



# HROCH NOVINY

- Rekonstrukce stanice Rudná u Prahy str. 2
- Ypsilonky mezi Smržovkou a Tanvaldem str. 3
- Děčínská zoo je nyní přístupnější str. 3
- Hroší exkurze po českém vinařství str. 4

## Ústecké hlavní nádraží teď patří mezi nejmodernější u nás



**HISTORIE A SOUČASNOST.** Zrekonstruované nádraží propojuje novodobé materiály s původní architekturou z roku 1850.

Foto: Pavel Richter

**Přibližně rok trvající rekonstrukce výpravní budovy hlavního vlakového nádraží v Ústí nad Labem skončila. Vstupní brána pro návštěvníky krajského města připomíná moderní letištní halu, kde se cestující nemusí bát něčeho dotknout.**

Rekonstrukci výpravní budovy provedlo středisko pozemních staveb společnosti Chládek & Tintěra za plného provozu. To s sebou samozřejmě neslo řadu omezení a nezbytných bezpečnostních opatření jak pro stavbaře, tak pro cestující. Hlavním důvodem, proč se České dráhy rozhodly výpravní budovu zrekonstruovat, je zajištění optimálního vstupu do dříve zrekonstruovaného nového podchodu vedoucího až na nábřeží Labe a také, aby nádraží splňovalo nároky na jedno z nevytíženějších v zemi.

### Moderní vzhled i funkce

Stavební práce byly rozvrženy do dvou etap, které vyvolala právě nutnost zachovat nepřetržitý provoz. Polovina objektu se téměř celá zbourala a následně znovu postavila. Druhou polovinu stavbaři kompletně zrekonstruovali. „Protože ale bylo nutné zachovat nádraží v plném provozu, nebylo to tak jednoduché. Nejprve jsme museli provizorně přestěhovat pokladny do té části, kterou jsme zrekonstruovali, abychom uvolnili prostor k demolici pravé části budovy z pohledu z přednádraží. Pak nastala hlavní fáze stavby - bourání a výstavba nové nádražní haly,“ vysvětluje postup stavebních prací hlavní stavbyvedoucí Aleš Job ze střediska pozemních staveb. Jakmile byla pravá část znovu postavena, pokladny byly přestěhovány zpět na své místo. To však dnes splňuje kritéria moderní výpravní budovy.

Nad pokladnami navíc vnikl ochoz, který slouží jako čekárna, kde nechybí například wi-fi.

Nové pravé křídlo výpravní budovy působí díky velkému objemu skleněných ploch moderně také zvenčí. Z prosklené vnitřní terasy nad pokladnami je výhled na Větruši. Terasa je přístupná z 1. nástupiště a bezbariérovým výtahem z odbavovací haly. Nová část je tak v ostrém kontrastu se stávajícím zbytkem budovy, který záměrně zachovává historický vzhled. „To bylo vlastně cílem projektu – citlivě skloubit novou konstrukci s těmi původními,“ podotýká Aleš Job. Nové křídlo výpravní budovy je provedeno z ocelové konstrukce, založené na zdivu původní budovy, která byla odbourána až po přízemí. Zvenčí jsou na fasádě instalovány fasádní skleněné desky, které jsou i praktické z pohledu odstraňování graffiti.

**Pokračování na straně 2**

### Hroší lyžování opět ve Špindlu

Začátkem ledna se opět stane něco neuvěřitelného. Opravdové hrochy a hrošice bude možné spatřit na lyžích ve Špindlerově Mlýně. Náročná soustředění se bude konat od 8. do 11. ledna 2013 ve známé Vojenské zotavovně Bedřichov. K dobrým tradicím patří i závěrečné bowlingové klání všech účastníků.



### Postupně dobýváme Slovensko

Ano, je to tak. Jak je vidět na příloženém obrázku, lokomotivy společnosti Chládek & Tintěra se prohánějí po Bratislavě, jako by se nechumelilo. Tak doufáme, že se nám bude u našich východních sousedů dařit i nadále. Tamní pobočka naší společnosti je připravena legislativně i kapacitně realizovat zakázky.



### Firemní večer opravdu bude

Přesto, že jsme teprve v „našem“ pololetí, slavnostní firemní večer bude. A to samozřejmě z důvodu blížícího se závěru kalendářního roku. Večírek se uskuteční ve čtvrtek 20. prosince v litoměřické Kolibě. Večerem nás provede známý bavič Miloš Knor. K tanci a poslechu zahraje litoměřická kapela „No name“. Nemine nás ani vyhodnocení nejlepších zaměstnanců roku 2012.



## Budoucnost naší společnosti

V úterý 27. listopadu 2012 se konala výjezdní pracovní porada v Nesuchyni u Rakovníka. Porada měla dva základní cíle. Prvním z nich bylo vyhodnotit aktuální výsledky hospodaření společnosti. Druhým cílem, tím důležitějším, byla střednědobá strategie společnosti.

Vzhledem k závažnosti tématu jsem požádal tři důležité aktéry jednání, Ing. Kokeše, Ing. Fouska a Ing. Stoulila, o jejich postřehy či názory k projednávaným tématům.

