



Portálový jeřáb Donelli se pomalu zabydluje



Portálový pokladač pražců, který rozšířil strojní park společnosti, má za sebou první stovky metrů zrekonstruovaných tratí.

Poprvé se Donelli PTH 350 vypravil z Duchcova, kde má trvalé bydliště, na trať Řehlovice–Úpořiny, kde na přelomu dubna a května pomohl s rekonstrukcí více než 300 metrů koleje. Donelli pomohl především vytrhat a pak položit pražce.

Od 10. do 11. května už portálový jeřáb pomáhal v Chodově, kde v tu dobu začala pokládka železničního svršku. Donelli se uplatnil při pokládce přibližně tří set metrů staniční koleje. „Hlavní výhodou portálového jeřábu je bezesporu rychlost a jednoduchá manipulace s pražci. Z toho však vyplývá, že se hodí především na delší úseky v řádu stovek metrů, nikoliv desítek,“ shrnuje vlastnosti portálového jeřábu vedoucí střediska drážní dopravy Vlastimil Jiša.

Pro práci s portálovým pokladačem pražců společnost Chládek & Tintěra vyškolila dva strojníky přímo pro práci s Donelli PTH 350 a jednoho strojníka, který obsluhuje prozvedávací kolejí Mamut.

V polovině června se Donelli přesunul na západ Čech, kde pomáhá s rekonstrukcí dvou kilometrů trati v úseku Potůčky–Nejdek.

Výhodou stroje Donelli typu PTH je, že jej lze nasadit nejen na jednokolejných tratích, ale bez omezení sousední koleje i na dvoukolejných tratích, dále pak na přímých úsecích, v obloucích, na rovné trati i na trati s převýšením. Donelli PTH 350 lze použít i pod mostními konstrukcemi a na velmi frekventovaných tratích a v krátkých výlukách.



Na trati Řehlovice–Úpořiny závod kolejových staveb prováděl sanaci železničního spodku



V Chodově pomohl portálový jeřáb Donelli PTH 350 položit druhou staniční kolej



POPIS STROJE:

Portálové jeřáby jsou tvořeny rámem, který se skládá ze dvou dolních podvozků, pohybujících se po pomocné drážce, a z horního portálového mostu, který je s podvozkem spojen pomocí zvedacích válců. V rámu jsou integrovány elektrické a hydraulické obvody a vzduchem chlazený motor. Přenos výkonu je hydrostatický na všechna čtyři kola s dvojitým okolíkem. Portálové jeřáby je možné přepravovat na plošinovém voze.

PROVOZ STROJE:

Zřizování kolejového roštu probíhá montáží v ose s tím, že značná část práce je mechanizovaná. Po příjezdu pracovního vlaku na startovací úsek se portálové jeřáby otočí, nakolejí na pomocnou drážku a přesunou se nad traverzu, kterou uchopí. Celá technologická jednotka je připravena k práci během dvou hodin. Vystrojené pražce se pomocí řetězových úchytů přivěsí na traverzu a postupně se přepravují na místo pokládky, kde se každý druhý odvěsí a zbývající polovina se odvěsí návazně. Tento cyklus se opakuje. Po položení dostatečného počtu pražců se pomocí zařízení na nasazování kolejnic přesunou kolejnicové pásy montážní drážky na rozložené pražce. Před upnutím upevňovadel se provede ručně případná korektura rozdělení pražců.

TECHNICKÁ DATA:

- Pokládka nové koleje: 800–1000 m/den
- Zdvíhací síla (dvojice jeřábů): 18 000 kg
- Plynulá rychlost jízdy: 0–15 km/h
- Rychlost zvedání/spouštění při plném zatížení: 6 m/min

■ Nová tvář železniční stanice Chodov str. 2

■ Revitalizace trati Karlovy Vary – Johannegeorgenstadt str. 2

■ Sesuvem poničená trať u Nového spojení je opět v pořádku str. 3

Nonstop sanace mostu v Hněvicích u Štětí



Patnáct dní výluky muselo záводу mostních staveb stačit na opravu železobetonového mostu, po kterém vede vedlejší kolej do seřazovacího nádraží v Hněvicích.

