



Železniční stanice ve Strakononicích se dočkala rekonstrukce



STRAKONICE. Rekonstrukce kolejí po letech příprav začala. Cestující se konečně dočkají nástupních ostrůvků a podchodu k nim.

Foto: Pavel Richter

Na začátku dubna tohoto roku podepsala společnost Chládek & Tintěra, a.s. smlouvu se Správou železniční dopravní cesty na rekonstrukci staničních kolejí a výhybek v žst. Strakonice. Tím byla fakticky zahájena jedna z největších staveb společnosti za poslední roky.

Hlavním cílem projektu, na který strakonická nádraží netrpělivě čeká řadu let, je především zvýšení technických parametrů železniční stanice. Týká se to především rekonstrukce českobudějovického a plzeňského zhlaví a komplexních změn konfigurace kolejí, včetně rozsáhlé úpravy železničního spodku a odvodnění. V rámci rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v železniční stanici dojde k vybudování dvou nových částečně zastřešených

ostrovních nástupišť (místo současných kolejí 2 a 5). Chybět nebude bezbariérový přístup a podchod včetně jeho prodloužení a vyústění na kolejíštěm. Přístup na nástupiště včetně podchodu bude zajištěn výtahy pro imobilní cestující.

Projekt pro všechna výrobní střediska

Největších změn se tedy dočká samotné kolejíště a technologická část stanice. Kompletně bude zrekonstruováno také trakční vedení, zabezpečovací a sdělovací zařízení. „V tomto roce provedeme tři z pěti stavebních částí. V rámci první plánované výluky jsme vložili výhybku č. 1n, která je již ve zkušebním provozu. Nyní zřizujeme výhybky na čejetickém zhlaví,“ popisuje aktuální stav projektu Milan Topol, který je hlavním projektovým manažerem stavby. Projekt svým rozsahem a charakterem zaměstná

všechna výrobní střediska společnosti Chládek & Tintěra.

Ještě v tomto roce provedou stavbaři v rámci 2. a 3. části vložení výhybky 39n a její uvedení do zkušebního provozu. V rámci plánované výluky od 22. 8. do 10. 12. 2014 zrekonstruují sudou skupinu kolejí a koleje ve směru Radomyšl. Dále zřídí 1. nástupiště včetně související části podchodu. Zároveň provedou všechny související práce, jako jsou definitivní úpravy traťového vedení, kabelovod, kabelové trasy, provizorní zabezpečovací zařízení, inženýrské objekty a inženýrské sítě.

Součástí celého projektu je i vybudování kamerového a nového informačního systému a demolice již nepotřebných nádražních objektů.

Odbavovací budovy nádraží se rekonstrukce týkat nebude. Je stále v majetku Českých drah.

- Ocelový most přes Lipno byl zbaven rzi str. 2
- Ústecké západní nádraží bude jednodušší str. 2
- Vlakové spojení Karlovy Vary – Cheb bude rychlejší str. 3
- Specializujeme se na výstavbu cyklostezek str. 4

Hospodářský plán se podařilo splnit



30. června tohoto roku skončil ve společnosti Chládek & Tintěra hospodářský rok. I přes nepříznivý vývoj na stavebním trhu se vlivem série redukčních opatření podařilo naplnit předsevzaté cíle. V dalším roce se chce úsek obchodního ředitele opřít zejména o oživující segment dopravních staveb. Více v rozhovoru s obchodním ředitelem Pavlem Stouillem.

Jak jsme uspěli a jaký plán je na další hospodářský rok?

Podle předběžných výsledků se nám náš plán podařilo splnit. Vzhledem k situaci na stavebním trhu minulých dvou let si tohoto výsledku vážíme. Náš, spíš konzervativní přístup k některým destinacím a zakázkám, kde se z nějakého důvodu necítíme komfortně, se z dlouhodobého hlediska osvědčil a zamezil tak ztrátovým hospodářským výsledkům naší firmy. Dlouhodobě pro nás nejsou podstatné pouze stavební objemy za jakoukoliv cenu. Přesto se nám podařilo udržet naši přítomnost ve všech segmentech naší činnosti. Sice jsme celkové dosažené stavební objemy a počty pracovníků udrželi po úsporných opatřeních na spodní hranici možností naší společnosti, což ale v novém hospodářském roce hodláme změnit.

Na hospodářský rok 2014–2015 plánujeme kladný hospodářský výsledek a stavební objemy 1,4 miliardy korun, tedy vyšší než v uplynulém hospodářském roce.

