



## Přestavba nádraží v Roudnici nad Labem skončila

**Přesně podle harmonogramu se našim stavařům podařilo zkraje prosince loňského roku dokončit druhou etapu rekonstrukce nádraží, čímž skončily hlavní práce.**

Realizace projektu Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Roudnice n. L. byla zahájena na konci srpna roku 2021, kdy jsme od Správy železnic převzali staveniště. První cestující mohli využít plného provozu stanice ve středu 7. prosince 2022, kdy skončila výluka liché skupiny kolejí. Ta navázala na výluku sudé skupiny kolejí, která byla zrekonstruovaná v první polovině loňského roku.

Hlavním cílem stavby bylo dosažení úplné peronizace stanice, rekonstrukce stávajících nástupišť a rekonstrukce stávajícího podchodu včetně zřízení bezbariérových přístupů na nástupiště pomocí výtahů. Nádraží v Roudnici nad Labem se nachází na frekventované koridorové trati Praha – Ústí nad Labem – Děčín.

### Roční přestavba ve třech etapách

Postup stavby byl fakticky rozdělen do tří etap. Zahájení první etapy přestavby kolejíště totiž předcházela nultá etapa, tedy přípravné práce, během kterých naši stavaři pod vedením ředitele stavby Jakuba Štěrbu připravili kabelové propojení ze sudé kolejové skupiny do výpravní budovy.

První etapa přestavby stanice byla zahájena v únoru 2022, a to rekonstrukcí sudé skupiny kolejí, kterou tvoří celkem tři koleje v souhrnné délce přes dva kilometry. „Zároveň s tím jsme zrekonstruovali stávající nástupiště a část podchodu k němu,“ doplňuje výčet prací v první etapě stavbyvedoucí Martin Počta. Ke stávajícímu podchodu navíc přibyla šachta pro budoucí výtah. Změnou prošlo i stávající ostrovní nástupiště, kde jsme namontovali nové zastřešení s podhledem, integrovaným osvětlením a s prvky sdělovacího zařízení.

Ve druhé etapě, která v polovině června 2022 bezprostředně navázala na první etapu realizace, naši kolejáři provedli rekonstrukci liché skupiny kolejí. Redukcí původních tří líchých kolejí pouze na dvě vznikl prostor pro nové poloostrovní nástupiště. Ve stanici ve výsledku vznikla tři zastřešená nástupiště, z toho dvě ostrovní a jedno vnější u výpravní budovy. Železniční stanice je nově plně peronizovaná s pěti průběžnými kolejemi a jednou kusou kolejí. Spojení všech nástupišť je mimoúrovňové pomocí podchodu pod kolejištěm s výstupy po schodištích nebo výtahy. Rekonstrukci podchodu včetně souvisejících úprav měli na starost naši mostaři pod vedením stavbyvedoucího Petra Nováka. Všechna nástupiště i podchod jsou vybaveny novým osvětlením a informačním, orientačním a kamerovým systémem.

### Úpravy v kolejíšti s přesahem do dalších částí stanice

Z důvodu kolejových úprav, kdy došlo k redukci dvou kolejí, jsme museli upravit trakční vedení a modernizovat zabezpečovací zařízení, které je nyní opatřeno novou ústřednou typu ESA.

Stavební úpravy se dotkly také výpravní budovy, kde jsme upravili dvě místnosti a vyměnili stropní konstrukci podzemních prostor pod nástupištěm č. 1. Hlavní fáze prací skončila loni v prosinci, dokončovací práce však potrvají asi do poloviny tohoto roku. „Musíme ještě dokončit finální úpravy v podchodu, výtahy a podhledy u zastřešení nástupiště číslo 2,“ vypočítává nejdůležitější dokončovací práce ředitel stavby Jakub Štěřba. Kromě toho stavbaře čekají v dubnu nepřetržitě výluky, během kterých provedou definitivní podbití kolejí a finální úpravy trakčního vedení. Následně bude ve stanici spuštěn provoz vlaků plnými rychlostmi, tedy 140 km/h. „Dodatečné úpravy trakčního vedení jsou vyvolány sníženou výškou trakce pod historickým mostem přes Labe na ústeckém



**Nové ostrovní nástupiště vzniklo díky redukci kolejí**



**Nástupiště propojuje podchod s výtahy a schodišti**

zhlaví. Původní projekt s vyrovnáním nepočítal, ale bez úprav výšky trakčního vedení před a za mostem nelze zavést plnou rychlost,“ vysvětluje Jakub Štěřba. Zhotovitelem stavby je Společnost „ChT + MONZAS Nástupiště Roudnice“, kde je správcem společnost Chládek & Tintěra, a.s., a společníkem stavební firma MONZAS, spol. s r.o.

