



## Skála ve Smržovce musí ustoupit trati



LIBERECKÁ ŽULA. Stavbaři musí ubrousit a odsekat tuny skalního masivu pro nové traťové koleje a odvodnění.

Foto: Pavel Richter

**První etapa rekonstrukce tratě z Liberce do Tanvaldu je v plném proudu. Závod kolejových staveb společnosti Chládek & Tintěra se na stavbě podílí budováním nového železničního svršku ve stanici Smržovka. Nejprve se však musí vypořádat s libereckou červenou žulou, na které stanice stojí.**

Revitalizace trati číslo 036 mezi Libercem a Tanvaldem začala na začátku srpna první etapou, do které spadá také rekonstrukce žst. Smržovka. Ve stanici dojde ke změně uspořádání kolejí. Zachovány zůstanou dvě průjezdné dopravní koleje a jedna kusá dopravní kolej. Délky hran nástupiště budou dosahovat u 1. dopravní koleje 84 metrů, u 5. dopravní koleje 80 metrů a u 3. dopravní koleje 45 metrů. Vybudováno bude také nové poloostrovní nástupiště se zastřešením a s novým přechodem.

Požadavkem na zřízení železničního svršku je štěrkové lože, na němž budou betonové pražce s kolejnicemi. Třetí kolej bude kusá, první a pátá kolej povedou v nových trasách, což představuje pro-

blém v podobě skály. Celá stanice Smržovka je totiž vybudovaná na úbočí skalního masivu. „Abychom mohli připravit zemní pláň pro nové koleje, musíme doslova odbrousit skalní podloží v délce asi 500 metrů. Někde jsou to centimetry, někde i čtyřicet centimetrů,“ popisuje hlavní díl prací stavbyvedoucí Pavel Vlček ze závodu kolejových staveb. K tomu stavbaři využívají frézu s diamantovými noži, která žulový masiv postupně uřezává. „Chvillemi narážíme na měkkí podloží, se kterým si fréza hravě poradí. Pak ale zachytíme odolnou žulu a nože dostávají zabrat. Již několikrát jsme je museli měnit za nové,“ podotýká Pavel Vlček.

### Když ne technika, tak trhavina

Se stejnými problémy se potýkají stavbaři dalších firem, kteří na rekonstrukci stanice participují. Ti musejí například provést sanaci stávajícího a zřídit nová odvodnění pražcového podloží kolejí a výhybek. „Na konci září jsme ve stanici měli obrovskou kumulaci těžké techniky, která pracovala na úpravách skalního masivu. Organizačně se jednalo

o zatím nejnáročnější fázi rekonstrukce,“ dodává hlavní stavbyvedoucí. Na tanvaldském zhlaví bude k úpravě skály dokonce použito trhacích prací. „To sice není v naší gesci, přesto je to pro nás důležité vzhledem k termínu dokončení. My máme na vybudování svršku 25 dní od předání zemní pláň v celém rozsahu stanice. Celkem položíme přes tisíce metrů kolejí,“ vypočítává Pavel Vlček.

Více na straně 2



- Středočeské Úholičky se dočkají nového zázemí str. 2
- Potok v Písečné je nově přemostěn str. 2
- Kanalizační sběrač Rokytky dostává obrysy str. 3
- Poklepem kolejnice oficiálně začala rekonstrukce ve Strakonících str. 4

## Závod kolejových staveb vede nový ředitel



**V závodu kolejových staveb došlo na začátku července k personální změně v organizační struktuře. Novým ředitelem závodu se stal Pavel Holzknicht, který předtím zastával funkci vedoucího výroby. Pavel Jakoubek, bývalý ředitel závodu, je nyní marketingovým ředitelem. Více o důvodech těchto změn s Pavlem Holzknichtem.**

### Jaký cíl mají tyto změny?

Především oddělit funkci ředitele závodu od obchodní činnosti. Pavel Jakoubek coby ředitel závodu zaštiťoval mimo jiné i obchodní aktivity. Ze své pozice tak musel řešit nejen fungování celého závodu a personální otázky, ale také obchodní politiku, která je v případě železničních staveb tak trochu specifická. V současné chvíli má obrazně řečeno volné ruce, aby se mohl věnovat čistě marketingovým aktivitám a zajištění zakázek k naplnění výrobního programu.

