



Nový pavilon školky v Tuchlovicích je zkolaudován



Provozu nového pavilonu školky v areálu tuchlovické školy už téměř nic nebrání, čeká se jen na vybavení.

Po dvou letech od zahájení stavby je nový pavilon školky dokončen. V úterý 9. srpna se na místě uskutečnilo kolaudační řízení, které provoz posvětilo. Nicméně předškoláci se tam v září nejspíš ještě nenastěhují. „Za nás jsou veškeré stavební práce hotové a týden po kolaudaci jsme dokončili předání díla investorovi. Nyní je třeba školku ještě dovybavit nábytkem a inventářem, což je v gesci provozovatele,“ konstatuje hlavní stavbyvedoucí Aleš Job ze střediska pozemních staveb. Provoz nového pavilonu, kam se vejde téměř 60 předškoláků, tak pravděpodobně bude zahájen až v průběhu školního roku.

Nepravidelné tvary a úhly

Moderní patrový objekt školky připomínající otevře-

né písmeno L vyrostl na místě vysloužilého objektu, který byl předem zdemolován. Zásadní změnou je, že nový pavilon je asi 5x větší, zastavěná plocha nové stavby je 910 m². Objekt tvoří železobetonový skelet s vyzdívkami a pultovou střechou. Se sousedními stávajícími objekty školky je propojen pomocí spojovacího křku a chodby. Podle hlavního stavbyvedoucího bylo na celém projektu nejnáročnější zrealizovat monolitické konstrukce nepravidelných tvarů a úhlů.

Komplexní řešení ve vysokém standardu

Součástí nového pavilonu je také moderní gastroprovoz a plnohodnotný bezbariérový přístup včetně výtahu. Částečně podsklepený prostor je využit

pro technologie, jako je strojovna vzduchotechniky a strojovna vytápění se dvěma plynovými kondenzačními kotly.



Odstranění propadu rychlosti na trati Liběšice–Ústěk

Rekonstrukce vytížené jednokolejné trati z Lovosic do České Lípy pokračuje opravou dalšího úseku.

Na rozsáhlé úpravy úseku trati z Lovosic přes Litoměřice do Liběšic navázala zkraje srpna ještě oprava přibližně 3,5 km dlouhé části z Liběšic do Ústěku, kterou provádí závod kolejových staveb naší společnosti. Výluka potrvá do 18. září, kdy měl být provoz vlaků na celé trati po více než půl roce opět obnoven.

Zvýší se plynulost i rychlost trati

Na rozdíl od předchozího úseku mezi Lovosicemi a Liběšicemi, kde Správa železnic nechala kompletně zrekonstruovat jak železniční spodek, tak železniční svršek, dochází mezi Liběšicemi a Ústěkem pouze k opravě železničního svršku s úpravou trativodů a odvodnění. „V celém úseku měníme staré pražce a kolejnice za nové, které budou svařené do bezстыkové. S tím je spojené i čištění šterkového lože, úprava geometrické polohy koleje a obnova příkopů a trativodů,“ říká k projektu hlavní stavbyvedoucí Robert Frost. Součástí je také oprava pěti propustků a jednoho mostu, kde stavbaři závodu

mostních a inženýrských staveb provedou sanace narušeného zdiva, izolace proti vodě nebo výměnu nosných konstrukcí propustků.

Náročnější část čeká stavbaři ve stanici Ústěk, kde bude navíc vložena nová výhybka a provedena oprava svršku v délce zhruba 300 metrů včetně obnovy trativodů v souhrnné délce 600 metrů mezi dvěma výhybkami.



Trať převážně kopíruje silnici I. třídy číslo 15

Součástí projektu je také rekonstrukce železničních přejezdů v Liběšicích, Zimoři a polního přejezdu. V rámci stavby bude dále provedena úprava zabezpečovacího zařízení jak v celém úseku trati, tak na zhlavích a záhlavích dopravních Liběšice a Ústěk.

Provedená těžká střední oprava dotčené části trati by měla zvýšit plynulost a rychlost ze stávajících 60 km/h na 70 km/h.



Oprava svršku na 3,5 km dlouhém úseku trati

Stavba roku Kraje Vysočina



Kolejové úpravy v železniční stanici Žďár nad Sázavou získaly ocenění v kategorii stavby výrobní a dopravní.