Jak dnes vidíte situaci na stavebním trhu?

Na různých seminářích věnovaných této tematice, za přítomnosti nejvyšších představitelů, zaznívaly již většinou přesné analýzy a postupy řešení. Domnívám se, že základem je zejména očekávaná politická stabilita alespoň čtyř let, klid na práci a „celková kultura“ nás všech na stavebním trhu. Některé věci se mohou změnit jen časem, když se různá rozhodnutí a důsledky prožijí. Mám pocit, že uplynulých několik let může zásadně přispět k posunu naplnit cíle nás všech – stavět dobře připravené stavby za reálné ceny.

Více na straně 2

Rekonstrukce statku v Úholicích

Od začátku března tohoto roku provádí středisko pozemních staveb rekonstrukci bývalého statku ve středočeských Úholicích. V souboru několika



objektů bude společenské centrum, klubovna, knihovna či restaurace s venkovním posezením. Svě sídlo tam bude nově mít také obecní úřad. Předpokládáné dokončení je letos na podzim.

Rekonstrukce správní budovy

V hlavní budově společnosti naplno probíhá její rekonstrukce. Střecha a nové topení jsou již hotové. Nyní se práce soustředí na firemní recepci – viz foto.



Následovat budou sociální zařízení, dlažba a vše bude ukončeno novou fasádou. Podrobný průběh rekonstrukce představíme v příštím vydání.

Poslední hroší vinobraní

Začátkem října se uskuteční poslední hroší vinobraní. Pro milovníky vína se tím nabízí příležitost ochutnat výborné víno z Moravy. Kdo se zúčastní předchozích



ročníků, může potvrdit, že o návštěvníky vinařství Skalák je vždy výborně postaráno. Nechybí skvělé jídlo, lahodné víno a moravská lidová hudba.

Ocelový most přes Lipno byl zbaven rzi

Jízdu nádhernou krajinou kolem Lipenské přehrady už nekazí rezavý železniční most poblíž Perneku. Za poslední tři měsíce jej pracovníci závodu mostních staveb opravili k nepoznání. Výrazný je především nový protikorozní nátěr konstrukce.

Třiapadesát metrů dlouhý ocelový most s příhradami převádí jednokolejovou železniční trať České Budějovice – Volary přes okraj lipenské nádrže. Vzhledem k jeho stáří a klimatickým podmínkám, které tam panují, připomínal více hromadu rezavějšího šrotu než mostní objekt. V rámci úplného vyloučení trati stavbaři na mostě provedli zejména protikorozní ochranu všech ocelových prvků, výměnu mostnic a upevňovadel. „Vlastně jsme snesli celý železniční svršek na mostě a ještě na předmostí, kde jsme vyměnili šestatřicet dřevěných pražců včetně kameninového lože do hloubky dvaceti centimetrů. Dalo by se říci, že v jednu chvíli tam zůstala jen holá mostní konstrukce,“ podotýká stavbyvedoucí Miroslav Běhavý ze závodu mostních staveb.

Využití vlastní kolejové dopravy

Vzhledem k tomu, že se most nachází přímo nad vodní nádrží, museli stavbaři dodržovat mimořádná opatření proti jakémukoliv znečištění vody v přehradě. Zejména při otryskávání ocelové konstrukce struskou. Lešení zavěšené částečně nad vodou museli obalit geotextilií proti odpadávání jak strusky, tak starého nátěru a rzi.

Výhodou vyloučené trati byla možnost dopravy materiálů a strojů vlastním vlakem až na místo stavby. „Jinak by to šlo velmi těžce, protože most je pro těžkou dopravu jen těžko přístupný. Poblíž vede jen cyklostezka. Vlakem jsme mohli dopravit lešení, stroj na otryskávání, mostnice i nové pražce. Velkým pomocníkem nám také bylo dvoucestné rypadlo,“



JAKO NOVÝ. Třiapadesátimetrový most prošel důkladnou omlazovací kúrou.

Foto: Miroslav Běhavý

jmenuje některá pozitiva využití vlastní drážní dopravy stavbyvedoucí. Vagón následně sloužil i pro umístění a posun stroje na otryskávání konstrukce.

