



## Moderní vlakové nádraží Strakonice



Necelých sedmáct měsíců trvající rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v železniční stanici Strakonice skončila poslední červencový den. Aktivace a testování zabezpečovacího zařízení skončilo podle plánu, cestujícím se nádraží plně zprovoznilo o prvním srpnovém víkendu.

Pro cestující jsou výsledkem rekonstrukce především dvě nová, zčásti zastřešená, ostrovní nástupiště – vždy pro dvojici kolejí. Široká jsou 6 m a dlouhá přes 200 m s nástupištní hranou 550 mm nad TK. K nástupištím vede podchod, který končí u hřbitova na druhé straně nádraží.

Nechybí výťahy pro imobilní cestující a rozsáhlá rekonstrukce technologické části stanice.

Oficiální a slavnostní ukončení celé stavby se uskuteční za přítomnosti zástupců investora, města Strakonice, zhotovitelů a mnoha dalších hostů 22. září 2015 v 11.30 hod.

- Trať z Liberce do Tanvaldu zprovozněna v termínu str. 2
- Modernizace dvoukolejné trati z Litoměřic do Ústí-Střekova str. 2
- Řízení projektu je podle Jakuba Vysokého jiná liga str. 3
- Sportovní hala v Černošicích-Mokropsech zhruba stojí str. 3

### Projekční společnost H-PRO se rozrostla



Dceřiná společnost firmy Chládek & Tintěra má od ledna tohoto roku nového ředitele. Během prvních šesti měsíců se počet zaměstnanců firmy zvýšil na deset.

H-PRO spol. s r.o. dnes zajišťuje zejména projektovou a inženýrskou činnost v oblasti dopravních staveb se specializací na železniční stavby. Od dubna má v portfoliu nabízených služeb také servisní geodetickou činnost a geodetickou činnost v investiční výstavbě. „V březnu jsme pořídili poměrně nákladné vybavení pro zajišťování absolutní polohy kolejí. Jedná se o geodetický systém Leica s robotickou totální stanicí Leica TS15i a digitálním nivelačním přístrojem Leica DNA 03. Dále pak GPS referenční stanici Leica GS09 GNSS a GPS rover Leica Viva GNSS (GS15+CS15). To nám výrazně rozšířilo možnosti dalšího uplatnění,“ říká ředitel společnosti Luděk Kareš.

S nárůstem zakázek souviselo posílení jak projektového, tak geodetického týmu. Od června H-PRO nabízí i služby v oblasti projektů elektro. „Přijali jsme dva nové projektanty a dva geodety. Nyní můžeme realizovat další velké projekční i geodetické zakázky. Náš tým stojí na mladých a schopných lidech, kteří jsou ochotni přidat ke své práci vždy něco navíc,“ je přesvědčený o svých lidech ředitel společnosti. Podle něj je nyní hlavním cílem firmu dále rozvíjet, aby byla platná součástí mateřské společnosti a stala se mezi investory vyhledávanou pro svou rychlost, kvalitu a služby na vysoké úrovni. >>> Více na straně 3

## U Lovosic padlo devět železničních mostů

Tříkilometrový úsek jednokolejné železniční trati mezi Lovosicemi a Žalhosticemi je z důvodů rozsáhlé rekonstrukce na tři měsíce mimo provoz.

Výluka na trati začala 1. srpna a skončí 29. října tohoto roku. Stavbaři ze sdružení firem SMP CZ, Chládek & Tintěra, Bilfinger MCE Slaný a HABAU tak mají na náročnou rekonstrukci pouhé tři měsíce.

Hlavním důvodem rekonstrukce neelektrifikované trati 087 spojující Lovosice s Českou Lípou je nevyhovující stav celkem devíti mostů, včetně největšího sedmipolového mostu přes řeku. Ze strany od Lovosic trať vede po mostních objektech přes potok Modla, silnici I/15 (E55), podchod pro pěší, čtyři otvory v závodě Lovochemie, řeku Labe, její inundaci, účelovou komunikaci, železniční trať a další silnici. >>> Více na straně 2



### Nové autobusové nádraží v Litoměřicích

Zrekonstruované autobusové nádraží znovu plně funguje. K novému oválnému terminálu s devíti odjezdovými stánkami, který vznikl během rekonstrukce vysloužilého autobusového nádraží, se již sjíždějí autobusy. Středisko pozemních staveb dokončilo nejnáročnější etapu ve středu nádraží. Během září bude stavba zcela dokončena.



