



HROCH NOVINY

- Napájecí vedení ve Vršanské uhelné realizovalo středisko 11 str. 2
- Košická zakázka prověřila schopnosti závodu 01 str. 3
- Rekonstrukce mostu na slovenské dálnici D2 str. 3
- Hroši vyrazili na kola str. 4

Náročná sanace spodní stavby železničního mostu v Zákolanech



POD VODOU. Třípolový most převádí železnici přes Zákolanský potok, který je známý častým rozvodněním.

Foto: Pavel Richter

Narušené opěry i dva pilíře třípolového železničního mostu v Zákolanech opravují od konce minulého roku mostaři závodu 03. Spodní stavbu musejí v náročných podmínkách dodatečně svísele zpevnit ocelovými profily a vodorovně stáhnout ocelovými tyčemi.

Železniční most v Zákolanech je součástí tratě Kralupy nad Vltavou–Kladno. Délka mostu je přibližně třicet metrů a šířka devět metrů. Tento třípolový most převádí železnici přes Zákolanský potok, který je známý častým rozvodněním. Právě to má za následek statické narušení spodní stavby mostu. „Je to jediná vodoteč v širokém okolí, do které se stahuje voda. Přesvědčili jsme se o tom na vlastní kůži již dvakrát, když nás po deštích potok vyplavil,“ potvrzuje význam potoka hlavní stavbyvedoucí Tomáš Kopečný ze závodu 03.

Sanace spodní stavby spočívá v několika krocích. Mostaři musejí využít dvě boční opěry, dva středové pilíře a provést sanaci klenby mostu. Na závěr

také provedou předlážďení dna Zákolanského potoka. Stavební práce přitom realizují bez úplné výluky trati, pouze je v místě jednokolejného provozu s omezenou rychlostí. Postup prací komplikuje potok, který stavbaři musejí odklánět dle potřeby jen do jednoho či dvou mostních polí.

Přes dva a půl tisíce svárů

Boční opěry i středové pilíře jsou vystuženy tak, že stavbaři nejprve odbourali část stávajícího kamene a následně provedli jádrové vrty o průměru 130 mm do hloubky asi 50 cm. Do vrtů následně vsadili ocelové U profily, které jsou ve vrtu zality plastbetonem. Pod vodorovné U profily pak vložili ocelové stojky, které vzájemně svařili. Nakonec této části sanace provedli kolem opěr a pilířů armaturu, kterou zabetonovali pomocí přitlačných vibrátorů. „Sváry armatury jsme prováděli přímo na místě a nebylo jich zanedbatelně. Museli jsme provést bezmála 2500 svárů v podmínkách, kdy svářeči stáli několik hodin ve vodě a neustále se čerpala voda, jelikož

spodek opěr a pilířů byl půl metru pod hladinou stávajícího potoka. Zprvu jsme také měli obavu, jak dopravíme beton na místo stavby. Nakonec vše vyřešila betonpumpa s šestatřicet metrů dlouhou sestavou,“ vzpomíná na nejnáročnější fázi stavby Tomáš Kopečný.

Středové pilíře musely být navíc zpevněny ocelovými tyčemi. To znamenalo oba pilíře provrtat naskrz. Celkem stavbaři provedli dvaasedmdesát dvoumetrových vrtů o průměru 50 mm. „Všechny vrty, a to jak pro U profily, kterých bylo 120, jsme museli provádět ručně a velmi opatrně, protože statika mostu vyloučila jakékoli vibrace. Bohužel pískovec tvoří jen část spodní stavby, za ním jsme vrtali do čediče, což nás podstatně zdrželo,“ říká hlavní stavbyvedoucí.

Součástí opravy spodní stavby mostu byla také sanace klenby. To znamenalo zbavit ji narušeného betonu otryskáním a následně provést reprofilaci a přespárování.

Pokračování na straně 3

Obměna vozového parku pokračuje

V rámci zpracované koncepce autodopravy u společnosti Chládek & Tintěra byla zahájena postupná obměna všech dodávkových vozidel. Kolejáři ze Závodu 01 si již v dubnu převzali dva vozy Volkswagen Crafter a Středisko 04, obsluhující dvoucestná rypadla, již dopravuje posádky dvěma vozy Volkswagen Caddy.

„Během května a června jsme v duchu koncepce dopravy pokračovali v úpravě vozového parku společnosti. Snažili jsme se dodržet zejména dva základní body, a to obměnu dodávkových vozidel za vozidla VW Crafter, a pak snížení celkového stavu vozidel a omlazení vozového parku. V průběhu tohoto období jsme zakoupili dalších pět dodávkových vozidel VW Crafter, z nichž tři půjdou k závodu mostních staveb a dvě vozidla závodu kolejových staveb,“ říká technický ředitel Tomáš Pátek.

Méně vozidel, více míst pro cestující

Cílem zpracované koncepce autodopravy je především snížení nákladů na celý vozový park. Toho lze dosáhnout například snížením počtu vozů v návaznosti na pořízení víceúčelových dopravních prostředků. „Nakoupili jsme vozy VW Crafter ve speciální úpravě. Mají sedm pohodlných míst a velký nákladový prostor. Ten je vlastně pro danou kategorii vozidla maximální. Díky tomuto jednomu vozu můžeme vyřadit tři jiné vozy – V3S, dodávku a osobní auto,“ vysvětluje princip úspor technický ředitel Tomáš Pátek.