Opravy se dočkaly i kamenné části mostu

Opravné práce na mostě se částečně dotkly také spodní stavby, kde stavbaři sanační hmotou provedli reprofiliaci úložných prahů a mostní římsy nad kamennou opěrou, přespárovali kamenné části mostu a doplnili dláždění mostních křídel. „Mezi dodatečně přidělené stavební objekty ještě pat-

řila instalace konzol a kabelových žlabů po obou stranách mostu, v délce kolem pětasedmdesáti metrů. Ty budou sloužit k umístění kabelů telematiky a zabezpečovacího zařízení,“ doplňuje výčet prací Miroslav Běhavý.

Investorem projektu bylo SŽDC, stavební správa Plzeň. Generálním zhotovitelem se stala společnost AŽD Praha, s.r.o. Na stavbě se významnou měrou podíleli pracovníci dceřiné firmy Chládek & Tintěra, Duchovská svařovna. Výluka trati začala 15. března a skončila 27. června.

Životnost mostu prodloužena

V rámci udržení co nejdelší životnosti mostu, většího zabezpečení a optimalizování kolejí stavbaři provedli ještě celou řadu dalších úkonů. Mezi ně patří repase stávajícího dilatačního zařízení mostu, instalace nových chodníkových plechů nebo upravení pojistných úhelníků podle současných norem.



Hospodářský plán se podařilo splnit

Nad hesly, úkoly a myšlenkami jako dlouhodobá koncepce, stabilní a dostatečné financování, zefektivnění a zrychlení veřejného zadávání, posílení významu projektových a inženýrských činností, řízení kapacit, přirozená autorita investora a státu, příliš velký důraz zadavatele na nejnižší cenu a posuzovat ceny také v souvislosti s kvalitou je potřeba se zamyslet a vyřešit je.

V roce 2009 byla průměrná doba od oznámení zadávacího řízení do dokončení zadávacího řízení 107 pracovních dní, v roce 2013 164 dní. Rozdíl 57 dní nás připravil na čerpání prostředků o zhruba 60 miliard korun v daném roce. Je to nutné?

Jak je zajištěn výrobní program na nový hospodářský rok?

Náš plán, který činí 1,4 miliardy korun, je poměrně ambiciózní. Zhruba 60 % objemu máme zaslíbeno. Hlavní realizovanou zakázkou dopravní infrastruktury je rekonstrukce železniční stanice Strakonice, která jde napříč stavebními segmenty v naší firmě. V pozemních stavbách se nám podařilo získat a již realizujeme zajímavé stavby v Litoměřicích a Úhohličkách. Prvně se jedná o soubor činností, který vede k energetickým úsporám v litoměřické základní škole. V Úhohličkách realizujeme pro tamní obecní úřad rekonstrukci původního zemědělského statku. Začneme také realizovat větší pozemní objekt ve Všenorech u Prahy. Několik pozemních staveb pro developery nám také z výrobního programu vypadlo, kdy ve finální fázi nebyly podepsány smlouvy z důvodu rizik a nerentability pro naši firmu. V současné době máme ale naplněnost výrobního programu i v mostních a inženýrských stavbách. V poslední době se nám daří v segmentu cyklostezek, kde jsme získali několik nových staveb. Náš výrobní program chceme naplnit zejména z dopravních staveb.

A na závěr, jaký máte k dispozici tým lidí?

Můj úsek, který tvoří oddělení obchodních nabídek, oddělení obchodních smluv a oddělení technické a cenové přípravy, za poslední dobu zeštíhlé. Personálně je však stabilizován a pozice jsou odborně velmi dobře obsazeny. Mám kvalitní tým lidí, se kterými rád pracuji.

Ústecké západní nádraží bude jednodušší. Ubudou kilometry kolejí

Jedním z nejsložitějších českých nádraží je Ústí nad Labem – západ. Řadu let sloužilo jako seřadovací nádraží, kde se dlouhé nákladní vlaky dělily na menší a ty pak směřovaly do různých koutů země. V současnosti již mnoho kilometrů staničních kolejí a s tím spojená zabezpečovací zařízení nemají využití. Závod kolejových staveb tam proto ve třech etapách redukuje a zjednodušuje kolejíště.

Dříve než bylo možné rušit nevyužívané koleje, museli stavbaři nejprve vybudovat v závěru loňského roku jednu novou kolej v délce 550 metrů. Její směrové vedení je navrženo tak, aby efektivně využívala stávající zabezpečovací zařízení a poskytla adekvátní náhradu za rušené úseky. „Kolej jsme zřídili na zelené louce, což znamenalo vybudovat úplně nový železniční spodek, svršek i troleje,“ říká hlavní stavbyvedoucí Roman Kupka. V rámci první etapy kolejářů zrušili také přibližně tisíc metrů kolejí na betonových pražcích.

