



Oprava kláštera kapucínů v Žatci je po více než dvou letech hotová

Rozsáhlá rekonstrukce památkově chráněné čtvercové budovy konventu vrátila objektu téměř původní podobu.

S rekonstrukcí konventu začalo středisko pozemních staveb na podzim roku 2021. Stav objektu byl s ohledem na jeho využívání v nedávné minulosti v dezolátním stavu a hned bylo jasné, že stavbaře čeká náročný úkol. Cílem dokončené rekonstrukce, do které spadá i změna dispozic vnitřních prostor, bylo z objektu kláštera vytvořit polyfunkční komunitní centrum, resp. prostory pro poskytování dvou sociálních služeb a současně zázemí pro volnočasové, kulturní, vzdělávací a environmentální aktivity.

Pod pečlivým dozorem památkářů

Rekonstrukce se kromě již opravené střechy dotkla prakticky všech ostatních částí objektu, kde jsou provedeny nové podlahy, omítky, sociální zařízení i rozvody inženýrských sítí. Ve dvou patrech areálu se nachází dvě desítky místností, dlouhé chodby a spojovací prostory. Obnovy se samozřejmě dočkala také fasáda objektu. „Každý náš postup museli nejprve odsouhlasit památkáři. Ti rozhodli, jestli se stěna, strop nebo pod-



Cílem památkářů bylo obnovit původní prvky

Historie oprav kláštera

- Stavba kláštera s kostelem trvala od roku 1676 do roku 1684
- Ve 20. letech 19. století kapucíni započali s většími úpravami klášterních budov
- V roce 1950 došlo ke zrušení kláštera. Objekt sloužil jako škola a domov důchodců
- V 90. letech minulého století byla opravena fasáda kostela a vyměněna střešní krytina
- V roce 2013 město Žatec nechalo alespoň opravit střechu konventu
- V říjnu 2021 začala kompletní rekonstrukce konventu

laha vymění, nebo jen opraví. Máme zde i mnoho částí, které jsme museli kompletně zrestaurovat," vzpomíná hlavní stavbyvedoucí Igor Zdeněk. Rekonstrukce tímto způsobem byla jednak pomalá a pak také organizačně náročná. Snahou památkářů bylo v co největší míře obnovit původní vzhled objektu. Na mnoha místech jsme proto obnovili nejen dřevěné a kamenné konstrukce či štuky, ale i původní malby stěn a stropů, které byly ukryté pod všemožnými nátěry.



Zrestaurovaná společenská místnost

Železniční stavba roku 2023



Rekonstrukce výpravní budovy ve stanici Teplice v Čechách, kterou jsme dokončili na sklonku loňského roku, se stala Železniční stavbou roku v kategorii Rekonstrukce historických staveb.

Ocenění železničních staveb za rok 2023 se uskutečnilo ve středu 10. ledna 2024 ve Fantově sále pražského hlavního nádraží. Cenu pro naši společnost převzal obchodní ředitel Pavel Stoužil. „Věřil jsem, že nominaci naší stavby proměníme v ocenění. O to víc jsem rád, že rekonstrukce historické výpravní budovy v Teplicích získala hlavní cenu v kategorii Rekonstrukce historických staveb. Jednalo se o velmi náročnou stavbu se specifickými požadavky jak investora, tak památkářů, kterou naše středisko pozemních staveb zvládlo výborně," řekl k udělení ceny obchodní ředitel.

Cílem rekonstrukce historické výpravní budovy byla oprava vnějších částí souboru budov stavěných v letech 1858 až 1930. Celkem se jedná o pět objektů, které se liší jak proměnnou výškou, tak i dobou výstavby.

Rekonstrukce stanice Vlkov u Tišnova

Na konci loňského roku jsme získali další významnou zakázku na železnici, a to opět na pomezí Jihomoravského kraje a Vysočiny.

Po úspěšně zvládnuté rekonstrukci více než desetikilometrového úseku trati mezi Říkonínem a Vlkovem u Tišnova se po pěti letech vracíme na stejnou trať. Nyní je předmětem rekonstrukce stanice Vlkov u Tišnova. Rekonstrukci provádíme ve sdružení se společností Elektrizace železnic Praha. Naším hlavním subdodavatelem bude společnost Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod.

