



HROCH NOVINY

4 • Prosinec 2022 • Chládek & Tintěra, a.s.



Trat' z Teplic do Bohosudova čeká poslední etapa rekonstrukce

Rekonstrukce přibližně čtyřkilometrové trati z Teplic do Bohosudova má za sebou další významný milník. Projektovému týmu Mariána Žúboru se podařilo zrekonstruovat i první traťovou kolej. Výluka pro tuto etapu stavby začala 8. srpna a skončila 26. listopadu. Oprava druhé traťové koleje, která byla zrekonstruována jako první, byla provedena ve výluce od dubna do začátku srpna letošního roku.

Ačkoliv se jedná o stejně dlouhý úsek, druhá etapa byla mnohem náročnější. „V případě druhé traťové koleje, která byla zprovozněna již v srpnu, jsme kompletně opravovali železniční spodek a svršek v součtu na zhruba polovinu trasy. U první traťové koleje jsme však museli za stejnou dobu opravit spodek a svršek v celé délce, tedy na 3,5 kilometru trati,“ vysvětluje ředitel stavby Marián Žúbor rozdíl mezi opravou první a druhé traťové koleje z Teplic do Bohosudova. Na úspěšné zvládnutí druhé etapy mělo podle ředitele stavby významný vliv včasné dokončení výstavby mostních objektů a stožárů trakčního vedení a zvládnutá koordinace prací na svršku a spodku s těmi i ostatními pracemi na trakčním vedení, zabezpečo-

vacím zařízení, kabelových rozvodech a nástupišti. Stavbaře ještě čeká dokončit práce mimo výluku na řadě objektů. Zejména se jedná o dokončení podjezdu pod tratí v ulici Emilie Dvořákové. Technicky náročná byla a ještě stále je kompletní rekonstrukce mostu přes silnici I/30 v Soběchlebech, kde bylo nutné provést úpravy pro zachování obsluhy tamní vlečky.

Na jaře začnou práce v Bohosudově

Po zimní přestávce začne další náročná část projektu, a to rekonstrukce samotné stanice Bohosudov. Součástí prací bude výstavba dvou nových vnějších nástupišť s mimoúrovňovým přístupem. Kolejističtve 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, ze které je dnes objekt pro technologické vybavení. „Kromě prací ve stanici Bohosudov



Podjezd pod tratí nahradí původní přejezd

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 v loňském roce.

Změna vizuální komunikace

Společnost Chládek & Tintěra, a.s., od 1. prosince komunikuje svoji značku pomocí nové vizuální identity.

Mění se tak celá vizuální stránka komunikace této společnosti. Ta bude v online komunikaci doplněna hashtagem #jsmezlitomeric. Použitím moderní typografie došlo k vyčištění stávajícího loga, došlo také k prosvětlení modré barvy v logu. Modro-bílou kombi-

naci doplnila oranžová barva, která vizuální styl rozjasnila a zvýraznila. „Je tomu již 32 let, kdy byla v Lito-



měřicích založena společnost Chládek & Tintěra, a.s., a poprvé bylo použito logo hrocha. Nyní představujeme nový vizuální styl, obohacený o výraznou oranžovou. Dále jde také o jasnou informaci a identitu, že logo hrocha je z Litoměřic,“ popisuje vizuální identitu obchodní ředitel společnosti Pavel Stoužil.



Pátá stavba železničního uzlu v Plzni pokračuje podle harmonogramu

Z celkové délky téměř čtyři kilometry je úsek mezi Koterovem a Lobzy dvoukolejný již na dvou třetinách.

Stavbařům společnosti Chládek & Tintěra a Metrostav se daří držet harmonogram stavby. V dubnu letošního roku byl převeden provoz vlaků na novou sudou kolej a začaly práce na budování liché koleje. „Nyní máme hotovou lickou kolej od začátku stavby v Koterově, kde trať směrem na Starý Plzenec přechází do jednokolejného uspořádání, až k rekonstruovanému mostu ve stanici Koterov. Do obvodu stanice Lobzy, kde je konec stavby, nám zbývá dobudovat asi 1300 metrů liché koleje,“ rekapituluje stav projektu v polovině října specialista železničního svršku a spodku Jakub Vysoký. V obvodu stanice Koterov bylo nutné dobudovat zcela nový železniční spodek pro druhou kolej, protože úsek mezi stanicí a staroplzeňským zhlavím byl do zahájení stavby jednokolejný. Přidání druhé koleje si vyžádalo rozšíření mostu a rozsáhlé zemní práce při rozšiřování násypů pod železničním tělesem.

