend pro jednatřicet účastníků dva krásné výšlapy po příjemných cyklostezkách v nádherné šumavské přírodě. „Poděkování patří hlavně našemu generálnímu řediteli Honzovi Kokešovi, který se nejen zúčastnil, ale díky místní znalosti vybral skvělé trasy,“ bilancuje cyklovýlet Martin Chmelař. O najeté kilometry nebyla nouze, všichni hroši našlapali přes 120 km, ti trénovanější dokonce až 160 km.

Cyklovýlet za poznáním

Obdiv zasluží hlavně ti, kteří nestihli jarní přípravu, a přesto s ostatními vystoupali v pátek k Plešnému jezeru do nadmořské výšky 1087 m a v sobotu jen o pár metrů níže na Vítkův hrádek. Odměnou všem byly krásné přírodní scenérie doplněné u ledovcového jezera zajímavým výkladem strážce šumavského parku a na hrádku vtípným komentářem kastelána. V krásném letním počasí byla nezapomenutelným zážitkem i přeprava cyklistů přes Lipno přívozem v Dolní Vltavici či projížďka kolem Schwarzenberského plavebního kanálu s krátkým úsekem přes Rakousko.

Doplňkový trénink

O skvělé fyzické kondici hrochů a hrošic svědčí i to, že někteří si přidali ještě ranní běhání či plavání v lipenské přehradě a většina stihla i pěší výstup na krásnou rozhlednu Dobrá Voda, která se nově tyčí nad Horní Planou. Závěrem už jen velký dík organizátorům.



1087 M N. M. Hroši v pátek vystoupali až k Plešnému jezeru.



Cyklostezka z Horní Planě do Nové Pece



Pohled na Lipno je ze zříceniny Vítkův hrádek

Železničnímu stavitelství chybí odborníci

Nedostatek nových technickohospodářských pracovníků trápí železniční stavitelství několik let a výhled není optimistický.



DRAFT. Během každoroční akce VOŠ a SPŠ Děčín se setkávají studenti a zástupci zhotovitelů a Správy železnic.

Dnešní mladí studenti upřednostňují před technickými obory především studium práva, psychologie, obchodu nebo administrativy. Pro české technické obory, jako je stavitelství, je to vážný problém. „Do nových ročníků se nám hlásí pouze jednotky studentů, kteří mají zájem o technické obory. Je to žalostně málo, protože trh práce by potřeboval ročně desítky, ne-li stovky odborníků s technickým zaměřením, a to jak se středoškolským, tak i s vysokoškolským vzděláním,“ analyzuje situaci Jana Vacková, ředitelka Vyšší odborné školy a Střední průmyslové školy strojní, stavební a dopravní v Děčíně. Právě tato škola, se kterou naše společnost spolupracuje přibližně dvě dekady, se jako jediná v Česku specializuje na železniční stavitelství. Podle Jany Vackové dnešní studenti upřednostňují pohodlnější obory před technickým zaměřením. „Podle mě je v systému školství malá osvěta pro technické obory. Studenti mají obavy, že technické obory jsou náročné a nepohodlné. My se ve spolupráci s různými stavebními firmami a dalšími organizacemi snažíme tento mýtus bortit a dát budoucím studentům šanci, aby si na technický obor takřkajíc sáhli,“ říká ředitelka VOŠ

a SPŠ Děčín. Bez výrazné pomoci státu však nebude snaha jedné školy stačit.

První dojem je to nejdůležitější

K osvětě technických oborů mezi studenty výrazně přispívá také společnost Chládek & Tintěra, a.s. „Již řadu let pravidelně zveme studenty na praxi, nabízíme jim prázdninové brigády, zveme školu na exkurze po stavbách nebo přednášíme na odborných seminářích. Loni před koncem školního roku jsme navíc uspořádali stáž na našich stavbách pro učitelku odborných předmětů,“ vypočítává aktivity společnosti ve snaze zaujmout studenty Pavel Jakoubek, který stojí za spoluprací naší společnosti s VOŠ a SPŠ v Děčíně od samého začátku. Motivace je přitom to nejdůležitější. Během dosavadní spolupráce nastoupilo do společnosti Chládek & Tintěra, a.s., přes třicet absolventů VOŠ a SPŠ v Děčíně. Drtivá většina z nich ve společnosti stále pracuje, a to i na těch nejvyšších pozicích. „Absolventy většinou přesvědčí pozitivní zkušenosti z provozní praxe u naší společnosti, ale někteří z nich o tom uvažují už při studijních návštěvách našich staveb, kde mohou

získat nové informace a zkušenosti od absolventů VOŠ, kteří již u nás pracují řadu let,“ dodává vedoucí personálního oddělení společnosti Chládek & Tintěra, a.s., Šárka Orthová. Výhodou společnosti je také sídlo ve stejném regionu s VOŠ a SPŠ v Děčíně.

Cílem spolupráce společnosti Chládek & Tintěra, a.s., ale není pouze získávat studenty pro práci ve firmě, ale také propagovat prestiž oboru železničního stavitelství. „Noví lidé jsou pro tento obor strašně důležití. Je v podstatě jedno jestli absolventi skončí v řadách zhotovitelů, projektantů, nebo správců. Důležité je, aby zůstali v oboru, resp. na trhu práce,“ je přesvědčený Pavel Jakoubek. Situace je ale v tuto chvíli taková, že nedostatkem studentů technických oborů trpí i renomované vysoké školy v Praze či Brně.

Zaměstnání s budoucností

V současné době je přetlak studijních oborů bez technického zaměření. Přitom stavitelství, ať už pozemní, inženýrské, dopravní, nebo železniční, má z hlediska budoucnosti mnohem větší perspektivu a již dnes se stavební, projektční či investorské firmy a organizace předhánějí v pobídkách. Studenti tak často mají možnost vystudovat prakticky zadarmo, a navíc se již během studií účastnit na zajímavých projektech. Obrovská díra na trhu práce pak absolventům dává možnost širokého výběru z nabídek se zajímavým ohodnocením a dalšími benefity. „Navíc je třeba si uvědomit, že jen v oblasti železničního stavitelství nás čeká výstavba vysokorychlostních tratí. A tam bude třeba ne desítek, ale stovek, spíš tisíců odborníků s technickým zaměřením. Perspektiva oboru je myslím nezpochybnitelná,“ uzavírá téma Pavel Jakoubek, který zároveň vyzývá čtenáře, aby ve svých rodinách či mezi přáteli hledali zájemce o studium, každý jednotlivec je totiž pro školu důležitý.

V příštím vydání Hrochovin se zaměříme na příběhy bývalých studentů VOŠ a SPŠ v Děčíně, kteří jsou dnes klíčovými manažery naší společnosti.



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
- Tesař
- 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 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:

- Vedoucí technické a cenové přípravy
- Projektant/ka železničních staveb
- 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; pozemní stavby; inženýrské stavby a elektrostavby
- Stavbyvedoucí
- 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