# Návrat historické hodnoty nádražní budovy v Teplicích

Po půl roce od zahájení rekonstrukce rozsáhlého objektu teplického nádraží je vidět skutečný rozsah projektu.

Cílem současné etapy rekonstrukce souboru budov stavených od roku 1858 do roku 1930 je kompletně opravit jejich vnější části. Celkem se jedná o pět objektů, které se liší jak proměnnou výškou, tak i dobou výstavby. Nejvyšší a největší je prostřední část, směrem do krajů se výšky budov postupně snižují.

## Tisícimetrové plochy k restaurování

Naše společnost převzala staveniště od Správy železnic v polovině srpna loňského roku a v ten moment začalo odpočítávání 544 dní pro dokončení rekonstrukce. Během necelých dvou let musí středisko pozemních staveb na tomto památkově chráněném objektu opravit střechu, celou fasádu včetně výměny oken a dveří. Součástí projektu je také rekonstrukce 1. nástupiště, jeho bezbariérové řešení, zvýšení jeho nástupní hrany, rekonstrukce historického zastřešení tohoto nástupiště a oprava asi 350 metrů přilehlé 3. koleje. „Celá rekonstrukce podléhá přísnému dohledu památkové péče a investora, který chce budovu prakticky zrestaurovat do původní podoby. Pro nás to znamená například repasovat stávající ozdobné kamenné prvky, nechat vyrobit okna a dveře podle těch úplně původních nebo například zrestaurovat či nechat odlít nové litinové sloupy k přístřešku prvního nástupiště,“ vypočítává rozsah restaurátorských prací mistr stavby Jakub Hemza. V této souvislosti je podle něj největší problém čas, protože k výrobě replik je nutné nejprve připravit konkrétní formy či šablony. Na konci února letošního roku, tedy zhruba po šesti měsících od zahájení rekonstrukce výpravní budovy, jsou rozdělané práce prakticky na všech vnějších částech objektu. Týmu stavbařů pod vedením Petra Suchého se postupně daří dokončovat opravy zejména střech, jejichž souhrnná plocha je kolem 5000 m<sup>2</sup>. „Přibližně na 70 % již máme vyměněné krovy, hotové laťování a záklopy. Na prostředním objektu jsme



Rozlehlé teplické nádraží tvoří soubor pěti objektů, z nichž hlavní část je soustředěna uprostřed

začali s pokládkou krytiny a montáží klempířských prvků,“ podotýká Jakub Hemza. Harmonogram počítá s postupným dokončováním střech do září letošního roku.

V pokročilém stadiu rozpracovanosti se nachází také opravy fasád jednotlivých objektů. V součtu se jedná asi o 7500 m<sup>2</sup> plochy. „Na celé fasádě máme kompletně dokončené průzkumy a odstranění nesoudržných ploch. Se zednickými a štukatérskými pracemi chceme začít, jakmile bude vhodné počasí,“ vysvětluje Jakub Hemza. Na zdobených fasádách by pak mělo v jeden okamžik pracovat mezi padesáti a šedesáti zedníky a k tomu navíc restaurátoři. Zároveň bude docházet k výměnám oken, kterých bude přibližně 320, a dveří v počtu 48 kusů. Postupně se pak budou na fasádách střídávat klempíři a malíři natěrači, kteří budově vrátí dobové barvy.

## Přesah až do kolejí i mimo nádraží

Provoz nádraží bude ovlivněn v srpnu a září letošního roku, kdy je plánována výluka koleje nejbližší k výpravní budově. Během ní stavbaři napříč několika výrobními středisky opraví železniční svršek a spodek, zrekonstruují nástupiště u budovy nádraží, vymístí kabelové rozvody z fasády do konstrukce nástupiště a zhotoví nové odvodnění nástupiště včetně dvou retenčních nádrží. „Nejnáročnější fází této části stavby bude provedení protlaku pod rušnou ulicí Na hrázi. Celkem se bude jednat o 35 metrů protlaku,“ dodává Jakub Hemza. Protlakem následně povede potrubí pro odvod dešťové vody z retenční nádrže na západní straně budovy do stávající kanalizační stoky. Podle harmonogramu má být rekonstrukce výpravní budovy uvedena do zkušebního provozu 31. 12. 2023.