Mírné napřímění trati vyvolá další úpravy

Stavba je součástí na sebe navazujících projektů, jejichž cílem je modernizace trati Brno – Havlíčkův Brod. Zásadním bodem celé rekonstrukce stanice Vlkov u Tišnova je přemístění nástupišť blíže k zastávkám obcí Vlkov a Osová. „Stávající nástupiště i podchod k nim budeme demolovat. Stejně tak stávající výpravní budovu, kterou nahradí skromnější technologický objekt. Nová nástupiště vybudujeme asi o kilometr dále ve směru na Havlíčkův Brod,“ doplňuje hrubý výčet prací ředitel stavby Martin Počta. Nástupiště budou vybavena novým orientačním a informačním systémem i novým mobiliářem. Kromě přemístění nástupišť bude součástí projektu také kompletní rekonstrukce železničního spodku a svršku dopravních a vybraných manipulačních kolejí v celkové délce kolem šesti kilometrů.

Výstavba nových, 140 metrů dlouhých nástupišť blíže obcím Vlkov a Osová si vyžádá mírné napřímění trati. Kvůli tomu bude nutné zdemolovat a nově postavit most přes silnici napojující průmyslový areál. Dále dojde k rekonstrukci dalšího mostu v předmětném úseku a k rekonstrukci dvou propustků. Úpravy spojené s úpravami kolejí si vyžádají vložení více než dvaceti nových výhybek. Koleje v původní stanici totiž budou prodloužené na maximální možnou délku, aby zde mohly bezpečně zastavovat 740 metrů dlouhé nákladní vlaky.



Stanice se přesune asi o kilometr, blíže k obcím Vlkov a Osová

Modernizace se dotkne také trakčního vedení, silnoproudých i slaboproudých rozvodů, osvětlení a v neposlední řadě staničního zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Provoz bude následně řízen z Křižanova, výhledově pak z Centrálního dispečerského pracoviště Přerov.

Dlouhé šikmé chodníky k nástupištím

Podle Jakuba Štěrby, specialisty na mostní objekty, bude jednou z nejnáročnějších fází stavby realizace náspů a opěrných zdí pro nové šikmé bezbariérové chodníky, které povedou na nová nástupiště. „Nová nástupiště budou umístěna na poměrně vysokém náspu. Přístup k nim bude dlouhými chodníky s mírným spádem, a to od nového podjezdu pod trať. Právě vybudování nových chodníků si vyžádá velké množství

zemních prací a přesunu hmot,“ dodává Jakub Štěrba. Hlavní práce na rekonstrukci stanice začnou během března, kdy bude na trati úplná výluka. Ta potrvá až do konce srpna. Od prosince loňského roku se však intenzivně připravuje přepojení stanice na provizorní zabezpečovací zařízení. S uvedením stanice do kompletního provozu se počítá na konci tohoto roku.

Základní data o stavbě

- Celková délka trati: 2 km
- Délka nových nástupišť: 2x 140 m
- Rekonstrukce kolejí: 6 km
- Nové výhybky: více než 20 ks
- Rekonstruované mosty: 2
- Rekonstruované propustky: 2

Začala rekonstrukce památkově chráněného nádraží v Žatci

Téměř dva roky potrvá celková rekonstrukce rozsáhlé historické nádražní budovy, která byla postavena v letech 1871–1873.

Pro naši společnost se jedná o další renovaci historické památky na území města Žatec. Oprava nádražní budovy naváže na právě dokončovanou rekonstrukci památkově chráněné čtvercové budovy konventu kapucínského kláštera, která trvala rovněž přibližně dva roky. „Staveniště jsme od Správy železnic převzali minulý týden. Se zahájením prací počítáme během února,“ říká hlavní stavbyvedoucí Igor Zdeněk, který se se svým týmem přestěhuje z kláštera na žatecké nádraží. Obě tyto historické památky od sebe dělí asi jeden kilometr.