Vozidla VW Caddy a VW Crafter, předaná již v dubnu, svým dosavadním provozem potvrdila správnost rozhodnutí. Ze strany uživatelů jsou slyšet slova chvály. „Z pohledu omlazení vozového parku a snížení celkového počtu vozidel se blížíme ke stanovenému a plánovanému počtu 165–170 vozidel ke konci hospodářského roku 2011. Během prvních měsíců nového hospodářského roku se budeme nadále věnovat optimalizaci stavu současného vozového parku. Do naplnění plánu odběru vozidel VW Crafter pro kalendářní rok 2012 chybí pouze jedno vozidlo,“ podotýká Tomáš Pátek.

Koncepce autodopravy je zpracovaná tak, že do konce roku 2014 budou mimo jiné nahrazena všechna dodávková vozidla, tedy asi 35 kusů. Ze současných asi 211 vozidel všeho druhu by pak mělo být ve firmě k 1. lednu 2013 jen 170 kusů. „Vlastně snížíme počet vozidel, nikoli však počet míst v nich. Spíš naopak,“ dodává Tomáš Pátek.



Foto: Pavel Richter



Foto: Pavel Richter

Dostavba nemocnice míří do finále

Po roce a půl usilovné práce se chystá ukončení dostavby nemocnice v Mladé Boleslavi. Celý realizační tým se chystá na velké finále, které by mělo proběhnout v srpnu. Vzhledem k významu tohoto projektu, chystáme speciální článek o průběhu této stavby. Zatím držíme palce, aby vše dobře dopadlo.



Nová cyklostezka v Praze-Kbelích

Středisko 02 předalo na konci května Technické správě komunikací hl. m. Prahy kilometr nové cyklostezky. Ta se napojuje na trasu vedoucí z Letňan a pokračuje podél hlavní silniční komunikace v pražských Kbelích. Součástí asfaltové cyklostezky je i chodník pro pěší.



Hroši voda 2012

Z dobře informovaných zdrojů jsme se dozvěděli, že slavný vůdce hroších vodáků Jiří Rudolf Šťastný opět připravuje na září letošního roku velké vodácké putování. Která řeka se ale letos pojede, nám neprozradil. Rozhodne se prý až na základě stavů vodních toků na konci léta. Nicméně zájemci se mohou u Jirky Šťastného hlásit již nyní.



Napájecí vedení ve Vršanské uhelné realizovalo středisko 11

Téměř tři kilometry napájecího vedení pro vlečku v hnědouhelné lokalitě Vršany rozvedly během jednoho měsíce dvě trolejové party střediska 11. Na pomoc jim přišel i tým, který se specializuje na tahání kabelů. Celkem se rozvedlo dvanáct kilometrů napájecího vedení.

Cílem zakázky bylo připravit napájecí vedení vlečky k dalším ložiskům hnědého uhlí v lokalitě Vršany. Vzhledem ke vzdálenosti vedení od napojení na opuštěnou linku až k místu další těžby museli trolejářští vedci kvůli ztrátovosti čtyři napájecí vedení. Větší část napájecích kabelů byla vedena po stávajících stožárech, přibližně 350 metrů z celkové délky ale museli pracovníci střediska 11 zakopat do země. „Důvodem byl místní viadukt, nad kterým již nebylo možné vést další kabely. Proto bylo do projektu zpracováno také vedení v zemi. Před samotným zahájením prací jsme nejprve museli provést 1,2 metru hluboký, šedesát centimetrů široký a 350 metrů dlouhý výkop mezi kolejemi stávající vlečky. Tím jsme podešli viadukt a vedení zase vedli po stožárech,“ vysvětluje částečné vedení v zemi hlavní stavbyvedoucí Jiří Gula. Kromě natažení napájecího vedení a zemních prací postavili trolejářští také jeden nový stožár a jeden znovu ukotvili. Součástí jejich práce byla též demontáž původních stožárových konzol a montáž nových, ke kterým pak připevnili napájecí kabely.

Rozvody napájecího vedení pracovníci střediska 11 prováděli v několika výlukách vlečky. „Jinak to ani v momentě, kdy jsme byli na stožárech, nešlo. S provozovatelem areálu jsme se ale dohodli, že výkopy mezi kolejemi provedeme za provozu, abychom chod lokalitě co nejméně narušili,“ podotýká Jiří Gula. Realizaci zakázky zahájilo středisko 11 zemními pracemi 20. března. Výluky vlečky začaly 16. dubna a trvaly asi týden. Dokončené dílo, respektive revize, byla provedena 26. dubna.



VELKÁ VZDÁLENOST. Trolejářští museli vést kvůli ztrátovosti čtyři napájecí vedení.