## Na páté stavbě uzlu v Plzni se čile pracuje

Necelého půl roku zbývá stavbařům na dokončení přestavby téměř čtyřkilometrového úseku železniční trati mezi Koterovem a Lobzy.

Zásadním objektem celé 5. stavby uzlu Plzeň bylo vybudování zárodku budoucího silničního tunelu, který povede pod železnici. Stavbaři společnosti Metrostav dodrželi harmonogram a zárodek dokončili ještě v únoru. „Byla to nejnáročnější část celého projektu, a to jak z technického hlediska, tak organizačního a časového,“ podotýká specialista železničního svršku a spodku Jakub Vysoký z projektového týmu naší společnosti. Na hotový tunelový zárodek navázalo dobudování zásypů tunelového objektu a během března naši kolejáři začnou s budováním železničního spodku a svršku pro obě koleje, a to až do stanice Plzeň hl. n. – obvod Lobzy, kde se stavba napojuje na již dokončenou modernizaci uzlu Plzeň, 1. stavba.

## Druhá kolej se v části trasy musela přistavět

Cílem celé stavby je rekonstrukce a zdvoukolejnění trati mezi Koterovem a Lobzy. Sudou kolej stavbaři zprovoznili loni v dubnu a ihned začali s pracemi na liché koleji. „Nyní máme hotovou lichou 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



Tunelový zárodek mizí pod zásypem

dobudovat přibližně 1300 metrů liché koleje,“ rekapituluje aktuální stav projektu Jakub Vysoký. V nově rozšířeném obvodu stanice Koterov bylo nutné dobudovat zcela nový železniční spodek pro druhou kolej, protože úsek mezi touto stanicí a Starým Plzencem byl do zahájení stavby jednokolejný. Přidání druhé koleje si vyžádalo rozšíření mostu a poměrně rozsáhlé zemní práce při rozšiřování náspů 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 vybudování nové zastávky. Původní stanice Plzeň-Koterov byla pro osobní dopravu zrušena. Náhradou je nová zastávka Plzeň-Slovany, kde bylo na konci loňského roku dokončeno nástupiště u druhé tratové koleje včetně lávky přes kolejiště a bezbariérového přístupu za pomoci výtahu. Zprovoznění celého dvoukolejného úseku z nádraží v Plzni až ke Starému Plzenci je naplánováno na červen tohoto roku. Následovat budou ještě omezení v souvislosti s dokončovacími pracemi.

## Regenerace brownfieldu v Děčanech

Přibližně po roce vyrostl na místě bývalého kravína nový zděný objekt pro řemeslné podnikání s venkovní zpevněnou plochou.

Výstavbě nového objektu a rekultivaci stávajících ploch v zastavěném území obce předcházely demolice původních zemědělských objektů, jejich likvidace a zemní práce. „Příprava před samotným zahájením výstavby objektu nám trvala asi půl roku. V červnu loňského roku jsme začali vyzdívát svislé konstrukce a osazovat překlady u nového objektu,“ rekapituluje práce na regeneraci území hlavní stavbyvedoucí Jan Březina. Na konci listopadu byl již zděný objekt o půdorysu přibližně 17 x 13 metrů, který má tři haly a zázemí, prakticky hotový. Do konce roku zbývalo dokončit vnitřní prostory, venkovní zpevněnou plochu a komunikaci. Součástí projektu byla také přeložka příjezdové cesty a úpravy inženýrských sítí.



Zpevněná plocha před objektem má rozlohu 960 m<sup>2</sup>

# Nový most přes Jizeru čeká na osazení

**Výstavba nové cyklostezky na břehu Jizery v Mladé Boleslavi počítá i s novým přemostěním řeky, které je zásadním stavebním objektem celého projektu.**

Přibližně stometrové přemostění řeky pro cyklisty a pro pěší vzniká hned vedle stávajícího železničního mostu a areálu chovatelů. Dvoupolová lávka je tvořena dvěma hlavními příhradovými nosníky s obloukovým horním i spodním pasem a spodními mostovkami. Pruty mezi hlavními nosníky mají síťové uspořádání. Lávka má ocelovou mostovku s přímopochozí hydroizolací a protiskluzovým povrchem. Spodní železobetonovou stavbu tvoří dvě opěry a pilíř. Založení hlavních částí je hlubinné na vrtaných železobetonových pilotách, které jsou vetknuty do skalního podloží. Nejnáročnější fází celé stavby lávky bude osazení přibližně sedmdesátimetrového mostního pole na připravenou opěru a pilíř. „Ocelová konstrukce delšího mostního pole byla na levý břeh řeky dopravena v deseti kusech, které dělníci následně svařili,“ upřesňuje konstrukci mostu stavbyvedoucí Miroslav Běhavý ze závodu mostních a inženýrských staveb. Kratší část mostu o délce téměř 24 metrů bude na místo uložení dopravena v jednom kuse.

