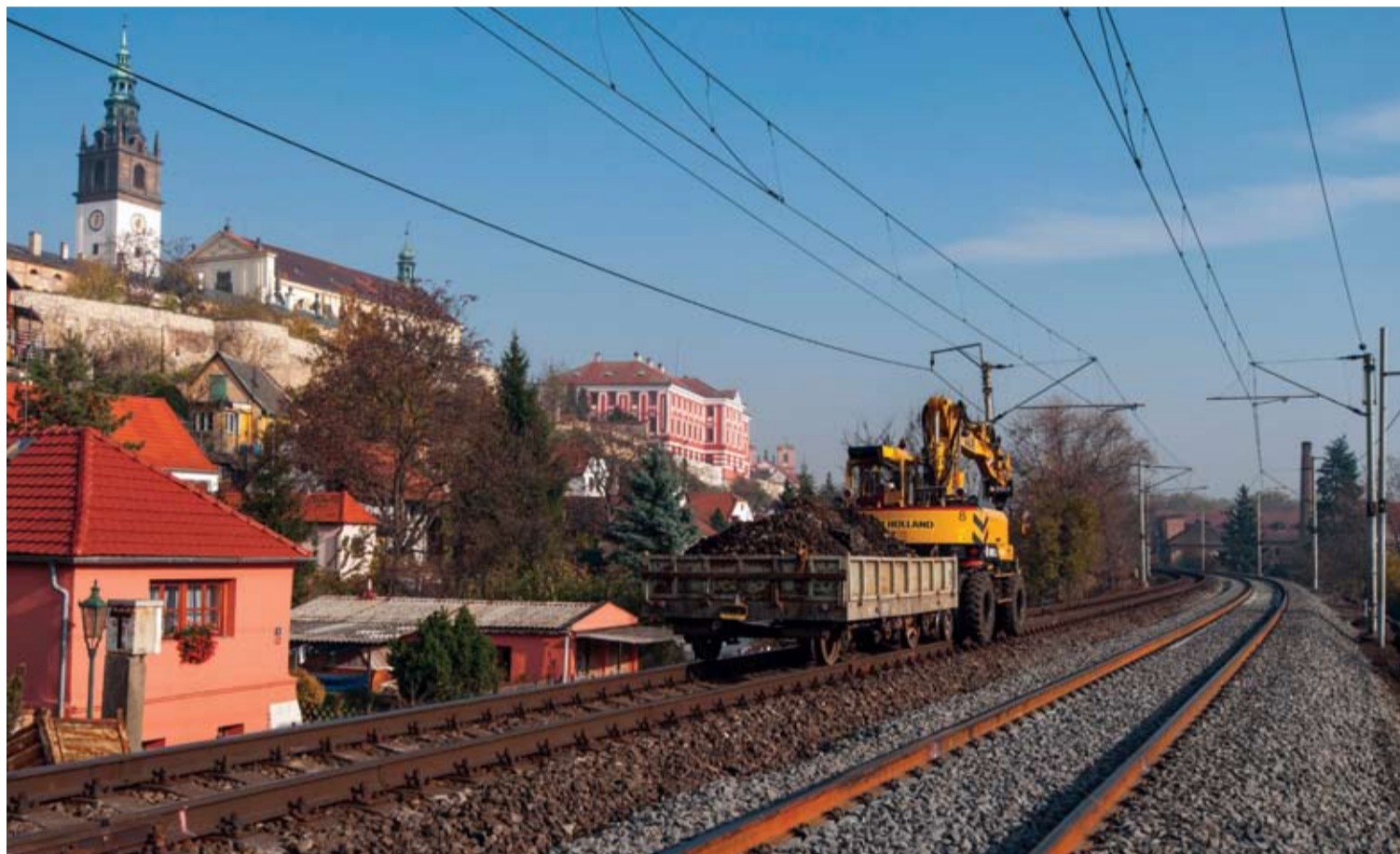




## Nejnáročnější část modernizace trati z Litoměřic do Ústí-Střekova skončila



Čtyřkilometrový úsek dvoukolejné trati od dolního nádraží v Litoměřicích až po Velké Žernoseky má novou první traťovou kolej. Stavbaři v husté městské zástavbě zrekonstruovali železniční spodek i svršek, opravili šest mostů a trakční vedení.