Foto: Pavel Richter

Staveniště musela hlídat ostraha

Největším úskalím stavby byly podle Jiřího Guly jevy, které s jeho profesí nikterak nesouvisí. Sice to pro něj a jeho partu nebyla v lokalitě Vršany první zakázka, přesto musel od začátku řešit nečekané věci. „Areál Vršanské uhelné se stal doslova rájem zlodějů. Jelikož se stavba nachází v otevřené lokalitě s výskytem častých krádeží, bylo nutno na celou dobu výstavby najmout bezpečnostní agenturu. Dalším pro mě netypickým úskalím byla voda ve výkopu. V hloubce přes jeden metr se nám začala stékat do řadu a my jsme museli řešit její odčerpávání,“ říká hlavní stavbyvedoucí.

INFORMACE O LOKALITĚ

- Vršanská uhelná a.s. zajišťuje těžbu hnědého uhlí v lokalitě Vršany v centrální části Severočeské hnědouhelné pánve.
- Společnost disponuje uhelnými zásobami s nejdelší životností v České republice v rámci stávajících územních limitů až do roku 2058.
- K vytěžení je zde zhruba 323 milionů tun uhlí, které garantují možnost zásobit palivem i novou elektrárnu, resp. teplárnu, po celou dobu její životnosti.

Přejezd v Holýšově opravilo středisko údržby

Na konci května instalovalo středisko údržby společnosti Chládek & Tintěra anglickou celopryžovou konstrukci HOLDFAST na rušném železničním přejezdu trati Plzeň–Domažlice v Holýšově. Jedná se o inovované provedení známého typu konstrukce přejezdu, který se vyznačuje jak vyšší zatížitelností, tak elegantním sepnutím jednotlivých dílců. To umožňuje jednoduchou demontáž kteréhokoliv dílce bez závislosti na rozebrání celé konstrukce.



Foto: Miroslav Krutina

Přejezdová konstrukce HOLDFAST není na českém trhu nováčkem. Její kořeny u nás sahají do počátku devadesátých let minulého století, kdy zejména díky iniciativě pracovníků bývalé Severozápadní dráhy byla tato konstrukce aplikována na řadě přejezdů, které jsou v provozu dodnes. V oblasti západních Čech se jedná o druhou instalaci konstrukce do sítě celostátních drah.

Houževnatá konstrukce Zbyňka Nového

Instalace celopryžové konstrukce v Holýšově je zajišťována tím, že tento přejezd se řadí mezi nejzatíženější železniční přejezdy v republice. Ve své novodobé historii, která se datuje od roku 1986, tam byly instalovány vždy konstrukce odpovídající poslednímu stavu techniky. V druhé polovině osmdesátých let to byla ocelová konstrukce Zbyňka Nového, projektanta bývalého Projektového střediska Jihozápadní dráhy, která velmi zdatně odolávala jak silničnímu provozu, tak československé armádě a spřáteleným armádám, respektive „tankovému praporu“, který tam sídlil. Konstrukce byla uložena na dřevěných pražcích

a byla „houževnatá“. Sloužila silnici a železnici velmi dlouho. Následující celopryžová konstrukce německé provenience z konce devadesátých let přinesla do této oblasti též novinku - celopryžový přejezd byl osazen na betonových pražcích a doplněn částí pro chodce. Současné provedení opravy železničního přejezdu s konstrukcí HOLDFAST reflektuje hlavně technicko-užitné požadavky dané i finančními možnostmi železnice.

Montáž zajistili pracovníci střediska 13

Konstrukce přejezdu HOLDFAST je vyrobena z vysoce pojeného recyklovaného pryžového granulátu a do koleje se vkládá pouhým zaklopením dvou dílců do koleje s vetknutím částí dílců pod hlavu kolejnice. Systém HOLDFAST nemá žádné mezilehlé opěrky na pražcích a patách kolejnic, dílce jsou ukládány přímo do spojkové komory kolejnic, což zvyšuje jeho celkovou tuhost a snižuje zatížení upevňovacích uzlů kolejnice od silničních vozidel. Panely celou svojí plochou leží na šterkovém loži a pražcích a jsou vzájemně sepnuty podélnými ocelovými táhly s regulací

Sanace opěrných zdí v Plzni

Západočeská metropoležívá generální rekonstrukci železničního uzlu, která je nutná v souvislosti s výstavbou třetího železničního koridoru. Pomůže však i vlakům mířícím do jiných směrů. Na rekonstrukci se podílí také společnost Chládek & Tintěra. Závod mostních staveb tam sanuje více než tři sta metrů opěrných zdí.

Dlouhé opěrné zdi podél plzeňského železničního koridoru vznikly v důsledku vedení trati v zářezu. Jejich účelem je staticky zajistit přílehlou silniční komunikaci, která vede nad nimi, a zastavěné pozemky v těsné blízkosti trati. K sanaci zdí dochází v rámci přebudování železničního koridoru. „Naším úkolem je vlastně nejen zdi opravit, ale hlavně přizpůsobit novému stavu. To znamená, že například musíme vybudovat nová místa, kde budou ukotveny nové stožáry trakčního vedení a návěstní lávky,“ říká ke stavbě hlavní stavbyvedoucí Jan Vintrich ze závodu mostních staveb. Délka zdí je přibližně 320 metrů a jejich výška je proměnná od 2 do 5,3 metru.