### Co jste měl na mysli tím specifická?

Víte, v naší branži je velmi těžké uplatnit se, pokud nejste nějak dlouhodobě spojen s železničním oborem. Železničáři mají svou vlastní mentalitu. Jen těžko přijímají někoho, kdo nevyšel z nich. Pavel Jakoubek je kolejař každým coulem, proto je pro zajišťování práce v tomto oboru ideální.

### Co pro vás znamená být ředitelem závodu?

Z pohledu vedení závodu prakticky nic zcela nového. Dokonce jsem zůstal i ve své stávající kanceláři. Vzhledem k okolnostem, které jsem právě řekl, se na vedení závodu podílím již dlouhodobě. Role jsme měli s Pavlem Jakoubkem rozdělené – já jsem řídil provoz na stavbách a Pavel navíc i jejich získávání. Problém byl ale v tom, že veškerá zodpovědnost ředitele závodu šla právě za Pavlem Jakoubkem. On pak musel řešit veškeré záležitosti ze statusu své pozice. Pokud by k tomu nedělal také marketing, bylo by to v pořádku. Takto ale seděl na dvou židlích. Veškerá zodpovědnost vyplývající z fungování závodu nyní přešla oficiálně na mě.

Více na straně 2

### Oprava zdi pod pražskou Letnou

Závod mostních staveb do zimy opraví část opěrné zdi na nábřeží Kapitána Jaroše v Praze 7. V délce sedmdesát metrů provede odbourání vrchní římsy a následně její obnovení. Důvodem je špatný stav římsy a nedostatečná izolace proti vodě. Z důvodu opravy bude omezen provoz na silnici vedoucí přímo pod Letnou.



### Slavnostní zakončení roku

Slavnostní zakončení roku se bude letos konat opět na Kolibě v Litoměřicích, a to v pátek 19. prosince 2014. Občerstvení a kulturní program je zajištěn. Srdečně zveme všechny zaměstnance, kteří se chtějí před vánočními svátky dobře pobavit a příjemně se rozloučit s letošním rokem.



### Firemní hory

Již tradičně se budou začátkem ledna, přesněji od neděle 11. do čtvrtka 15. ledna 2015, konat „Firemní hory“. Ubytování ve Špindlerově Mlýně je zajištěno. Zájemci se mohou hlásit u Pavla Jakoubka. Účastníci nečekají jen sportovní zážitky. Pobyt je vždy zpestřen společenským programem.



## Středočeské Úholičky se dočkají nového zázemí

Do konce tohoto roku bude v Úholičkách nedaleko Prahy dokončena rekonstrukce bývalého zemědělského statku. Ve čtyřech opravených budovách se usídli obecní úřad, knihovna, restaurace a společenský sál. Náročnou přestavbu provádí od začátku tohoto roku středisko pozemních staveb.

Rekonstrukce, jejímž investorem je obec Úholičky, je od začátku rozdělena do dvou etap. V první etapě byly provedeny zejména statické zajišťovací práce. „Objekty byly v dezolátním stavu. My jsme navíc do rekonstrukce vstoupili po tom, co se již jiná firma pokoušela objekty opravit. Naším prvořadým úkolem bylo provést taková opatření, aby vlivem počasí nedocházelo k ještě větší destrukci objektů, ze kterých zbyly prakticky jen ruiny. Provedli jsme všechny potřebné zednické a betonářské práce, abychom budovy mohli co nejdříve zastřešit. Objekty bylo dále nutné staticky zajistit a stáhnout,“ popisuje začátek stavby hlavní stavbyvedoucí Aleš Job ze střediska pozemních staveb. Stavbaři dále v první etapě provedli veškeré potřebné odvodňovací práce kolem objektu, tedy celý drenážní systém, který je napojen na nově provedený kanalizační systém. V závěru první fáze rekonstrukce stavbaři ještě provedli montáž veškerých dveřních a okenních výplní. „Je to ale jen hrubý výčet hlavních prací. K tomu je třeba ještě dodat takové práce, jako například realizace mohutné železobetonové opěrné zdi, která jistí svah nad jedním z objektů, a mnoho a mnoho dalších opatření,“ dodává hlavní stavbyvedoucí.