Autentické stavební konstrukce

Renovace nádražní budovy je náročný projekt, jehož realizace bude provedena v několika etapách. Během nich bude opravena střecha, obnovena fasáda a také nástupištní přístřešek. Zároveň dojde k nápravě historicky nevhodných zásahů do vzhledu budovy, jako je obnova světlíků nebo odstranění nepůvodní přístavby. Revitalizace se dotkne také odbavovací haly včetně pokladen a zázemí, ale i ploch v okolí nádražní budovy. Významným doplněním bude nový výtah, který bezbariérově propojí halu s prostorem před nádražím. Proměna nádraží s sebou přinese zvýšení komfortu pro cestující, díky úpravám se navíc zlepší zázemí zaměstnanců Správy železnic, a to nejen na pracovišti řízení provozu, ale také v administrativních prostorách. Náklady jsou vyčísleny na necelých 100 milionů korun, hradit je bude Správa železnic.



Rekonstrukce potrvá dva roky



Současný stav nádraží v Žatci

Nádražní budova z roku 1873 a přilehlý sklad byly prohlášeny za nemovité kulturní památky. Na seznam byly zapsány díky svému specifickému architektonickému výrazu a množství dochovaných autentických stavebních konstrukcí. V roce 1902 byl přistavěn restaurační pavilon a kryté schodiště umožňující přístup do zvětšeného vestibulu z ulice, které v duchu stavebního slohu stávající budovy navrhl Adolf Schroyer.

Rekonstrukce chodníku v Rumburku

Na téměř kilometr zrekonstruovaných chodníků se mohou těšit pěší v Jiříkovské ulici.

S rekonstrukcí chodníků, které z převážné části přiléhají levé krajnici silnice II/263, začalo středisko mostních a inženýrských staveb již v září loňského roku. Hlavním důvodem opravy je zřízení bezbariérových chodníků a zvýšení bezpečnosti podél frekventované silnice. „Kromě rekonstrukce samotného chodníku provádíme ještě rozšíření dvou stávajících autobusových zastávek, upravujeme a rozšiřujeme křižovatku s ulicí 2. Polské armády a parkovací stání před základní školou Pastelka,“ vypočítává náplň projektu hlavní stavbyvedoucí Fridrich Herceg. Součástí projektu jsou také rekonstrukce sjezdů do místních komunikací a nově budovaná místa pro přecházení. Celkem se jedná o zřízení 950 m² nových živých povrchů komunikací a 1250 m² povrchů ze zámkové dlažby. Souvisejícími objekty stavby je nové vodorovné značení, realizace záložní chráničky a zemnění pro rekonstrukci kabelových tras a stožárů veřejného osvětlení. Investorem stavby, která má být dokončena v červnu letošního roku, je město Rumburk.



Vestavby atrií slánské nemocnice jsou hotové

V polovině prosince loňského roku byly zkolaudovány stavební úpravy v pavilonu interny nemocnice Slaný.

Hlavními stavebními objekty v rámci úprav interny byly realizace dvou nových jednopodlažních vestavb ve vnitřním traktu pavilonu slánské interny. Nové vestavby jsou situovány v místech, kde se nacházely nevyužívané vnitroblokové zahradní dvorky. Z jednoho nevyužívaného dvorku vznikla nová čekárna o velikost asi 53 m², z druhého dvorku vznikl nový operační sál o ploše skoro 50 m². Ten je navíc propojený s původním sálem, který byl v rámci projektu kompletně zrekonstruován. Oba operační sály nyní působí kompaktně a splňují nejnovější medi-



Nový operační sál slánské nemocnice

cínské požadavky. Výška obou atrií je kolem 3,5 m, na plochých střeších obou atrií jsou umístěné nové technologie, zejména vzduchotechnika.

Kromě nových prostor také úpravy stávajících

Prostor nové čekárny je vklíněn mezi stávající stěny okolních místností interny. Jinak to ale je v případě operačního sálu. „Do nově vzniklého atria jsme v podstatě nainstalovali samostatný speciální modul, který splňuje podmínky operačního sálu,“ vysvětluje hlavní stavbyvedoucí Jan Březina ze střediska pozemních staveb. Operační sál tak v podstatě připomíná vestavbu ve vestavbě.