Stavební práce na opravě zdí byly zahájeny na začátku dubna a jsou rozděleny do dvou etap. První etapu stavbařů dokončili v rámci výluky 3. a 5. koleje (lichá strana) 30. června. Kompletní dílo musejí odevzdat na konci října. Výluka 2. a 4. koleje (sudá strana), během níž zahájí druhou etapu, přitom začne až v září.

Neméně důležitou fází sanace je také zhotovení nového systému odvodnění rubu zdí, realizace nové železobetonové římsy a nové oddláždění svahů opěrných zdí. „Z pohledu zhotovitele je pro nás nejnáročnější logistika materiálu. Protože vede koridor v zářezu, máme omezené možnosti dopravy materiálu přímo na staveniště. Je zde málo přístupových míst a i o to málo se musíme dělit se zhotoviteli jiných částí stavby,“ popisuje situaci na stavbě Jan Vintrich.



Foto: Jan Vintrich

vzájemného sepnutí. Konstrukce se dodává ve třech stupních provedení, a to podle předpokládaného zatížení, tedy pro přechody pro pěší, pro běžný silniční provoz a pro velmi silný silniční provoz. Právě na přejezdu v Holýšově byly vloženy do části přejezdu ve vozovce silnice dílce pro největší zatížení s označením XTREME, v části chodníku jsou osazeny dílce pro pěší PEDE. Spojovací zámek je kryt pryžovými zámkami, které umožňují snadnou demontáž a opětovnou montáž panelů při údržbě geometrické polohy koleje. Přejezdovou konstrukci dovezla společnost PROKOP RAIL, zajišťovala též odborný dozor při montáži, kterou zajistili pracovníci střediska údržby společnosti Chládek & Tintěra.

Středisko 14 – drážní doprava

Ke vzniku střediska drážní dopravy se musíme vrátit hodně zpátky. V červenci roku 1999 se firma Chládek & Tintěra stala společníkem stavební firmy Mostecká železniční společnost s.r.o., Most. Tato firma vlastnila dopravní prostředky k provozování drážní dopravy a částečně i k údržbě a montáži trakčního vedení.

Vedením firmy byl pověřen Jiří Podrábský. Jeho cílem bylo „rozjet“ tuto novou firmičku a získat „Licenci k provozování drážní dopravy“ a současně i nové kapacity k provádění montážních prací na trakčním vedení. Postupem času se obojí podařilo a společnost Chládek & Tintěra mohla vstoupit na stavební trh s novým segmentem stavebních prací, a tím rozšířit komplexnost nabídky svých služeb. Od Českých drah byly následně vysoutěženy první zakázky, a sice Rekonstrukce TV v žst. Děčín východní nádraží, Výměna řetězovek a směrových lan v žst. Dasnice a Kynšperk nad Ohří.

V roce 2000 převzal řízení firmy Jan Smetáček starší, který pokračoval v dalším rozvoji firmy Mostecká železniční společnost s.r.o. Součástí rozvoje byla i změna názvu z firmy Mostecká železniční na Chládek & Tintěra, středisko 11 – elektromontáže a drážní doprava. Od 1. 1. 2005 došlo k dalšímu kroku, a sice k rozdělení na dvě samostatná střediska: Středisko 11 – Elektromontáže (Elektrostavby) a Středisko 14 – drážní doprava.

Dostatečná soběstačnost

V současné době středisko 14 zajišťuje pokrytí stavebních potřeb naší společnosti, hlavně pro kolejářské a elektromontážní výkony. Provozujeme dvě lokomotivy motorové trakce řady T 740 – foto 1. Vlastníme deset výsypných vozů řady Faccp (Chopper) – foto 2, osm výsypných vozů řady Facc (klasické sypáky – Sa), tři plošinové vozy řady Smmps (Pao) a jeden plošinový vůz řady Res (Nas). Tato skladba a rozsah strojového a vozového parku nám zajišťuje dostatečnou

soběstačnost ve stavební sezoně, bez závislosti na možnosti pronájmů od ostatních subjektů.

Ke každému stroji a vozovému parku je třeba také tři odborně způsobilé a kvalifikované osoby. Součástí tohoto mini týmu je i dispečer, který se mimo jiné stará i o to, aby z našich vozů bylo levně a kvalitně co sypat.

Tak jako každá firma prochází svým přirozeným vývojem, i u střediska 14 došlo v rámci personálních změn k obměně. Na místo vedoucího střediska drážní dopravy se v roce 2008 vrátil Jiří Podrábský.

Mini tým střediska 14

- Jiří Podrábský, vedoucí stř. drážní dopravy
- Karel Křivánek, strojvedoucí
- Pavel Vrzal, strojvedoucí
- Milan Němec, vozmistr, vlakvedoucí, pracovník pro řízení sledu při výlukách



Košická zakázka prověřila schopnosti závodu O1



HANISKA. Kolejářů položili na připravené zemní pláni 1300 metrů kolejí pro vlečku. Foto: Pavel Jakoubek

Cílem společnosti Chládek & Tintěra je prosadit se také u našich východních sousedů. Závod kolejových staveb tam nezávisle na nově zřízené slovenské pobočce získal a zrealizoval první zakázku. Pro nezávislou železniční dopravní společnost Metrans postavili v krátkém termínu kolejářů závodu O1 svršek železniční vlečky.