S rekonstrukcí přibližně pětadvacetimetrového mostu, který převádí vedlejší kolej přes silnici vedoucí ze Štětí do Roudnice n/L, začal tým pod vedením Jiřího Vlčka se čtrnáctidenním předstihem před výlukou. Ta začala 23. 5. 2017 a skončila 6. 6. 2017. Během výluky došlo k demontáži kolejí a k provedení nových izolací klenby a mostovky. Součástí prací byla ještě kompletní výměna asi dvou set metrů železničního svršku před a za mostem nebo přelozka více než padesáti kabelů.

Po skončení výluky stavba čekala ještě výměna zábradlí na mostě, osazení dvou přechodových zídek a oprava svahů u mostu.

Nová konstrukce na mostě v Krupé u Rakovníka



Železniční most na trati Praha-Bubny – Chomutov prošel zásadní rekonstrukcí.

Stavbaři záводу mostních staveb se pod vedením Petra Nováka podíleli na výměně rozpadající se ocelové konstrukce. Předmětem prací bylo především vybudování nových úložných prahů, mostních křídel a římsy.

Specifikem této stavby byla jednak samotná ocelová konstrukce délky téměř jedenáct metrů, kterou vyrobila společnost Chládek & Tintěra Pardubice, dále pak také její pevné uložení do ozubu nových úložných prahů na plastbeton.

Nová tvář železniční stanice Chodov

Projekt peronizace železniční stanice Chodov je v plném proudu a pomalu se blíží její úplné zprovoznění.



21. SRPEN. Podle harmonogramu by měla být stanice tento den plně průjezdná, cestujícím však bude sloužit již od druhé poloviny června.

Po dlouhých 70 dnech od začátku výluky, během kterých proběhla výstavba dvou podchodů, železničního spodku včetně odvodnění a kanalizace stanice, ostrovního a bočního nástupiště, stožárů trakčního vedení, venkovní kabelizace atd., začala 10. května pokládka železničního svršku. „Využili jsme k tomu také náš nový stroj, portálový jeřáb Donelli PTH 350, pomocí kterého jsme položili druhou staniční kolej,“ říká projektový vedoucí Martin Počta. Zbytek svršku byl položen postupně dvoucestnými bagry, výhybky částečně pomocí jeřábu, částečně pásovým strojem DESEC.

O dvanáct dní později, tedy 22. května, stavbaři začali podbíjet výhybky a staniční koleje zapůjčeným strojem Unimat O9-4x4/4s. „Jednalo se o úplně nový stroj, který ve spolupráci s geodety z H-PRO, kteří se postarali o APK, uvedl výhybky a koleje do předepsané prostorové polohy,“ uvedl specialista železničního svršku Václav Beneš. Na konci května

pak začalo středisko S10 svařovat staniční koleje. Výluka v délce sto dní, která začala 28. února 2017, si vyžádala maximální nasazení výrobních kapacit společnosti. Proto na stavbě pracovalo denně kolem sta lidí, většinou našich zaměstnanců. „Zvláštní poděkování si zaslouží pracovníci závodu Z03 pod vedením Karla Mikase za dodržení vymezeného času, krátkých 60 dnů pro výstavbu obou podchodů, částečně pod kolejištěm,“ podotýká Martin Počta.

Na konci srpna v plném provozu

První vlaky projely zrekonstruovanou stanicí Chodov již 12. června, i když se jednalo zatím pouze o nákladní vlaky. „Z pohledu cestujících je jistě zajímavější termín 19. června, kdy stanicí zprovozníme právě pro ně. To již budou dokončeny oba podchody a obě nástupiště,“ podotýká koordinátor stavby Jakub Štěrba a jedním dechem dodává: „S omezením je však nutné počítat i nadále, protože

budeme pokračovat na karlovarském zhlaví.“ Podle harmonogramu by měla být stanice plně průjezdná 21. srpna tohoto roku.