### Pět nových tříd v Černošicích u Prahy

Nad stávající školou v Černošicích-Mokropsech bude budováno středisko pozemních staveb dalších pět tříd, včetně kabinetů a sociálního zázemí. Půdní vestavba má půdorys 60x20 metrů. Původně prostory sloužily jako sklad. Součástí vestavby je také rekonstrukce střechy včetně vybudování několika arkýřů a osazení 150 střešních oken.



### Hroší golfový turnaj v terezínské Kotlině

Ve čtvrtek 24. září 2015 se uskuteční pod hlavičkou společnosti Chládek & Tintěra historicky první golfový turnaj s navazujícím společenským setkáním. Hrát se bude na devítijamkovém golfovém hřišti Kotlina Terežín podle pravidel České golfové federace a místního hřiště. Reportáž přinese v příštím vydání Hrochovin.





## Trať z Liberce do Tanvaldu zprovozněna v termínu



3,5 MĚSÍCE. Téměř nemožné se stalo skutečností. Stavbařům společnosti Chládek & Tintěra se podařilo svůj náročný úkol zvládnout. Foto: Pavel Richter

Projektovému týmu pracujícímu na „Odstranění propadu traťové rychlosti ve vybraných úsecích tratě Liberec–Tanvald“ se podařilo včas zrekonstruovat úseky v délce kolem 10 kilometrů. S přípravnými pracemi přitom začali stavbaři složením z několika složek společnosti zkraje dubna. Výluka na celé trati skončila 13. července.

Hlavním předmětem prací byla rekonstrukce železničního spodku, svršku, nástupišť a mostních konstrukcí, součástí stavby byly i přeložky kabelového vedení. Základem prací na železničním spodku byla kromě výměny konstrukčních vrstev hlavně obnova funkčnosti odvodnění zřízením nových trativodů včetně opravy propustků, částečné rozšíření stezek pomocí gabionů a osazení příkopových žlabů.

### Čas na rekapitulaci

Příprava podobné stavby zpravidla zabere půl roku, nyní na to byly pouhé dva měsíce. A podobné je to i s realizací. Namísto předpokládaných devíti měsíců zbyly necelé čtyři.

Dokončit projekt tak, aby byl dodržen termín konce výluky, se podařilo díky zvýšenému nasazení celého realizačního týmu. „Pracovní doba nám začala prakticky za svítání a skončila až se setměním. Soboty, neděle i svátky. Do toho přišla tropická vedra, a to ve fázi výměny kolejnic a svařování. Museli jsme začínat ráno ve 4 hodiny, abychom vůbec něco udělali. Okolo 10. hodiny polední se už nedalo svařovat z důvodu vysokých teplot. Trvalo to celých deset dní,“ bilancuje vedoucí projektového týmu Roman Kupka. Podle něj byla nejvíce vyčerpávající přípravná fáze a potom druhá část výluky, kdy bylo nutné improvizovat vzhledem k blízkému se termínu ukončení.

Realizace projektu byla od samého začátku až do konce výluky nanejvýš stresující. Dnes již lze

uplynulé měsíce rekapitulovat. „S odstupem času jsem si uvědomil, že s dobrým týmem se dají udělat i zdánlivě nemožné věci,“ vidí dnes pozitiva Roman Kupka. „Obdiv a poděkování patří všem, kteří tady pracovali. Největší zásluhy na průběhu stavby má pak Pavel Vlček za kolejáře, Petr Novák za mostáře a zejména naši strojníci z dvoucestných bagrů,“ pokračuje vedoucí projektového týmu.

