



Sanace mostního pilíře uprostřed Labe



LODNÍ DOPRAVA. K pilíři se dopravují stavbaři i materiály jedinou možnou cestou. Lodí z nedalekého přístavu.

Foto: Pavel Richter

Mimořádně náročným podmínkám čelí pracovníci závodu mostních staveb, kteří opravují středový mostní pilíř v děčínském Prostředním Žlebu. Na stavbu se nedostanou jinak než lodí. Přítomnost vody je cítit stále a všude.

Železniční most ve Žlebu převádí přes Labe trať mezi Děčínem a Ústím nad Labem. Více než 140 let starý most zažil mnohé povodně. Na základě výsledků potápěčského průzkumu a nutnosti trvalého zajištění bezpečnosti železničního provozu, SŽDC rozhodla o nutnosti sanace části pilíře pod hladinou vody.

Betonoval také potápěč

Přípravné stavební práce na sanaci spodní stavby pilíře začaly již v závěru loňského roku. Nejprve bylo nutné odbagrovat kolem celého pilíře nánosy bahna. Práce byly několikrát zastaveny s ohledem na zvýšenou hladinu řeky. Následně stavbaři vyztužili dno kolem pilíře dvaapadesáti mikropilotami, které sahají do hloubky osmi metrů. Teprve potom mohli pilíř ohradit štětovicovou stěnou zavibrovanou do štěrpkopískového dna. Spodní přítok vody do stavební jámy museli zastavit zabetonováním dna v tloušťce jednoho metru. „Rozhodně to byla jedna z nejná-

ročnějších fází sanace. Vodostavební beton na dno mezi pilířem a štětovicovou stěnou ukládal pomocí potrubí potápěč. Na břehu stál mix s betonem, který byl k pilíři dopravován pomocí položeného potrubí. To si vyžádalo postavit přes Labe provizorní lávku jako podporu pro potrubí. Viditelnost pod vodou byla asi jen dvacet centimetrů,“ líčí situaci na začátku stavby hlavní stavbyvedoucí Jiří Vlček.

Přítok 100 kubíků za hodinu

V momentě, kdy byl pomocí utěsněných štětovic a zabetonovaného dna eliminován největší přítok vody, začalo odčerpávání z prostoru mezi stěnou a pilířem. Jednalo se přibližně o tisíc kubíků. I přes všechna opatření je stavební jáma neustále zaplavována různými přítoky. „Každou hodinu odčerpáváme přibližně sto kubíků vody. To znamená, že na stavbě držíme čtyřadvacetihodinové služby. Jinak by nám voda jámu během pár hodin zaplnila,“ upozorňuje na náročné podmínky Jiří Vlček.

Vlastní sanace spodní části pilíře spočívá v odstranění původního oplechování, vyztužení celého obvodu systémem helikálních táhel a v provedení sanační vrstvy s ocelovou vyztuží do výšky 3,2 metru ode dna jámy. Stávající stavební jámu vyplní přibližně 250

kubíků betonu. „Celý, asi 59 metrů dlouhý, obvod pilíře bude obetonován. Povrchová úprava betonového bloku je navržena z kamenné základy. Betonový blok bude 90 centimetrů pod hladinou vody, která je zde v průměru 1,9 metru,“ upřesňuje Jiří Vlček. Poslední částí sanace pilíře je oprava jeho horní části. Do výšky osmi metrů nad hladinou bude provedeno stažení pilíře. Stávající kamenné zdivo stavbaři očistí a znovu přespárují. „Skončit bychom měli na konci července. Záležet však bude na řece. Pokud hladina klesne pod 1,5 metru, budeme muset stavbu opustit, protože nebude možné provozovat lodní dopravu. Zastavit nás samozřejmě může i velká voda,“ poukazuje na nepředvídatelné situace Jiří Vlček.