### Jarmark na novém nádvoří

Následná druhá etapa rekonstrukce již znamená všechny objekty dokončit pro dané účely. Dvě vzájemně propojené budovy budou sloužit jako kulturně-spoločenské centrum s velkým sálem a dvoupatrovým



**PŘEMĚNA.** Z původního zemědělského statku bude obecní úřad a kulturní centrum. Foto: Pavel Richter

sociálním zázemím. Podle plánu obce tam najdou domov různé obecní kroužky, ale třeba také ochotnické divadlo.

Zbývá dva objekty se třemi podlažními, které jsou rovněž vzájemně propojené, mají více obytný charakter. V jedné budově bude sídlo obecního úřadu, ve druhé restaurace, knihovna a dva společenské sály. „Druhá etapa je již vyloženě zaměřená na konkrétní propozice jednotlivých objektů. Podle jejich využití provádíme nové rozvody technického zařízení budov,

včetně dodávky a instalace koncových zařízení,“ říká k druhé etapě Aleš Job. Stavbaři během září dokončovali především fasády, úpravy vnitřních dispozic a jejich vybavení – dveře, dlažby, zámečnické práce, malby, nátěry a kompletace. Součástí dodávky střediska pozemních staveb jsou také výtahy a plošiny pro tělesně postižené.

Posledním stavebním úkonem bude úprava nádvoří, kde se budou podle plánu obce konat různé venkovní akce, jako například trhy a slavnosti.

## MVE Semošice po roce provozu



Malá vodní elektrárna a rybí přechod na řece Radbuze v Semošicích na Domažlicku je v provozu déle než rok. Okolí stavby se změnilo tak, že dnes elektrárna citlivě zapadá do charakteru tamního prostředí a do budoucna se jistě stane přínosem pro trvale udržitelný rozvoj naší civilizace.

Stavbu elektrárny realizovalo v loňském roce středisko inženýrských staveb společnosti Chládek & Tintěra. Investorem stavby byla společnost Ekolinda s.r.o. Drnov.

Součástí podmínek pro povolení výstavby elektrárny byla také výstavba nového rybího přechodu pro migraci vodních živočichů. Rybí přechod je umělá stavba, která se zároveň má co nejvíce podobat přirozenému přírodnímu prostředí, ve kterém vodní živočichové žijí. Je to meandrující koryto obklopující nově vybudovanou elektrárnu. V něm jsou vybudovány kaskády z balvanů, přes které migrují ryby a vodní živočichové.

## Skála ve Smržovce musí ustoupit trati



V rekonstruované železniční stanici Smržovka dochází vedle úprav kolejí a nástupišť také k demolici vodárny, dvou skladů a obou stavědel. Druhá kolej bude úplně zrušena a dojde k napojení kusých kolejí 1a a 1b. Rychlost v dopravních kolejích bude dosahovat 50 a 55 km/h.

Na jednokolejnou trať není možné rozsáhlou modernizaci provádět za provozu. Mezi Jabloncem a Tanvaldem i na odbočce ze Smržovky do Josefova Dolu proto místo vlaků jezdí autobusy, a to nejméně do 4. listopadu. Dělníci opraví skoro sedm kilometrů trati mezi Jabloncem a Smržovkou. Rekonstrukce čeká rovněž některé přejezdy, na dalších bude nové zabezpečení. V traťových úsecích Liberec–Tanvald, Smržovka – Josefův Důl a Tanvald – Velké Hamry budou položeny i kabely, které umožní dálkové ovládání zabezpečení a komunikaci.

Tím ale modernizace klíčové trati z Liberce do Tanvaldu neskončí. Práce, které nepotřebují rozsáhlé výluky, jsou naplánované až do konce března příštího roku. Úpravy čekají například kolejí a nástupišť v osmi stanicích, zmizí i některé nevyužívané drážní budovy.