Ani dnes ještě stavba není kompletně dokončená. Práce, které lze provádět po výluce, potrvají nejméně do konce tohoto roku. „Pokud ještě letos nedostaneme výluky na úpravu geometrické polohy koleje, tak tyto práce budeme muset provést příští rok,“ podotýká Roman Kupka. Stavbařům nyní ještě zbývá dokončit také výstroj trati, zajišťovací značky, úpravu šterkového lože, odstranění vegetace, vodorovné dopravní značení na přejezdech, úklid stavenišť a v neposlední řadě dokladovou část stavby.



## Modernizace dvoukolejné trati z Litoměřic do Ústí-Střekova



7,5 KILOMETRU. Ve vybraných úsecích trati stavbaři odstraní propady rychlosti. Foto: Pavel Richter



Špatné parametry oblouků a zvýšení traťové rychlosti jsou hlavním důvodem modernizace vybraných úseků na čtyřadvacetikilometrové trati mezi Litoměřicemi a Ústím nad Labem.

Veřejnou soutěž na realizaci stavby vyhrála společnost Chládek & Tintěra. Stavba byla zahájena na začátku července a potrvá až do června 2016.

Modernizace dvoukolejné elektrifikované trati 072 Lysá nad Labem – Ústí nad Labem, úsek Litoměřice dolní nádraží – Ústí nad Labem – Střekov, zahrnuje zejména výměnu železničního svršku v celkové délce kolem 7,5 kilometru a na základě geotechnického průzkumu v určitých úsecích také sanaci železničního spodku a regeneraci odvodnění. Důležitou součástí stavby je také oprava devíti mostních objektů. Dále bude provedena regenerace dvou železničních přejezdů včetně instalace nových či repasovaných

technologických prvků zabezpečení. Středisko elektrostaveb dále provede výměnu části stožárů traťového vedení. Úpravou zabezpečovacího zařízení pak bude v úseku Velké Žernoseky – Sebužín nahrazen jednoměrný automatický blok obousměrným.

### Nejnáročnější část začne v říjnu

Stavební práce jsou rozděleny do tří etap a šesti jednokolejných výluk, jejichž délka je zpravidla měsíc. V první etapě stavbaři modernizují část trati v úseku Velké Žernoseky – Sebužín. Druhá, nejnáročnější etapa čeká stavbaře v říjnu, kdy musejí během

výluky zrekonstruovat první traťovou kolej v délce čtyř kilometrů mezi litoměřickým dolním nádražím a Velkými Žernoseky. „Bude to boj s časem a prostorem. Převážná část stavby se totiž nachází přímo ve městě, kde je navíc do konce roku uzavřen Tyršův most,“ hledí dopředu hlavní stavbyvedoucí Jiří Kneifl ze závodu kolejových staveb. V poslední etapě bude zmodernizován úsek Sebužín – Ústí nad Labem – Střekov.

Ředitelem stavby byl jmenován Martin Počta, který však dokončoval rekonstrukci železniční stanice Strakonice, proto první etapu musel v nelehkých podmínkách zrealizovat Jiří Kneifl. Za to si zaslouží poděkování celé firmy. Původní doba uvažovaná na realizaci této etapy totiž byla 2x 50 dní nepřetržitě výluky, nakonec byla zkrácena na polovinu.

### Doprava nového mostu po kolejích

Sanace všech mostů spočívá především v úpravě izolací, říms a zábradlí pro zajištění volného schůdného a manipulačního prostoru. Délka mostů je od šesti do deseti metrů. I v případě oprav mostů bude nejnáročnější úsek Litoměřice – Velké Žernoseky. „Během krátkých výluk tam musíme opravit šest mostů, z toho jeden téměř kompletně vyměnit. Jedná se o tzv. žalhostický most, který zdemontujeme tak, že zůstanou jen mostní opěry. Na ně přijde nový prefabrikát. Ten budeme muset vzhledem k omezenému přístupu přepravovat asi kilometr po kolejích,“ říká Jiří Vlček ze závodu mostních staveb.

## Podpora při rekonstrukci trakčních napájecích stanic

Železniční stanice Ostrov nad Oslavou a Golčův Jeníkov mají moderní trakční napájecí stanice – TNS. S jejich modernizací pomáhalo středisko inženýrských staveb.