Vstup na slovenský trh s sebou přináší nové legislativní procesy, stejné jako na každý jiný zahraniční trh. Společnost Chládek & Tintěra se tomu postupně začíná přizpůsobovat od konce minulého roku, kdy byla zřízena dceřiná společnost se sídlem v Bratislavě. Nová zakázka závodu O1 ale nutně vyvolala urychlení celého procesu pro některé pracovníky kolejových staveb, protože termín realizace byl jasně definovaný. „Na celou přípravu bylo skutečně málo času. Vlastně jen několik dní. Nejenže jsme museli vybrat partu, která na východ Slovenska odjede, a vyškolit ji podle tamních

platných předpisů. Souvisely s tím i další administrativní činnosti, které jsme doposud neměli zcela dořešeny. Tím mám na mysli třeba zřízení plátce DPH apod.“ vysvětluje první zkušenosti se zahraniční zakázkou ředitel závodu kolejových staveb Pavel Jakoubek. Stavba byla zahájena 5. května a dokončena byla 31. května.

Předmětem této slovenské zakázky byla realizace železniční vlečky v nově vznikajícím logistickém areálu Haniska nedaleko Košic. Úkolem kolejářů bylo na připravené zemní pláni položit bezmála 1300 metrů kolejí, pět výhybek a vybudovat pět úrovnových přejezdů pro překládací mechanizaci. Areál slouží k překládce kontejnerů z vlaků na kamiony a naopak. „Jednalo se vlastně o připojení vlečky na stávající železniční síť. V této souvislosti byla vyvolána čtyřdenní výluka, během které došlo k instalaci výhybek,“ popisuje stručně stavbu vedoucí výroby závodu kolejových staveb Pavel Holzknecht.

Zvykání na nové podmínky

Na stavbu vlečky byla vyslána zkušená osmičlenná parta Wolfganga Schubetra, k níž byli přiděleni ještě tři techničtí pracovníci. Vzhledem k rozsahu stavby, vzdálenosti a krátkému termínu si kolejářů vezli pouze dva dvojcestné bagry, zbytek potřebné mechanizace si vypůjčili na místě. Stejně tak jako parta Wolfganga Schubetra, tak i místní pracovníci včetně stavebního dozoru si chvíli zvykali na nové podmínky. „My jsme byli zprvu závislí na ostatních činnostech, které prováděly jiné firmy. Tím mám na mysli například přípravu zemní pláni, na kterou jsme následně pokládali koleje. Zvyknout jsme si také museli na jiný režim dopravy materiálu, než na který jsme zvyklí u nás. Myslím ale, že nakonec jsme společně odvedli dobrou práci. Pro nás je to navíc nová zkušenost,“ je přesvědčený hlavní stavbyvedoucí Wolfgang Schubert.

Stavba vlečky v Košicích sice nepatří mezi nosné stavby závodu O1, zato však přispěla k získání důležitých zkušeností s realizací zakázek na slovenském stavebním trhu a k urychlení některých legislativních kroků spojených se vstupem na zahraniční trh.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby: Terminal kombinované dopravy Metrans /Danubia/a.s. – Haniska při Košicích
Stavební objekty: SO 06.2 – priestestia vnútroarealové, SO 07.1 – železničný zvršok príjazdu, SO 07.2 – železničný zvršok (vlečka Probugas), SO 08 – priestestia na príjazdnej ceste
Objem výkonů: 1370 m kolejí S49, 5 ks výhybek S49 1:7,5-190, 2 ks kolejnicových zarážedel S49, 5 ks úrovnových přejezdů STRAIL (délka 50,4 m), 1413 m³ šterkového lože, 1726 m² drážních stezek ze šterkodrti
Termín realizace: 3.–31. 5. 2012
Zhotovitel: Chládek & Tintěra, a.s. – Závod kolejových staveb
Stavbyvedoucí: Jaroslav Bubeník, Jaroslav Bauer, Jindřich Dermíšek
Mistr stavební čety: Wolfgang Schubert
Investor: METRANS a.s.
Cena stavby: 517 423 €

Rekonstrukce mostu na slovenské dálnici D2

Nová pobočka Chládek & Tintěra, s.r.o., Bratislava, získala první zakázku. Od poloviny května rekonstruuje dálniční most mezi Bratislavou a Malackami na dálnici D2. Most převádí komunikaci přes potok Stupávka.