■ Trať mezi Liberem a Tanvaldem bude rychlejší str. 2

■ ASP zaměřila na traťový úsek Řehlovice–Úpořiny str. 2

■ Rekonstrukce devíti železničních mostů u Lovosic str. 3

■ Liberecké ulice Žitná, U Potůčku a Vratislavická mění tvář str. 3

Autobusové nádraží má jasné obrysy



Rekonstrukce autobusového nádraží v Lito- měřicích je v hlavní fázi. Středisko pozemních staveb buduje oválný terminál, který bude dominantou areálu.

Přestavbu nádraží provádí středisko pozemních staveb za provozu. Nejprve proto stavbaři museli vytvořit v místě původní točny tři provizorní zastávky. Následně zahájili demolice původních nástupišť a pokračují výstavbou oválu, kde vznikne devět odjezdových stání. „S tím bychom měli být hotovi v červenci. Pak nás ještě do konce září čeká upravit komunikaci pro vjezd autobusů a dnešní provizorní nádraží přestavět na parkoviště,“ říká hlavní stavbyvedoucí Jan Loužil.

Nové autobusové nádraží bude mít tvar oválu, s vnějším obvodem tvořeným průjezdní komunikací s jednosměrným provozem a vnitřním nástupištem pro odjezdová stání, dvěma průjezdními nástupišti a jedním výstupním stáním. Součástí nového nádraží bude také odstavná plocha pro tři autobusy, parkoviště pro 80 aut a další parkovací pás pro 12 aut a pět vozů taxi. Projekt počítá i s vybudováním veřejného WC, nového osvětlení nebo sadovými úpravami. Autobusové nádraží bude opatřeno moderním informačním systémem, který dodá firma ELTODO.

Součástí stavby jsou dále přeložky inženýrských sítí, nové přípojky kanalizace, vody pro veřejné WC a pozdější stavbu občerstvení.

Zpevnění kamenných mostů pod tratí

Závod mostních staveb zahájil na začátku června opravu dvou kamenných mostů na jednokolejné neelektrifikované trati Nepomuk–Píseň. Mosty jsou od sebe vzdáleny asi 600 metrů. Stěžejní částí oprav je zpevnění systémem HELIFIX. Dále budou provedeny nové izolace, římsy, štěrpková lože, zábradlí a přespárování zdiva.



Zateplování školních zařízení pokračuje

Loni středisko pozemních staveb společnosti Chládek & Tintěra provedlo rozsáhlá opatření ke snížení energetické náročnosti objektu základní školy Havlíčkova v Lito- měřicích, letos zateplí a vymění otvorové výplně v základní škole U Stadionu a v mateřské škole Masarykova, které jsou rovněž v Lito- měřicích.



Ve Strakonících jdeme do finále

Letošní práce na rekonstrukci železniční stanice ve Strakonících začaly 16. března výlukou liché skupiny kolejí a traťového úseku Strakonice – Strunkovice nad Volýnkou. Hotovo má být na konci července. Cestující využijí zrekonstruovanou polovinu nádraží včetně částí podchodu již několik měsíců.



Živě: výstavba sportovní haly

Středisko pozemních staveb společnosti Chládek & Tintěra staví v Černošicích u Prahy novou víceúčelovou sportovní halu. Budova sportovní haly bude mít rozměry 47,43 x 22,68 m, výšku 11 m. Průběh realizace mohou lidé sledovat on-line, například na internetových stránkách www.cht.cz.



Trať mezi Libercem a Tanvaldem bude rychlejší



3,5 MĚSÍCE. Rekordně krátký termín realizace zaměstnává všechny složky společnosti. Foto: Pavel Richter

Jednokolejná železniční trať mezi Libercem a Tanvaldem bude do poloviny července tohoto roku ve vybraných úsecích s celkovou délkou kolem deseti kilometrů zrekonstruována. Důvodem jsou lokální propady rychlosti, zejména v úsecích s členitým terénem.