Obě TNS, respektive železniční nádraží, se od sebe nacházejí ve vzdálenosti 75 traťových kilometrů a jsou součástí dvojkolejné trati č. 324 Kolín–Brno.

Zakázku na zvýšení trakčního výkonu zmíněných TNS získala společnost OHL ŽS, která si za jednoho z partnerů stavby vybrala společnost Chládek & Tintěra. Úkolem střediska inženýrských staveb bylo zejména zřízení obslužných a příjezdových komunikací a zřízení obslužných kolejí. „Celkem se jednalo asi o 2000 m<sup>2</sup> obslužných a 1000 m<sup>2</sup> příjezdových komunikací. Obslužné koleje jsme vybudovali v délce 400 m,“ rekapituluje provedené práce vedoucí střediska inženýrských staveb Jaroslav Krejza.

Měření byly zprovozněny v polovině 60. let minulého století a jejich technický stav již nevyhovoval potřebám dráhy. Cílem projektu proto je uvedení technologického zařízení trakčních měřičů do stavu, který bude zajišťovat parametry vyžadované současnou legislativou, minimalizaci nároků na údržbu a bezpečnost a plynulost železniční dopravy.

Rekonstrukce měřičů trvala rok, a to vzhledem k tomu, že bylo nutné stavbu provádět po etapách.

## Přemostění silnice I/15 v Lovosicích trvalo jen pár hodin

Rekonstrukce trati mezi Lovosicemi a Žalhosticemi se dotýká nejen cestujících na železnici, ale také řidičů. Ti museli počítat s krátkými uzavírkami hlavní silnice I/15 mezi Lovosicemi a Litoměřicemi.

Silnice byla uzavřena v době, kdy stavbaři snášeli starou a pak usazovali novou mostovku za pomoci jeřábů. Druhá uzavírka z důvodu usazování nové mostovky nakonec skončila o den dříve, než pracovní tým závodu mostních staveb pod vedením Karla Mikase předpokládal. Navíc se převážná část uzavírky konala v noci z pátku na sobotu.

Na konci srpna již stavbaři měli u menších mostů zdemontované mostovky a ubourané úložné prahy. Komplikovanější to však bylo s ocelovým mostem přes Labe, který museli částečně snést za pomoci soulodí. „Technické řešení a časový sled jsme upravo-

vovali podle hladiny řeky. Nyní provádíme přípravu pro nové úložné prahy na ostatních mostech, na které postupně usazujeme nové mostovky,“ říká hlavní koordinátor projektu Jan Chlupsa ze společnosti Chládek & Tintěra. Vzhledem k velmi krátkému termínu realizace si stavbaři nové ocelové konstrukce a betonové prefabrikáty připravili již předem.

Souběžně s rekonstrukcí všech mostů provádí závod kolejových staveb demontáž a následnou výměnu kolejnic a pražců v celém úseku. Součástí projektu je také sanace dvou úseků trati. „Vzhledem k narušené zemní pláni za železniční stanicí Lovosice a před stanicí Žalhostice provádíme sanaci železničního spodku. Jedná se o dva 300 metrů dlouhé úseky,“ dodává Jan Chlupsa. V zastávce Lovosice-závod navíc bude zrekonstruováno nástupiště a osvětlení. Zrekonstruovaný úsek bude mít i nové zabezpečovací zařízení.





## Rekonstrukce železničních mostů na severu Čech

Během letních prázdnin zrekonstruoval závod mostních staveb tři ocelové železniční mosty na Ústecku a Liberecku.

### Dva mosty ve Šluknově

Ocelové mosty, které jsou přímo na česko-německém pomezí, převádějí železniční trať Rumburk–Sebnitz přes místní komunikace. Závod mostních staveb měl na opravu pouhé tři týdny ve výluce, která začala 3. a skončila 21. srpna. „Byl to napjatý harmonogram. S ohledem na čas a možná rizika spojená s počasím a technikou bylo výhodnější ocelové mosty za pomoci jeřábu snést, odvézt přes půl republiky na dílnu, tam opravit a přivést a usadit zpět,“ popisuje postup prací ředitel závodu mostních staveb Vladimír Jehlička.