Protože se jedná o důležité cíle z oblasti marketingu, obchodu a řízení společnosti, budou podklady finálně projednány ve vedení společnosti a poté bude strategie schválena jako ucelený dokument. S hlavními závěry schváleného dokumentu „střednědobá strategie společnosti 2013–2015“ budou seznámeni všichni zaměstnanci v příštích Hroch Novinách.

Pavel Richter, šéfredaktor

### Jaká je naše kondice

V průběhu loňského roku naše společnost znovu ukázala, že je schopna přestát na stavebním trhu i v těchto nelehkých dobách. Nemá smysl je nazývat ekonomickou krizí, ale spíše dobou ukazující na reálný stav naší společnosti. A to ve všech směrech - ekonomickém, morálním, politickém atd., všude kolem sebe se s tím potkáváme a každý řešíme situaci, která nastala. Ekonomika tyto stavy nazývá reálnými ekonomickými cykly. Co se týče naší společnosti, zatím dopadáme dle mého názoru dobře. Držíme se vytyčených dlouhodobých cílů, reagujeme na každý impuls a snažíme se nalézt vhodné střednědobé a krátkodobé strategie. Považuji za velice důležité mít zpracovanou kvalitní strategii. Dává nám a stanovuje základní principy. A my je dokážeme plnit.

V říjnu letošního roku proběhla valná hromada společnosti, která odsouhlasila výsledky společnosti za období předcházejícího roku. Valná hromada rovněž odsouhlasila plán pro rok následující. Poprvé je odsouhlasila s tím, že hospodářský rok neodpovídal roku kalendářnímu. A jsem přesvědčen, že změna hospodářského roku měla velmi pozitivní vliv na průběh loňského roku a věřím, že tato pozitiva se projeví v letech dalších. Konsolidace výrobních složek a maximální využití našich technologií přinesla výrazné snížení nákladů. Přesto vidím, že je nutné dále se soustředit na kvalitní marketing a předvýrobní fázi. Nutí nás k tomu komplexní okolí podniku, a to tedy vnitřní a vnější vlivy. Každý z nás si uvědomuje, že musíme být maximálně efektivní při vlastní práci a rovněž si uvědomujeme, že makroekonomické ukazatele nejsme schopni ovlivnit. Přesto musíme udělat vše, abychom minimalizovali dopady této reality.

Ing. Jan Kokeš, generální ředitel

### Proč strategie...

Ve dnech 27.–28. 11. 2012 se v Nesuchyni u Rakovníka sešli vedoucí pracovníci naší společnosti, aby projednali hospodářské výsledky uplynulého období, a zejména projednali východiska a strategické cíle na období let 2013–2015. Protože hlavní závěry této střednědobé strategie jsou uvedeny v jiném článku, chci zde připomenout vývoj strategického plánování u naší společnosti z poněkud širšího pohledu.

Nejprve je třeba zdůraznit, že u etablovaných společností je dlouhodobé, střednědobé i operativní plánování jedním ze základních předpokladů jejich zdravého ekonomického vývoje a naše společnost je má zakotveno i v Příručce systémů managementu.

**Pokračování na straně 2**

## Rekonstrukce stanice Rudná u Prahy

Jedna z nejstarších tratí ve Středočeském kraji mezi Prahou a Berounem přes Rudnou u Prahy se dočkala rekonstrukce. Brzy totiž převezme zátěž z frekventovanější trati podél Berounky. Tu čeká rozsáhlá oprava. Společnost Chládek & Tintěra se na rekonstrukci trati přes Rudnou podílela kompletní výměnou kolejí ve stanici Rudná u Prahy.

Modernizaci jednokolejné trati přes Rudnou si vyžádala chystaná velká oprava hlavní trati z Prahy-Smíchova do Berouna, která by měla začít v roce 2013. Vysoce frekventovaná trať bude muset být zcela vyloučena kvůli opravě mostu v Mokropsech. Vlaky budou odkloněny právě na zrekonstruovanou trať přes Rudnou.

Rekonstrukce trati mezi Berounem a Prahou-Smíchovem přes Rudnou u Prahy začala výlukou 1. srpna 2012 a skončila 29. září. V rámci opravy byly provedeny úkony, které povedou k tomu, aby trať byla schopná převzít výluky na souběžné trati vedoucí údolím Berounky. Zároveň kolejovými staveb v rámci stavby kompletně zrekonstruoval přibližně 1200 metrů kolejí a deset výhybek na obou zhlavích železniční zastávky Rudná u Prahy. Zároveň kolejáři zrekonstruovali železniční přejezd na hlavní silnici z Rudné do Prahy. „Vzhledem k rozsahu celé stavby trvala výluka poměrně dlouho, proto jsme měli nezvykle hodně času na to, abychom si práce řádně rozplánovali. Naše práce představovaly vlastně kompletně nové provedení spodní stavby včetně odvodnění,“ říká hlavní stavbyvedoucí Jaroslav Bubeník ze závodu kolejových staveb.