Zakázku „Odstranění propadu traťové rychlosti ve vybraných úsecích tratě Liberec–Tanvald“ vyhrála společnost Chládek & Tintěra, která se Správou železniční dopravní cesty podepsala smlouvu o dílo

3. dubna 2015. O dva dny později již stavbaři zahájili přípravné práce v plánovaných denních výlukách. „Na přípravu stavby jsme měli rekordně málo času. Od poloviny února do začátku dubna řešil investor nesrovnalosti v nabídkách jednotlivých uchazečů, což výrazně oddálilo vyhlášení výsledků výběrového řízení. Termíny výluk byly přitom neměnné, takže reálně hrozilo, že se stavba vůbec nebude realizovat,“ vysvětluje hektické zahájení stavebních prací marketingový ředitel společnosti Chládek & Tintěra Pavel Jakoubek.

Trať vedená skalními soutěskami

Základem prací na železničním spodku je kromě výměny konstrukčních vrstev hlavně obnova funkčnosti odvodnění včetně opravy propustků, částečné rozšíření stezek a osazení příkopových žlabů.

Obnova železničního svršku představuje výměnu kolejnic a pražců v celém úseku, přičemž v přímé koleji budou vloženy betonové pražce a v obloucích díky malým poloměřům ocelové pražce Y. Vzhledem k tomu, že trať prochází členitým terénem mezi skalními masivy, počítá projekt na mnoha místech s rozsáhlou sanací a stabilizací skalních svahů.

Stavba řeší i kompletní přestavbu nástupišť v zastávkách Liberec-Rochlice, Vratislavice a Proseč. Dále stavba obnoví téměř dvě desítky železničních přejezdů, přičemž v jednom z nich bude poprvé u nás použit nový konstrukční prvek prefabrikovaných zídek se zabudovaným odvodňovacím žlabem.

Drobné opravy i rekonstrukce mostů

Významnou částí stavby je i rekonstrukce zhruba čtyřiceti umělých staveb, se kterou se v rekordně krátkém čase musí vypořádat závod mostů. Jedná

se o šest mostních konstrukcí, zbytek tvoří propustky a zdi. Část z nich tvoří samostatné stavební objekty, část bude realizována v rámci sanace železničního spodku. „Nejvýznamnějšími objekty jsou tři přemostění z ocelových konstrukcí, které kompletně repasujeme. Valná část objektů se týká přestaveb stávajících kamenných propustků na trubní,“ pokračuje ve stručném výčtu Petr Novák, který stavbu za závod mostních staveb řídí.

Předmětná úprava trati navazuje na rozsáhlou investiční akci „Rekonstrukce železniční trati Liberec–Tanvald“, kterou SŽDC realizuje již od srpna loňského roku. Obě stavby na sebe úzce navazují a jsou velice náročné na vzájemnou koordinaci postupu prací se společným termínem dokončení v polovině července 2015. Navíc jsou ve stejném úseku realizovány další dvě menší investiční stavby a dopad na společný harmonogram má i obnova přilehlé silnice a tramvajové trati. „Termíny jsou od samého začátku naší noční můrou. Příprava podobné stavby zpravidla zabere půl roku, my na to měli jen dva měsíce. A podobné je to i s realizací. Namísto předpokládaných devíti měsíců máme jen čtyři,“ kalkuluje s časovými harmonogramy ředitel výstavby Roman Kupka.



ASP zamířila na traťový úsek Řehlovice–Úpořiny

Oprava více než pětikilometrového úseku první traťové koleje trvala jen 20 dní. Společnost Chládek & Tintěra využila svou nejmodernější techniku, kam patří automatická strojní podbiječka – ASP.

Železnice mezi obcemi Řehlovice a Úpořiny je součástí dvoukolejné trati, která vede z Ústí nad Labem do Bíliny. Předmětem projektu, který byl zrealizován 20. 5. až 9. 6., byla těžká střední oprava první koleje. Pracovníci závodu kolejových staveb provedli především výměnu šterkového lože, pryžových podložek pod upevněním kolejnic a sanaci přibližně třístametrového úseku s nestabilním podložím. „Kromě toho jsme odtěžili a odvezli téměř 6000 tun nevhodného materiálu. Podél zmíněného úseku jsme také vytvořili pochozí stezku,“ dodává hlavní stavbyvedoucí Robert Frost.