Redukce kolejí, zrychlení, peróny a podchody

Hlavním předmětem stavby „Peronizace žst. Chodov“ je modernizace nádraží ve smyslu vybudování ostrovního nástupiště, ke kterému povedou dva podchody. Jeden vznikne přímo před výpravní budovou a druhý na konci perónu, kde je dostatečný prostor pro to, aby byl bezbariérový. V rámci výstavby ostrovního nástupiště dojde k redukci kolejí pro osobní dopravu. Z původních čtyř zůstanou tři, čímž se uvolní prostor pro ostrovní perón. V rámci projektu vznikne ještě také kratší boční nástupiště pro osobní vlaky směřující zejm. do Nové Role. Projekt dále počítá také se zvýšením rychlosti průjezdu vlaků, a to v úseku mezi stanicí Chodov a sousedním Novým Sedlem. ■

Revitalizace trati Karlovy Vary – Johannegeorgenstadt

Neelektrifikovaná jednokolejka číslo 142 vedoucí z dolního nádraží v Karlových Varech na česko-německou hranici v Potůčkách a dále do Johannegeorgenstadtu se zčásti konečně dočká rekonstrukce.

Konkrétně se jedná o úsek mezi Karlovými Vary a Nejdkem. Trať tam vede v klikatém stoupání s malými poloměry oblouků. „Naším úkolem je tento přibližně čtrnáctikilometrový úsek kompletně zrekonstruovat ve smyslu výměny železničního svršku. V rámci toho upravíme kolem pětadvaceti směrůvých oblouků, kam použijeme namísto stávajících dřevěných pražců osvědčené ocelové pražce ve tvaru písmene ypsilon, které tam budou vhodné pro zřízení bezstykové koleje,“ říká zástupce vedoucího projektu Jakub Vysoký. Revitalizace trati se dotkne mezistaničních úseků a záhlaví stanic Karlovy Vary, horní nádraží, Stará Role a Nová Role.

Součástí projektu je také rekonstrukce dvou desítek železničních přejezdů, čtyř mostů a jedenácti propustků. V mezistaničním jednokolejném úseku bude upraveno traťové zabezpečovací zařízení v souvislosti se zvýšením traťové rychlosti a novým zabezpečením přejezdů.

První výluka od září do konce roku

Hlavní přípravné práce zahájí projektový tým pod vedením Milana Topola na začátku srpna, kdy jsou naplánované noční výluky. Hlavní výluka trati začne v září. „První úplná výluka potrvá do prosince. To nás čeká zrevitalizovat úsek z Karlových Varů do Nové Role. Druhá výluka pak začne v březnu 2018 a potrvá do června. Během ní opravíme úsek do Nejdku,“ upřesňuje časový harmonogram Jakub Vysoký.

Uplatnění pro několik oborů

Revitalizace čtrnácti kilometrů trati si vyžádá výměnu více než deseti a půl tisíce pražců, z nichž bude šest tisíc představovat ocelové pražce ve tvaru „y“ a zbytek betonové pražce. Největším problémem



NÁROČNÝ TERÉN. Klikatá trať vede v těžko přístupném terénu s mnoha kříženími a zčásti podél řeky Rolavy.

stavby bude podle Jakuba Vysokého přístup na staveniště. Vzhledem k tamním poměrům bude nutné soustředit veškerou dopravu po stávajícím náspu



tělesa. Na stavbě najdou uplatnění vedle kolejarů společnosti Chládek & Tintěra také mostaři a pracovníci střediska elektrostaveb. ■

Revitalizovaný úsek je součástí trati Karlovy Vary, dolní nádraží – Johannegeorgenstadt. Trať tvoří přeshraniční spojení České republiky a Spolkové republiky Německo s místním významem. Mimo souběhu s tratí Chomutov–Cheb (km 2,078–5,100) se jedná o jednokolejnou nelinearizovanou regionální trať. Stavba řeší mezistaniční úseky:

- Karlovy Vary, mimo – Stará Role, mimo
- Stará Role, mimo – Nová Role, mimo
- Nová Role, mimo – Nejde, mimo
- čtyři přejezdy v úseku Nové Hamry – Tisová u Nejdku (jen technologicky)

Traťová rychlost v úseku Karlovy Vary, dolní nádraží – Nejde se nyní pohybuje v rozmezí 40–60 km/h. V zastávkách se nacházejí úrovněvná vnější nástupiště.