V souvislosti s využitím nových prostor se stavební



Opravou původních prostor vznikl i zákrovový sál

práce dotkly také stávajících prostor pavilonu interny, kde stavbaři vytvořili nové prostupy, vyměnili okna, dveře a upravili vnitřní prostory. Vznikl tím například nový zákrovový sál, čekárny a sociální zařízení.

Významnou součástí projektu byla kromě stavebních prací také dodávka vybraných nemocničních technologií. „Kromě standardních instalací, jako je voda, topení nebo vzduchotechnika jsme prováděli rozvody medicinálních plynů do nového operačního sálu a jednotlivých vyšetřoven,“ dodává Jan Březina. Samozřejmostí je provedení veškerých rozvodů v nemocničním standardu.

K dokončení stavebních prací a k zahájení zkušebního provozu došlo na konci ledna tohoto roku.



Na střeších vestavb jsou umístěny nové technologie

Podpora vnitřních procesů musí kopírovat růst firmy

Od konce loňského roku máme nového administrativního ředitele. Nelehkou práci čítající několik agend zastává zkušený manager Jan Tyl, který si je vědom rychlého růstu naší společnosti a s tím spojenými výzvami.

Loni v prosinci jste naskočil takříkajíc do rozjetého vlaku. Jaké byly vaše první dojmy?

Převzal jsem pozici, která byla v řadě agend velmi kvalitně zastávána a k tomu nesmírně schopný tým zkušených kolegů napříč všemi agendami. Jsem si jistý, že mám tým, se kterým lze dosáhnout dalších posunů. Spolupráce s hroší partou mě navíc začala hodně bavit.

Funkce administrativního ředitele v naší společnosti je spjata s řadou agend. Máte se vším zkušenosti?

Pod úsek administrativního ředitele u naší společnosti spadají finance, BOZP, ISM, personalistika, IT, správa majetku a oddělení automobilové a drážní dopravy. Celou svou profesní kariéru jsem zasvětil podobně náplni. Ať už v oblasti účetnictví, poradenství, kontroly kvality, bezpečnosti práce, lidských zdrojů, nebo třeba drážní dopravě. Prošel jsem si jak velkými konglomeráty, tak i soukromým podnikáním.

Jaké největší výzvy před vámi nyní stojí?

Z každé agendy něco. Pokud jde třeba o finance, tam je vše perfektně nastavené od mého předchůdce. V této agendě nás určitě čeká implementace ESG, což je hodnocení dopadu společností na životní prostředí, společnost a správu a řízení podniků. Jedná se o zásadní nařízení EU, jehož splnění bude do budoucna hrát důležitou roli v oblasti akvizic, dotací, investic či úvěrů. V případě BOZP musíme nadále rozvíjet úsilí, aby byla na pracovištích dodržována bezpečnost a ochrana zdraví. Je to problematické téma, ale naším cílem je, aby si všichni uvědomili, že nejde jen o vlastní zdraví, ale že zanedbání bezpečnosti práce může ohrozit i ostatní. Bohužel mám pocit, že u nás stále není v této věci dostatečně vybudovaná kultura, jako například v okolních vyspělých zemích.

Jak se hodláte poprat se všeobecným nedostatkem zaměstnanců, zejména ve stavebnictví?

To je samozřejmě velké téma napříč celým oborem. Nejprve si musím udělat revizi současného řešení



v naší společnosti. Jisté je, že posílíme personální procesy za účelem lepší komunikace a zacílení jak ven, tak dovnitř firmy. Rád bych v brzké době připravil a zavedl funkční proces ročního hodnocení nebo plány vzdělávání, náborů a adaptace. Je toho spousta a čeká nás hromada práce.

Do gesce administrativního ředitele spadají také informační technologie. Co vás v této oblasti čeká?

IT jsou dnes velmi důležitou součástí řízení každé společnosti a každá společnost si musí umět svá data ochránit. Nás čeká implementace nové evropské směrnice NIS2, která definuje zákonem stanovenou minimální úroveň zabezpečení. S tím bude souviset i připravovaný audit stávající úrovně našeho zabezpečení.

Co vás čeká na poli integrovaného systému managementu?