Konečnou výškovou a směrovou úpravu kolejí provedla automatická strojní podbiječka UNIMAT 4S Plasser & Theurer, která patří do „hroší rodiny“. „Pro tuto činnost využívala data z technologie APK (absolutní prostorová poloha koleje), kterou jsme nedávno pořídili pro potřeby naší společnosti H-PRO, s.r.o.,“ říká technický ředitel Tomáš Pátek.



ASP. Podbiječka je schopná po vyčištění, pokládku nového či užitého materiálu anebo jiném propracování kolej nebo výhybku vyzvednout a nasměrovat, vytvořit správný poloměr oblouku a správné převýšení.

Oprava mostu na silnici Kralovice–Kožlany



Téměř dva měsíce se museli obyvatelé Kralovic a Kožlan na Rakovnicku v Plzeňském kraji obejít bez silnice II/229, která tyto dvě vesnice spojuje. Závod mostních staveb totiž provedl rekonstrukci mostu Na Dolínkách. Součástí stavebních prací na zmíněné silnici byla také rekonstrukce dvou propustků a sedmnácti hospodářských sjezdů.

Most převádí silnici II/229 přes Týřovský potok. Volná šířka vozovky mezi obrubami na mostě je 9,24 metru, celková šířka mostu včetně říms je 11 metrů. V rámci jeho rekonstrukce byla zřízena nová železobetonová deska a mostní římsy. „Most byl již delší dobu v havarijním stavu. Několik let byl dokonce provizorně podepřen střední podpěrou v korytě potoka,“ popisuje stav původního mostu hlavní stavbyvedoucí Zdeněk Anderka.

Téměř tři kilometry dlouhý úsek silnice mezi Kralovicemi a Kožlany byl uzavřen od 8. dubna do konce května. Mostaři během této doby odbourali původní mostní desku a kromě opěr i zbytek mostu. Na stávající opěry zhotovili nový dřík, nadbetonávku mostních křídel a novou mostovku. Ta následně byla opatřena pečutí vrstvou, izolací a novým asfaltovým povrchem. „Nové jsou rovněž mostní římsy, zábradlí a svodidla,“ doplňuje výčet provedených prací Zdeněk Anderka.

Investorem oprav byla Správa a údržba silnic Plzeňského kraje. Hlavním účelem stavby je zvýšení bezpečnosti silničního provozu odstraněním lokálních závad a nerovností a zvýšení únosnosti stávající vozovky.

Hloubětínský kanalizační sběrač již Rokytkou nezaplaví

Závod mostních staveb společnosti Chládek & Tintěra předal na konci března Pražské vodohospodářské společnosti dokončený kanalizační sběrač v místě křížení Poděbradské ulice s Rokytkou.

Cílem stavby bylo nahradit provizorní stav stokové sítě v daném místě, aby již nedocházelo k zaplavení kanalizačního systému vzedmutou Rokytkou. Stavbaři proto vystavěli dvě nové oddělovací komory pro kanalizace jednotné soustavy pražského stokového systému.

Sledování meteorologické předpovědi bylo nutností

Hlavním stavebním objektem byla nová shybka pod korytem Rokytky včetně vtokového a výtokového

objektu, dále byla provedena úprava Rokytky spojená s opevněním břehů, výstavba nového oddělovače v Poděbradské ulici a stavební úpravy stávajícího oddělovače. „Vůbec nejnáročnější částí stavby byly zemní práce. Neustále jsme řešili přítoky vody a bedlivě sledovali předpověď počasí. Rokytkou se vlivem deště dokázala velice rychle vzedmut. V případě nepozornosti by nám zaplavila techniku,“ poukazuje na hlavní úskalí projektu Petr Novák ze závodu mostních staveb.

V rámci rekonstrukce sběrače provedli stavbaři také úpravu přibližně 110 metrů kanalizace o průměru 150 cm, jejíž stěny jsou obloženy čedičem. S výstavbou jedné z komor byla ještě spojena ražba štol hornickým způsobem, a to v délce asi deset metrů, aby bylo možné provést napojení stávající větve na novou oddělovací komoru, která je posunutá více do břehu než ta původní.