Titul Stavba roku Kraje Vysočina stavba získala za kvalitní a technicky náročné provedení rekonstrukce stávajícího úseku historické železniční tratě. Naše společnost se na stavbě podílela zejména pracemi na trakčním vedení. Nejvýznamnějším objektem byla rekonstrukce trakčního vedení v rozsahu kolejových úprav.

Z Teplic do Bohosudova po nové koleji

V pondělí 8. srpna těsně před půlnocí byl převeden provoz vlaků z první traťové koleje na nově zrekonstruovanou druhou traťovou kolej.

Projektovému týmu Mariána Žúbor se podařilo zrekonstruovat 2. traťovou kolej na přibližně čtyřkilometrovém úseku během uplynulých čtyř měsíců. Současně se zavedením provozu na 2. traťové koleji bylo spuštěno také nové zabezpečovací zařízení. Nyní stavbaři musejí ve stejném čase opravit také sousední kolej. Ačkoliv se jedná o stejně dlouhý úsek, aktuální etapa bude mnohem náročnější. „V případě druhé traťové koleje, kterou jsme právě zprovoznili, jsme kompletně opravovali železniční spodek a svršek v součtu na zhruba polovinu trasy. Nyní nás čeká za stejnou dobu opravit spodek a svršek v celé délce, tedy na 3,5 kilometru trati,“ vysvětluje rozdíl mezi opravou druhé a první traťové koleje Marián Žúbor. Výluka první traťové koleje má podle harmonogramu skončit 26. listopadu 2022. Jistou výhodou je, že se stavbařům podařilo v celém úseku z větší části dokončit výstavbu protihlukových stěn a prakticky v celé délce jsou již vystavěné stožáry trakčního vedení.

Podjezd za přejezd

Značná část prací stavbaře ještě čeká u budovaného podjezdu pod tratí v ulici Emilie Dvořákové. „Máme hotovou polovinu přemostění, na kterou byl převeden provoz 2. traťové koleje. Nyní musíme do listopadu dokončit druhou polovinu mostu a pak samotný podjezd, kde bude třeba odtěžit značnou část podloží a dobudovat komunikaci,“ vypočítává navazující kroky Marián Žúbor. Hlavním cílem podjezdu, který nahrazuje přejezd, je zvýšit bezpečnost a plynulost provozu na velmi frekventované ulici.



ČTYŘI MĚSÍCE. Rekonstrukce 2. traťové koleje na přibližně čtyřkilometrovém úseku byla provedena včas.

Technicky náročná je rovněž kompletní rekonstrukce mostu přes silnici I/30 v Soběchlebech, kde bylo nutné provést úpravy pro zachování obsluhy tamní vlečky i během rekonstrukce mostu.

Příští rok stanice Bohosudov

Po zimní přestávce ale začne další náročná část projektu, a to rekonstrukce samotné stanice Bohosudov.

Součástí prací bude výstavba dvou nových vnějších nástupišť s mimoúrovňovým přístupem. Kolejistiště 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 stavbaři dokončili rekonstrukci vnější části a také většiny vnitřních prostor původní výpravní budovy,



Podjezd pod tratí nahradí původní přejezd



Rekonstrukce mostu v Soběchlebech za provozu

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/30 do Chabařovic,“ doplňuje výčet prací pro rok 2023 Marián Žúbor. Přibližně 1100 metrů dlouhý úsek trati z Chabařovic směrem k mostu přes silnici I/30 v Soběchlebech stavbaři zrekonstruovali již loni. ■

Nádraží v Roudnici nad Labem připomíná velké staveniště

V polovině června začala druhá etapa rekonstrukce nádraží v Roudnici, ve které je soustředěno největší penzum prací.



IMPROVIZACE. Ke třetímu nástupišti je zřízen dočasný úrovnňový přechod přes provozované kolejistiště.