Mezi stanicí Koterov a stanicí Lobzy byla trať dvoukolejná již před zahájením stavby. V rámci projektu tak dochází především k rekonstrukci trati, mostu ve stanici Koterov a k novému uspořádání zastávek. Původní stanice Plzeň-Koterov bude pro osobní dopravu zrušena. Náhradou je nová zastávka Slovany s lepším propojením na další spoje hromadné dopravy.

Zárodek tunelu pro budoucí přeložku silnice

Zásadním objektem celé 5. stavby uzlu Plzeň je vybudování zárodku budoucího silničního tunelu, který



Ze stanice Koterov až po staroplzeňské zhlaví je již trať dvoukolejná a pracuje se na trakti

povede pod železnicí. „Jedná se o nejnáročnější část celého projektu, a to jak z technického hlediska, tak organizačního a časového. Dokončení celé stavby závisí na dokončení tunelového zárodku,“ podotýká Jakub Vysoký. Podle harmonogramu má být tunelový zárodek dokončen před koncem roku. Následně pak bude možné dobudovat v tomto úseku železniční spodek a svršek pro obě koleje, a to až do stanice Plzeň hl. n. – obvod Lobzy, kde se stavba napojuje na již dokončenou modernizaci uzlu Plzeň. Zároveň dojde v místech tunelového zárodku ke zrušení dočasné

jednokolejné přeložky trati, po které nyní jezdí vlaky. Do konce letošního roku bude ještě dokončeno nástupiště v zastávce Slovany, a to u první traťové koleje, přístupové komunikace k zastávce a lávka přes kolejiště na nástupiště u druhé traťové koleje, které je v provozu od poloviny dubna, kdy byla zprovozněna sudá kolej. Zprovoznění celého dvoukolejného úseku z nádraží v Plzni až ke Starému Plzenci je naplánované na červen příštího roku. Následovat budou ještě omezení v souvislosti s dokončovacími pracemi.

Opravné práce ve stanici Hodkovice nad Mohelkou

Od poloviny října do poloviny listopadu byla železniční stanice vyloučena z provozu.

V rámci průběžných oprav traťového úseku Turnov–Liberec byla v obvodu stanice provedena rekonstrukce tří výhybek a železničního svršku staničních kolejí

v souhrnné délce asi 800 metrů. V případě výhybek se jednalo o kompletní výměnu staré výhybky za novou betonovou a regeneraci dvou výhybek na dřevěných pražcích. U staničních kolejí se jednalo o částečnou výměnu pražců a kolejnic.

Součástí projektu byla i oprava dvou oboustranných nástupišť v celkové délce kolem 180 metrů a úprava odvodnění stanice. „Na turnovském zhlaví jsme museli kvůli napojení nového trativodu rozebrat i stávající trativod z důvodu nedostatečné hloubky. Ztratili jsme tím spoustu času a ohrozili konec výluky,“ popisuje komplikaci na stavbě hlavní stavbyvedoucí Václav Beneš.



Opravené staniční koleje v Hodkovicích n/M



Oprava výhybek a kolejí na hlavním nádraží Trutnov

Oprava kolejí a výhybek na nádraží v Trutnově

Přibližně měsíc trvalo kolejářům provést poměrně složitou opravu kolejí a výhybek.

Stavbaři závodu kolejových staveb ve třech na sebe navazujících etapách vyměnili přibližně 750 metrů staničních kolejí včetně šterkového lože a zregerovali tři křížovkové výhybky a dvojitou kolejovou

spojku. Dále vyměnili pražce na přibližně 750 metrech kolejí ve stanici. „Součástí našich prací byla také oprava geometrické polohy koleje (GPK), zřízení bezстыkové koleje a reprofilace drážních stezek,“ doplňuje výčet prací hlavní stavbyvedoucí Miloslav Zikán.

Hlavním důvodem výměn a oprav bylo stáří. Některé komponenty, jako například betonové pražce a kolejnice, byly z roku 1970, resp. 1971. Výhybky byly vloženy v roce 1986. Dřevěné pražce ve výhybkách a jejich přípojích byly rovněž na konci své životnosti. S přípravnými pracemi závod kolejových staveb začal 19. září letošního roku. Výluky byly zahájeny 3. října a skončily 1. listopadu.