Práce na modernizaci vybraných úseků na 24 km dlouhé trati z Litoměřic do Ústí nad Labem – Střekova byly zahájeny v polovině roku. Realizace projektu je rozdělena do tří etap. V první etapě tým společnosti Chládek & Tintěra provedl úpravy na vybraných úsecích trati mezi Velkými Žernosekami a Sebzúinem. Celkem se jednalo o rekonstrukci 3200 metrů železničního spodeku a svršku v obou traťových kolejích. Úpravou zabezpečovacího zařízení bude v tomto úseku nahrazen jednosměrný automatický blok obousměrným. Tím dojde k úspoře nákladů na údržbu stávajícího zastaralého zabezpečovacího zařízení a především k zvýšení propustnosti tratě.

V říjnu stavbaři čekala nejnáročnější fáze projektu. Během měsíce trvajících výluky souvisle zrekonstruovali první traťovou kolej mezi Litoměřicemi a Velkými Žernoseky. Součástí tohoto mezistaničního úseku byla také rekonstrukce šesti mostních objektů, dvou železničních přejezdů a výměna sedmi stožárů trak-

čního vedení. „Za nasazení všech zaměstnanců, kteří se podíleli na říjnové etapě, patří velké poděkování. Vzhledem k tomu, že se v říjnu výluka týkala pouze první traťové koleje, realizujeme během listopadu práce ve druhé koleji tohoto úseku. Zejména se jedná o dokončení oprav mostů a přejezdů, které vlastně provádíme po polovinách,“ vysvětluje postup prací ředitel stavby Martin Počta. Výluka druhé traťové koleje skončí 20. listopadu tohoto roku.

### Pokračování na jaře příštího roku

Poslední etapa projektu, která se dotkne úseku mezi Sebzúinem a ústeckou částí Střekova, bude zahájena na jaře příštího roku. „Tam nás čeká především hodně práce na trakčním vedení, protože vyměníme kolem padesáti stožárů. Opravíme také dva mosty a provedeme přeložky inženýrských sítí. V případě samotných kolejí se bude jednat zejména o výměnu upevňovačů,“ dodává Jiří Kneifl.

Hlavním cílem stavby je odstranit špatné parametry oblouků a zvýšit traťovou rychlost. Ve vybraných úsecích proto dochází k úpravám GPK a železničního svršku a spodeku. Dále bude provedena instalace nových či repasovaných technologických prvků zabezpečení. Ukončení stavby je podle smlouvy o dílo naplánováno k 30. červnu 2016.



- Rekulivace skládky komunálního odpadu str. 2
- Devět nových mostů mezi Lovosicemi a Žalhosticemi str. 3
- Sesunutý násep u Mutějovic je opraven str. 3
- Ve Strakonících byla slavnostně přestřižena páska str. 4

## Slovo generálního ředitele



Milí kolegové, vzhledem ke končícímu roku využívám této příležitosti a pokusím se několika řádky zhodnotit uplynulou dobu.

Jsem velmi potěšen, že jsme dokázali zvládnout opravdu velmi značný nárůst výkonů, a to ve všech fázích. Obchod, příprava, vlastní realizace, ale i všechny další složky naší společnosti pracovaly bezchybně, se zaujetím a mnohdy na hranici svých možností.

Podařilo se nám vyhrát velké zakázky a podařilo se nám je úspěšně realizovat. Ale nejenom to. Během roku jsme se znovu naplno věnovali i zakázkám drobnějšího charakteru, které zůstávají naším základním stavebním kamenem. I tyto zakázky nám přinesly úspěch a prostředky pro náš další rozvoj.