Cílem druhé etapy je především rekonstrukce liché skupiny kolejí, výstavba nového poloostrovního nástupišť a rekonstrukce podchodu mezi výpravní budovou a nástupišti. „Rekonstrukce podchodu je zásadním stavebním objektem celé stavby. Kromě toho, že propojí nové ostrovní nástupišť, které vzniká zhruba uprostřed stanice, a to redukcí počtu kolejí

ve stanici, tam také přibudou výtahy pro bezbariérový přístup,“ podotýká ředitel stavby Jakub Štěrba.

Podchod bude otevřen v předstihu

Rekonstrukce železniční stanice má v aktuální fázi výstavby významný vliv pro cestující. Vzhledem k uzavřenému podchodu, kterým se cestující dostávali na

ostrovní nástupišť nejbližší u Labe, museli stavbaři zřídit dočasný úrovnňový přechod přes provozované kolejistiště. „Z tohoto důvodu bychom chtěli podchod zprovoznit co nejdříve, doufáme během října,“ říká koordinátor stavby Pavel Jakoubek. Druhá etapa, a tím i celá rekonstrukce stanice, má přitom skončit až v polovině prosince tohoto roku.

Prostor pro tři nástupišť

Z liché skupiny kolejí zůstanou jen průběžné koleje číslo 1 a 3. Místo páté koleje, ze které se stane kusá kolej bez trakčního vedení, vznikl prostor pro nové nástupišť. Ve stanici tak budou tři zastřešená nástupišť – dvě ostrovní a jedno vnější u výpravní budovy. „Během letních prázdnin jsme v úseku snesené liché skupiny kolejí provedli především zemní práce související s postupnou realizací nového železničního spodeku, kabelovodu a založili jsme zastřešení nového nástupišť,“ rekapituluje stav prací v kolejišti ředitel stavby. Chybějící polovina liché skupiny staničních kolejí a rozsáhlá rekonstrukce podchodu vytváří v místě stanice dojem obrovského staveniště.

Z důvodu kolejových úprav, kdy dochází k redukcí dvou kolejí, bylo nutné upravit trakční vedení a modernizovat zabezpečovací zařízení, které je opatřeno novou ústřednou typu ESA. K aktivaci nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení došlo krátce po ukončení první etapy rekonstrukce, tedy po převedení provozu na zrekonstruovanou sudou skupinu kolejí. ■

ÚDRŽBA TRATÍ

Opravy v obvodu správy tratí Praha



V loňském roce se týmu Jana Rejfy ml. podařilo v Praze a okolí provést více než stovku oprav na různých tratích. Jednalo se o denní, vícedenní i týdenní opravy.

A k podobnému výsledku by kolejaři chtěli dospět i letos. „Zatím jsme zhruba na třetině loňského výkonu. Pokud bude mít investor prostředky, tak bychom mohli letos opravit stejný díl jako loni,“ poznamenává hlavní stavbyvedoucí Jan Rejfa. Jeho tým pracuje na tratích prakticky celý rok. V zimním období se jedná především o údržbu ve smyslu čištění okolí tratí od náletové vegetace.

Nejvýznamnější opravou loňského roku byla podle hlavního stavbyvedoucího výměna kolejnic v úseku Lochovice–Březnice na Příbramsku, která trvala v denních výlukách deset dní. Běžně se jedná o menší opravy v délce jednoho či dvou dní.

Opravy mnohdy za provozu na trati

V letošním roce strávili kolejaři šest týdnů v železniční stanici Slaný, kde byly opraveny čtyři výhybky ve zhlaví stanice směrem na Zlonice. Kompletní výměna kolejnic i pražců probíhala bez výluky, což opravu značně komplikovalo a prodlužovalo.

Další měsíc a půl strávili kolejaři v obvodu stanice Kralupy nad Vltavou, kde na třinácti místech vyměnili staré dřevěné výhybkové pražce za nové, opět dřevěné. „Celkem se jednalo asi o 1000 kusů dlouhých výhybkových pražců. Všechno ručně, za částečného provozu na tratích,“ podotýká Jan Rejfa. S pracemi v obvodu stanice Kralupy nad Vltavou začali zkraje května a skončili v druhé polovině června. Nyní je čeká řada dalších menších oprav jak v samotné Praze, tak blízkém okolí. ■

Oprava trati mezi Pivínem a Bedihošticí na Prostějovsku

Na trati Prostějov–Nelahozeves byla během prázdnin provedena dílčí oprava původního kolejového roštu z roku 1969.