### Trať z regenerovaného materiálu

Největším úskalím stavby nebylo ani snášení stáva-



SKLÁDAČKA. Regenerovaný materiál z celé republiky bylo nutné pečlivě poskládat. Foto: Jaroslav Bubeník

jících kolejí či bagrování zemní pláně, ale zkompletování kolejí a výhybek z regenerovaného materiálu. „Vzhledem k tomu, že se jedná o vedlejší trať, Správa železniční dopravní cesty jakožto investor rozhodla o využití regenerovaných kolejí, tedy kolejí, které například nevyhovují na koridorech, ale zde ještě najdou uplatnění. Problém však byl, že jsme

neměli dostatek regenerovaných výhybek. Nakonec se k nám sjely v podstatě z celé republiky,“ vzpomíná hlavní stavbyvedoucí. Pečlivým poskládáním nakonec byla potřeba kolejí a výhybek naplněna a v okolí železniční zastávky Rudná u Prahy závod kolejových staveb zhotovil asi 1200 metrů bezstykové koleje.



Foto: Jaroslav Bubeník



Foto: Jaroslav Bubeník

### INFORMACE O STAVBĚ

**Název stavby:** Oprava trati Praha-Smíchov–Rudná u Prahy  
**Investor:** Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
**Zhotovitel:** Chládek & Tintěra, závod kolejových staveb  
**Termín realizace:** 1. 8. 2012–29. 9. 2012  
**Hlavní stavbyvedoucí:** Jaroslav Bubeník  
**Asistent stavbyvedoucího:** Jiří Knajfl  
**Vedoucí montážní party:** Wolfgang Schubert  
**Bagristé:** Petr Linda, Pavel Hubálek

## Kamenné železniční mosty opravil závod 03

Dva vápencové klenbové mosty na jednokolejné trati Praha-Smíchov–Beroun opravili v rámci rekonstrukce tohoto traťového úseku mostaři závodu 03. Především šlo o sanaci spodní stavby a opravu izolace proti zatékání vody.

Oba mosty se nacházejí v Prokopském údolí na okraji Prahy, vedle vápencového lomu. Právě proto jsou oba mosty vybudované z vápencových bloků. Délka mostů je 11,40, respektive 13,25 metru. Délka přemostění je u obou mostů shodná, a sice šest metrů. Hlavním důvodem oprav bylo plánované využití této trati jako dočasného obchvatu během velké opravy hlavní železniční trati Praha–Beroun vedoucí údolím Berounky.

Opravy obou mostů stavbaři prováděli během výluky celého traťového úseku, která trvala od 1. 8. do 29. 9. 2012. „Před započítím hlavních prací jsme ale provedli betonáže nových mostních říms. A to tak, aby mosty během těchto prací mohly ještě sloužit pro ostatní účastníky rekonstrukce trati. V souladu s ostatními pracemi na dráze jsme snesli koleje z mostu až s několikátýdenním odstupem od

zahájení výluky. Tím pro nás začala stěžejní stavební fáze,“ popisuje průběh stavby hlavní stavbyvedoucí Jiří Vlček ze závodu mostních staveb.

### Nepřístupný terén

Kromě sanace spodní stavby, kdy byly provedeny nové izolace proti vodě, nahrazení zvětralého a popraskaného zdiva, hloubkové přespárování, injektáže opěr, klenby a křídel, investor požadoval doplnění úhlových zidek, které navazují na konce nových mostních říms. „Smyslem těchto zdí je, aby zadržely šterkové lože na obou koncích mostů a nespalo se tak z náspů. Jedná se o prefabrikované prvky, které váží každý asi 3 tuny. Největším problémem byla jejich doprava na místo určené. Jinak než po stávající dráze to nešlo,“ říká Jiří Vlček.

Jak most v km 6,933, tak most v km 7,089 pracovníci závodu 03 opravovali zároveň. Vzdálenost mezi nimi je přibližně 150 metrů. Tyto jednopólové mosty s klenutou nosnou konstrukcí převádějí dráhu přes místní vodoteče. Práce byly dokončeny v souladu s harmonogramem prací před ukončením výluky 29. září 2012.



Foto: Jakub Štěrba



Foto: Jakub Štěrba

## Ústecké hlavní nádraží, nejmodernější u nás

### Kaverny pod stávající podlahou

Rekonstrukci levého křídla stavbaři prováděli průběžně. Částečně budovu zrekonstruovali již na samém začátku kvůli provizornímu přestěhování pokladen. Naplno však začali v momentě, kdy se otevřely pokladny v novém křídle. Při bourání podlahy v přízemí na ně ale čekalo nemilé překvapení. Pod slabou vrstvou betonu byla dutina. „Zřejmě ji vytvořila spodní voda během záplav. Pod budovou také vede kanalizace, která mohla odplovat napomoci. Bylo jen otázkou času, kdy se podlaha propadne,“ myslí si hlavní stavbyvedoucí. Stavbaři nejprve dutiny vyplnili šterkem a následně položili silnou vrstvu betonu.

V rámci rekonstrukce levého křídla z pohledu z přednádraží vznikly nové komerční prostory, které již mají nájemce. Půjde například o trafikku či různá občerstvení. Nové jsou kompletně vnitřní rozvody elektrické instalace, osvětlení a topení, které je i v podlaze. Z prvního nástupiště je připraven také vstup do případné restaurace.

Vnější stavební úpravy se dotkly pouze výškového srovnání obou stávajících krajních věží, zateplení fasády a střechy a výměny oken.