Já osobně jsem velmi spokojený. Samozřejmě nám nárůst investic ve stavebnictví, zejména v oblasti železničního stavitelství, přinesl velký efekt, ale stejně jako v minulých letech je to ve značné části naše know-how, které dokážeme využít. Jste to vy, co znovu a znovu přinášíte svůj um, kvalitu a chuť realizovat nové a nové práce.

Pro mou osobu je to výzva a samozřejmě veliký pocit odpovědnosti, protože jsem si vědom, že společnost dělají právě lidé a jejich postoje, názory a přesvědčení. Chci vám všem říci, že vy jste mě přesvědčili. A nejenom mě. Od našich obchodních partnerů velmi často slyším slova chvály a díky za dobře odvedenou práci. O to příjemnější pocit to je, když kolem sebe vidím, jaké problémy a starosti musí řešit některé ostatní firmy. Stále si myslím, že můžeme být hrdí na svou práci. A za to všem děkuji.

A nyní pár slov k budoucnosti. Máme před sebou další perný rok. Práce je hodně. Je to konstatování faktu. A hlavně je třeba říci, že práci si umíme získat. Umíme ji realizovat a budeme ji realizovat. Zůstáváme na špičce železničářských firem. A k tomu dokážeme nabídnout veškeré stavební práce napříč trhem. Budme si vědomi své síly, ale budme dál pokorní a obezřetní. A věřme sami v sebe. V takovém případě já mohu s klidným svědomím konstatovat, že my se společně budoucnosti bát nemusíme.

Teď už mi jen zbývá popřát pěkný zbytek roku a úspěšný další rok!  
Jan Kokeš, generální ředitel

## Urychlení přípravy rychlostních spojení

První rychlovlaky by se Českem měly prohnět již od roku 2030. Současná realita tomu však neodpovídá.

Česká republika jakožto člen Evropské unie přijala v roce 2013 závazné nařízení Evropského parlamentu a Rady EU o zřízení tratí určených pro vysokorychlostní přepravu. I když první studie k vysokorychlostním tratím (VRT) vznikly v projektantské společnosti SUDOP PRAHA a.s. již během osmdesátých let minulého století, reálně stále stojí ČR na začátku jakékoliv přípravy.

Osvětu tomuto projektu budoucnosti se snaží dělat nejen společnost SUDOP PRAHA a.s., která v současnosti patří mezi největší českou společnost zabývající se projektováním železnic, ale také

společnost Chládek & Tintěra, která je dlouhodobě významným zhotovitelem železničních staveb. V Česku je plánováno přibližně 700 km vysokorychlostních tratí, a to včetně modernizace na 200 km/h. Většina úseků VRT je již zanesena v územních plánech.

Na podrobnosti ohledně stávajícího stavu železniční infrastruktury v ČR a přípravy realizace VRT jsme se zeptali obchodního ředitele společnosti Chládek & Tintěra Pavla Stoullila a generálního ředitele společnosti SUDOP PRAHA a.s. Tomáše Slavička.

>>> Více na straně 2





## Opravy veřejných komunikací

Středisko inženýrských staveb dokončilo nebo dokončuje několik projektů, které mají zajistit bezpečnost a zkvalitnění veřejných komunikací v obcích.

### Bezpečně podél silnice II/246 v Orasicích



V polovině srpna stavbaři začali rekonstruovat stávající zpevněné chodníkové plochy v obci Orasice na Lounsku. Běžná délka realizovaného chodníku je 370 metrů a plocha 631 metrů. Rekonstrukce chodníku je součástí projektu „Bezpečně podél silnice II/246“. Součástí stavby je také rekonstrukce plochy autobusové zastávky a vjezdů k jednotlivým objektům v sousedství budovaného chodníku. „Podél nového chodníku jsme také vybudovali drenáž z kameniva pro zlepšení vsakování povrchových vod,“ doplňuje hlavní stavbyvedoucí Leoš Opravil. Dokončenou stavbu předalo středisko inženýrských staveb poslední zářijový den.