Rekonstrukce devíti železničních mostů u Lovosic

Sdružení firem SMP CZ, Chládek & Tintěra, Bilfinger MCE Slaný a HABAU vyhrálo zakázku na rekonstrukci mostů v úseku Lovosice–Žalhostice na trati Lovosice – Česká Lípa. Hlavní náplní zakázky je výměna nosných konstrukcí devíti mostů, včetně největšího sedmipolového mostu přes Labe.

Hlavním cílem stavby je zvýšení traťové rychlosti ze současných 50 km/h až na 80, respektive 90 km/h. S tím souvisí odstranění špatného stavebně-technického stavu mostu přes Labe, na kterém je nyní snížena rychlost dokonce jen na 30 km/h. Dalším, neméně důležitým faktorem je odstranění nevyhovující prostorové průchodnosti nejen na mostě přes Labe, ale i dalších osmi mostních konstrukcích.

Rekonstrukce přibližně tříkilometrového traťového úseku začíná na českolipském zhlaví železniční stanice Lovosice a končí před zastávkou Žalhostice. Trať je v tomto úseku jednokolejová, neelektrifikovaná. Ze strany od Lovosic trať vede přes potok Modla, silnici E55, podchod pro pěší, čtyři otvory v závodě Lovochemie, řeku Labe, její inundaci, účelovou komunikaci, železniční trať a další silnici.

Rekonstrukce za tři měsíce

Proces schvalování výrobně-technických dokumentací mají stavbaři dokončen. „V současné době vyrábíme nové ocelové konstrukce a betonové pre-



7 POLÍ. Na stávajícím železničním mostě bude vyměněna nosná konstrukce.

Foto: Pavel Richter

fabrikáty a připravujeme zařízení staveniště pro montáž některých mostních objektů. Výluka na trati začne 1. 8. 2015 a potrvá do 29. 10. 2015. Na rekonstrukci tedy máme přibližně tři měsíce,” říká vedoucí projektu za společnost Chládek & Tintěra

Jan Chlupsa. Kromě rekonstrukce devíti mostů a jednoho podchodu bude provedena také rekonstrukce železničního svršku v celém předmětném úseku a rekonstrukce železničního spodku na přibližně šesti stech metrech. Důvodem je neúnosná pláň za



železniční stanicí Lovosice a před železniční stanicí Žalhostice. V zastávce Lovosice-závod bude zrekonstruováno nástupiště a osvětlení. Součástí celé stavby je pak také instalace nového zabezpečovacího zařízení a přeložky sdělovacích kabelů.

Liberecké ulice Žitná, U Potůčku a Vratislavická mění tvář



10 ARŮ. Součástí projektu je také rekonstrukce místního zastaralého sportoviště.

Foto: Pavel Richter

Nová cyklostezka, zrekonstruované dětské hřiště a místní sportoviště, opravené silnice a nové chodníky. To je krátký výčet prací, které realizuje středisko inženýrských staveb v liberecké části Rochlice.

Revitalizace sídliště Rochlice v Liberci je jednou z nejvýznamnějších investic liberecké radnice. Rozdělena je do několika projektů, které začaly již loni. Společnost Chládek & Tintěra se od letošního března podílí na modernizaci veřejných prostranství

v části lokality kolem Žitné ulice. Součástí této etapy je zároveň vybudování nové, přibližně 600 metrů dlouhé cyklostezky podél Vratislavické ulice.

Nová hřiště i cyklostezka

V rámci revitalizace opraví středisko inženýrských staveb bezmála 4000 m² cest, které překryje nový asfalt. Na základě projektovaných úprav se v lokalitě zvýší počet parkovacích míst a vznikne kolem 3000 m² chodníkové plochy ze zámkové dlažby. Okolí Žitné ulice se vlivem úprav i značně zazelená. Projekt počítá s výsadbou dřevin a obnovou travnatých ploch ve výměře téměř 5500 m². Vše pak doplní nový městský mobiliář a veřejné osvětlení.