### Jedna z největších investičních akcí ČD

Zrekonstruovaná výpravní budova jednoznačně přispívá ke zvýšení kultury odbavení. Ve spojitosti rekonstrukce výpravní budovy s dokončenými projekty města, kam patří dokončení přednádraží a nábreží a s projektem výstavby podchodu, který zřídila Správa železniční dopravní cesty, vzniklo v Ústí nad Labem jedno z nejmodernějších nádraží v České republice.

## Budoucnost naší společnosti

Přesto se však v devadesátých letech vyvíjela poněkud živelně a její organizační struktura spíše reagovala na trvalý růst výkonů, který se pozvolna zvyšoval až na 450 mil. Kč v roce 2000, a to především díky velkým výkonům na železnici. Plánovat bylo možné z roku na rok, neboť, i když v době sestavování plánu nebyly smluvně zajištěny zakázky na potřebné objemy výkonů, nebyl v dalším roce problém tento plán naplnit.

První zlom nastal v roce 2002, kdy zejména v důsledku velkých povodní došlo téměř ke zdvojnásobení standardních výkonů společnosti a výnosy činily téměř 770 mil. Kč.

Aby společnost byla připravena na zvládnání zvyšujících výkonů, uskutečnila se porada vedení společnosti a jejího představenstva. Řešeny byly hlavní úkoly v oblasti personální, materiálně-technické, ekonomické, ale i dalších. Výsledek této porady byl zformulován do tzv. VIZE.

V dalších letech se tyto VIZE opakovaly a je třeba konstatovat, že vytyčených cílů bylo dosahováno až do roku 2005, kdy výkony vzrostly na téměř 880 mil. Kč. V tomto roce byl představenstvem společnosti předložen požadavek na nárůst výkonu na 1 mld. Kč a tomu byla přizpůsobena i strategie společnosti včetně změny její organizační struktury. Je třeba připomenout, že již dříve bylo úkolem diverzifikovat společnost, tj. rozšířit zákaznické spektrum mimo železnici. Díky stabilním objemům prací na železnici a založením či rozvojem středisek pozemních staveb, elektrostaveb a údržby železniční infrastruktury se podařilo dosahovat stabilně výnosů od 1 do 1,8 mld. Kč.

Podstatný zlom však nastal v roce 2010, kdy došlo nejprve k pozastavení a později i k razantnímu omezení investičních akcí i opravných prací na železnici a v celém státním sektoru v důsledku nastupující hospodářské krize. Na základě neustálých škrtů a změn v systému zadávání staveb došlo k zostření konkurenčního boje a v průběhu roku 2011 musel být několikrát operativně upravován plán a výnosy společnosti se podařilo udržet na úrovni 1 mld. Kč jen za cenu kvantitativního nárůstu menších a méně výhodných zakázek.

Tento negativní trend se projevil i v nezbytných organizačních opatřeních, která v důsledku očekávaného hospodářského vývoje muselo vedení společnosti přijmout. Nejprve došlo ke konci roku 2011 ke snížení počtu zaměstnanců společnosti ze 427 na 360 a v polovině roku 2012 postihlo další snížení počtu zaměstnanců zejména výrobní program mosty, kde se dlouhodobě nedaří získávat potřebný objem zakázek.

Protože zejména následující dva roky budou klíčové pro udržení akceschopnosti a životnosti všech stavebních společností, byl předmětem porady vedoucích manažerů CH&T právě strategický plán 2013–15, abychom těmto negativním trendům lépe čelili.

Závěrem mi dovoluji, abych na všechny zaměstnance společnosti apeloval, aby si uvědomili, že stabilita společnosti záleží jednak na plnění všech stanovených úkolů formulovaných ve strategii, jednak na důsledném ekonomickém chování všech zaměstnanců a uvědoměním snižování všech, zejména režijních nákladů.

Ing. Stanislav Fousek, administrativní ředitel

### „Střednědobá Strategie 2013–2015“

Strategie 2013–2015 byla v šestihodinovém bloku přednesena obchodním ředitelem a projednána ve všech svých bodech. Strategické operace byly systematicky projednávány v rámci pěti základních kapitol. Každá strategická operace má svého garanta či garanty, kteří za ni odpovídají v konkrétních termínech. Vyhodnocení plnění strategických operací v první termínové fázi proběhne za rok, touto dobou.

### Projednávané kapitoly:

- **Opatření vedoucí k zajištění výrobního programu včetně diverzifikace**
- **Zlepšovat a rozšiřovat nosnou technologii a reference**
- **Rozvíjet lidské zdroje**
- **Rozvíjet systém řízení**
- **Rozvíjet firmu a její viditelnost na trhu**

U většiny bodů, neboli navržených strategických operací, probíhala diskuse. Většina strategických operací byla odsouhlasena a uzavřena na místě. Některé strategické operace uzavře vedení společnosti na své poradě. Finální podoba interního dokumentu „střednědobá strategie společnosti 2013–2015“ bude známa do konce tohoto kalendářního roku.