### Rekonstrukce Hornické ulice v Tuchlovicích



Stavbaři společnosti Chládek & Tintěra se po pár měsících vrátili také do Tuchlovic na Kladensku, kde před časem dokončili část cyklostezky. Od poloviny září do poloviny listopadu tam tentokrát zrekonstruovali Hornickou ulici. „V podstatě se jednalo o opravu konstrukce komunikace. Vyměnili jsme šterkové vrstvy, opravili odvodnění a usadili devět nových dešťových vpustí, včetně jejich napojení na kanalizaci,“ popisuje rozsah stavby hlavní stavbyvedoucí Leoš Opravil. Kromě toho stavbaři usadili nové silniční obrubníky a nakonec zhotovili nový asfaltový povrch. Celkem se jednalo o 1555 m<sup>2</sup> asfaltové plochy a 545 metrů silničních obrubníků.

### Chodník podél II/261 v Žalhosticích



Na konci listopadu se dočkají části nového chodníku také v obci Žalhostice nedaleko Litoměřic. Středisko inženýrských staveb tam v rámci první etapy projektu „Chodník podél II/261 – Žalhostice“ provádí podle zásad bezbariérového užívání rekonstrukci stávajících chodníků před budovou obecního úřadu. „Do této etapy ještě spadá rekonstrukce autobusové zastávky a nové nasvícení přechodu pro chodce,“ dodává hlavní stavbyvedoucí Jan Čmejla.

Na první etapu by měla plynule navazovat druhá etapa, která zahrnuje výstavbu nového chodníku podél silnice II/261 východním směrem. Ve třetí etapě bude vybudován chodník propojující centrum obce s místní školou.

## Devět nových mostů mezi Lovosicemi a Žalhosticemi

Během velmi krátké doby se stavbařům podařilo dokončit rozsáhlou rekonstrukci mostních objektů na tříkilometrovém úseku trati, která vede skrz lovosickou chemičku.



3 MĚSÍČE. Ve výluce bylo zrekonstruováno devět mostů včetně sedmpolového přes Labe, jedna zastávka a byly provedeny zatěžkávací zkoušky. Foto: Pavel Richter

Jednokolejná trať 087 spojuje Lovosice s Českou Lípou. Hlavním důvodem rekonstrukce mostů, včetně největšího sedmpolového mostu přes řeku, byl jejich nevyhovující technický stav. Výluka na trati začala 1. srpna a skončila 9. listopadu tohoto roku. Stavbu zrealizovalo sdružení firem SMP CZ, Chládek & Tintěra, Bilfinger MCE Slaný a HABAU.

U osmi kratších mostů se jednalo převážně o kompletní výměnu mostovek a sanaci opěr a odvodnění. Ocelový most přes Labe byl kompletně rozebrán a nahrazen novou konstrukcí. Jednalo se o technicky náročné dílo, které si vyžádalo manévry přímo na řece. „Most byl částečně snesen za pomoci soulodí. Práci na řece jsme museli upravovat mimo jiné také podle hladiny řeky,“ říká ředitel výstavby Jan Chlupsa ze společnosti Chládek & Tintěra.

Součástí projektu byla také demontáž a následná výměna kolejnic a pražců v celém úseku, kterou provedl závod kolejových staveb. Vzhledem k narušené zemní pláni za železniční stanicí Lovosice a před stanicí Žalhostice provedli kolejaři sanace těchto úseků trati. Změny doznala zastávka Lovosice-závod, kde je nové nástupiště a osvětlení. Zrekonstruovaný úsek má i nové zabezpečovací zařízení.

Na začátku listopadu byly provedeny za odborného dozoru zatěžkávací zkoušky mostů. Z Plzně dorazila parní lokomotiva a z Děčína jeřáb EDK 750, které mají požadované tlaky na nápravu.