Součástí projektu je také rekonstrukce místního sportoviště, které zabírá plochu deseti arů. Koncipované je pro mnoho míčových sportů. „Stěžejní je tam výměna spodní stavby. Provedeme nové drenáže a povrch bude tvořit umělá tráva. Součástí rekonstrukce je i sanace diváckých tribun, které pro nás provádí středisko mostních staveb,” říká vedoucí střediska inženýrských staveb Jaroslav Krejza.

Tvář změní i dlouho zanedbávané dětské hřiště, které stavbaři zcela zrekonstruují. Celou plochu kolem 135 m² pokryje bezpečná herní guma s měkkou dopadovou plochou. Děti pak ocení novou houpačku, pískoviště a další prvky.



Cyklostezka podél Vratislavické ulice vzniká na místě stávajícího nevyhovujícího chodníku. Stavba spočívá ve vybudování smíšené asfaltové stezky pro chodce a cyklisty. Plocha je téměř 2000 m². Dále jsou prováděny stavební úpravy dělicích ostrůvků, které jsou opatřeny signálními a varovnými pásy pro bezpečný pohyb nevidomých a slabozrakých ve střední části.

Projekt spadá do „Integrovaného plánu rozvoje města Liberec – Regenerace sídliště Rochlice“, který bude spolufinancován z Integrovaného operačního programu. Hlavním cílem projektu je navázání na již započatou revitalizaci veřejných prostranství sídliště a její pokračování.

Firemní drážní doprava omládl

Na českých tratích bude možné spatřit soupravy plně identické s korporátním vzhledem naší společnosti. Generální opravou prošla jedna z lokomotiv ve vlastnictví společnosti a nový firemní vzhled dostaly více než dvě desítky různých vagonů a montážních vozů.

Vlastní drážní dopravu využívá společnost Chládek & Tintěra zejména při realizaci kolejových staveb. Převážným artiklem je šterk nebo pražce a kolejnice. „Všechny vozy absolvovaly technické prohlídky s novým lakem, a všechny obdržely Osvědčení o shodě drážního vozidla se schváleným typem,” říká Vlastimil Jiša, který má drážní dopravu na starost.

Do drážní mechanizace společnosti patří také dva montážní vozy, které využívá středisko elektrostaveb či kolejový hydraulický jeřáb s manipulačním košem. Uplatnění stroje je především při stavbě a montáži stožárů trakčního vedení a jejich kompletaci.

Dokončená generální oprava lokomotivy řady 740 byla významnou investicí společnosti. Opraveny

jsou pístové skupiny motoru, karoserie kabiny včetně rekonstrukce stanoviště a řada dalších komponentů. Nové je například výfukové potrubí s dilatacemi, vyrovnávací nádrže, chladič články nebo turbodmychadlo. „Celková částka za generální opravu se vyšplhala na přibližně dva miliony korun. Do toho je započítán nový nástřik ve firemních barvách a loga,” podotýká Vlastimil Jiša.

Jednotný firemní vzhled vlakové soupravy, která může být složena z lokomotivy, kolejového jeřábu, montážních a plošinových vozů a dvou desítek vagonů, je pro společnost především otázkou prestiže.

VYBAVENÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY:

- Lokomotiva řady 740: 2x
- Kolejový hydraulický jeřáb: 1x
- Montážní vozy: 2x
- Plošinové vozy: 4x
- Nákladní vozy (typ chopper a Sa): 18x



Firemní koktejl

Naše současné i dokončené stavby z ptáčí perspektivy



Rekonstrukce železniční stanice Strakonice



Rekonstrukce trati Aš – státní hranice SRN



Rekonstrukce autobusového nádraží Litoměřice



Rekonstrukce železniční stanice Smržovka na trati Liberec-Tanvald



Zateplení základní školy Havlíčkova v Litoměřicích



Malá vodní elektrárna s rybím přechodem v Semošicích

Hroší tenis a badminton v Pardubicích

Litoměřičtí hroši opět dokázali, že jsou sportovně nadaní. Na pravidelném halovém turnaji obsadili medailová místa.