Přes měsíc trvající výluka jednokolejné elektrifikované trati začala 11. července. Závod kolejových staveb na 2658 metrů dlouhém úseku vyměnil staré pražce a kolejnice za nové betonové pražce B91s a kolejnice E49. Součástí prací bylo také kompletní čištění šetrkového lože, úprava geometrické polohy koleje a svaření do bezстыkové koleje. „Kromě železničního svršku jsme opravili ještě dva železniční přejezdy v obci Čelčice, včetně jejich odvodnění,“ doplňuje výčet prací hlavní stavbyvedoucí Miloslav Zikán.

Po celou dobu výluky této frekventované trati, která začala 11. 7. 2022 a skončila 15. 8. 2022, byla zavedena náhradní autobusová doprava. ■



Úprava a doplňování štrku strojem USP 2000 C2



Automatická strojní podběječka Unimat 08-4x4/45

INŽENÝRSKÉ STAVBY

Šedesát parkovacích míst
v Rakovníku

Zaparkovat mezi autobusovým a vlakovým nádražím již není v Rakovníku problém.

Od července je v provozu nové parkoviště podél železniční stanice, které závod mostních a inženýrských staveb vybudoval v místě asi 260 metrů dlouhého neudržovaného pásu zelené plochy. Součástí parkovacích stání byla také výstavba chodníku včetně zábradlí a dvě nová schodiště, která parkoviště propojí s autobusovým nádražím. Celý prostor osvětluje 14 nových lamp veřejného osvětlení. Součástí úprav bylo také doplnění a obnova odvodnění.

Nové parcely v Dubé
na Českolipsku

Na severozápadním okraji města vzniká prostor pro 18 parcel k výstavbě rodinných domů.

Travnaté území pro výstavbu je vklíněno mezi silnicí II. třídy 259 a Zahradní ulicí. V první fázi přípravy území závod mostních a inženýrských staveb srovná terén a vybuduje sploškovou kanalizaci a vodovod včetně přípojek u jednotlivých parcel a provede vyvolanou přeložku plynovodního řádu. „Vytyčený terén pro parcely je mírně svažité, což pro nás znamená odtěžit přibližně 1200 kubíků zeminy,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí Leoš Opravil. Kanalizační a vodovodní řady budou měřit shodně kolem 300 metrů, ke kterým je třeba připočítat ještě 18 přípojek. Síť budou napojeny na stávající řady.

První etapa přípravy území začala v druhé polovině července. Investorem akce je město Dubá, které dílo převezme před koncem letošního roku.

VLASTIMIL JÍŠA BYL HROCHEM 28 LET

Středa 31. 8. 2022 byla posledním pracovním dnem našeho dlouholetého kolegy a kamaráda Vlastimila Jíši. Vystudovaný strojní inženýr ke hrochům přestoupil 1. 5. 1994 jako bývalý šachťák a mechanizátor z dolu Centrum Most a jeho první štačí byl zásobovač pro tehdejší divizi v Mostě. Po roce následoval přestup na pozici vedoucího sloučeného oddělení MTZ do Litoměřic a pak jeho profesní kariéra téměř každé dva roky kopírovala organizační změny způsobené postupnou transformací společnosti. V roce 1997 se vrátil do Mostu jako ředitel divize, po dalších dvou letech zpět do Litoměřic jako vedoucí střediska kolejových prací a po dalších dvou letech byl pověřen řízením tehdejší divize Alfa, což byl kolejářský program doplněný o logistiku, drážní dopravu a trakční vedení. V letech 2008–2012 působil jako vedoucí ekonom společnosti a začátkem roku 2013 přestoupil do střediska dopravy a mechanizace nejprve jako manažer drážní dopravy a od roku 2017 jako vedoucí střediska.

Vlasto, děkujeme ti za tvou spolehlivou práci pro společnost a přejeme ti do důchodu pevné zdraví a mnoho radosti s rodinou.



Rekonstrukce soumostí u litvínovské Petrochemie

Uložením nosníků nových mostů na tramvajové trati mezi Zálužím a Litvínovem pokračuje jejich nezbytná rekonstrukce.