## Potok v Písečné je nově přemostěn



**Dvě nová přemostění místní komunikace přes Dobranovský potok v Písečné u České Lípy provedl od června do srpna tohoto roku závod mostních staveb. Stávající mosty byly kvůli špatnému technickému stavu uzavřeny.**

Oba mosty se nacházejí jen pár metrů od sebe a převádějí místní komunikaci přes klikatící se Dobranovský potok. Stav původních mostních konstrukcí byl natolik špatný, že bylo nutné mosty odstranit a vystavět zcela nové. Jeden most je dlouhý 3,5 metru a skládá se ze tří železobetonových rámců, druhý je pětimetrový a sestává ze čtyř železobetonových rámců. „Vzhledem k tomu, že jeden z mostů je kolmý vůči vodoteči, museli jsme na obou koncích dobetonovat ještě klíny,“ upřesňuje popis mostů hlavní stavbyvedoucí Miroslav Běhavý.

### Denně zaplavená stavební jáma

Budování mostů přes vodoteče s sebou vždy nese riziko zvýšené hladiny toku a tím zaplavení stavby. „Potýkali jsme se neustále s přítoky spodní vody, které nám způsobovaly borcení břehů stavební jámy. A to jsme před zahájením stavby provedli provizorní odklonění toku,“ upozorňuje na spodní prameny, které se do prostoru staveniště dostávaly přes tekuté písky, hlavní stavbyvedoucí.

Prefabrikované železobetonové rámy stavbaři sesadili na místě. Sesazené díly mostu následně utěsnili, zabetonovali vrchní desku a křídla mostu včetně izolace mostovky. Na závěr provedli drenáže, zásypy a betonáž mostních říms. Povrch nového

mostu je z dvouvrstvého asfaltu. „Na první pohled to nebyla náročná stavba. Voda ale dokáže vždy překvapit a v případě silného proudu Dobranovského potoka to platilo dvojnásob. Chvála za dokončené dílo patří především mistrovi stavby Františku Hálovi a partě mostařů, která dokázala neustále vymýšlet nová opatření proti zaplavování,“ poukazuje na přístup realizačního týmu Miroslav Běhavý.



## Závod kolejových staveb vede nový ředitel

### Jaké před vámi stojí úkoly?

Především udržet si kvalifikované techniky i dělníky a hledat nové, mladé a perspektivní. Dnes je velmi složité sehnat na trhu práce zkušené techniky. Musíme si proto vychovávat své vlastní. Během léta jsme přijali pět nových kluků, o kterých si myslíme, že se mohou dále seberealizovat. V tuto chvíli jsou asistenty vedoucích projektů, kde mohou získat nejvíce zkušeností.

### Dokážete všem zajistit práci?

Doposud ano a věřím, že se blýská na lepší časy. Svědčí o tom i zvyšující se podíl poptávkových řízení. I když bylo loni méně práce, dokázali jsme si udržet své lidi. Stavby techniků se nám snížily z jiných důvodů. Jednak někteří odešli sami z rozličných důvodů, jako je práce v zahraničí, nebo byli vyčleněni do projektového týmu Strakonice, který je v gesci generálního ředitelství. Pokud se podaří vysoutěžit obdobný projekt jako ve Strakonici, musíme na to mít připravené lidi.

### Jsou nějaké takové projekty ve výhledu?

Velké stavby určitě potřebujeme. A ty jsou především pod taktovkou generálního ředitelství. Jako závod se na nich chceme podílet, ale zároveň se nadále chceme věnovat především zakázkám v opravných pracích, kde jsme si vybudovali dobré renomé. Je to segment, který neopustíme ani v případě získání velkých projektů.

### V zimě jsou práce na železnici vždy v útlumu. Máte výrobní plán?

Na tuto zimu máme již připraveny práce pro vlastní lidi. Ať už je to kácení dřevin podél tratí, nebo třeba budeme likvidovat starou vlečku. Snažíme se zajišťovat práci na zimu během celého roku.

## Kanalizační sběrač Rokytky dostává obrysy



Těžká technika topená v bahně je k vidění v místě křížení říčky Rokytky a pražské Poděbradské ulice. Závod mostních staveb tam připravuje jámu pro umístění druhé oddělovací komory. Cílem stavby je nahradit provizorní stav stokové sítě v daném místě, aby již nedocházelo k zaplavování kanalizačního systému vzdušnou Rokytkou.