### Exkurze na požádání investora

Krátký termín realizace, složitá technická řešení a samotný průběh stavby se zájmem sledovali také



zástupci Správy železniční dopravní cesty na straně investora. Oblastní ředitelství v Ústí nad Labem uspořádalo 7. října 2015 za pomoci zhotovitelů firem odbornou exkurzi s výkladem. Zúčastnilo se jí kolem padesáti odborníků na mosty. Exkurze měla dvě části. „Nejprve jsme zájemcům přiblížili stavbu po technické stránce formou řady prezentací a následně jsme je provedli celým předmětným úsekem,“ upřesňuje průběh exkurze ředitel výstavby Jan Chlupsa.

Zrekonstruovaný úsek trati doznal změn především zvýšením traťové rychlosti. Původní trať umožňovala rychlost pouze 50 km/h. Po mostě přes Labe jezdily vlaky kvůli jeho špatnému stavebně-technickému stavu dokonce jen rychlostí 30 km/h. Nyní je to na celém úseku až 80, respektive 90 km/h.

## Sesunutý násep u Mutějovic je opraven

Od března do poloviny října byla vyloučena z provozu trať Svojetín–Mutějovice na Rakovnicku. Důvodem byl sesunutý násep nad jedním z propustků.



60 metrů. V celé délce sesunutého náspu stavbaři provedli odtěžení a nové vrstvy. Foto: Jan Havlíček

Sesnutí náspu způsobilo špatné podloží, které bylo převážně jílovité. O tom, že je na trati problém, Správa železniční a dopravní cesty věděla. Projevil se však dříve, než ho stihla odstranit. Rekonstrukce byla naplánovaná ještě v tomto roce. V původním záměru bylo řešeno odvodnění a oprava propustku. Příroda však byla rychlejší a vyvolala opravu, která začala na začátku srpna, v mnohem větším rozsahu.

### Chytré využití tělesa trati

Sanaci svahu v délce kolem šedesáti metrů provedl závod kolejových staveb, rekonstrukci propustku pod sesuvem zrealizoval závod mostních staveb. Nejprve bylo nutné zdemontovat železniční svršek, a to v délce 750 metrů na každou stranu od středu sesuvu. Následně stavbaři odtěžili zhruba patnáctimetrový násep. Celkem se jednalo o 5700 m<sup>3</sup> materiálu. Od začátku stavby bylo zřejmé, že největší problém bude s přístupem na staveniště. K inkriminovanému sesuvu nevede žádná cesta. „Nakonec jsme si poradili tak, že jsme k dopravě využili stávající trať. Koleje jsme zdemontovali až k přilehlému železničnímu přejezdu. Veškerá doprava tak byla vedena po stávajícím tělese železniční trati,“ říká hlavní stavbyvedoucí Jan Havlíček ze závodu kolejových staveb.



Několikatýdenní odtěžování původního náspu vystřídalo navážení nového materiálu z lomu pro zhotovení nového náspu, jehož pata byla podle projektu rozšířena asi o pět metrů. Nový násep stavbaři vrstvil po 0,25 metru. Každou druhou zhuštěnou vrstvu odděluje geomříž. Stávající propustek zrekonstruovali za pomoci systému multi-plate a k zajištění větší stability náspu vytvořili roznášecí lavice.

Železniční svršek v celkové délce kolem 1,5 kilometru je nově zhotoven z betonových pražců a nových kolejnic svařených do bezстыkové koleje. Rekonstrukce svršku se dotkla také jednoho železničního přejezdu.



## Revitalizace trati Rokycany–Nezvěstice

Jednokolejná regionální trať 175 bude na sedm měsíců mimo provoz. Její revitalizace v části Rokycany–Příkosice začala zkraje října a skončí v polovině června příštího roku.