Větší z mostů má délku ocelové konstrukce přes 15 metrů a šířku 5 metrů. Druhý most má třetinovou délku. Během opravy bylo na mostech doplněno celkem 5 tun nové oceli. Součástí opravy obou mostů byla také sanace kamenných opěr a zřízení nového kolejového svršku.



### Zrezivělý most je minulostí

Přibližně pět metrů dlouhý a pět metrů široký ocelový most převádí jednokolejnou trať 039 Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem přes polní cestu. „Výluku na trati jsme měli pouhých pět dní, od 17. do 21. srpna. V této lhůtě jsme zdemontovali středové, hlavové a chodníkové plechy, dále koleje, mostnice a pražce na výběžcích. Ocelové části jsme následně zrenovovali,“ říká hlavní stavbyvedoucí Miroslav Běhavý.

Současně s renovací ocelových částí stavbařů usadili také nové mostnice, pražce, vystrojení mostnic pro úchyt koleje a provedli doplnění ocelových konstrukcí, včetně jejich přizpůsobení nové normě. Na třech místech mostních výběhů prodloužili římsy pomocí gabionových zdí. Po skončení výluky ještě provedli stabilizační injektáže a přespárování mostních opěr.



## Projekční společnost H-PRO se rozrostla

>>> Vzhledem ke stále rostoucím požadavkům na rychlost a přesnost zpracování projektových dokumentací H-PRO disponuje profesionálním technickým zázemím, a to jak softwarovým, tak hardwarovým. Jednotlivá pracoviště jsou vybavena grafickými stanicemi a potřebným základním softwarem. Vlastní 2D a 3D návrhy vznikají v programech firmy Autodesk (zejména AutoCAD LT a Autodesk Civil 3D) s oborovými nadstavbami RailCad a MX RAIL. H-PRO dále disponuje softwarem pro předávání digitálních dat TreeINFO. Pro navrhování gabionů a zdí pak slouží program GEOS a pro návrh výztuží a sítí program CADKON-RCD.

Zpracování pořízených geodetických dat a výpočetní práce geodeti provádí pomocí programu Groma. Tvorbu map ve 2D a 3D dle oborových směrnic pomocí programu Bentley PowerMap s nadstavbou MGEO (výkresy \*.dgn) a zpracování digitálního modelu terénu (vrstevnice, triangulace,

Po necelém roce a půl končí zatím největší samostatná stavba společnosti Chládek a Tintěra, rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v železniční stanici Strakonice. Na některé detaily týkající se způsobu řízení takto rozsáhlého projektu jsme se zeptali koordinátora projektu Jakuba Vysokého.

## Řízení projektu je jiná liga

### Co je vlastně náplní koordinátora projektu, což je nová pozice v rámci naší společnosti?

Koordinátor musí zajistit, aby každý zhotovitel měl pro svoji práci vytvořené i vnější podmínky, jako jsou výluky, dopravní uzavírky včetně dopravního značení, zábory území apod. To vše je podkladem pro vytvoření harmonogramů prací, ať už celkového, dílčího po etapách, nebo operativního po jednotlivých dnech. A pak samozřejmě kontrola postupu prací a s tím související dílčí korekce těchto harmonogramů. Koordinátor musí prostě vědět o všem, co se na stavbě stane, a vždy mít v záloze operativní řešení. Kromě toho musí být připraven řešit vzniklé spory. Dalším z úkolů vedení projektového týmu je udržet pohromadě různorodý kolektiv pracovníků zodpovědných za realizaci provozních souborů a stavebních objektů i v případě, že se ne všechno daří.

### Takže to znamená znát projekt všech objektů stavby a být na staveništi od svítání do setmění?

Kontrola postupu prací je jen tou menší částí práce koordinátora. Spoustu času tráví koordinátor za jednacím stolem při projednávání výluk či uzavírek, vedením operativních porad, resp. s myší a klávesnicí při tvorbě harmonogramů prací. Samozřejmě, že celý projekt stavby v globálních rysech, včetně jeho změn, koordinátor projektu znát prostě musí, bez toho nemůže svou práci vykonávat.