Výstavbu dvou oddělovacích komor stavbaři provádí prakticky za neustálého přítoku vody, ať už z Rokytky, nebo spodních pramenů. „To znamená, že neustále musíme odčerpávat odněkud vodu. Nejhorší situace je vždy ráno, protože během noci se nám staveniště zaplaví obrovským množstvím vody, které musíme nejprve odčerpát,“ popisuje situaci na stavbě vedoucí projektu Petr Novák.

S výstavbou začal závod mostních staveb letos v únoru. Během září se stavbařům podařilo dokon-



**ODDĚLOVAČ.** Kanalizační splašky a dešťové vody jsou nyní separovány.

Foto: Pavel Richter

čit první oddělovací komoru, která bude sloužit jako oddělovač stoky a dešťových vod. Objekt je zahlouben přibližně metr pod dnem Rokytky, nová kanalizační šybká je zatím provizorně ukončena před napojením do stávajícího kanalizačního řadu. „V místě napojení do stávající kanalizace postavíme

ještě jeden objekt, kde dojde k propojení obou stokových větví právě s původní kanalizací směřující do čističky,“ upřesňuje Petr Novák. V současné chvíli jsou splašky z obou větví odváděny do stávající kanalizace provizorním vedením, což způsobuje problémy při velkých deštích.



### Štola ražená hornickým způsobem

V průběhu října budou stavbaři betonovat objekt druhé komory na protějším břehu, kam je vedena druhá kanalizační větev. Objekty budou téměř identické. „S výstavbou této komory je ale ještě spojena ražba štoly hornickým způsobem, a to v délce asi 10 metrů, abychom provedli napojení stávající větve na novou oddělovací komoru, která je posunutá více do břehu než ta původní,“ říká dále Petr Novák.

V rámci rekonstrukce kanalizačního sběrače provede závod mostních staveb také úpravu přibližně 110 metrů stávající kanalizace o průměru 150 cm, jejíž stěny budou obloženy čedičem. Dále stavbaři provedou úpravu Rokytky spojenou s opevněním břehů.

Investorem projektu je Pražská vodohospodářská společnost. Nové sběrače by měly být funkční do konce tohoto roku.

## Rekonstrukce správní budovy



V letošním roce konečně došlo na dlouho připravovanou rekonstrukci správní budovy společnosti Chládek & Tintěra v Litoměřicích. V průběhu realizace došlo k několika změnám a rozšířením původního záměru. Významnou změnou v organizaci budovy je i zahájení činnosti nové recepce.

V současné době jsou dokončena sociální zařízení v prvním a druhém patře, jsou hotové sádkartonové podhledy na chodbách a připravuje se pokládka dlažby na chodbách a schodištích. Podle harmonogramu by měly být všechny vnitřní prostory budovy, včetně výmalby společných prostor a kompletní výměny dveří, hotovy do konce října tohoto roku. Na konci září bude zahájena finální etapa rekonstrukce, a tou je nová fasáda.

„Rekonstrukce probíhá za provozu, jelikož jsme si skutečně nemohli dovolit na půl roku firmu uzavřít. To ovšem představuje značné nároky na pochopení našich zaměstnanců. Nicméně se domnívám, že po dokončení všech prací bude zřejmé, jak významně jsme vylepšili naše pracovní prostředí,“ říká Pavel Richter, koordinátor realizačního týmu.

## U Tuchlovic stavíme stěžejní část cyklostezky



Přibližně 2500 metrů dlouhý úsek cyklostezky vedené východně od obce Tuchlovice má mimořádný význam. Propojí totiž dvě nedávno dokončené trasy. Vznikne tak ucelený tah mezi obcemi Lány, Tuchlovice, Srby a nádražím Kamenné Žehrovice. Na výstavbě tamních cyklostezek se významnou měrou podílí společnost Chládek & Tintěra.