Oprava staničních kolejí v České Třebové

Během osmnácti dní se našim kolejářům podařilo opravit 1600 metrů staničních kolejí na seřazovacím nádraží v České Třebové.

Listopadová plánovaná oprava dvou kolejí a jedné výhybky byla první částí projektu, jehož druhá etapa bude provedena na jaře příštího roku. Cílem opravy

kolejí bylo především vyměnit staré dřevěné pražce a opotřebované kolejnice za užití betonové pražce a užití kolejnice. „Na jaře příštího roku nás čeká prakticky to samé u zbylých dvou kolejí v seřazovacím nádraží,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí Robert Frost. Během oprav dvou kolejí byla výluka na celkem třech kolejích, a to proto, aby stavbaři měli k dispozici jednu kolej jako manipulační pro odvoz a dovoz materiálů. Stejný postup bude zvolen i na jaře při opravě zbylých dvou kolejí.

Součástí podzimní opravy byla rekonstrukce jedné výhybky, u které byla provedena výměna pražců. Na jaře se s opravou výhybek nepočítá.



Dvě opravené koleje na seřazovacím nádraží

Oprava kláštera kapucínů v Žatci za dozoru památkářů

S rekonstrukcí konventu začalo středisko pozemních staveb na podzim loňského roku. Stav objektu byl s ohledem na jeho využívání v nedávné minulosti v dezolátním stavu a hned bylo jasné, že stavbaře čeká náročný úkol.

Poslední investicí bylo odstranění dřevomorky a oprava střechy. Probíhající rekonstrukce má z objektu kláštera vytvořit polyfunkční komunitní centrum. Po vyklizení celého objektu stavbaři postupně opravují podlahy, stěny a stropy v celém areálu. Ruku v ruce s opravami jsou rozváděny nové inženýrské sítě. Limitujícím prvkem celé rekonstrukce je však jeho historická hodnota. „Každý náš postup musí být nejprve odsouhlasen památkáři. Ti rozhodují, jestli se stěna, strop nebo podlaha kompletně vymění, nebo jen opraví,“ líčí situaci na stavbě hlavní stavbyvedoucí Igor Zdeněk ze střediska pozemních staveb. Rekonstrukce tímto způsobem je jednak pomalá a pak také organizačně náročná, protože nelze opravovat vše naráz, ale pouze dílčími způsoby. Snahou památkářů je v co největší míře obnovit původní vzhled objektu. Stavbaři proto musí na mnoha místech obnovit nejen dřevěné a kamenné konstrukce či štuky, ale i původní malby stěn a stropů, které jsou ukryté pod vrstvami dalších všemožných nátěrů. „Vůbec nejnáročnější je pro nás omezený prostor pro zařízení staveniště. Veškerou těžkou techniku složitě nahrazujeme ručními pracemi, často na hranici lidských možností. K objektu nedosta-



Pomalou, ale přece postupuje rozsáhlá rekonstrukce památkově chráněné čtvercové budovy konventu

neme jeřáb, nezajede sem autodomíhávač s betonem ani bagr,“ zoufá si hlavní stavbyvedoucí.

Obnova čeká fasádu i přilehlé venkovní prostory

Kromě vnitřních prostor stavbaři rekonstruují také rajský dvorek ve vnitrobloku, kde vzniká kašna a další

přilehlé exteriéry. Rekonstrukce se kromě již opravené střechy dotkne prakticky všech ostatních částí objektu. Ve dvou patrech areálu konventu se nachází přibližně dvě desítky místností, dlouhé chodby a spojovací prostory. Obnovou projde také fasáda celého objektu. S dokončením rekonstrukce zatím harmonogram počítá na konci příštího roku.

Od píky k řediteli stavby

Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola strojní, stavební a dopravní v Děčíně připravila a stále připravuje řady studentů, kteří jsou dnes páteří naší společnosti.

V minulém vydání jsme představili absolventa VOŠ SPŠ v Děčíně Vladimíra Jehličku, současného ředitele závodu mostních a inženýrských staveb. Tentokrát jsme oslovili dalšího bývalého studenta, který dnes řídí největší projekty naší společnosti. Martin Počta k nám nastoupil ihned po úspěšném ukončení školy v roce 2003.