Ing. Pavel Stoužil, obchodní ředitel

## Ypsilonky mezi Smržovkou a Tanvaldem



SMRŽOVKA–TANVALD. Trať vede ve skalních zářezích s oblouky o malých poloměrech. Foto: Pavel Richter

Jednokolejná železniční trať mezi Smržovkou a Tanvaldem je výjimečná v tom, že se na místo klasických betonových či dřevěných pražců kladou pražce ocelové, ve tvaru písmene Y. Tyto pražce mají výraznou přednost ve svém velkém příčném odporu.

Společnost Chládek & Tintěra, závod kolejových staveb, nyní pokračuje s opravou traťového úseku mezi Smržovkou a Tanvaldem na trati Liberec–Tanvald. Železnice je tam vedena ve skalních zářezích s oblouky o malých poloměrech, což je ideální pro použití ocelových pražců. Jedná se o jakési dvojpražce ve tvaru Y. Ramena proto nejsou na kolejnici kolmá. Vykazují ale značnou tuhost kolejového roštu, připomínajícího příhradovou konstrukci, což je značná výhoda při realizaci bezстыkové koleje na tratích s malými poloměry.

### Ypsilonky jako nejlepší řešení

Směrové řešení předemné trasy je tvořeno kružnicovými oblouky s krajními přechodnicemi, respektive složenými oblouky s mezilehlými přechodnicemi. Hodnoty poloměrů kružnicových částí oblouků se pohybují jen v rozmezí 170–221 metrů. Rozšíření rozchodu koleje se provádí v obloucích o poloměru menším než 275 metrů, což výrobce řeší rozdílnou úpravou umělohmotných podkladnic a svěrek.



Foto: Jiří Vlček

Ocelové pražce typu Y vykazují vynikající vlastnosti na takovýchto tratích.

Součástí nynější opravy trati je také oprava mostu z ocelové konstrukce v km 25,088, kde závod mostních staveb provedl výměnu mostnic a pojezdových úhelníků. „Jedná se o přibližně pětadvacet metrů dlouhý most, kde jsme nahradili 40 původních mostnic novými a instalovali podél kolejí asi 150 metrů pojezdových úhelníků. Ty vlastně na mostech slouží k tomu, aby se kola vlaků nevyklouzla z kolejí. Na opravu jsme měli dva týdny, značný podíl tohoto času ale připadl na osazení pojezdových úhelníků v předpolí mostu, kde jsou již ocelové pražce. Museli jsme totiž na pražce složitě navařovat trny pro přichycení pojezdových úhelníků,“ říká Jiří Vlček ze závodu mostních staveb.

Oprava této části železniční trati skončila podle harmonogramu 9. listopadu 2012. Připravuje se také oprava dalšího úseku, kde se počítá opět s výměnou pražců za ocelové. Jejich výhodou je mimo jiné také dlouhá životnost, která je garantována 50 let. I když jsou ocelové pražce položkově dražší než klasické betonové či dřevěné, finanční výhodnost spočívá v jejich menší měrné spotřebě – cca 750–800 ks/km. Pražce mohou být navíc snadno recyklovatelné.

### INFORMACE O STAVBĚ

**Název stavby:** Oprava koleje v TÚ Smržovka–Tanvald km 24,651–25,536 a km 26,636–26,988  
**Investor:** SŽDC, s.o.  
**Místo stavby:** Železniční trať Liberec–Tanvald, km 24,651–25,536 a km 26,636–26,988  
**Délka opravy:** 25 dní - nepřetržitá výluka  
**Počet nových ocelových pražců:** 784, z toho 7 s antikorozií úpravou  
**Délka nových kolejnicových pasů:** 2550 m  
**Termín realizace:** 16. 10. 2012–9. 11. 2012

## Nová střecha pro státní oblastní archiv

Společnost Chládek & Tintěra vysoutěžila zakázku na změnu zastřešení objektu archivu v areálu litoměřických kasáren. Stávající plochá střecha bude nahrazena novou sedlovou střechou.

Státní oblastní archiv prošel před dvěma roky celkovou rekonstrukcí vyjma nové střechy. Na její



výměnu vypsal Státní oblastní archiv v Litoměřicích veřejnou soutěž.

Výměna spočívá v kompletním odstranění stávající dožité až ke stropní desce posledního patra. Plocha střechy je téměř 1600 m<sup>2</sup>. Následovat bude stavba ztužujícího věnce pro usazení krovů a realizace ocelových konstrukcí na podporu středových vaznic. Nová sedlová střecha bude zateplená s pálenou taškou navrhu.

„Smlouvu máme podepsanou, ale s vlastní realizací zřejmě nezačneme dříve než na jaře. Objekt se třemi trakty (viz foto) je totiž v trvalém provozu a my proto teď nemůžeme riskovat, že střechu odkryjeme, napadne sníh a nebudeme moci pokračovat. Navíc se obáváme, že by nemuselo tak dlouho vydržet provizorní zakrytí. Prosakující voda by pak poškodila archiv, kde jsou archiválie až z 15. století,“ obává se brzkého zahájení vedoucí projektu Aleš Job ze střediska inženýrských staveb.