3 DNY. Jeřáb uložil na delší z mostů 12 nosníků, každý o váze 22 t, na kratší most 6 nosníků, každý o váze 12 t.

Nové soumostí bude z prefabrikovaných nosníků, které byly dopraveny na místo a uloženy na nové prahy během tří dnů předposledního týdne v srpnu. U delšího z mostů se jednalo o 12 nových nosníků, každý o váze 22 tun. Kratší most čítá šest nových nosníků, každý o váze 12 tun. Středové pilíře již stavbaři vybetonují na místě.

Demoliční práce zahájili pracovníci závodu mostních a inženýrských staveb již v první polovině července letošního roku. Dva těžkotonážní jeřáby tehdy musely snést u delšího z mostů celkem osm dvacetimetrových nosníků, z nichž každý vážil nejméně 70 tun. „V předstihu jsme ubourali mostní

římky a horní stavbu kratšího z mostů. Během pondělí 13. června jsme snesli čtyři nosníky a ve středu zbylé čtyři nosníky. Pak jsme zbourali středové pilíře u delšího z mostů a odbourali opěry kvůli výstavbě nových úložných prahů,“ rekapituluje postup prací Jiří Vlček ze závodu mostních a inženýrských staveb.

Horší stav, než počítal projekt

Původně projekt rekonstrukce tramvajové trati počítal pouze s rekonstrukcí přibližně stometrového soumostí u zastávky Petrochemie. Technický stav předpjatých betonových konstrukcí ale na základě provedené diagnostiky neumožnil opravu dle pro-



Původní těžké nosníky snášely dva jeřáby



Tramvajová trať je před i za mosty již hotová

jektu. „Jiné řešení než částečná demolice a stavba nových mostů nebylo možné. Po dohodě s investorem jsme připravili projekt, vyřídili stavební povolení a nyní jsme začali s kompletní rekonstrukcí mostů,“ říká hlavní stavbyvedoucí Martin Hůlka.

Nové mosty by měly být dokončené během října letošního roku. Následně kolejáři doplní v tomto úseku tramvajový svršek. Harmonogram počítá s dokončením všech prací před koncem tohoto roku. Vzhledem k nutnosti zrealizovat ještě práce v otočce Záluží bude nutná výluka v celé trase tramvajové trati mezi Mostem a Litvínovem. Tato velká výluka je plánována přibližně od září do prosince 2022.

Dostavba atrií ve slánské nemocnici

Pavilon interny se během roku dočká rozšíření v podobě dvou vestaveb, které vzniknou ve volných vnitroblocích.

Dosud nevyužívané dvorky o přibližných rozměrech 52, resp. 35 m², plnily funkci neudržovaných zahrad. Vestavbou jednopodlažních atrií s výškou kolem 3,5 metru vzniknou prostory pro nový operační sál, který bude propojený se stávajícím sálem, a pro novou čekárnu. Na ploché střeše většího z atrií vznikne také prostor pro umístění nových technologií, zejména vzduchotechniky.

Nutná koordinace postupu výstavby

Založení nových atrií bude na základových pasech a železobetonové desce. Skelet bude proveden z vložených ocelových konstrukcí, které budou vyplněny vyzdívkami. V souvislosti s následným využitím vestaveb se stavební práce dotknou také původního objektu pavilonu interny. „Budeme realizovat nové prostupy, s čímž půjdou ruku v ruce také výměny okolních oken a dveří, dále budeme muset provést povrchové úpravy jak stěn, tak podlah, které budou stavbou zasaženy,“ říká k projektu hlavní stavbyvedoucí Jan Březina ze střediska pozemních staveb. Vestavba atrií probíhá za plného provozu interny



Ve větším z atrií již probíhá zakládání stavby

s dílčími omezeními, která je nutné ladit s vedením nemocnice a přizpůsobit tomu i postup výstavby.

S plným provozem nemocnice se stavbaři museli vypořádat hned na začátku stavby, kdy bylo nutné předem zřídit nové přístupy na staveniště, a to vybouráním nových prostupů nebo realizací nájezdové rampy.

Součástí projektu je kromě stavebních prací také dodávka veškerých nemocničních technologií.