Ještě do konce loňského roku se závodu kolejových staveb podařilo dokončit druhou etapu projektu, během které zrušil kolem tří set metrů nevyužívaných kolejí a vyřadil jedno z pěti železničních stavědel. „To je jeden z hlavních důvodů, proč dráhy ruší nevyužívané koleje, respektive zjednodušují chod nádraží. Složitost západního nádraží v Ústí byla dána tím, že vlakovou cestu po kolejích připravovalo celkem pět stavědel. Ve výsledném řešení to budou jen tři stavědla, čímž dráhy výrazně ušetří,“ tlumočí přání drah

vedoucí stavby. Současně s redukcí stavědel dochází také k rušení téměř padesáti výhybek, které v polokách za údržbu rovněž dosahují vysokých částek. Rušeny jsou bez náhrady nebo v případě, že se kolej bude dále jinak využívat, jejich místo vyplní kolejové pole.

Koordinace několika složek společnosti

S realizací poslední etapy začali stavbaři letos v červnu. Do konce července musí zrušit téměř 3000 metrů nevyužívaných kolejí, zjednodušit některé výhybkové obvody a zdemolovat objekt stavědla č.4. Vše se opět provádí v rámci plánované výluky. „Vůbec nejnáročnější na celém projektu je koordinovat přeložky zabezpečovacích kabelů ze dvou rušených stavědel do hlavního stavědla č.1 a práce závodu kolejových staveb se střediskem 11 elektro, které vybudovalo nové trolejové vedení,“ má jasno Roman Kupka.



Na projektu se vedle závodu kolejových staveb podílelo také středisko elektrostaveb, které budovalo zejména troleje a stožáry nad novou kolejí č.159 pod vedením stavbyvedoucího Jiřího Guly. Středisko inženýrských staveb bude v červenci, po ukončení výluky a vyklizení celého objektu, realizovat demolicí stavědla č.4.

Renovace rozvodny v žst. Pardubice



Středisko elektrostaveb v krátkém čase zrezovalo pro pardubickou Správu elektrotechniky a energetiky rozvodnu nízkého napětí, kterou navíc doplnilo o technologii měření přenosů.

Hlavní práce spočívaly v demontáži stávajícího zařízení rozvodny a v montáži nové technologie. „Právě spárování nové technologie rozvodny se starým zařízením byl nejnáročnější úkol. Museli jsme pracovat velmi rychle, protože docházelo jen k minimálnímu přerušování provozu, a to v krátkém časovém úseku,“ vzpomíná na průběh stavby hlavní vedoucí Karel Košík ze střediska elektrostaveb. Zařízení rozvodny bylo demontováno kompletně v rozsahu nízkého napětí a doplněno o přívod vysokého napětí. Součástí zakázky bylo také zprovoznění objektů a přenosů provozních stavů a ovládání.

Nová technologie rozvodny slouží k napájení civilních a drážních objektů – jako jedna z napájecích stanic pro obvod nádražního komplexu žst. Pardubice. Objednatel byl OR Hradec Králové, SEE Pardubice.

Vlakové spojení Karlovy Vary – Cheb bude rychlejší

Letos v dubnu začala na železniční trati mezi Chebem a Karlovými Vary poslední etapa souboru prací, jejichž výsledkem bude zkrácení jízdní doby vlaků. Přibližně jedenáctikilometrový úsek mezi Kynšperkem nad Ohří a Chebem upravuje závod kolejových staveb. Trať bude plně zprovozněna na konci července.

Loni závod kolejových staveb provedl úpravu trati v úseku Dasnice – Kynšperk nad Ohří. Hlavním předmětem prací byla úprava poloměru oblouků, geometrické polohy kolejí, strojní čištění trati a snížení nivelet ve vybraných úsecích. S možným zvýšením rychlosti, a tím zkrácením jízdní doby, souvisely také úpravy přejezdových konstrukcí, výměny vadných kolejnic, výměny upevňovadel, obnova bezстыkových kolejnic, opravy mostních izolací a říms a úprava trakčního vedení. Podél celé desetikilometrové trati jsou instalovány nové kabelové trasy, včetně zabezpečovacího zařízení. „A v podstatě to samé nyní provádíme v úseku Kynšperk–Cheb,“ říká vedoucí projektu Jaroslav Bubeník ze závodu kolejových staveb.