Předmětem úpravy trati je kompletní výměna železničního svršku a spodku v délce 13,5 km včetně rekonstrukce dvou nástupišť. Zakázku provádí Společnost RT Rokycany–Nezvěstice, kde je správcem Metrostav (35 %) a členy společnosti Chládek & Tintěra (35 %) a Edikt (30 %).

Součástí stavby jsou dále rekonstrukce tří mostů, 34 propustků a 27 železničních přejezdů. Během revitalizace bude provedena mimo jiné také rekonstrukce sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, úprava napájení, pozemní objekty a komunikace nebo přeložky trubních vedení. Ve stanici Mirošov bude osazeno osm nových řešybek. V zastávkách a ve stanicích budou nově řešeny přístupy na nástupiště a výstavba nástupišť s normovými parametry.

Práce byly zahájeny 6. října 2015. „Naše společnost zatím realizuje menší objekty, jako jsou demolicí a opravy propustků. Hlavní výluka na našem úseku začne 1. března 2016 a skončí 16. června 2016. Je to velmi krátká doba, která si žádá zkušeného stavbyvedoucího,“ říká vedoucí oddělení technické a cenové přípravy společnosti Chládek & Tintěra Jakub Štěrba.

## Firemní koktejl

### Ve Strakonících byla slavnostně přestřižena páska

Rozsáhlá modernizace železniční stanice ve Strakonících byla slavnostně ukončena za účasti mnoha významných hostů.



**PÝCHA MĚSTA.** Železniční stanice ve Strakonících se dočkala moderních nástupišť a podchodu pod celým nádražím, což ocenila řada hostů.

Foto: IDMZ s.r.o.

Pro společnost Chládek & Tintěra, která byla zhotovitelem rekonstrukce, se jednalo o důležitou stavbu, na které se podílely všechny složky společnosti. Přestavba stanice, jež tvoří důležitý dopravní uzel na trati České Budějovice – Plzeň, trvala šestnáct měsíců. Slavnostní ukončení se uskutečnilo 22. září 2015 přímo na nádraží.

Železniční stanice Strakonice se před rekonstrukcí nacházela v již nevyhovujícím stavu – neměla zajištěný mimoúrovňový přístup na nástupiště a disponovala zastaralým zabezpečovacím zařízením, které bylo nutné modernizovat. „Realizace této stavby

přinesla zásadní změny v dispozičním uspořádání stanice a technologii jejího provozu v souladu s nejmodernějšími standardy v oblasti bezpečnosti železniční dopravy a cestujících,” řekl v rámci proslovů Mojmir Nejezchleb, náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy ze SŽDC.

Investiční náklady stavby činí 564 076 616 Kč bez DPH. „Stavba je navržena na spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci operačního programu Doprava, a to až do celkové výše 338 378 367 Kč. Zbývající finanční prostředky z národních zdrojů je připraven poskytnout Státní



fond dopravní infrastruktury,” sdělil Tomáš Blecha, ředitel Sekce pro realizaci zdrojů na SFDI.

Rekonstrukce se dotkla především železničního svršku a spodku v hlavních kolejích. Nové uspořádání kolejových rozvětvení umožňují současné vjezdy vlaků ze všech směrů, tedy od Plzně, Volar i Břežnice. Rekonstrukcí prošel také navazující viadukt u hřbitova, který převádí železnici přes nejdůležitější komunikaci ve městě. V železniční stanici navíc vznikla nová budova řízení provozu železniční dopravy a nový podchod pro pěší, který spojuje ostrovní nástupiště.

### Osmé Hroší vinobraní

Stejně jako v posledních sedmi letech, tak i letos se uskutečnilo tradiční dvoudenní „Hroší vinobraní“.



Opět jsme zavítali do vinného sklepa Skalák nedaleko Kyjova, kde nás přivítali vínem, burčákem, koláčky a škvarky z divočáka.