## Modernizace trati Votice–Benešov míří do finále

Přibližně po třech letech končí jedna z největších koridorových staveb za poslední období. Modernizace trati ve Středočeském kraji mezi Voticemi a Benešovem u Prahy získala na objemu zejména budováním pěti dvoukolejných železničních tunelů. Společnost Chládek & Tintěra se na výstavbě podílela hlavně realizací železničního svršku a spodku v úseku Olbramovice–Tomice.

Mezi další stavební objekty, na jejichž realizaci se podílela střediska a závody napříč celou firmou Chládek & Tintěra, dále patří nástupní a záchranné plochy v koleji u vjezdového a výjezdového portálu Zahradnického tunelu, železniční svršek v žst. Votice, železniční propustky v km 126,580/126,815/127,007 v úseku Tomice–Bystřice, zárubní zeď v km 127,080–127,172 v úseku Tomice–Bystřice a silniční most (Mariánovický) v km 132,393 v úseku Benešov–Bystřice.

Přípravné práce na železničním spodku zahájilo již v roce 2009 středisko O2, a to budováním vysokých násypů. Kolejáři závodu O1 začali s realizací železničního svršku na podzim roku 2010. V mezistaničním úseku mezi Olbramovicemi a Tomicemi museli položit celkem 5792 metrů kolejí. Montáž železničního svršku prováděli pomocí dvoucestných bagrů. Hlavním stavbyvedoucím byl jmenován Pavel Vlček.

**Byl jste připraven na realizaci v rámci takto velké stavby?**

Na nějakou dlouhou přípravu rozhodně nebyl čas. Přistoupili jsme k tomu zodpovědně, jako ke každé stavbě, byť jsme věděli, že zde budeme mnohem déle. Je třeba podotknout, že jsme stavěli přibližně 4500 metrů kolejí takzvaně na zelené louce, což je vždy o trochu jednodušší, než když se provádí rekonstrukce. Středisko O2 pod vedením Martina Chmelaře navíc odvedlo pořádný kus práce a připravilo nám velmi dobře železniční spodek.

**Měl jste zkušenosti se stavbou podobného rozsahu?**

Pokud budeme hovořit o počtu či metrech položených kolejí, tak ne. Nicméně, co se týká náročnosti práce, tak bych si to klidně dovolil přirovnat k rekonstrukci žst. Tršnice, kde jsme prováděli rekonstrukci železničního spodku a svršku v celé stanici. Tam tvořily značný objem prací především výhybky.



Foto: Pavel Richter

**Modernizaci trati získalo velké sdružení, pro které společnost Chládek & Tintěra prováděla některé stavební objekty. Jak fungovala spolupráce?**

Musím říci, že velmi dobře. Mohla být obava z koordinace navazujících prací a během výluk. Nic z toho však nepřineslo žádné problémy, které by stály za pozornost. Komunikace s naším objednatelem fungovala na dobré úrovni.

**Které období považujete za nejnáročnější?**

Z pohledu kolejových staveb zřejmě poslední měsíce, kdy se stavba dokončovala. Nastaly velké kumulace prací a pevné termíny. Nikde ale nedošlo k zádrhelu, za což bych chtěl poděkovat stavbyvedoucím Miloši Zikánovi a Jaroslavu Bauerovi. A stejně tak zkušeným partám kolejarů Čendy Horeckého a Milana Fily. Svě si tu ale zažili i kolegové střediska O2, když dovedli násy...

**Museli jste během stavby řešit nějaké technické problémy?**

Snad jen během realizace svršku ve více než 1000 metrů dlouhém Zahradnickém tunelu. Doprava materiálu byla kvůli omezenému prostoru značně problematická. Zhotovili jsme si proto dočasnou pracovní dráhu, po které jsme materiál naváželi.

**Jsou v rámci takového koridorové stavby větší nároky na kvalitu provedení?**

Kvalita musí být vždy ta nejlepší, ať už stavíte koridor nebo lokální trať. Nemám pocit, že bychom viděli nějaké rozdíly. Naopak výhodou u koridorové stavby je to, že pracujete s novým materiálem. Tím snadněji dosáhnete požadované přesnosti.

**Jak budete na tuto stavbu vzpomínat?**

I když se nejednalo o výjimečně složitou stavbu, určitě to bude pocit, že jsme podepsáni pod něčím velkým.

## Děčínská zoo je nyní přístupnější

**Závod mostních staveb a středisko pozemních staveb společnosti Chládek & Tintěra se spolu podílely na úpravách v okolí děčínské zoo. Vzniklo tam nové parkoviště a byla opravena opěrná zeď podél jediné přístupové komunikace.**

Děčínská zoo patří díky svému umístění v lesním prostředí mezi nejkrásnější u nás, byť se jedná o jednu z nejmenších. Zásadním problémem je však jediná přístupová cesta ve velmi strmém svahu. Komunikaci původně konstruovanou pro koňské povozy drží na jedné straně opěrná zeď. Ty však svým stářím a nadměrným zatěžováním komunikace ztrácí pevnost a stabilitu. V havarijním stavu je kolem třiceti metrů zdi. Statutární město Děčín nechalo na začátku října opravit nejkritičtějších devět metrů.

Oprava devítimetrového úseku opěrné zdi spočívala nejprve v zajištění svahu a následně v jejím odbourání a znovupostavení.