Jedná se o opakující se proces recertifikací, který ve společnosti stále běží. Mým cílem je proces zlepšit a vybudovat funkční systém, který podpoří vzájemnou provázanost výroby a výstavby. Integrovaný systém managementu musí být nástrojem, a nikoli jen velkou hromadou administrativy. Samotné recertifikace by se měly stát jen formalitou.

Závěrem nám prosím řekněte, jaké máte plány v oblasti drážní dopravy?

S ohledem na zaměření výrobních činností naší společnosti je pro nás provozování drážní dopravy klíčové. Mým hlavním cílem v této oblasti je držet ve shodě certifikaci ECM, což je zkratka pro subjekt odpovědný za údržbu vozidel, a obhajovat licenci k provozování drážní dopravy.

Sanace nestabilního náspu ve stanici Karlovy Vary

Pouze po jedné koleji, a ještě k tomu velmi pomalu, mohou nyní jezdit vlaky v místech chebského zhlaví karlovarského horního nádraží.

Výrazné omezení na páteřní trati Chomutov–Cheb způsobil pohyb podloží pod železniční trati. Správa železnic okamžitě zareagovala vypsáním zakázky na první etapu sanace náspu, kterou naše společnost vyhrála. „S přípravnými pracemi jsme začali již na konci října loňského roku, a to zejména zřízením příjezdové cesty k místu aktivního sesuvu a stavenišť,“ říká hlavní stavbyvedoucí Petr Novák ze závodu mostních a inženýrských staveb.

První etapa sanace zahrnuje realizaci opatření, která zabrání dalšímu pronikání podzemních vod do tělesa náspu a do přímého podloží. V praxi to znamená vybudovat až 9,6 metrů hluboké a 100 metrů dlouhé odvodňovací žebro nad tělesem náspu. „Pomocí tří šachet, kdy nejdelší je 20 metrů hluboká, pak bude voda přečerpávána přes sedimentační nádrž do nedalekého propustku,“ doplňuje popis opatření Petr Novák. A podle něj to není jediné opatření, které je třeba udělat. Nad rámec původního projektu je nutné na druhé straně náspu vybudovat ještě mikropilotovou stěnu, o kterou se násyp zapře. „Bude dlouhá asi 44 metrů a piloty půjdou do hloubky kolem 14 metrů,“ upřesňuje hlavní stavbyvedoucí. S vybudováním této stěny pak souvisí vyvolaná přeložka drážních kabelů. Dokončení první etapy je plánované v dubnu letošního roku.

K úplné sanaci sesouvajícího se svahu ale realizovaná opatření stačit nebudou. Na první etapu by měla podle Správy železnic bezprostředně navázat druhá etapa, která zajistí dlouhodobou stabilitu tohoto náspu.



Historická budova na náměstí v Mnichově Hradišti se vrací do původní podoby

Po skoro roce trvající rozsáhlé rekonstrukci historické budovy Klubu na Masarykově náměstí v Mnichově Hradišti je patrné, jak bude objekt vypadat.

Oprava vnější části budovy od začátku patřila mezi nejnáročnější části rekonstrukce. Cílem projektu je vrátit jí pozdně klasicistní podobu, a to včetně obnovení tří někdejších trojúhelníkových průčelí, čímž dojde k celkovému sjednocení výrazu městských objektů, které jsou součástí radničního bloku. Objekt Klubu je totiž součástí bloku budov, které patří městskému úřadu, a zároveň se jedná o poslední část, která dosud nebyla zrekonstruována. „Zrekonstruovat vnější část objektu o rozloze asi 1000 m² se nám daří rychleji, než jsme počítali,“ konstatuje hlavní stavbyvedoucí Daniel Kubín ze střediska pozemních staveb. A to navzdory tomu, že bylo nutné nejprve odstranit šedou břizolitovou omítku.