Menší atrium bude sloužit jako nová čekárna

„Kromě standardních instalací, jako je voda, topení, odpady nebo vzduchotechnika, nás také čekají rozvody medicinálních plynů do nového operačního sálu,“ dodává Jan Březina. Samozřejmostí je provedení veškerých rozvodů v předepsaném nemocničním standardu.

Vestavba nových atrií by měla být předána investorovi, kterým je nemocnice Slaný, v červenci příštího roku.

Více míst ve škole v Dobřichovicích

Od nového školního roku mají v dobřichovické základní škole Raisova jednu třídu navíc, a to včetně kompletního zázemí.

Rozšíření školy pomohla přístavba dvoupodlažního objektu obdélníkového tvaru přibližně 12 x 8 metrů s plochou střechou, která vyrostla na volném místě, které bylo dříve využíváno částečně i jako parkoviště. Založení stavby je hlubinné na mikropilotážích a základových pasech. Svislé konstrukce tvoří železobetonové obvodové stěny, vodorovné konstrukce jsou ze železobetonové monolitické stropní desky.

Nová přístavba, jejímž výrazným architektonickým prvkem je vnější obklad z cedrových latí, zároveň vytvořila nový hlavní vstup do školy a především umožnila rozšíření gastroprovozu. „Zmodernizovanou a rozšířenou školní jídelnu s kuchyní jsme dokončili a předali již na konci listopadu loňského roku,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí Petr Suchý ze střediska pozemních staveb.

V přízemí přístavby, která je propojena se stávající školou, se nacházejí šatny, ze kterých je přímý vstup do jídelny, dále sociální zařízení a technická místnost. V horním patře je nová třída a sborovna.



Stavba byla slavnostně dokončena 5. září

Kompletně byla zakázka, jejímž investorem je Městský úřad Dobřichovice, dokončena 31. července letošního roku, tedy po necelých čtrnácti měsících od zahájení stavby.



Přístavba zapadá do konceptu školy

Rekonstrukce historické budovy nádraží v Teplicích

V úterý 13. září byla slavnostně zahájena rekonstrukce výpravní budovy ve stanici Teplice v Čechách.

Význam slavnostního zahájení umocnila účast ministra dopravy Martina Kupky, který ve svém proslovu připomněl historický význam výpravní budovy a její důležitost v rámci železniční sítě ČR. Mezi pozvanými hosty byl také primátor Teplic Hynek Hanza. „Pro Teplice je to významný moment, v který mnozí již ani nedoufali. Stav výpravní budovy je opravdu velmi špatný. Po rekonstrukci se stane významnou dominantou města,“ řekl během slavnostního aktu Hynek Hanza. Ředitel Správy železnic Jiří Svoboda poukázal na složitost stavby a popřál zhotoviteli, jímž je naše společnost, aby se dílo podařilo dokončit dle očekávání. Poslední slovo před symbolickým poklepáním základního kamene měl generální ředitel společnosti Chládek & Tintěra, a.s., Jan Kokeš. „Pro nás je to obrovská výzva a jsme rádi, že můžeme realizovat takovou referenční stavbu. Těším se, až se zde za 18 měsíců znovu sejdem a opravenou vnější část této překrásné historické výpravní budovy předáme investorovi,“ nechal se slyšet Jan Kokeš.



Symbolickým poklepáním základního kamene začala 1. etapa rekonstrukce výpravní budovy Teplice v Čechách

Stavba zasahuje až do kolejíště

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.



O zahájení stavby byl značný mediální zájem



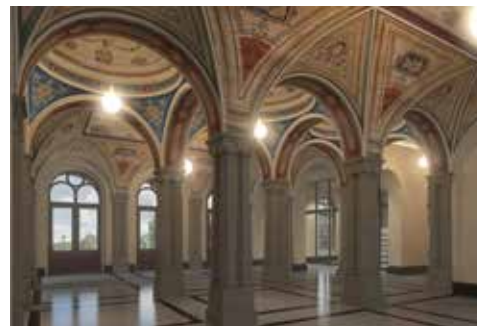
Generální ředitel Jan Kokeš zodpovídal dotazy médií



Vizualizace celkového pohledu na výpravní budovu



Vizualizace průčelí hlavního vstupu do stanice



Vizualizace interiéru stanice (navazující etapa)

Děčínská VOŠ a SPŠ generuje řady odborníků

Spolupráce s Vyšší odbornou a Střední průmyslovou školou strojní, stavební a dopravní v Děčíně je oboustranně výhodná.