Z pozemáka kolejíř

Martin původně studoval pozemní stavitelství na průmyslové škole v Ústí nad Labem. Po dokončení školy, završené maturitní zkouškou v roce 1999, se rozmyšlel, co dál. „Na vysokou školu jsem se necítil. Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola stavební v Děčíně měla renomé, a navíc jsem zdejší. Volba byla jasná,“ vypráví o svém rozhodnutí Martin Počta. Bylo mu však jasné, že škola je zaměřená výhradně na železniční stavitelství.

Během studia měl možnost v rámci praxe a brigád poznat problematiku železničního stavitelství na řadě projektů, které realizovala tehdejší firma Viamont DSP. Ke společnosti Chládek & Tintěra, a.s., se dostal během draftu. „Pamatuji si to, jako by to bylo včera. Do školy přišli zástupci společnosti Chládek & Tintěra Pavel Richter a Vlasta Jiša a firmu nám odprezentovali. Nemusel jsem se dlouho rozhodovat, zvláště když firma sídlí a realizuje velkou část zakázek v kraji, ze kterého pocházím,“ vysvětluje své rozhodnutí Martin Počta. A nebyl sám. Jeho spolužákem, který dnes pracuje v naší společnosti jako hlavní stavbyvedoucí, byl Václav Beneš.

Problematiku staveb poznal na všech úrovních

Martin začínal, ostatně jako většina čerstvých absolventů, na nejnižších pozicích. „Poprvé jsem se dostal na stavbu v létě roku 2003, a to na rekonstrukci kori-



Martin Počta dnes patří mezi zkušené manažery

doru Roztoky–Bubeneč. Dostal jsem do ruky nivelák a měsíc jsme s tehdy již zkušeným bagristou Honzou Čížkem odtěžovali staré kolejové lože a vrstvy spodku. Byla to obrovská lekce, Honza mě nešetřil,“ vzpomíná s úsměvem na své začátky Martin Počta. Postupně se seznamoval jak s dalšími pracemi, tak s lidmi ve firmě. Po roce jsem již dostal na starost partu kolejářů po Vencovi Lepším, který tehdy povýšil na stavbyvedoucího a jako mistr realizoval řadu nejrůznějších akcí. Během následujících čtyř let získal dostatek zkušeností, aby mu byla v roce 2008 nabídnuta pozice stavbyvedoucího. „Realizovali jsme samostatně stavby menšího rozsahu, zejména opravné práce. Později jsem se jako člen týmu podílel i na prvním velkém projektu v rukách firmy, a to na rekonstrukci stanice ve Strakoněch. Tato stavba pro mě měla z profesního hlediska mimořádně velký přínos, protože jsem mohl vidět, jak se řídí opravdu velké projekty,“ vysvětluje Martin Počta. Kariérní vzestup na sebe nenechal dlouho čekat. První samostatné vedení větší stavby si vyzkoušel během rekonstrukce trati z Litoměřic do Ústí nad Labem – Střekova. Pak následoval stěžejní projekt, a sice rekonstrukce železniční stanice Chodov. „Pro mě srdcová záležitost, na kterou hrozně rád vzpomínám. Na této poměrně náročné stavbě se podílely všechny výrobní složky naší společnosti a myslím si, že tam vše velmi dobře klapalo,“ zavzpomínal Martin Počta. Od té doby je Martin součástí řízení největších projektů naší firmy – podílel se na rekonstrukci trati Říkonín – Vlkov u Tišnova, byl ředitelem stavby Rekonstrukce žst. Řetenice a v současné době je ve vedení náročné rekonstrukce železniční stanice v Roudnici nad Labem.

Rekonstrukce komunikací v Srbech na Kladensku

Závod mostních a inženýrských staveb zkraje září dokončil v tuchlovické části Srby opravu povrchu další komunikace.

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

Hlavním důvodem opravy komunikace směrem do Kačic bylo vedle obnovy starého povrchu komunikace a realizace 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 doplňují ještě odvodňovací žlaby u vjezdů.

Stavbaři v rámci projektu odstranili přibližně 1100 m² původního asfaltového povrchu, zhotovili nové konstrukční vrstvy a položili nový povrch v délce kolem 120 metrů. Podél komunikace navíc vznikla nová parkovací stání v souhrnné ploše 200 m². V prostoru mezi zástavbou a silniční komunikací, který dříve představoval převážně travnaté plochy, stavbaři doplnili zcela nový chodník ze zámkové dlažby.