Začátek stavby „Revitalizace trati K. Vary, dolní nádraží – Johannegeorgenstadt“ je v km 0,412 trati Karlovy Vary, dolní nádraží – Potůčky – státní hranice SRN, konec v km 28,689 (přejezd s místní komunikací v Tisové u Nejdku) s tím, že za km 19,028 už dojde jen k úpravám technologie jednotlivých přejezdů. Hlavní stavební činnost bude probíhat v žkm 5,200–18,964.

H-PRO vyprojektuje rekonstrukci Fantovy budovy



Postupná rekonstrukce zchátralého hlavního nádraží v Praze, která začala již před několika lety, bude pokračovat opravou dominanty, historické Fantovy budovy.

V současné době probíhá v rámci rekonstrukce hlavního nádraží oprava přes sto let starého zastřešení nástupišť. Tato část rekonstrukce má být hotová do konce tohoto roku. A na řadu pak přijde rekonstrukce secesní budovy, která byla postavena v letech 1901–1909 podle vítězného návrhu Josefa Fanty. Budova je dnes uvedena v Ústředním seznamu kulturních památek ČR.

Správa železniční dopravní cesty, která je nyní po převodu nádraží a souvisejícího majetku od Českých drah majitelem budovy, vypsal veřejnou zakázku na zpracování projektové dokumentace, která má určit způsob a rozsah rekonstrukce Fantovy budovy. Zhotovitelem dokumentace se stala společnost H-PRO spol. s r.o., dceřiná společnost firmy Chládek & Tintěra. O podrobnostech zakázky jsme hovořili s ředitelem společnosti H-PRO Ludkem Karešem.



Kdy začnete a kdy má být projekt hotový?

Začneme ihned po podpisu posledního smluvního dokumentu. Projekt pak budeme mít hotový do osmi měsíců.

Co bude hlavním rysem projektu?

Oprava vnějšího pláště budovy, kam spadají také výplně otvorů, klempířské práce, výměny stávajících hromosvodů, dále pak zastřešení včetně nosné části a opravy veřejných ploch v majetku objednatele.

Některé opravy ale již byly provedeny, že?

Objekt Fantovy budovy byl částečně zrekonstruován v roce 2016. Opravena je fasáda střední části budovy, dále došlo k restaurování markýzy hlavního vstupu, také obou balkónových zábradlí a prosklených kopulí na středových věžích, spolu s opravou věžních hodin.

Budete dodávat kromě projektu také inženýrskou činnost?

Náplní naší práce bude i zajištění vydání stavebního povolení a inženýrská činnost související s vypracováním projektové dokumentace.

Není to pro H-PRO tak trochu něco z jiného soudku?

Ano, to je, ale pořád je nutné hledat nové oblasti, ve kterých bychom mohli působit a kde bychom se mohli dále rozvíjet.

Kolik lidí se projektování ujme?

Uvažujeme s pětičlenným projektovým týmem, který by měl zajistit přípravu projektové dokumentace.

Co bude na celém projektu podle vás nejnáročnější?

Vedle pořízení pasportu budovy nutného pro projektové práce vidím jako nejnáročnější jednání s orgány státní správy. Každopádně práci na projektu vidím jako příležitost rozšířit rozsah služeb poskytovaných naší společností a budeme dělat všechno pro to, abychom dokázali, že jsme nejen správným partnerem SŽDC pro kolejové stavby, ale i komplexním partnerem pro údržbu a stavbu dopravních staveb jako celku. ■

Sesuvem poničená trať u Nového spojení je opět v pořádku

Od začátku letošního května provádí závod kolejových staveb sanaci železničního spodku dvoukolejné trati v úseku km 408,0–408,1 Nového spojení, který poškodil pohyb svahu severního úpatí vrchu Vítkov na pražském Žižkově.