### Nebál jste se, vzhledem ke svému mládí, případně menším zkušenostem, uveďte pozici přijmout?

Mám-li být zcela upřímný, tak se mě nikdo ani moc neptal. Očekávalo se, že se soutěž na zhotovitele díky námítkám neúspěšných uchazečů protáhne,



a tak ve chvíli, kdy trochu neočekávaně brzo přišlo rozhodnutí o výběru naší společnosti jako zhotovitele, a to s prakticky okamžitým termínem zahájení realizace, jmenoval ředitel stavby zcela přirozeně projektový tým z pracovníků, kteří se na přípravě nabídky podíleli. A protože já jsem do nabídky zpracovával harmonogram a pracovní postupy, byla mi určena pozice koordinátora projektu.

### Byl jste i přes své mládí členem vedení projektového týmu. Jak byla tato skutečnost přijímána?

Prakticky při všech jednáních s účastníky výstavby jsem se setkal s velmi korektním přístupem, spíše se snahou mi pomoci. Co se týká vlastní realizace, ředitel stavby Milan Topol je odborníkem s ohromnými zkušenostmi, který byl ochoten kdykoli se mnou problémy konzultovat a v případě potřeby mi i poradit. Na druhou stranu mi dával velký prostor k samostatnému rozhodování a moje rozhodnutí respektoval.

### Co pro vás bylo v průběhu stavby nejsložitějším úkolem?

barvy. I když se jedná o poměrně jednoduchou stavbu, kde jsou hlavními nosnými prvky železobeton a ocel, složitost tkví podle hlavního stavbyvedoucího v propojení stávajícího objektu školky a nové haly. „Jedná se zejména o spojení železobetonových nosných prvků, hydroizolace a dalších navazujících konstrukcí potřebných pro provoz přístavby,“ upřesňuje.

### Zázemí haly je součástí školky

Nová sportovní hala bude součástí základní školy Černošice-Mokropsy. Disponovat bude standardní hrací plochou 20 x 40 metrů a tribunou pro diváky. Místně je situována tak, že navazuje na budovu stávající školky, při jejíž výstavbě v roce 2005 se již počítalo s výstavbou nové haly. Proto jsou již připraveny prostory pro budoucí šatny, sociální zařízení a prostor pro vybudování tribuny. Sportovní hala je koncipována jako tvarově jednoduchá stavba na půdorysu obdélníku o rozměrech 51 x 22,5 m.

Sportovní hala bude koncipována pro řadu sportovních aktivit. Ať už jde o volejbal, basketbal, fotbal, nebo o zimní kondiční přípravu sportovců.

Organizačně zajistit a realizovat dopravní uzavírku páteřní komunikace pod železničním mostem v Podsrpenské ulici. Úplná uzavírka byla nutná z důvodu otryskání stávající betonové konstrukce mostu tlakovou vodou. Jakkoli město, ŘSD a Policie ČR nechtěly zpočátku o této uzavírci ani slyšet, podařilo se mi najít přijatelné řešení a během tří nočních výluk tuto akci realizovat.

### Počítáte, že byste podobnou pozici zastával i na jiném projektu?

Jeden z mých kolegů říká, že velké projekty jsou jiná liga, a kdo se v ní naučí hrát, již si těžko zvyká jinde. Projektové řízení je opravdu jiný způsob práce, na který si všichni zúčastnění musí zvyknout a přizpůsobit se mu. Je to časově velmi náročná práce, která klade velké nároky i na psychickou odolnost každého vedoucího pracovníka. Někomu tento způsob práce vyhovuje více, někomu naopak méně nebo vůbec. Nechci na tomto místě nyní říkat, že chci zůstat už jen „na projektech“, byl jsem vlastně na svém prvním. Přesto mohu říci, že v případě dobře připraveného projektu, s vytvořeným fungujícím projektovým týmem, bych podobnou – a třeba i vyšší – pozici určitě neodmítl.