Pro společnost Chládek & Tintěra je tato zakázka další v rámci Slovenské republiky. Opravu deset metrů dlouhého a dvaatřicet metrů širokého jednopolevého mostu přes Stupávku si vyžádal špatný technický stav jak vrchní, tak spodní stavby. Závod mostních staveb propůjčil slovenské pobočce techniky pro vedení stavby. Rekonstrukce se provádí po polovinách. „Dálnice D2 je nejdůležitější dopravní tepnou na Slovensku. Už jen to, že je kvůli rekonstrukci mostu uzavřena vždy polovina dálnice, způsobuje dopravní komplikace a my jsme proto pod velkým časovým tlakem,“ říká stavbyvedoucí Miroslav Běhavý, který se se svým týmem na Slovensko prakticky odstěhoval v polovině května. A podle plánu tam setrvává nejméně do poloviny srpna, kdy má být most definitivně zprovozněn.

Hlavní příčina zatékání odstraněna

Oprava mostu se skládá z komplexní výměny svršku včetně říms, ze sanace povrchů nosné konstrukce



Foto: Mirek Běhavý

a spodní stavby. Nejprve dochází k odfrézování asfaltového povrchu vozovky, dále k demontáži svodidel, odbourání středového pole a k odbourání mostní římsy. V rámci těchto prací také musí provizorně překládat inženýrské sítě, které mostem vedou. Následně mostaři provádí vyrovnání betonu na desce mostu. „V praxi to znamená, že vrchní stavba mostu bude kompletně vyměněná, a to až k nosné konstrukci. Novou vrchní skladbu navíc provádíme moderními postupy a materiály, zejména pokud jde o odvodnění. Při výměně svršku odstraňujeme hlavní příčinu zatékání celoplošnou izolací. Za zmínku také stojí dodatečné zesílení krajních dvojic nosníků externí předpjatou ocelovou výztuží,“ doplňuje výčet

prací na rekonstrukci mostu Miroslav Běhavý.

S rekonstrukcí mostu také souvisí sanace spodní části mostu a dodatečná vícepráce. V momentě kdy mostaři odkryli vrchní strukturu na křídlech mostu, zjistili totiž velké narušení betonového masívu. „Beton vykazoval poměrně závažnou zvětralost, proto projektant a zástupci investora rozhodli o odbourání poškozené části a betonáři nového křídla,“ dodává Miroslav Běhavý.

Pro mostaře je práce na Slovensku nejen pracovní zkušeností, ale i životní zkouškou. Za pár týdnů se tam ale stačili skamarádřit s tamní faunou. Skoro každý den se na ně přiletí podívat místní čáp, kterému neřeknou jinak než „speciální stavební dozor“.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Název stavby: Oprava dálničního mosta ev. č. D2-105 cez potok Stupávka
Místo stavby: Dálnice D2 Malacky–Bratislava
Investor: Národná diaľničná spoločnosť, a.s.
Projektant: VÚIS Mosty s.r.o., Bratislava
Doba realizace: 10. 5.–30. 8. 2012
Délka mostu: 18,085 m (směr Malacky), 20,760 m (směr Bratislava)
Plocha mostu: 592,40 m²

Nové Středisko svařování

Od začátku letošního roku bylo u naší společnosti ustanoveno nové středisko – Středisko svařování s označením S10. Nejedná se o novou činnost, protože „svářeči“ působí u společnosti prakticky od začátku jejího fungování, ale jejich činnost byla do této doby realizována v rámci kolejových staveb. Proč tedy bylo nutné zřízovat nové středisko, když vše do této doby fungovalo?

Hlavní důvody proč bylo nutné zřízovat nové středisko, když vše do této doby fungovalo, jsou dva. První je ekonomický, druhý legislativní. Samotná činnost svařování tvoří jakési vnitřní „subdodávky“ na jednotlivých zakázkách převážně závodu kolejových staveb, ale i zakázkách např. závodu mostních staveb apod. Účtování nákladů této činnosti je pak trochu odchylné od účtování nákladů těchto středisek a docházelo tak ke znepráhledňování nákladů jednotlivých zakázek, ale i závodu kolejových staveb.

Legislativní důvod spočívá v tom, že certifikace svařování podle ČSN EN ISO 3834-2 vychází z obecných požadavků evropské legislativy, které přesně specifikují jednotlivé procesy svařování, jejich řízení a kontroly. Je tak požadována jasná organizační struktura ve vztahu ke svařování jako samostatnému procesu včetně formálního oddělení výrobní a nezávislé kontrolní složky.

Z těchto důvodů byla tedy organizační struktura naší společnosti od nového roku upravena tak, že v rámci závodu kolejových staveb vzniklo nové nákladové středisko S10, které má své náklady, výnosy i výrobní režii: je řízeno vedoucím Luborem Žďárským, který je zároveň vedoucím svářečských prací – řečeno terminologií svářečských norem. Ze shora uvedených důvodů byli dále Jiří Neruda a Jan Rejř začleněni do úseku administrativního ředitele, a to do nového oddělení kontroly svařování, čímž došlo k oddělení nezávislé kontroly od samotného výrobního procesu, obdobně jako je to u oddělení řízení jakosti u všech ostatních činnostech.

Ing. S. Fousek, administrativní ředitel



Foto: Jan Rejř

Náročná sanace spodní stavby železničního mostu v Zákolanech

Stávající dlážděné dno potoka pod mostem stavbaři v rámci sanace mostu vybourali a následně provedli nové dláždění. „To jsme provedli až úplně na závěr prací, kdy již nebylo nutné stavět pod mostem žádnou provizorní pochozí konstrukci,“ dodává Tomáš Kopečný.