Stroje řízené počítačem

Úpravy kolejí stavbaři provádějí vždy s vyloučením jedné z nich. Od začátku dubna do konce května provedli úpravy na první koleji, od začátku června do konce července upravují druhou kolej. Součástí úseku je oprava pěti mostních objektů a šesti železničních přejezdů. U mostních objektů stavbaři pro-



DVĚ STAVBY. Součástí projektu byla také sanace povodněmi uvolněného náspu.

Foto: Pavel Richter

vádí nové izolace a opravy říms. Konstrukce přejezdů bude nově celopryžová. „Právě mosty a přejezdy představují největší komplikace pro strojní čištění trati. Před každým mostem či přejezdem musíme ústrojí čistíčky vyprostit, stroj převést a za mostem

znovu vsunout pod koleje,“ vysvětluje úskalí projektu Jaroslav Bubeník. Za den stroj zvládne pročistit asi kilometr trati.

Důležitým úkonem je strojní podbití trati, které se provádí automatickou strojní podbíječkou. Přesnost

Důvody projektu

Zrychlení traťového úseku Kynšperk nad Ohří – Cheb je jedním z mnoha souborů staveb na trati č. 533 (140) Kadaň–Pruněřov–Cheb, jejichž cílem je připravit podmínky pro zkrácení cestovních dob na trati Ústí nad Labem–Teplice–Cheb o 12,5 minuty. Toho má být dosaženo mimo jiné úpravou železničního svršku, opravou vybraných mostních objektů a úpravou zabezpečovacího zařízení. Klasické vlakové soupravy by měly po optimalizované trati jezdit rychlostí 80–120 km/h. Trať je v celé délce zařazena mezi dráhy celostátní.

Kromě úspory času se cestující vlivem provedených úprav dočkají také většího pohodlí a především bezpečí.

podbití je řízena elektronicky na základě předem známých parametrů. Jedná se o technologii APK. „To znamená, že nejprve dojde k zaměření absolutní polohy koleje pomocí speciálního měřicího vozíku. Získaná data jsou pak načtena do mechaniky podbíječky a ta trať přesně upraví,“ popisuje postup strojního podbití Jaroslav Bubeník.

Nově bude celý upravovaný úsek svařen v bezстыkovou kolej. Součástí prací je také vystrojení trati, které spočívá například v novém značení. Středisko elektrostaveb se na projektu podílí úpravou trolejevého vedení a doplněním nosných stožárů.

Nový kabát pro ZŠ Havlíčkova v Litoměřicích



Nadcházející zimu přecháží žáci základní školy v Havlíčkově ulici v Litoměřicích mnohem příjemněji. Jejich škola bude vzhledem k prováděným energetickým opatřením podstatně víc tepelně izolovaná, a to od střechy až po základy. Zateplení školy provádí od poloviny března tohoto roku středisko pozemních staveb.

Základní škola Havlíčkova se skládá z osmi na sebe navazujících objektů, jejichž datum výstavby spadá někde do sedmdesátých let minulého století. Převážnou část obvodových stěn představují vyloučená okna a špatně izolované boletické stěny. Město Litoměřice jakožto zřizovatel školy proto vypsal výběrové řízení dodavatele zateplení ZŠ Havlíčkova, ve kterém uspěla společnost Chládek & Tintěra. Projekt je spolufinancován z operačního programu Životní prostředí.

Navrhované opatření spočívá v zateplení obvodových stěn, střešních konstrukcí a výměně otvorů. Pro město Litoměřice, které se prezentuje jako ekologické město, má význam také snížení energetické náročnosti.

Tři sta nových oken

Zateplení obvodových stěn provádí středisko O5 minerální vatou tloušťky 12 centimetrů. Finální povrch bude tvořit probarvená omítka – červeno-hnědá a světle žlutá. Celkem takto stavbaři zateplí plochu kolem 2800 m². Spodní části objektů neboli sokly jsou zatepleny extrudovaným polystyrenem. „To znamená, že po obvodu celé školy provádíme výkop, abychom izolovali i základy školy,“ doplňuje mistr stavby Jaroslav Živný ze střediska O5.