### Nezbytná prevence

Zajištění svahu před odbouráním zdi bylo provedeno pomocí dvanácti šestimetrových pilotů a šesti kotev, vyvrtaných a zainjektovaných do skalního bloku pod komunikací. Délka kotev je sedm metrů. „Teprve pak jsme mohli zbourat původní zeď a ze stejných kamenů postavit novou,“ říká hlavní stavbyvedoucí Miroslav Běhavý ze závodu mostních staveb. V průběhu stavby nové zdi byl zhotoven železobetonový



Foto: Miroslav Běhavý

roznašecí trám, přes který po dosažení dostatečné pevnosti betonu byly kotvy předepnuty.

Vzhledem k tomu, že stavební práce s těžkou technikou byly prováděny v sousedství obytné vily, kladli mostaři důraz na prevenci. „Museli jsme řádně zajistit i navazující části zdi. Ty jsou v takovém stavu, že by klidně mohlo hrozit jejich zřícení během námi prováděných prací na mezikuse. Rovněž jsme pro jistotu zajistili sledování trhlin na přilehlém objektu. Jeho narušení se v průběhu prací neprojevilo,“ vysvětluje preventivní opatření během stavby Miroslav Běhavý.

### Absence parkoviště je vyřešena

Před hlavním vchodem do zoo středisko pozemních staveb ve stejné chvíli zrealizovalo zpevněné parkoviště na ploše 1200 m<sup>2</sup> pro přibližně 60 aut, včetně tří speciálně vytvořených pro vozíčkáře. Nejnáročnější fází stavby bylo vyhovět projektu a v žádném případě nenarušit kořenový systém. Parkoviště se přitom nachází přímo v lese. „Vlastně jsme nemohli provést žádný výkop. Plocha parkoviště musela být naopak vyzvednuta. To znamenalo přivést velké množství materiálu,“ říká Martin Chmelař, který stavbu za středisko O2 vedl. Rozdíl oproti původnímu terénu je patrný například v místech, kde parkoviště přiznává mohutné stromy. Vegetační tvárnice, jež tvoří povrch parkoviště, jsou až půl metru nad původním povrchem. Vyplněny jsou Vapexem, což je sorbent ropných látek.



Foto: Miroslav Běhavý

## Firemní koktejl

### Představujeme: řídicí technici z Čížkovic u Lovosic

Středisko inženýrských staveb v současné době realizuje kompletní zasíťování pozemků o rozloze přibližně tří hektarů v katastru obce Čížkovice u Lovosic. Stavbu řídí dvojice techniků, která má za sebou řadu významných staveb.

Úkolem jejich pracovního týmu, který tvoří dalších až deset kmenových zaměstnanců, je rozvést inženýrské sítě z obecních rozvodů na hranice stavebních pozemků v obou lokalitách. Tam budou vybudovány energetické pilířky a vodovodní a kanalizační šachty.

Ke společnosti Chládek & Tintěra nastoupili spolu, a nebyla to náhoda. Již předtím se dobře znali. Za posledních šest let dokázali, že umějí zrealizovat i technicky náročné stavby. Jmenovitě například čistírnou odpadních vod Žižice-Luníkov a ČOV Velteže, kde byly obrovské nároky na kvalitní železobetonové provedení. Mezi referenční stavby také patří přečerpávací stanice odpadních vod z Terezína do Litoměřic, kanalizace Slatina, kde se realizovalo 750 metrů nové kanalizace, či několik etap pěších komunikací v obci Tuchlovice.

**Leoš Opravil (vpravo)**, stavbyvedoucí (42 let): ke společnosti Chládek & Tintěra nastoupil před šesti



**ZKUŠENÝ TANDEM.** Znají se déle, než u firmy pracují. Spolu přišli z menší rodinné firmy. Foto: Pavel Richter

lety. Původně sice vystudoval střední zemědělskou školu, ke stavařině jej ale přivedl otec, který vlastnil malou stavební firmu. Pochází z Litoměřic, je ženatý, má dvě dcery. Ve volném čase se věnuje zvelebování zahrady, odpočinek si také dopřává cyklistikou.

**Petr Zápotocký (vlevo)**, mistr stavby (60 let): stejně jako Leoš Opravil, tak i on ke společnosti Chládek & Tintěra přišel před šesti lety. A stejně tak z firmy otce Leoše Opravila. Vystudoval strojní průmyslovku v Ústí nad Labem, odkud také pochází a kde žije. Je ženatý, má dvě děti – dceru a syna. Radost mu již dělají také dva vnuci. Jeho velkým koníčkem je provoz a údržba německého terénního vozidla z roku 1958. Mimoto rád lyžuje a šnorchluje. Podle svých slov je to konzumní člověk, který má rád život.

Se zasíťováním pozemků v Čížkovicích začali v červnu tohoto roku. Projekt je rozdělen na dvě lokality, přičemž tu Pod Hřbitovem již mají zasíťovanou a dokončují povrchy místních komunikací. Lokalita Za Požární nádrží, jenž je oddělena silnicí první třídy I/15, je plně rozpracovaná. Stavební práce budou dokončeny do května příštího roku, pak bude lokalita připravena pro individuální výstavbu rodinných domů.