Přípravné práce na sanaci spodní stavby mostu byly zahájeny již na začátku prosince loňského roku. Stavbaři provedli sondy do stávajícího zdiva a převedli potok tak, aby mohli na konci února začít se sanací jednoho propustku. Zrekonstruovanou spodní stavbu mostu závod O3 předal investorovi 15. června. „Na závěr bych chtěl poděkovat všem pracovníkům na stavbě za dobře odvedenou práci v náročných podmínkách, se kterou byl spokojen také zástupce technického dozoru stavby Jiří Dryák,“ dodává Tomáš Kopečný.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ

Název akce: Oprava mostu v km 17,702 trati Kladno–Kralupy nad Vltavou (SO 02 – Sanace spodní stavby)
Investor: SŽDC s.o., SDC SMT Praha
Generální dodavatel: Chládek & Tintěra a.s.
Projektant stavby: EXprojekt s.r.o.
Termín realizace: prosinec 2011–červen 2012
Délka mostu: 37,43 m

Firemní koktejl

Memoriál Jirky Tomana

V sobotu 2. června se na fotbalovém hřišti „La Skála“ ve Velkých Žernosekách setkala šest týmů, které po jedenácté změřily své síly v malé kopané. Náš Hroch tým se dostal až do finále, kde v prodloužení podlehl rozdílem jediného gólu vítězi Lo Stado z Děčína.

Turnaj v malé kopané, nesoucí název Memoriál Jirky Tomana, se pořádá již od roku 2001, a to na počest našeho společného kamaráda a jeho památky. Tak jako pokaždé, i letos turnaj probíhal ve sportovním duchu, a především v duchu „fair play“. Bojovalo se ve dvou skupinách o postup do semifinále a dále o umístění na pomyslných stupních vítězů.

Turnaj se odehrává vždy na dvou hřištích rozměrově uzpůsobených pro utkání malé kopané. Hraje se podle pravidel malé kopané s jistými úpravami převzatými z fotbalu „velkého“. Nasazení do jednotlivých skupin bylo provedeno před započítáním turnaje losováním všech kapitánů zúčastněných mužstev a vše další už skutečně záleželo na samotných hráčích, a zejména na jejich utajených kvalitách. Konečné umístění jednotlivých týmů dokládáme v tabulce.

I když se našim borcům nepodařilo dotáhnout finálový zápas do vítězného konce, jedno prvenství si Hroch tým odnesl. Nejlepším hráčem turnaje byl vyhlášen Karel Mikas, který nastřílel osm branek. Nejlepším gólmánem se stal Pavel Pirot z ústeckého týmu Remost.

Příjemný, sportovně laděný sobotní čas, byl podpořen gastronomickým umem šéfkuchaře hospůdky, která je součástí fotbalového hřiště. Podával se gulášek s oroseným pivečkem a dalším občerstvením dotovaným naší firmou.

VÝSLEDKOVÁ LISTINA

1. místo Lo Stado (Děčín)
2. místo Hroch tým (Ch & T Litoměřice) – viz foto
3. místo Remost (Ústí nad Labem)
4. místo Via Via (Ústí nad Labem)
5. místo Mostaři (SDC Ústí nad Labem)
6. místo Čechiše Lajp (Česká Lípa)



Foto: Pavel Richter

Blahopřejeme

Srdečné přání všeho nejlepšího všem našim spolupracovníkům, kteří v příštím kvartálu 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

Šinfelt Jiří, provozní zámečník

50 let

Flaks Vladislav, dělník – umělé stavby

Rybář Fabián, stavební dělník

60 let

Chramosta Jaroslav, dělník – umělé stavby

Krutina Miroslav, vedoucí středisek údržby

Matějka Jiří, zedník

65 let

Šťastný Jiří Rudolf, dispečer přeprav



NÁROČNÝ TERÉN. Když to nejde vyjet, jde to vynést.

Foto: Fridrich Herceg

Hroši vyrazili na kola

Po osmé se skalní příznivci cykloturistiky vydali na fyzicky náročnou akci Hroši na kolech. Letos připravili organizátoři v čele s Fridrichem Hercegem trasu, která vedla Žďárskými vrchy. Nutno podotknout, že bez zranění trasu zvládli všichni účastníci.

Cyklisty vyrazili na Českomoravskou vrchovinu ve čtvrtek 7. června. Cílem byl Daňkov u Žďáru nad Sázavou. Letošního ročníku se zúčastnilo dvacet cyklistů. „Je to sice méně než vloni, i tak je to slušná účast. Zřejmě se někteří zalekli náročného terénu,“ domnívá se Fridrich Herceg. A zřejmě ví, o čem mluví, protože letos se firemní akce nezúčastnila ani jediná Hrošice.