Uvnitř objektu je ještě spousta práce

Do začátku léta, kdy má být objekt Klubu zrekonstruovaný, však našim stavbařům zbývá ještě spousta práce, zejména v horní části a uvnitř budovy. „Stěžejní je pro nás co nejdříve dokončit kompletní rekonstrukci střechy s plochou kolem 500 m², která byla v havarijním stavu. Museli jsme měnit, repasovat a doplňovat krovy a související prvky, což zabralo hodně času. Zároveň s tím musíme dokončit i stropy mezi prvním podlažím a půdou, kde bylo také nutné měnit nosné trámy a doplňovat ocelové konstrukce,“ shrnuje situaci na stavbě hlavní stavbyvedoucí. Na druhou stranu



Objekt byl před rekonstrukcí ve špatném stavu

v interiérech objektu jsou již hrubé práce téměř hotové a dokončení bude následovat po zakrytí objektu. Součástí rekonstrukce vnitřních prostor je i modernizace sálu v prvním podlaží, který získá především lepší akustiku, nové jeviště a variabilní možnost rozdělení. „Dispozice vnitřních prostor se nijak výrazně nemění, spíše se jedná o určité sladění, které bylo nevhodnými zásahy narušeno,“ říká Daniel Kubín. Částečně jsou vyměněna také stará okna, která nebyla vyměněna v dílčí fázi rekonstrukce v roce 2015. Současná rekonstrukce, již je objednatel město Mnichovo Hradiště, je pokračováním předešlých menších oprav. Poslední fáze opravy má budově navrátit původní vzhled, který je zachycen na dobových fotografiích. Kompletně by měla být budova opravena v létě tohoto roku. Do opraveného objektu se poté nastěhují zaměstnanci městského úřadu.

Představili jsme projekt Běž na VOŠ

Cílem projektu je zatraktivnit středoškolákům obor železničního stavitelství a přiblížit výhody oboru pro jejich budoucí profesní život.

Stavebním společností dnes chybí například stavbyvedoucí, připraváři, geodeti. Hlavním důvodem je, že absolventi středních škol často pro své další vzdělání volí humanitní, ekonomické nebo IT obory. Projekt Běž na VOŠ vznikl z potřeb VOŠ a SPŠ v Děčíně a za podpory naší společnosti. Studenty má motivovat e studiu na VOŠ. Není totiž nutné mít „vejšku“, aby se mohli stát stavbyvedoucími, připraváři, geodety.

Ač to zní v letošní teplé zimě neuvěřitelně, lednové tradiční zimní soustředění ve Špindlerově Mlýně si hroši po dlouhé době užili v záplavách sněhu. V termínu od 14. do 18. ledna se ho zúčastnilo celkem 66 lyžařů a zimních turistů, kteří tradičně zaplnili dependance a sportovní zázemí Vojenské zotavovny Bedřichov.



Sjezdařské družstvo na Medvědině



Projekt 14. února 2024 v rámci semináře Nové prvky v železničním stavitelství představila Klauďie Novotná, zástupkyně ředitelky na VOŠ a SPŠ Děčín. Akce se zúčastnili také specialisté a stavbyvedoucí naší společnosti.

Hroši opět vyrazili do Špindlu



Společné foto hráčů badmintonu na konci turnaje

 Chládek & Tintěra

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 si do svého týmu nebo party nového kolegu a získejte po jeho úspěšném zapracování odměnu ve výši 10 000 Kč. Pokud u nás nový kolega odpracuje šest měsíců bez kázeňských přestupků, odměnu vám přiznáme.

Jedná se o profese:

- Dělník pro elektromontážní práce na trakčním vedení
- Elektromontér
- Údržbář budov
- Provozní zámečnick
- Zedník
- Tesař
- Stavební montážník
- Dělník pro práce na železničním svršku a spodku
- Strojník na čelní nakladač – traktorbagr
- Strojník dvoucestného kolového rypadla

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

2 Staňte se patronem nového zaměstnance a získejte odměnu z fondu vedoucího ve výši 5 000 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 odborné technické pozice:

- Ekonom staveb
- FIDIC specialista
- Projektant/ka železničních staveb
- Hlavní geodet/ka
- Geodet/ka
- 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 pozemních staveb; železničních staveb; mostních staveb; inženýrských staveb; elektrostaveb
- Mistr stavby – pro středisko železničních staveb, inženýrských staveb a pro středisko oprav a údržby mostů a kolejí
- Stavbyvedoucí pro středisko pozemních staveb

Bližší požadavky na jednotlivé profese najdete na 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 • www.cht.cz
Sazba a grafické zpracování: RoadMedia s.r.o., www.roadmedia.cz. Registrace periodika MK ČR E 20292.