Společnost Chládek a Tintěra Pardubice uspořádala 19. března jarní halový turnaj dvojic v tenise, na který každoročně zve zástupce všech tří firem Chládek & Tintěra včetně několika obchodních partnerů. Letos pořadatelé tuto sportovně-společensko-ob-

chodní akci v krásném prostředí H-centra rozšířili také o první ročník turnaje žen v badmintonu. Litoměřické hrošice jej nakonec ovládly. Jitka Beranová a Vladka Krutišová neměly konkurenci a vybojovaly 1. místo. Pavla Olejníková s Mirkou Bosmanovou dosáhly na bronz, když Pavla ještě mezi zápasy našla dost sil na vyzkoušení horolezecké stěny.

Konkurence v mužském tenisu byla o poznání větší. Přesto se Marku Kameníkovi a Jakubu Štěřbovi

podarilo dosáhnout na stupně vítězů, když skončili třetí. „Nejdůležitější pro nás dříve narozené bylo účast přežít ve zdraví,“ konstatuje hlavní organizátor litoměřické výpravy Pavel Jakoubek, když s vypětím všech sil dohráli spolu s Mírou Kébrtem poslední zápas v soutěži útěchy. Jako mnoho dalších poté využili možnost regenerace v místním wellness centru. Podle něj takovéto akce vždy mají pozitivní přínos pro další spolupráci mezi obchodními partnery.



Mezinárodní sympozium Sanace 2015



Sdružení pro sanace betonových konstrukcí (SSBK), jehož členem je také společnost Chládek & Tintěra, uspořádalo ve dnech 13.–15. května pětadvacátý ročník sympozia Sanace 2015. Spolupořadatelem byla Fakulta stavební, VUT v Brně.

Konference se za společnost Chládek & Tintěra zúčastnil vedoucí oddělení technické a cenové přípravy Jakub Štěřba a stavbyvedoucí

závodu mostních staveb Miroslav Běhavý. „Hned první den sympozia jsme prezentovali postup sanace tří mostů při přestavbě železniční vlečky na cyklostezku v obci Tuchlovice. Jen připomenu, že jeden z mostů převádí stezku přes rychlostní silnici R6,“ říká Jakub Štěřba.

Z příspěvků dalších účastníků sympozia nejvíce zaujaly dva od docenta Bažanta – výbuchy v objektech pozemních staveb a ovlivnění stability svahů rekonstrukcí objektů v jeho patě. „Autor popsal čtyři výbuchy včetně tragického a mediálně známého výbuchu panelového domu ve Frenštátě pod Radhoštěm. Docent Bažant dělal posudky na všechny tyto domy. U druhého popsal sesuvy a následné neodborné zásahy, které vedly k pokračování těchto destruktivních jevů,“ dodává Jakub Štěřba.

Součástí sympozia byla také exkurze do výzkumného centra AdMaS (Advanced Materials, Structures and Technologies). Jedná se o moderní centrum vědy a komplexní výzkumnou instituci v oblasti stavebnictví, která je součástí Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně. AdMaS se zaměřuje na výzkum, vývoj a aplikace pokročilých stavebních materiálů, konstrukcí a technologií nejen v oblasti stavebnictví, ale i dopravních systémů a infrastruktury měst a obcí.



Blahopřejeme

Srdečné přání všeho nejlepšího všem našim spolupracovníkům, kteří oslavili nebo oslaví ve 2. čtvrtletí roku 2015 své životní jubileum. Přejeme jim do dalších let hodně zdraví, štěstí, pohody a spokojenosti nejen v pracovním, ale také v rodinném životě.

Červen

Tintěrová Libuše, účetní

Červenec

Brůža Josef, provozní záměčník

Srpen

Krýsl Václav, dělník
Opravil Leoš, stavbyvedoucí
Volšíková Lenka, asistentka ředitele
Hamplová Věra, účetní



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.