Stejně jako u předchozí stavby Tuchlovice – nádraží Kamenné Žehrovice, i tato nová cyklostezka je z velké části vedena po zachovalé stavbě kolejového svršku vlečky. Vlečka vede z nádraží v Kamenných Žehrovcích do dolu v obci Tuchlovice. Budovaná cyklostezka navazuje na již vybudovanou část cyklostezky „z Tuchlovic na nádraží“, za zrekonstruovaným mostem přes silnici III/2382. Konec cyklostezky je na stávající cestě za solární elektrárnou, kde se napojuje na místní komunikaci, která je faktickým pokračováním cyklostezky do Lán. „Vybudováním této cyklostezky dojde k propojení několika dalších cyklostezek a cyklotras v rozsahu propojení obcí Lány–Tuchlovice–Srby,“ říká hlavní stavbyvedoucí Leoš Opravil ze střediska inženýrských staveb. Celková délka souvislé cyklotrasy tak bude více než deset kilometrů.

Cyklostezka využívá konstrukčních vrstev železničního svršku a stejně tak i konstrukčních vrstev účelové cesty, po které je částečně vedena. Cyklostezka je budována v šíři tři metry s asfaltovým krytem. Z bývalého kolejového lože stavbaři nejprve odstranili zbylé pražce, a to i ležící mimo stezku.

### Přemostění rychlostní silnice

Budovaná cyklostezka překonává jedním mostem křížení s Tuchlovickým potokem a dvěma mosty stávající komunikace – rychlostní silnici R6 a silnici

II/206. Špatný technický stav mostních objektů však vyžaduje jejich rekonstrukci, což vytváří nejnáročnější část celého stavby. Ocelový most přes rychlostní silnici museli pracovníci závodu mostních staveb dokonce přizvednout, aby vyměnili mostní ložiska. To si vyžádalo i částečné omezení dopravy na rychlostní silnici.

Středisko inženýrských staveb musí cyklostezku dokončit ještě v září. „V polovině měsíce jsme již zahájili pokládku asfaltového povrchu v celé délce trasy. Podle smlouvy nás pak ještě čeká dodat dopravní značení, a to až do Kladna,“ bilancuje Leoš Opravil. Středisko inženýrských staveb mimo to ještě dokončí dva cykloboxy k uzamknutí kol. Umístěny budou v prostoru solární elektrárny, odkud je možné dojít pěšky na vyhlídku.



## Stoletá podbrdská trať prošla dílčí opravou



Přesně 113 let stará neelektrifikovaná jednokolejná trať mezi Zadní Třebaní a Lochovicemi, které se také říká „podbrdská“, byla celý duben vyloučena z provozu. Závod mostních staveb tam za měsíc provedl opravu mostu, propustků a terénní úpravy.

Na přibližně sedmadvacetikilometrové trati se nachází celkem pět propustků a jeden klenbový kamenný most. Dubnová oprava se dotkla více či méně všech těchto objektů. „U kamenného mostu jsme především odbourali stávající římsy a vystavěli nové. Kromě toho jsme provedli novou izolaci proti zatékání, zvýšili římsy na křídlech a položili novou základnu za mostními křídly,“ popisuje objemově největší část oprav hlavní stavbyvedoucí Karel Mikas ze závodu mostních staveb.

Pětice propustků byla zrekonstruována různými způsoby. U prvního za kamenným mostem ve směru staničení byla vložena nová roura, mostaři vystavěli železobetonová čela a provedli základnu na vtoku a výtoku. Další propustek, nacházející se více než 13 kilometrů od předchozího, byl zrušen a na jeho místě mostaři vybudovali nové kolejové lože. Jen o pár metrů dál vybourali ocelový propustek s kamennými opěrami a na jeho místo uložili nový rámový. Zbylé dva propustky v druhé polovině úseku, které tvořily ocelové roury, mostaři ubourali a vystavěli je znovu. „S rekonstrukcí propustků souvisely i další objekty. Zejména se jednalo o doplnění gabionových zdí nebo změnou vyvolané terénní úpravy,“ vysvětluje hlavní stavbyvedoucí navazující práce.

Během výluky všechny vlakové spoje nahradily autobusy. Objednatelem stavby byla Správa železniční dopravní cesty, oblastní ředitelství Praha.

Železniční trať Zadní Třebaně – Lochovice je v jízdním řádu pro cestující označena číslem 172. Jedná se o regionální trať, na níž byl provoz zahájen v roce 1901.