Výměna všech oken představuje jednu z největších položek ve výčtu prováděných opatření. Nových tepelně izolačních plastových oken stavbaři nainstalují kolem tří stovek. „S tím je spojena také výměna

všech meziokenních izolačních vložek, které jsme si nechali vyrobit na míru,“ dodává mistr stavby. V rámci výměny oken stavbaři také úplně zdemontovali velkoplošné okenní stěny v objektu tělocvičny. Původní jeklovou konstrukci nahradili hliníkovými profily, které vyplnili izolačním sklem.

Konec boletických stěn

Dominantním prvkem obvodových stěn byly v místech schodišť boletické stěny. Ty stavbaři kompletně vybourali. Místo nich otvory vyzdili a zateplili. „Boletické stěny měřily v součtu asi 250 m². Byl to kdysi hit, který je kvůli špatným izolačním parametřům dávno přežitý,“ je přesvědčený Jaroslav Živný.

Stávající plochá střecha s pěnovou izolací je postupně doplněna polystyrenem tloušťky 16 centimetrů. Finální kryt střechy je ze svařované střešní fólie. Nově stavbaři instalují také závětrné lišty a hromosvod.

Zateplení školy by mělo středisko O5 dokončit v polovině října. Nejnáročnější je podle mistra stavby koordinovat bezpečnost práce s provozem školy plně dětí. S vděkem proto vítá prázdniny, kdy bude škola prázdná.



Rekonstrukce mostního křídla na I/8 v Teplicích

Hlavní teplická silnice bude ve směru z Prahy až do poloviny srpna částečně uzavřena. Důvodem je výměna mostního křídla, kterou na mostě přes železniční trať Teplice–Lovosice realizuje závod mostních staveb.

Rekonstrukci více než třicet metrů dlouhého a až deset metrů vysokého mostního křídla vyvolalo nestabilní podloží pod jeho základy. Křídlo se vlivem nestabilní země začalo sesouvat na jednokolejnou trať, která vede v bezprostřední blízkosti základů mostu. „Hrozilo tak nejen sesunutí mostního křídla na trať, ale samozřejmě také narušení tělesa vozovky,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí Zdeněk Anderka ze závodu mostních staveb.

V první fázi museli stavbaři částečně odtěžit svah podél mostního křídla, které postupně odbourávali. „Současně jsme ale zbytek svahu zajišťovali proti pohybu devítimetrovými kotvami, kari sítěmi a stříkaným betonem,“ říká Zdeněk Anderka. Vzhledem k tomu, že základ nového křídla sahal asi dva metry pod úroveň stávající koleje, museli stavbaři provést záporové pažení, aby se do něj kolej nesunula.

Nové mostní křídlo se skládá z pěti dilatačních celků, z nichž každý měří kolem sedmi metrů. V nejnižším bodě je křídlo vysoké 1,5 metru, v nejvyšším bodě měří skoro deset metrů. „Vzhledem k délce i výšce musíme křídlo betonovat po dilatačních celcích, vždy ob jeden. Současně s betonáží provádíme zásep mezi novým dílem křídla a stávajícím svahem. To je asi to nejnáročnější, protože koordinovat obě činnosti je vzhledem k omezeným možnostem přístupu složité,“ zná úskalí stavby Zdeněk Anderka. Jediný přístup na staveniště je přímo z mostu, kde je

uzavřen jeden jízdní pruh. Odtud je nutné materiál dopravovat až deset metrů hluboko.

Vyklonění křídla zamezí technický prvek

Důležitým prvkem nového křídla je tzv. Chaudyho deska, tedy železobetonová deska, která je kolmá na mostní křídlo směrem do svahu. Jejím účelem je zamezit pohybu křídla směrem od svahu. „Bude součástí dvou nejvyšších dilatačních dílů. Deska bude ukotvena v zásepě mezi stávajícím svahem a křídlem mostu, což znemožní jeho vyklonění,“ vysvětluje Zdeněk Anderka. Provoz na trati zůstává po celou dobu opravy mostu bez výluky, což na stavbaře klade mimořádná bezpečnostní opatření.

Rekonstrukci mostního křídla závod mostních staveb zahájil v polovině března, stavba by měla být dokončena v polovině srpna, a to včetně dokončení mostní římsy, nového zábradlí a uvedení vozovky do původního stavu.



Firemní koktejl

Rozhledna na Klínovci stavbou Karlovarského kraje



Vítězem čtrnáctého ročníku soutěže o stavbu Karlovarského kraje byla odbornou porotou vyhlášena rekonstrukce rozhledny na Klínovci, kterou od léta 2012 do října 2013 zrealizoval závod mostních staveb společnosti Chládek & Tintěra.