## Osazení mostu provede superjeřáb

K osazení přibližně osmdesátitunového mostního pole bude z důvodu dlouhého vyložení využit pásový jeřáb LR 1750 o nosnosti 750 tun. „Jeřáb bude na místo dopraven po částech, které na stavbě montážní firma



Mostní pole délky téměř sedmdesát metrů je již připravené k usazení na opěru a pilíř

postupně sestaví,“ podotýká Miroslav Běhavý. Celkové tonáži, která bude nasazena při ukládání mostních polí, stavbaři museli přizpůsobit podloží, na kterém bude jeřáb stát. Vzhledem k tomu, že se manipulační prostor nachází na břehu Jizery, bylo nutné plochu zpevnit čtyřmi třináctimetrovými pilotami o průměru jeden metr, které jsou spojené železobetonovým trámem, a dále připravit kvalitní souvrství s finálním povrchem z panelových desek. K samotnému osazení mostu dojde v druhé polovině března.

Výstavba asi 1,5 km dlouhé části cyklostezky začala v polovině loňského roku. Cyklostezka se na obou koncích napojuje na stávající zpevněné a nezpevněné komunikace. Během přípravných prací muselo nové cyklotrase ustoupit několik vzrostlých topolů. Výstavbou byla vyvolána také přeložka drážního datového kabelu v délce kolem 250 metrů. S finálním dokončením celého projektu harmonogram počítá v květnu letošního roku. Objednatel akce je město Mladá Boleslav.

## Silniční most přes řeku Bílinu na sídlišti v Jirkově se dočkal generální rekonstrukce.

Důležitý most převádějící obousměrně silniční komunikaci přes řeku Bílinu je frekventovaným dopravním spojením sídliště s výpadovkou na Chomutov. Celková délka přemostění je přibližně 35 metrů i s předpolími a šířka mostů včetně chodníků je 15 metrů. Podle zadávací dokumentace stav mostní konstrukce vykazuje poruchy, a proto město Jirkov rozhodlo o jeho rekonstrukci. „Do mostu z důvodu nefungující či neexistující izolace zatéká a kvůli tomu viditelně degraduje zejména jeho spodní část,“ říká k rekonstrukci mostu stavbyvedoucí Jiří Vlček ze závodu mostních a inženýrských staveb. Během rekonstrukce čeká naše stavbaře zejména kompletně odstranit mostní svršek, odbourat silně narušené závěrné zídky, vybetonovat novou vyrovnávací desku na stávající nosné konstrukci, vybetonovat nové závěrné zídky, osadit nové mostní

## Rekonstrukce zchátralého mostu v Jirkově

závěry, provést hydroizolační souvrství, dobetonovat mostní římsy a položit novou konstrukci vozovky.

### Most bude uzavřen do července

S rekonstrukcí mostu stavbaři začali v polovině února, a to odstraněním asfaltového souvrství a odbouráváním horní mostovky. „S ohledem na dopravní význam mostu provádíme rekonstrukci po polovinách tak, aby byl zachován jednosměrný provoz pro MHD a složky IZS,“ upozorňuje na postup opravy Jiří Vlček. A to není jediné omezení. Hned na začátku projektu stavbaře překvapila voda v komorových nosnících a šestice kabelů, které v konstrukci neměly být. „Po prověření jsme zjistili, že jsou to metalické a optické kabely pro



Most převádí dvoupřuhovou silnici přes řeku Bílinu

město Jirkov a široké okolí,“ dodává stavbyvedoucí. Významnou část betonářských prací budou stavbaři provádět monoliticky, tedy přímo na místě. Kromě opravy vrchní části mostu osadí také nové zábradlí, svodidla a provedou sanaci zdegradované spodní stavby. Pokud se neobjeví další překvapení, bude na mostě obnoven provoz v polovině července.