V minulém vydání Hrochnovin jsme nastílnili problematiku nedostatku nových technickohospodářských odborníků napříč stavitelstvím. Společnost Chládek & Tintěra, a.s., se aktivně podílí na osvětě technických oborů mezi studenty a díky tomu se v řadách společnosti objevují úspěšní absolventi, ze kterých se postupnými kroky stávají špičkoví odborníci a manažeři.

A jak jsme slíbili, postupně představíme bývalé studenty VOŠ a SPŠ v Děčíně, kteří jsou dnes klíčovými manažeři naší společnosti.

Budu lodářem, nebo stavařem?

Najít prvního studenta, kterého bychom představili,

nebylo vůbec těžké. Jednak patří mezi vůbec první studenty nově otevřené Vyšší odborné školy v Děčíně a pak je výborným příkladem kariérního postupu v naší společnosti. Přitom mohl být Vladimír Jehlička úplně někde jinde. „Vzhledem k tomu, že pocházím kousek od Děčína, kde vždy měla dlouhou historii lodářina, rozhodoval jsem se, jestli budu studovat tímto směrem, nebo půjdu na stavařinu. Nakonec vyhrála Střední průmyslová škola v Děčíně, kde jsem vystudoval obor pozemní stavby,“ rekapituluje své životní rozhodnutí současný ředitel závodu mostních a inženýrských staveb. Místo navazujících studií na vysoké škole v Praze jej ale zaujala nabídka nově otevřené vyšší odborné školy, která nabízela větší podíl praxe. Chtěl jsem být více v terénu, proto mě nová škola v Děčíně zaujala,“ vysvětluje Vladimír Jehlička. Zájem měl o obor pozemní stavitelství, který se však první rok neotevřel, přestože to bylo v plánu, a tak nastoupil do oboru železničního stavitelství. Během tří let na vyšší odborné škole prošel praxí zejména u tehdejší Správy železniční dopravní cesty v sekci železničních budov. „Kromě toho jsme měli i jiné zajímavé praxe a exkurze, které tehdy dokázal zajistit například docent Plechatý. Jeho pozitivní přínos pro mě byl mimořádný,“ podotýká absolvent prvního ročníku VOŠ v Děčíně.

Ze střediska udělal závod

Po úspěšném dokončení studií na VOŠ a absolvování

základní vojenské služby podal v roce 2000 žádost o práci u naší společnosti. „Chládek & Tintěra, a.s., měla v našem kraji vždy velké renomé. Byl jsem proto rád, že jsem byl přijat do pracovního poměru takřka ihned,“ doplňuje Vladimír Jehlička. Ačkoliv i zde preferoval pozemní stavby, nejprve byl přijat k mostním stavbám. Později se dostal k nově zakládanému středisku pozemních staveb, kde zastával funkci stavbyvedoucího. Klíčovým bodem byla nabídka od vedení naší společnosti, aby převzal funkci vedoucího mostních staveb. „Bylo to pro mě tehdy opravdu těžké a dlouhé rozhodování. Po vyjasnění některých podmínek s vedením firmy jsem nakonec nabídku přijal, i když jsem věděl, že mě čeká spolu s Martinem Suchanem jako vedoucím výroby ekonomická a výrobní stabilizace celého, tehdy ještě střediska mostních staveb,“ vzpomíná Vladimír Jehlička. Během dalších let středisko dosáhlo takových obrátů, že bylo převedeno ze statusu střediska na závod. Později bylo do závodu mostních staveb přiřazeno ještě středisko inženýrských staveb a vznikl dnešní závod mostních a inženýrských staveb. „Který by ovšem nemohl fungovat bez kvalitních lidí, kterým patří obrovské a upřímné díky,“ uzavírá Vladimír Jehlička.

Vladimír Jehlička je dnes zkušeným matadorem společnosti Chládek & Tintěra, a.s., ve které zároveň zastává funkci člena představenstva.



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 zámečník
- 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 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



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