Rozhledna na Klínovci obstála nejlépe v konkurenci dalších šestadvaceti staveb a šesti projektů, které hodnotila odborná porota. O titul Stavba roku soutěžily stavby i rekonstrukce z celého Karlovarského kraje. Přihlášeny byly bytové domy, hotely, stavby občanské vybavenosti, představily se stavby pro stravování, relaxaci, služby, vzdělání, sport, průmyslové stavby a dopravní stavby. A soutěžila rozhledna a kaple. Zastoupení měly i stavby z menších měst a obcí jako Boží Dar, Kyselka, Jáchymov nebo Nejdek.

Projekt „Rekonstrukce rozhledny Klínovec“ se stal součástí společného projektu „Zařízení a infrastruktura cestovního ruchu v oblasti Centrálního Krušnohoří – 1. etapa“, který zahrnoval komplexní rekonstrukci rozhledny Klínovec, rekonstrukci původní přístupové stezky na vrchol Klínovce a rozšíření muzejních expozic Vlastivědného muzea Boží Dar.

Blahopřejeme

Srdečné přání všeho nejlepšího všem našim spolupracovníkům, kteří oslavili nebo 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

Tikal Josef, svářeč
Hampl Luboš, dělník
Valtr David, mistr stavby
Hodurek Miroslav, řidič
Vokál František, specialista kontrolingu, účetní

45 let

Rejř Jan, mistr svářečských prací
Michálek Jan, mistr stavby
Regec Milan, stavbyvedoucí

50 let

Poustka Antonín, zedník
Horecký Čeněk, mistr stavby

55 let

Mičko Antonín, řidič

60 let

Hanzal Zdeněk, přípravař
Hála František, mistr stavby
Tampier Zdeněk, zedník

K významnému životnímu jubileu také gratulujeme:

Freharová Věra, zástupkyně hlavní účetní
Müllerová Evě, technoložce přípravy

Specializujeme se na výstavbu cyklostezek



112 METRŮ. Lhotecká cyklostezka je unikátní mostním objektem přes železniční trať. Foto: Pavel Richter

Společnost Chládek & Tintěra v posledních letech vybudovala několik kilometrů nových cyklostezek ve Středočeském a Ústeckém kraji. Poslední dokončila na konci června u středočeské Sadské, nyní staví dvě etapy cyklostezky podél Vltavy u Zbraslavi.

Cyklisté vyhlížejí stezku ze Zbraslavi do Vraného



Nová část cyklostezky začíná u zbraslavského mostu Závodu míru s pokračováním po pravém břehu Vltavy až do Vraného nad Vltavou. Dvě z realizovaných etap provádí středisko inženýrských staveb.

První etapou výstavby navazující části cyklostezky je přibližně 1500 metrů dlouhý úsek Zbraslav–Jarov, který středisko O2 staví od letošního dubna. „Výstavba začala vlastně na zelené louce. Museli jsme tedy provést odtěžení zemní pláně a provést podkladní vrstvy odpovídající skladbě pod živичným povrchem,“ popisuje začátek stavby vedoucí střediska inženýrských staveb Jaroslav Krejza.

Součástí výstavby cyklotrasy byla také realizace krátkého přemostění přes Lhotecký potok a zpevnující gabionové zdi podél objektu průmyslové haly.

V průběhu výstavby cyklotrasy Zbraslav–Jarov se středisko O2 podařilo získat k realizaci také další část, a to v úseku Vrané nad Vltavou – Jarov. Tento přibližně 1200 metrů dlouhý úsek cyklostezky je však veden v podstatně méně příznivých terénních podmínkách. „Téměř 300 metrů je situováno do dlážděného říčního břehu v poměrně prudkém spádu, který budeme muset vyrovnat,“ vypočítává úkoly střediska Jaroslav Krejza. Kromě toho musejí stavbaři na asi pěti stech metrech vystavět podél stezky zpevnující gabionovou zeď. „Bez výraznějších komplikací je zbylý úsek zhruba uprostřed, kde jen odtěžíme zemní pláně a zřídíme skladbu s asfaltovým povrchem,“ dodává Jaroslav Krejza. Tuto etapu začalo středisko O2 realizovat poslední červnový týden.

Dokončena by měla být v polovině září.

Cyklostezka ve Vraném končit nebude. Dále má pokračovat jako cyklotrasa do Davle, odkud se potom napojí na mezinárodní cyklostezku.