Nyní se stavbaři závodu mostních a inženýrských staveb přesunuli do další části obce Srby, aby opravili další místní komunikaci včetně chodníků.

Investorem všech projektů je obec Tuchlovice.



Komunikace ze Srbů do Kačic po rekonstrukci

Příprava na překlenutí Jizery

V rámci výstavby nové cyklostezky na břehu Jizery v Mladé Boleslavi vznikne i nové přemostění řeky, na které nyní stavbaři upínají veškerou pozornost.

Přibližně stometrové přemostění řeky pro cyklisty a pro pěší, které bude stát hned vedle stávajícího železničního mostu a areálu chovatelů, je stěžejním objektem celého projektu výstavby asi 1,5 km dlouhé části cyklostezky. Ta se na obou koncích napojí na stávající zpevněné či nezpevněné komunikace.

Složení a usazení mostu ze břehu

Lávku přes Jizeru bude tvořit ocelový příhradový mostní objekt o dvou prostých polích. Železobetonové pilíře a opěry se již rýsují na obou březích řeky. „Ocelovou konstrukci mostu dopravíme na místo v několika kusech, které pak na břehu složíme a usadíme pomocí jeřábu na připravené pilíře a opěry,“ shrnuje postup výstavby lávky Miroslav Běhavý ze závodu mostních a inženýrských staveb. Podle něj by mělo dojít k instalaci lávky během února příštího roku. Zástupce stavbyvedoucího Zdeněk Šimek ale ví, že celý proces skládání a ukládání ocelové konstrukce ze břehu nebude jednoduchý. „Těžkotonážní jeřáb by se nám tam propadl, proto musíme na břehu připravit dostatečně velké



Příprava plochy pro složení a usazení mostu

a pevné podloží, ze kterého bude možné konstrukci usadit,“ vysvětluje Zdeněk Šimek. S pevností podloží mají stavbaři starosti i v rámci stavby samotné cyklostezky. „Podle projektu jsme počítali se čtyřicetimetrovou konstrukční vrstvou pro asfaltový povrch cyklostezky. Po provedení tlakových zkoušek jsme ale museli jít ještě hlouběji. Místy bude mít konstrukční vrstva z betonového recyklátu a šterků různých frakcí až 70 centimetrů,“ popisuje problematiku nábřežní lokality zástupce stavbyvedoucího. Živичný povrch čtyři metry široké cyklostezky bude v části trasy rozdělen na půl. Dva metry šíře bude představovat asfalt a zbylé dva metry mlatová cesta.

Během přípravných prací muselo nové cyklotrase ustoupit několik vzrostlých topolů. Výstavbou je vyvolána také přeložka drážního kabelu v délce 250 metrů. S finálním dokončením celého projektu harmonogram počítá v březnu příštího roku. Objednatelem akce je město Mladá Boleslav.