## Dubá na Českolipsku má prostor pro nové domy

**Travnatá plocha na severozápadním okraji centra města je od konce loňského roku připravená pro výstavbu osmnácti rodinných domů.**

Území pro výstavbu je velmi dobře dostupné ze silnice II. třídy č. 259 nebo ze Zahradní ulice. V rámci první fáze přípravy území měl náš závod mostních a inženýrských staveb za úkol srovnat terén, vybudovat splaškovou kanalizaci, vodovod včetně přípojek u jednotlivých parcel a provést vyvolanou přeložku plynovodního řadu. „Vytyčený terén pro parcely je mírně svažité, což pro nás znamenalo odtěžit přibližně 1200 kubíků zeminy,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí



Zasíťovaný pozemek je připraven pro 18 domů

Leoš Opravil. Kanalizační a vodovodní řady měří shodně kolem 300 metrů, ke kterým je třeba připočítat ještě 18 přípojek. Sítě jsou napojeny na stávající řady. První etapa přípravy území začala v druhé polovině července. Investorem akce je město Dubá, které dílo převzalo před koncem loňského roku.



## Školení 2023

Kolegyně, kolegové. Úspěšně jsme dokončili plánovaná školení a odborné zkoušky pro rok 2023. Děkuji Vám všem za Vaši účast a aktivní přístup. Personální oddělení pro Vás zajišťuje v průběhu roku individuálně další semináře, školení a odborné zkoušky, které Vám udržují nebo zvyšují kvalifikaci, případně rozšiřují obzory v rámci Vaší profese. Dovolte mi také poděkovat všem zaměstnancům a školitelům, kteří se podíleli na zdárném průběhu školení.

Šárka Orthová

## Čtvrtstoletí hroších hor

Začátkem letošního roku se uskutečnil již 25. ročník firemního zimního soustředění.

Pravidelně od roku 1998 (s výjimkou předloňské covidové přestávky) vyrazí začátkem ledna početná parta nadšenců do hor protáhnout svá těla zmožená vánočními a novoročními svátky. Původně byly tyto akce spojeny s firemním školením techniků a střídala se různá horská střediska v Krkonoších, na Šumavě, v Orlických a Jizerských horách. Postupem času se z praktických důvodů od školení upustilo, ale s přibývajícím počtem účastníků bylo stále obtížnější najít odpovídající zázemí, kde by na všehoschopné hrochy byli náležitě připraveni. Jako šťastná volba se ukázalo zázemí vojenské zotavovny Bedřichov ve Špindlerově Mlýně s příjemným ubytováním v depandancích stranou od ostatních hostů. V tomto zařízení si na nás natolik zvykli, že na rozdíl od některých předchozích resortů zde nemají problém naše stádo přivítat opakovaně, letos to bylo již po šestnácté. Dalším důvodem pro výběr této lokality byla domněnka, že začátkem ledna není nikde jinde taková jistota sněhu. Letos však tento mýtus utrpěl značnou trhlinu, protože jsme přijeli do typicky jarního počasí s teplotami přes 10 stupňů nad nulou. Po předchozích vytrvalých deštích nás přivítala nečekaná zeleň s minimem otevřených sjezdovek, které i přesto pár nadšenců s úspěchem vyzkoušelo. Zbylí sjezdaři většinou rušili skipasy a přidávali se k běžkařům, kteří mezitím vyměnili běžky za pohorky a trekové hole. Společnou odměnou za jejich vytrvalost při celodenních výšlapech byly úchvatné scenérie na



Místo lyží pohorky a trekové hole



Alespoň na hřebenech Krkonoš vládla zima

hřebenech Krkonoš. Večery tradičně vyplnily pohybové a relaxační aktivity ve sportovních halách, bazénu a wellness.

Přestože jsme podobné povětrnostní podmínky na horách ještě nezažili, velkým překvapením bylo kladné hodnocení celé akce od většiny účastníků, z nichž někteří dokázali po hřebenech našlapat i hodně přes padesát kilometrů.

*Pavel Jakoubek*

## Mladé naděje pro naši společnost

VOŠ SPŠ v Děčíně je pro nás důležitým zdrojem perspektivních zaměstnanců se zaměřením na železniční stavitelství.

Výsledkem dlouholeté spolupráce naší společnosti s VOŠ SPŠ v Děčíně jsou desítky absolventů, kteří u nás našli uplatnění. V minulých dílech našeho seriálu, jehož cílem je představit úspěšné studenty a dělat osvětu perspektivním technickým oborům, jsme představili jedny z prvních absolventů VOŠ SPŠ v Děčíně, kteří dnes tvoří základní manažerskou kostru společnosti Chládek & Tintěra, a.s. V tomto díle jsme se naopak zaměřili na benjamínky. Právě oni jsou pro úspěšný rozvoj společnosti tou největší devizou.