Počasí nám letos přálo, sluníčko svítilo, tak jsme mohli sedět venku, popíjet vínečko a k tomu nám hrála cimbálovka. Měli jsme možnost degustace vín přímo ve sklepe Skalák, kde jsme se dozvěděli mnoho zajímavého o výrobě a skladování vína. K večernímu rautu nám hrálo „Duo Skalák“ a my jsme si mohli zatančit i zahraniční i české hity.

Druhý den po snídani jsme vyrazili zpět domů. My, co jsme byli letos poprvé, určitě pojedeme i příští rok. Velký dík patří organizátorovi celé akce Jiřímu Kollárovi a personálu sklepa Skalák, kteří nám připravili nezapomenutelné zážitky.

Tímto vás srdečně zveme i na další, v pořadí již deváté Hroší vinobraní.

Text/foto: Andrea Routnerová

### První hroší golfový turnaj

Ve čtvrtek 24. září 2015 se uskutečnil pod hlavičkou společnosti Chládek & Tintěra historicky první golfový turnaj.



Hrálo se na devítijamkovém golfovém hřišti Kotelina Terežín, a to podle pravidel České golfové federace a místního hřiště. Turnaje se zúčastnilo celkem třicet hráčů různých věkových skupin i pohlaví. Spolu s navazujícím společenským setkáním se akce zúčastnilo asi 50 hostů z řad obchodních partnerů. Slavnostně vyhlášení byli vždy tři nejlepší hráči v jednotlivých kategoriích a výherci doprovodných soutěží.

### Moderní autobusové nádraží bylo dokončeno

Litoměřice se mohou pochlubit moderním autobusovým nádražím, které bylo ve čtvrtek 8. října 2015 slavnostně otevřeno.



**HOTOVO.** Radost z dokončené a předané stavby měli nejen zástupci investora, ale také obchodní a generální ředitel společnosti Chládek & Tintěra Pavel Stoužil a Jan Kokeš.

Foto: Pavel Richter / selfie

Slavnostního otevření se zúčastnili zástupci města v čele se starostou Ladislavem Chlupáčem, ředitelka Úřadu regionální rady regionu soudržnosti Severozápad Jana Havlicová, generální ředitel firmy Chládek & Tintěra Jan Kokeš a další lidé spolupracující na realizaci projektu.

Výsledkem přestavby nádraží jsou nová a zastřešená autobusová stání pro cestující, jimž nechybí ani



digitální informační systém, včetně orientačního systému pro nevidomé. Celý prostor má nové povrchy, je vybaven mobiliářem a zajímavě nasvětlen. K dispozici je celkem devět šikmých stání pro autobusové přepravce. Podélná stání slouží městské hromadné dopravě a k výstupu. Komfort cestujících dále zvyšuje nové sociální zařízení, na jehož provoz neustále dohlíží obsluha.



### POZVÁNKA NA VÁNOČNÍ FIREMNÍ VEČER

- Srdečně tímto zveme naše kolegy, kolegyně a jejich partnery na tradiční slavnostní firemní večer. Místem setkání bude opět litoměřický **hotel Koliba**.
- Akce se uskuteční v pátek **18. 12. 2015** od 18.00 hod. Večerem bude provázet oblíbený moderátor **Miloš Knor**, k poslechu i tanci zahraje litoměřická hudební skupina **No Name**.
- V průběhu večera budou vyhodnoceni nejlepší zaměstnanci tohoto roku a bude oceněna i nejlepší stavba sezóny. Bohatá **tombola** se již připravuje.
- V úvodu večera dojde i na jedno malé inspirativní **překvapení**.

### 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.

#### Prosinec

Linda Petr, traťový strojník

#### Leden

Šíma Martin, tesář

#### Únor

Rozhon Miroslav, traťový dělník  
Kébrt Miroslav, marketingový manažer  
Táborská Marcela, asistentka stavbyvedoucího  
Tvrdík Alois, mistr stavby  
Ebenstreit Jaroslav, vedoucí výroby