## Myslíme i na charitu, dobrá věc se podařila

Společnost Chládek & Tintěra se rozhodla podpořit dobrou věc. Stala se finančním partnerem charitativního projektu Pin up Angels 2013, který pomůže hospicům v Litoměřicích.



Když jsme zjistili, že Hospic u sv. Štěpána v Litoměřicích má finanční problémy, rozhodli jsme se využít možnosti podpořit finančně toto zařízení, které činí tak zásadní, potřebnou a obdivuhodnou činnost. Určitě jsme nebyli jediní, kteří přispěli, a pevně věříme, že i ostatní se přidají.

Za naši pomoc jsme dostali několik charitativních kalendářů, které byly vyrobeny speciálně pro tuto příležitost.

Kalendář se nese v duchu Pin Up tématiky a všech dvanáct modelek na jeho stranách, které se rekrutují z řad učitelek, studentek, podnikatelek, lékařek i zasloužilých matek, přesvědčují o tom, že potetované tělo rozhodně neznačí nízké IQ a už vůbec není výrazem „drsnáctví“. Toto klíše přetrvávající i v moderní, civilizované a vzdělané společnosti, vyvrací už jen samotné propojení s charitativní činností.

## Hroší exkurze po českém vinařství

Litoměřický hrad nabízí nejen historické poznání, ale také pohled na vinařskou tradici, která je s tímto regionem úzce spjata. Jak se pěstuje, vyrábí, skladuje i ochutnává víno se dozvěděli Hroší, kteří se zúčastnili plánované exkurze.



Sraz všech „vinařů“ byl 7. listopadu v 15.30 hod. před Osevou, odkud se šlo rovnou na hrad. Exkurze, které se zúčastnilo nakonec třináct Hrochů, začala přibližně hodinovou interaktivní prohlídkou hradu. Během ní se setkali s Jiřím z Poděbrad nebo Karlem IV. Krátce nato následovalo to nejzajímavější z celé exkurze – řízená degustace a testování převážně moravských vín z malých soukromých vinařství. „Okoštovali jsme třináct druhů – dvanáct bílého a jedno růžové. Podle všech bylo nejlepším kouskem Maidenburg Pinot blanc, pozdní sběr. S tím jsme si také nakonec připili. Musím ale dodat, že vynikající nám přišel i Ryzlink rýnský, který vyhrál sedm ocenění v prestižních soutěžích,“ říká jedna z organizátorek exkurze Adéla Lustýková. Degustaci vín všichni prokládali různými druhy sýrů, uzenin a pečivem. „Vše jsme samozřejmě prokládali vodou, abychom mohli druhý den čile vstát a jít do práce,“ podotýká spoluorganizátor Vlasta Polák.

### Karel IV se rozhodl správně

Na osvědčenou vinařskou tradici v regionu vsadilo město při přestavbě hradu v roce 2011. Velká část objektu je proto dnes věnována českému vínu. K tomu slouží expozice vinařství, ale i vinárna a degustační místnost se sklepy, jež objevili dělníci až při samotné opravě.

Expozice českého vinařství zábavnou formou

provádí návštěvníky vinařstvím od dávné historie přes středověk a novověk až po vnohradnictví 20. a 21. století. Umožňuje poznat vinařství z mnoha úhlů pohledů a zábavnou formou seznamuje s rozvojem vinařství v dobových souvislostech. Ukazuje základní postupy i úskalí pěstování a výroby vína, prezentuje zdejší vinice a vyhlášená česká vinařství, typické odrůdy regionu. Litoměřicím udělil právo pěstovat víno už Karel IV, a právě jeho hologram promítaný na sklo, vypráví návštěvníkům o historii vinařství.



### Historie se snoubí se současností

Na hradě je také vybudované kongresové centrum, které pojme až 200 osob. Uklývá v sobě nejmodernější techniku i připomínky středověké slávy. Technika má bavit turisty a sloužit při konferencích. Středověkými připomínkami jsou třeba hlavní vstupní brána ze 14. století nebo salonek s gotickou kaplí.



## Blahopřejeme

Srdečné přání všeho nejlepšího všem našim spolupracovníkům, kteří v příštím kvartálu oslaví své životní jubileum. Přejeme jim do dalších let hodně zdraví, štěstí, pohody a spokojenosti nejen v pracovním, ale také v rodinném životě.

### 40 let

Červený Martin, svářeč pro svařování kolejnic  
Stoullil Pavel, obchodní ředitel  
Slavík Vlastimil, traťový dělník  
Andrť Zdeněk, svářeč pro svařování kolejnic  
Antal Jaroslav, zedník  
Mitnyk Jaroslav, elektromontér

### 45 let

Zouna Martin, stavební dělník  
Holzknecht Pavel, vedoucí výroby  
Višček Petr, dělník

### 50 let

Knopf Karel, mistr stavby  
Topol Milan, projektový manager  
Čermák František, dělník  
Petráš Jan, zedník

### 55 let

Bažant František, samostatný technolog přípravy  
Čech Jaroslav, elektromontér

### 60 let

Kočovský Josef, stavební dělník



Ředitel závodu O1 Pavel Jakoubek poblahopřál Bohumilu Káleckému k jeho šedesátinám