Do ročníku 2015/2016 se ke studiu na VOŠ v Děčíně přihlásila mimo jiné mladá dvojice studentů Veronika Hříbalová a Pavel Bárta. Oba pocházejí z České Lípy a již tehdy tvořili pár. Veronika nastoupila na VOŠ po maturitním zakončení zdravotní školy v Děčíně, Pavel po skončení stavební průmyslovky v Děčíně.

### Oboustranné sympatie

Tak jak je již na VOŠ SPŠ Děčín po dekady běžné, oba se během studií seznamovali s problematikou železničního stavitelství na všech úrovních. V rámci výběru praxí v posledním ročníku studia na VOŠ si vzájemně padli do oka s naší společností. „Poprvé jsme se v rámci odborné praxe podívali na opravu železniční tratě v Kytlicích, kterou realizovala společnost Chládek & Tintěra. Seznámili jsme se tam se skvělým týmem. Asi již tam se tak trochu rozhodlo, že kdyby přišla nabídka na pracovní poměr, tak ji budeme vážně zvažovat,“ zamýšlí se zpětně Pavel. Mimo to jim společnost Chládek & Tintěra umožnila brigády a další



Pavel a Veronika Bártovi

praxi v dceřiné společnosti H-PRO, kde se seznámili s problematikou projektování staveb.

A nabídka přišla. Před koncem posledního ročníku se uskutečnil v rámci školy další draft, kde již stavební firmy a Správa železnic oslovovaly končící studenty s konkrétními nabídkami k práci. „Společnost Chládek & Tintěra nás zaujala už během výběru praxe a ne jinak tomu bylo i v případě nabídek k práci. A ještě k tomu jsme dostali nabídku oba,“ zdůvodňuje Veronika své rozhodnutí pro naši společnost, kam s Pavlem nastoupili prakticky ihned. „Škola je připravila skvěle po odborné stránce a k tomu jsou oba neuvěřitelně pohodoví a bezproblémoví partáci, které navíc zdobí spolehlivost a zodpovědnost,“ reaguje k náboru nerozlučné dvojice Pavel Jakoubek, který stojí za spoluprací naší společnosti s VOŠ a SPŠ v Děčíně od samého začátku. Jejich prvním projektem byla rekonstrukce trati Louny–Lovosice, kde se opět potkali s týmem z Kytlic. Z velkých projektů následovala rekonstrukce stanice Řetenice a nyní oba pracují na projektu rekonstrukce trati z Teplic do Bohosudova, resp. Chabařovic. Dlouholeté společné soužití Veroniky a Pavla bylo završeno loni v létě, kdy si řekli své ano. I když spolu tráví skoro všechn čas, přes den se přeci jen rozdělí. Veronika se specializuje na administrativní práci spojenou s přípravou a realizací projektů, Pavel tráví většinu pracovní doby přímo na stavbě. Jeho specializací je zejména železniční spodek.

 Chládek & Tintěra

# 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:

- Dělník pro elektromontážní práce
- Elektromontér
- Údržbář budov
- Provozní zámečnick
- Zedník
- Tesař
- Stavební montážník
- Dělník pro práce na železničním svršku a spodku

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 odborné technické pozice:

- Asistent/ka stavbyvedoucího pro středisko údržby pozemních staveb
- Projektant/ka železničních staveb
- Přípravář/ka – rozpočtář/ka pro pozemní stavby; inženýrské stavby; mostní stavby; elektrostavby
- Projektový manažer/ka pro dopravní stavby
- Koordinátor/ka velkých železničních staveb
- Specialista/tka – stavbyvedoucí na železniční svršek; železniční spodek; na mosty a inženýrské konstrukce; pozemní stavby
- Stavbyvedoucí – pro středisko železničních staveb; mostních staveb; inženýrských staveb; elektrostaveb
- Mistr stavby – pro středisko železničních staveb, inženýrských staveb a pro středisko oprav a údržby mostů a kolejí

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

 Chládek & Tintěra

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](mailto:cht-ltm@cht.cz) • [www.cht.cz](http://www.cht.cz)  
Sazba a grafické zpracování: RoadMedia s.r.o., [www.roadmedia.cz](http://www.roadmedia.cz). Registrace periodika MK ČR E 20292.