Lhoteckou cyklostezku již brzdí kola



Něco málo přes rok trvala výstavba druhé části cyklostezky ze středočeské Sadské do Nymburka. První cyklisté se stezkou mohli vydat již 24. června, kdy byla zkolaudována. Stěžejními objekty jsou dvě přemostění. Ve výběrovém řízení na zhotovitele této části uspěly na jaře roku 2013 společnosti Chládek & Tintěra, a.s., Litoměřice a DT Mostárna.

Přibližně 1330 metrů dlouhá část cyklostezky začíná na kraji obce Kostelní Lhota a směrem k Sadské vede podél stávající silnice II/611. Tělo cyklostezky je vedeno převážně po polních pozemcích. Místní potok Šembera stezka překračuje jednačtyřicet metrů dlouhou lávkou. Železniční trať je překonána 112 metrů dlouhým mostem. „Nejvíce mě na celé stavbě těší spokojenost investora, od kterého jsme si vysloužili pochvalu za to, že pracujeme kvalitně a plníme své závazky. Musím ale podotknout, že někdy to bylo velmi složité. Zvláště v době, kdy byla krátkodobě vyloučena trať z provozu,“ říká vedoucí stavby Karel Mikas ze závodu mostních staveb.



Co se děje v Duchcově, městě Giacoma Casanovy

Příští rok to bude deset let, co se akcionáři firmy Chládek & Tintěra Litoměřice a Chládek a Tintěra Pardubice rozhodli zachránit skomírající svařovnu kolejnic v Duchcově. V rámci privatizace Traťové strojní stanice totiž bylo rozhodnuto svařovnu Duchcov zavřít, ač se tam kolejnice stykové s odtavením svařovaly do dlouhých kolejnicových pásů od začátku sedmdesátých let minulého století.

V rámci převzetí svařovny byla zpět přijata většina z původních zaměstnanců, a tím začala nová doba v Duchcově. Bylo ale třeba změnit myšlení a styl práce zaměstnanců, které byly ovlivněny starou společností a s prosperujícím soukromým podnikem neměly mnoho společného. Hlavní úkol byl jasný. Přesvědčit zákazníky, hlavně SŽDC, aby dále používali kvalitní produkt, aby nezanklo elektrické stykové svařování s odtavením do dlouhých kolejnicových pásů. Všichni, kteří kolejm rozumí, většinou potvrdí, že zatím nebyl vymyšlen kvalitnější spoj dvou kolejnic.

Nedostatek práce na svařování a regeneraci kolejnic vedení svařovny přinutilo naučit se i jiné činnosti, nejenom ve svařovně v Duchcově, ale i na různých stavbách téměř po celém našem území. Umíme měnit pražce, upevňovač a mnoho dalších činností na železničním svršku a dalších dopravních stavbách, včetně zámečnické výroby. V mnoha případech pomáháme na stavbách našich mateřských společností.



Veškeré prostory ve svařovně, strojní vybavení, ale i flotilu osmdesáti železničních vagonů na přepravu kolejnic jsme postupem času zakoupili a snažíme se je provozovat pro potřeby našich zákazníků. V současné době například navážíme kolejnice z Třínečských železáren na stavbu na Slovensku.

Samozejmě krizová situace s nedostatkem peněz v celém českém stavebnictví se dotkla i Duchcovské svařovny. Co se týče naší budoucnosti, jsme si plně vědomi, že nemáme vyhráno, a neustále pracujeme na zlepšování našich služeb. Chceme se udržet na trhu stavebních prací. S vírou v kvalitní produkt, který nabízíme, dále bojujeme. Dnes můžeme říci, že jsme společným úsilím jak majitelů, tak vedení svařovny i našich zaměstnanců vytvořili fungující firmu, na kterou je spolehnout. Která co řekne, to také splní. A to v zemích českých nebývá pravidlem.

**S pozdravem všem hrošicím a hrochům sepsal
Pepa Veselý**



**Chládek
& Tintěra**

Zpravodaj HROCH NOVINY • Vychází 4x ročně • Vydává společnost Chládek & Tintěra, a.s., Nerudova 1022/16, 412 01 Litoměřice, IČ: 62743881, DIČ: CZ62743881

• Tel.: +420 416 741 668, fax: +420 416 741 669, e-mail: cht-itm@cht.cz, www.cht.cz

• Sazba a grafické zpracování: RoadMedia s.r.o., www.roadmedia.cz. Registrace periodika MK ČR E 20292.