Trasa v oblasti Českomoravské vrchoviny byla rozdělena do dvou dnů, během nichž sportovci urazili ve dvou etapách asi 150 kilometrů. A bylo na co koukat. „Myslím, že každý, kdo s námi jel, nepochyboval o správnosti svého rozhodnutí. Zblízka jsme si prohlédli nejvyšší vrchol Žďárských vrchů Devět skal. Tento skalní labyrint tvoří tři dlouhé hřebeny s devíti věžemi a tři malé věžičky. K tomu ale bylo nutné vystoupat více než 800 metrů nad hladinu moře,“ upozorňuje Fridrich Herceg. Neméně náročný byl i výstup k přírodní rezervaci Čtyři palice. Jedná se o rulový skalní útvar, který do dnešní podoby vymodelovaly mrazy a zvětrávání. Nadmořská výška

je 628–732 metrů. Další výstup čekal cyklisty na trase směrem Buchtův kopec, což je výrazný vrchol Žďárských vrchů ve výšce 813 metrů nad hladinou moře. Kopec je mimochodem vyhaslá sopka.

Příště možná na Šumavu

Kromě přírodních památek se „peloton“ vydal na prohlídku kláštera Zelená hora s poutním kostelem sv. Jana Nepomuckého. Ale ani sem nevedla jednoduchá cesta, klášter se nachází ve výšce 610 metrů nad hladinou moře. „Zvolené trasy byly opravdu náročné už jen proto, že vedly volným terénem po turistických stezkách. Myslím, a hlavně věřím v to, že si všichni odvezli intenzivní zážitek, který budou chtít příští rok zopakovat,“ říká s úsměvem Fridrich Herceg. Podle něj by mohla příští rok přijít na řadu Šumava. Pokud byly Žďárské vrchy pro někoho nepřekonatelná výzva, jih Čech zřejmě také vynechá.

Nejen dřinu, ale také relax si účastníci akce naordinovali během tří dnů strávených v okolí Žďáru. Večer nikomu nechyběla energie na to, aby se všichni pobavili u dobrého osvěžení a zazpívali si v doprovodu kytary. „Jsem hlavně rád, že se během túry nikomu nic nestalo, až na malá vyčerpání, která spravil odpočinek. Počasí nám také skvěle vyšlo, což je pro takovou akci zásadní,“ dodává Fridrich Herceg.



Poslední chvíle před startem

Foto: Fridrich Herceg



Technická příprava před dalším výstupem

Foto: Fridrich Herceg



Odpočinek uprostřed divočiny

Foto: Fridrich Herceg



Nejvyšší vrchol Žďárských vrchů Devět skal (836 m n. m.)

Foto: Fridrich Herceg

Posádka dračích lodí změřila své síly

V úterý 8. května se náš firemní tým Hrochů z Litoměřic zúčastnil závodu dračích lodí na Střeleckém ostrově v Litoměřicích. Hlavním organizátorem celé akce byl kapitán týmu Radim Ježek. Závod proběhl v rámci Dragon boat Grand Prix, soutěžilo 14 týmů, přičemž naše posádka se umístila na 11. místě. Dobré umístění jsme sice nevybojovali, ale důležité pro nás bylo, že jsme utužili kolektiv a zkusili jsme si změřit své síly s ostatními posádkami.

Závod Grand Prix v Litoměřicích je součástí ligy dračích lodí Dragon boat a je jedním z deseti závodů, které tvoří českou národní ligu. Celkový počet závodů v DBGP pak doplňuje deset závodů moravských. Uspořádat závod dračích lodí, a hlavně takový, který bude zařazen do seriálu Dragon boat Grand Prix, není vůbec jednoduché. „Nám se to podařilo jen kvůli tomu, že patříme mezi tradiční posádky seriálu GP a díky tomu, že jsme si na to troufli,“ říká lodivod Radim Ježek.

Uspořádání závodu předcházely náročné přípravy, které probíhaly již od začátku roku. „Chtěl bych tímto poděkovat zejména svým kolegům Martinu Kubovcovi, Adéle Lustkové a Tomáši Schejbalovi za pomoc a podporu v náročné přípravě. Nemalý dík patří celému týmu, který zajistil zejména přípravu a úklid závodního místa. Chtěl bych také poděkovat našim partnerům, a to Asociaci dračích lodí, Veslařskému klubu a městu Litoměřice za skvělou spolupráci. Díky patří také panu starostovi Ladislavu Chlupáčovi za zástítu a zahájení závodu,“ děkuje kapitán našeho týmu.



Foto: Pavel Richter



Foto: Pavel Richter

ZEPTALI JSME SE KAPITÁNA

Chystáte se závod zopakovat?

Předpokládáme, že se závod GP Litoměřice stane tradičním závodem DBGP. Již nyní, po právě skončeném 1. ročníku závodu, který považujeme za vydařený, připravujeme program závodu GP Litoměřice 2013 a musím říct, že mám do dalšího ročníku velké plány.

Jak jste na tom nyní, máte dost členů posádky nebo stále platí nábor?

Stále nabíráme nové členy. Situace v našem týmu se významně nezměnila, i když musím podotknout, že po závodu GP Litoměřice se noví členové v našem týmu objevili.

Kdy vůbec začíná a končí sezona?

Sezóna GP začíná přibližně začátkem dubna a končí v září.