### Co jste si z projektu odnesl?

Rok a půl ve Strakonici byl docela tvrdou školou. Přesvědčil mne o skutečnosti, že k úspěšné realizaci projektu vede pouze spojení absolutní profesionality zhotovitelů s náročností projektového týmu při kontrole a řízení prací. Já osobně musím říci, že kromě praktických zkušeností jsem si ověřil, na co mám a co mi ještě chybí.

## Sportovní hala v Černošicích-Mokropsch zhruba stojí

### Během posledních sedmi měsíců vyrostla vedle základní školy hrubá stavba nové víceúčelové sportovní haly. Teď stavbaře čeká především zastřešení a uzavření objektu, aby přes zimu stavbu dokončili.

Zastřešení objektu je jednou z nejsložitějších fází stavby. Za pomoci jeřábu o nosnosti 300 tun stavbaři osadili téměř čtyřicetimetrový ocelový vazník o hmotnosti devět tun. Ten slouží jako podpora k uložení dřevěných příhradových vazníků sedlové střechy, jejichž montáž skončila. „Vzhledem k parametrům vazníku jsme museli kompletně přestavět dva krajní podpůrné sloupy, které již byly zhotoveny při výstavbě školky. Měly totiž nevyhovující patky,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí Petr Suchý. Na odstranění několika tunových železobetonových sloupů byla rovněž nasazena těžká technika. Stavbaři za pomoci jeřábu pilíře podřízli a odřízli od stěny.

Během podzimu a zimy stavbaře čeká dokončení objektu. To znamená především zhotovit sedlovou střechou a jižní fasádu, která bude prosklená. Střechu objektu bude tvořit sendvičový panel šedé

barvy. I když se jedná o poměrně jednoduchou stavbu, kde jsou hlavními nosnými prvky železobeton a ocel, složitost tkví podle hlavního stavbyvedoucího v propojení stávajícího objektu školky a nové haly. „Jedná se zejména o spojení železobetonových nosných prvků, hydroizolace a dalších navazujících konstrukcí potřebných pro provoz přístavby,“ upřesňuje.

### Zázemí haly je součástí školky

Nová sportovní hala bude součástí základní školy Černošice-Mokropsy. Disponovat bude standardní hrací plochou 20 x 40 metrů a tribunou pro diváky. Místně je situována tak, že navazuje na budovu stávající školky, při jejíž výstavbě v roce 2005 se již počítalo s výstavbou nové haly. Proto jsou již připraveny prostory pro budoucí šatny, sociální zařízení a prostor pro vybudování tribuny. Sportovní hala je koncipována jako tvarově jednoduchá stavba na půdorysu obdélníku o rozměrech 51 x 22,5 m.

Sportovní hala bude koncipována pro řadu sportovních aktivit. Ať už jde o volejbal, basketbal, fotbal, nebo o zimní kondiční přípravu sportovců.



## Oprava 150 let starých kamenných mostů

Závod mostních staveb opravil u obce Srby dva kamenné mosty převádějící jednokolejnou elektrifikovanou trať Plzeň – Nepomuk – České Budějovice přes místní komunikace.

Přípravné práce na sanaci mostů, které od sebe dělí přibližně 600 metrů, začaly již v polovině května tohoto roku. Přibližně 5,5 metru široké, 10 m dlouhé a 147 let staré mosty narušovalo zatékání a chybějící

izolace. U jednoho z nich byla navíc prasklá klenba, kterou mostaři stáhli systémem Helifix.

Stěžejní část prací byla soustředěna do osmidenní výluky. „Museli jsme na obou mostech stihnout zdemontovat koleje, odtěžit štěrky, provést nové izolace, římsy u jednoho mostu, vybudovat přechodové zdi, zhotovit příčná odvodnění a zprovoznit kolej,“ popisuje průběh prací stavbyvedoucí Zdeněk Anderka.





## Firemní koktejl

### Jak šel čas při rekonstrukci nádraží ve Strakonici

Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek změnila železniční stanici Strakonice k nepoznání.