## Firemní koktejl

### Poklepem kolejnice oficiálně začala rekonstrukce ve Strakonících



SYMBOLICKY. Poklepem kolejnice se tradičně zahajují všechny železniční stavby. Foto: Pavel Richter

**Všudypřítomný stavební ruch na strakonickém nádraží souvisí s rekonstrukcí staničních kolejí, výhybek a dvou mostů. Vzniká tam navíc nová budova řízení provozu železniční dopravy a nový podchod pro pěší, který spojí ostrovní nástupiště. Slavnostního zahájení se stavba dočkala ve čtvrtek 18. září. Nikoliv však přímo ve stanici, ale v kapitulní síni strakonického hradu.**

Oficiálního zahájení stavby se zúčastnilo několik desítek hostů, mezi nimiž byl také generální ředitel společnosti Chládek & Tintěra Jan Kokeš, starosta Strakoníc Pavel Vondryš, náměstek pro modernizaci dráhy SŽDC Mojmír Nejezchleb nebo poradce jihočeského hejtmana pro dopravu Ivan Študlar. „V rámci trati České Budějovice – Plzeň má železniční stanice Strakonice mimořádně důležité postavení, protože do ní zaústí regionální tratě z Volar

a Březnice. V současnosti je však již v nevyhovujícím stavu. Disponuje totiž pouze úrovňovými nástupišti a přechody a také zastaralým zabezpečovacím zařízením. Cílem rekonstrukce je proto zvýšení nejen propustnosti stanice, ale také bezpečnosti a komfortu cestujících,” řekl na úvod slavnostní akce Mojmír Nejezchleb ze SŽDC. Dalším klíčovým stavebním objektem je podchod, který díky podpoře města vyústí až na druhé straně nádraží. Cestující tak budou moci přijít bezpečně na nádraží také od hřbitova.

Pro společnost Chládek & Tintěra, která je zhotovitelem rekonstrukce, se jedná o důležitou stavbu, na které se podílí všechny složky společnosti. „Chtěl bych poděkovat investorovi stavby i městu Strakonice za příležitost, kterou jsme zde dostali. Na projekt jsme sestavili kvalitní projektový tým, složený z nejkušnějších pracovníků naší firmy. Pevně věřím, že se zde za rok potkáme také u slavnostního ukon-



čení této mimořádné stavby,” řekl generální ředitel společnosti Chládek & Tintěra Jan Kokeš (foto 1).

Poslední slovo patřilo starostovi Strakoníc Pavlu Vondryšovi. Připomněl, jak důležitá je pro město rekonstrukce zastaralého nádraží. „Nádraží je vstupní branou do našeho města. Bohužel dlouhá léta slyším a sám vidím, že ne zcela důstojnou. Za všechny obyvatele Strakoníc bych rád poděkoval SŽDC, že se povedlo rekonstrukci zrealizovat, a zhotovitelům přejí hladký průběh prací,” zněla slova strakonického starosty (foto 2).

Rekonstrukce se dotkne především železničního svršku a spodku v hlavních kolejích. Nové uspořádání kolejových rozvětvení umožní současné vjezdy vlaků ze všech směrů, tedy od Plzně, Volar i Březnice. Rekonstrukcí prochází také navazující viadukt u hřbitova, který převádí železnici přes nejdůležitější komunikaci ve městě. Průjezd pod mostem musí být bezpodmínečně zachován.

### Ústecký půlmaraton běžel také jeden hroch

**V neděli 14. září se v Ústí nad Labem uskutečnil další ročník seriálu Mattoni 1/2Maraton. Letos se na trať dlouhou jednadvačít kilometrů vydal zase alespoň jeden hroch – Jakub Štěrba. Oproti loňsku svůj čas vylepšil.**

Do čtvrtého ročníku ústeckého závodu se přihlásilo 3500 běžců, cílovou páskou jich v limitu nakonec proběhlo ani ne 2000. „Možná bylo důvodem počasí. Na začátku závodu totiž drobně přšelo. Podle mě je to ale naopak lepší, škoda, že to nevydrželo celý závod,” hledá příčiny ztracených závodníků Jakub Štěrba.