Plán školení a seminářů v roce 2023

TERMÍNY	ČAS	ŠKOLENÍ / SEMINÁŘ	Z/S/ ODD.
4. 1.	8.30–15.00	ŘP sk. C	01,03,04,10,11,14
5. 1.	8.30–13.00	Strojník	03,04,11,14
6. 1.	8.00–14.00	D-04 (pravidelné školení)	01,11,14
9. 1.	8.30–12.00	Vazač, jeřábník	01,03,04,10,14
10. 1.	8.30–11.00	ŘP sk. B	01,03,14
11. 1.	8.30–15.00	ŘP sk. C	04,10,11,14
12. 1.	8.30–11.30	VŠ-01 (pravidelné udržovací školení)	04,05,09,14,OTCP
12. 1.	12.30–15.00	BOZP Osnova č. 5 a 8 (pravidelné školení)	04,05,09,14,OTCP
13. 1.	8.30–11.00	Obsluha motorových vozíků (VZV)	03,04,11,14
13. 1.	11.30–14.00	Obsluha motorových vozíků (VZV)	04,13,14
23. 1.	8.30–12.00	Vazač, jeřábník	03,11,14
23. 1.	12.30–15.30	Práce ve výškách (od 15.30 servis postrojů)	03
24. 1.	8.30–11.30	Práce ve výškách	04,05,09,13,30
25. 1.	8.30–15.00	Obsluha motorové pily (opakovaný i základní kurz)	01,03,11,13
26. 1.	8.30–11.30	VŠ-01 (pravidelné udržovací školení)	03
26. 1.	12.30–15.00	BOZP Osnova č. 2 (pravidelné školení)	03
27. 1.	10.00–16.00	Odborný seminář ke zk. K-03, K-05/2, K-06, KMB 10/1	01,03,09,10,11,13
1. 2.	8.30–15.30	Odborný seminář ke zk. M-02 a zk. B-02	03,05,09,13,30, OTCP
2. 2.	8.30–11.30	VŠ-01 (pravidelné udržovací školení)	01,10,11,14
2. 2.	12.30–15.00	BOZP Osnova č. 1 (pravidelné školení)	01,10,11,14
3. 2.	8.30–14.00	Lešenář	03,05,13
6.–12. 2.		JARNÍ PRÁZDNINY (Litoměřice, Děčín, Sokolov)	
13. 2.	8.30–12.00	Vazač, jeřábník	01,03,04,05,11
15. 2.	8.30–14.00	Obsluha motorové pily (opakovaný kurz)	01,03,04,11,13,30
16. 2.	8.30–11.30	VŠ-01 (pravidelné udržovací školení)	01,11,13
16. 2.	12.30–15.00	BOZP Osnova č. 1 (pravidelné školení)	01,11,13
17. 2.	10.00–16.00	Odborný seminář ke zk. K-03, K-05/2, K-06	01,03,10,13,30,OTCP
20. 2.	8.30–12.00	Vazač, jeřábník	03,04,13,30
21. 2.	8.30–11.00	ŘP SK. B	03,04,11
21. 2.	12.30–15.00	ŘP SK. B	01,04,05
22. 2.	8.30–11.00	ŘP SK. B	03,05,10,11,13
23. 2.	8.30–11.30	VŠ-01 (pravidelné udržovací školení)	03,04,11,14
23. 2.	12.30–15.00	BOZP Osnova č. 3, 4, 6 (pravidelné školení)	03,04,11,14
24. 2.	8.30–9.00	Požární hlídky (pravidelné školení)	01,03,04,13,14
24. 2.	9.30–10.00	Požární hlídky (pravidelné školení)	01,03,04,05,10,13
27. 2.–5. 3.		JARNÍ PRÁZDNINY (Ústí n/L, Most, Chomutov)	
28. 2.	8.30–11.00	ŘP SK. B	03,04,11,30
1. 3.	8.30–11.30	BOZP Osnova č. 7 (pravidelné školení)	01,04,05,09,11,30
2. 3.	8.30–11.30	VŠ-01 (pravidelné udržovací školení)	03,04,05,11,13
2. 3.	12.30–15.00	BOZP Osnova č. 2 (pravidelné školení)	03,04,05,11,13
3. 3.	8.30–11.00	ŘP SK. B	09, OTCP
7.–8. 3.	8.15–16.00	Technický seminář (Koliba) + VŠ-01 + BOZP Osnova č. 8 (pravidelné školení)	01,05,09,13,30
9.–10. 3.	8.15–16.00	Technický seminář (Koliba) + VŠ-01 + BOZP Osnova č. 8 (pravidelné školení)	03,04,05,10,11,13,14,30



Přived' 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
- Elektromontér
- Provozní zámečnick
- Stavební montážník
- Strojník dvoucestného kolového rypadla (MHS)
- Dělník – práce na žel. svršku a spodku
- Dělník – práce na umělých stavbách
- Údržbář budov
- Dělník pro elektromontážní práce

Kontakty na nové zaměstnance nahleste 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 navrhuji vedoucí výroby nebo střediska.

Dále hledáme pracovníky na pozice:

- Asistent stavbyvedoucího pro středisko údržby pozemních staveb
- 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



Zpravodaj HROCH NOVINY • Vychází 4x ročně • Vydává společnost Chládek & Tintěra, a.s., Nerudova 1022/16, 412 01 Litoměřice, IČO: 62743881, DIČ: CZ62743881 • Tel.: +420 416 741 668 • fax: +420 416 741 669 • E-mail: cht-ltm@cht.cz • www.cht.cz
Sazba a grafické zpracování: RoadMedia s.r.o., www.roadmedia.cz. Registrace periodika MK ČR E 20292.