Foto: Petr Marek, Pavel Richter



### Hroch Tenis Cup v Lovosicích



Po jarním tenisovém hroším klání v Pardubicích jsme uspořádali deblový turnaj také v Lovosicích.

Tropické teploty přesahující 36 °C, které panovaly ve středu 12. srpna, nakonec sportovce neodradily. Z Pardubic dorazily tři dvojice tenistů, z Havlíčkova Brodu jedna a čtyři dvojice hájily barvy domácích litoměřických hrochů.

Tenisový turnaj ve čtyřhře začal již v 9 hodin na kurtech v tenisovém areálu Lovosice, který disponuje šesti kurty a kvalitním sportovním zázemím. Turnaj je vždy určen hráčům všech úrovní.

I přes velké horko bylo v rámci turnaje dosaženo obdivuhodných výkonů a nikdo nepřišel k úhoně. Z prvního místa se nakonec radovala domácí dvojice Štěrba a Kameník. Druhé místo vybojoval deblový pár z Pardubic Walter a Dunda. Domácí tenisté Pšenička a Kébrt uzavřeli stupně vítězů. Turnaj účty, kde poražení ze skupin hrají pavoukem vedlejší soutěž, vyhrála dvojice z Litoměřic Kokeš a Chlupsa.

Další lovosický turnaj se uskuteční pravděpodobně příští rok v červnu, což je jinak obvyklý termín. „Poslední pokus o uspořádání turnaje zkrachoval na povodních v červnu 2012. Před tím byly turnaje pravidelné a s větší účastí, protože ještě nebyl čas dovolených,“ vysvětluje Jakub Štěrba.

Vzhledem k tomu, že hroší tenisové turnaje jsou zatím ryze mužská záležitost, i když pravidla jsou otevřená všem, v zimě se uskuteční badmintonový turnaj smíšených dvojic. Právě badminton je mezi ženami mnohem více oblíbený.

### Nové technické vybavení, stroje a vozidla

Společnost Chládek & Tintěra investovala do svých výrobních prostředků. Mnohamilionová investice souvisí s pravidelnou obměnou a pak také se zvýšením opotřebením strojů a zařízení v závislosti na navýšení objemu zakázek.

Z pohledu zajištění plnění výrobního programu je významnou investicí nákup dvou dvoucestných rypadel včetně veškerých přídatných zařízení. „Splnili

jsme tak současný cíl, abychom disponovali deseti takovými stroji. Při současném výhledu do dalších let počítáme s další obměnou a doplněním,“ říká technický ředitel společnosti Tomáš Pátek.

#### Další doplnění i pravidelná obměna

Strojní park obohatilo nově také pásové minirypadlo s provozní hmotností 5,5 tuny od firmy Wacker

Neuson. Jedná se o první stroj svého druhu, kterým společnost disponuje. Jeho využití bude nejen pro výkopové práce, ale zejména jako náhrada při provádění údržby kolejového svršku a spodku. S vybavením pro práce na železnici souvisí nákup další mechanizace, jako jsou motorové zatačečky od firmy Robel nebo ruční motorové utahovačky od firmy Master a mnoho drobného výrobního vybavení.

Vynaložené investice se dotkly také vozového parku. Nově bylo pořízeno jedenáct vozů Škoda Fabia combi, čtyři vozy Škoda Octavia, šest dodávkových vozů Volkswagen Crafter a dvě vozidla Volkswagen CADDY, které se u společnosti dobře osvědčily.

Nákup nových strojů, vozidel a výrobního vybavení je součástí nastaveného investičního plánu, který dále počítá s pravidelnou obměnou a doplněním výrobních prostředků společnosti.



Dvoucestné rypadlo New Holland



Minirypadlo Wacker Neuson

### 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.

#### Září

Kutílek Václav, přípravář

#### Říjen

Pilař Antonín, stavební dělník  
Matějček Roman, Bc., stavbyvedoucí  
Blecha Miroslav, strojník

#### Listopad

Žďárský Filip, svářeč pro svařování kolejnic  
Macke Jaroslav, stavební montážník



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.