Start i cíl půlmaratonu byl na ústeckém Mírovém náměstí. Trasa vedla po obou březích Labe s překročením po mostě Edvarda Beneše. Jakub Štěrba závod uběhl za 1:38:13, což je zlepšení o 2,5 minuty oproti loňsku. Umístil se na 314. místě z celkové počtu 1831 klasifikovaných běžců. V kategorii M40 obsadil 56. místo z 273. „Byla výborná atmosféra. Lidí si už na závod zvyklí, a tak fandilo snad celé Ústí. Škoda jen, že z firmy jsem běžel sám, přitom sportovců máme dost. Rád s někým změřím síly v dalším ročníku nebo i ve kterémkoli jiném závodu. Myslím, že v celé firmě jsem na těchto tratích nejrychlejší! Přihlásí se někdo?” vyzývá Jakub Štěrba.

Zatím si konkurenci musí vychovávat sám. Pravidelně s ním na 1/2marathony jezdí i jeho desetiletý syn, který běhá tříkilometrové rodinné běhy. „Uběhl to za 12 minut. Je sportovec po tatínkovi. Už se těším, až dáme první 1/2marathon společně,” vyhlíží dopředu Jakub Štěrba.



### Gastonův memoriál – hroši to umí i ve vodě



Šestého ročníku plaveckého maratonu na 25 kilometrů v Labi, a to z Ústí do Děčína, se letos zúčastnil také jeden hroch – vedoucí ekonom společnosti Vlastimil Polák. S časem 3:34 se mezi „bezploutvými” umístil na skvělém sedmém místě. Ztratil jen 14 minut na prvního plavce. „Nejhorší bylo prvních pár set metrů. Nebyl jsem moc rozehřátý a všechno začalo bolet. Škrábal mě i neopren na krku a při představě, že mě čeká 25 kilometrů v tomto stavu, jsem začal lehce propadat panice,” vzpomíná na závod Vlasta Polák.

Letošního ročníku se zúčastnilo celkem třiatřicet závodníků, kteří byli rozděleni do tří skupin – plavci s ploutvemi, bez ploutví a ženy. Nejlepší čas závodníka s ploutvemi byl 3:13:54, bez ploutví 3:20:30. Mezi ženami kralovala plavkyně bez ploutví s časem 3:42:42.

### Dvě nové cyklostezky v jednom měsíci

**V září společnost Chládek & Tintěra slavnostně otevřela dvě nové cyklostezky – Lhoteckou cyklostezku a cyklostezku ze Zbraslavi do Jarova. Celkem se jedná o téměř tři kilometry tras navazujících na další dokončené stavby.**

První zářijový den otevřel hejtman Středočeského kraje Miloš Petera Lhoteckou cyklostezku v Polabí, která spojila Sadskou s Poděbrady. Výstavbu druhé etapy ze Sadské do Nymburka vybuďoval závod mostních staveb společnosti Chládek & Tintěra. Hlavními stavebními objekty byly dvě přemostění – potoka Šembera a železniční trati.



Otevření cyklostezky se kromě hejtmana zúčastnil také ředitel regionálního operačního programu Střední Čechy Václav Chytil, ředitel závodu most-

ních staveb společnosti Chládek & Tintěra Vladimír Jehlička a starostka Sadské Cecilie Pajkrťová.

Pražská síť cyklostezek se rozrostla o dalších 2,6 kilometru ve čtvrtek 18. září. Nový úsek mezi Zbraslaví a Jarovem otevřel náměstek pražského primátora Jiří Nouza. Zhotovitelem 1500 metrů dlouhé části (1. etapy tohoto úseku) je středisko inženýrských staveb společnosti Chládek & Tintěra.



Slavnostního zprovoznění cyklostezky se zúčastnili zástupci hlavního města Prahy, městské části Praha-Zbraslav a TSK. „Je jen škoda, že chybí 2. etapa o délce 507 metrů, která může být dostavěna po vyřešení majetkových vztahů, přesněji restitucí. V současné době je v tomto úseku pěšina, která oba nové úseky spojuje,” uvedl Jiří Nouza.

### 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**  
Benický Martin, dělník

**45 let**  
Königsmark Jaromír, traťový dělník  
Kalvach Jiří, dispečer přeprav

**50 let**  
Šulák Stanislav, tesař  
Gula Jiří, mistr stavby

**55 let**  
Vorlíček Jiří, zedník  
Staněk Miroslav, zedník

**65 let**  
Troníček Josef, dělník