K poruše prostorové polohy obou kolejí provozované trati mezi nádražím Libeň a Masarykovým nádražím došlo v květnu roku 2015 vlivem svahových pohybů, ke kterým došlo v reakci na stavební činnost spojenou s výstavbou přilehlého obchodního centra. V průběhu roku 2016 byla provedena stabilizační opatření a nyní vrcholí samotná sanace poškozeného úseku trati.

Zahájení téměř bez přípravy

Sanace přibližně 120 metrů dlouhého traťového úseku je rozdělena do dvou etap. V každé etapě bude zrekonstruován železniční spodek jedné z kolejí. Důvodem je zachování provozu vždy po jedné koleji. „Kolej č. 201 jsme zrekonstruovali během května a dnes je již v provozu. Výluka na koleji č. 202 začala poslední květnový den a skončí 19. června,“ představuje harmonogram prací vedoucí stavby Jan Rejř ml. Stavbaři se na začátku stavby museli vypořádat především s velmi krátkým termínem na přípravu. Soutěž na zhotovitele skončila 26. dubna a stavba musela začít hned 1. května. Na přípravu tak zůstaly pouhé čtyři dny.

Zárubní zeď se rozpadala

Souvisejícím stavebním objektem celého projektu byla sanace přibližně 100 metrů dlouhé zárubní zdi, která se začala vlivem sesuvu deformovat a klesat. Deformace zapříčinila vydrolení materiálu ze spár kamenného zdiva a vznik trhlin ve zdivu, což vedlo k odtržení horní části zdiva pod římsou, vydrolení těsnění dilatačních spár a ke vzniku trhliny v římse. „Naším úkolem bylo provést hloubkové přespárování, plošné injektování a opravit železobetonový parapet,“ vypočítává rozsah prací na zárubní zdi Miroslav Běhavič ze závodu mostních staveb, který měl sanaci zdi na starost. Nakonec ještě přibýly další práce



DVĚ ETAPY. V každé bude zrekonstruován železniční spodek jedné z kolejí, v součtu asi 240 metrů.

na spodní stavbě zdi, kde se závady ukázaly až po odkrytí stávajícího trativodu.

Pracovalo se ve dne i v noci

Sanace samotného železničního spodku spočívala ve snesení kolejového svršku, odtěžení železničního spodku až na únosnou podkladní vrstvu, ve zřízení nového odvodnění zemní pláň, ve zpevnění pláň výtuznou geomřížkou a ve zpětné skladbě železničního spodku a svršku včetně zřízení bezstykové koleje. „Vzhledem k možnostem nočních výluk na

vedlejší koleji jsme v rámci obou etap sanace museli pracovat prakticky 2x dva týdny nepřetržitě,“ dodává vedoucí stavby Jan Rejř ml. Výsledkem je plán tělesa železničního spodku v bezporuchovém stavu a nová konstrukce pražcového podloží s výtuzným geosyntetikem na zemní pláni pro zachycení případných tahových napětí z doznívajících pohybů. Zřízením příčné skloněné zemní pláň i pláň tělesa železničního spodku směrem k opravovanému a nově zřízenému trativodu se navíc zvyšuje účinnost odvodnění v celém sanovaném úseku. ■



Přes kilometr cyklostezky v Mladé Boleslavi

Stávající komunikace v mladoboleslavské Havlíčkově ulici se do konce roku změní na cyklostezku kombinovanou s pruhem pro pěší.



Výstavbu dělené cyklostezky provede v místě původní staré komunikace, která vede v souběhu s komunikací pro automobilový provoz, tým Leoše Opravila ze závodu mostních a inženýrských staveb. Na realizaci bude mít pět měsíců. „Staveniště bychom měli převzít 20. června, takže vše musíme stihnout do konce listopadu,“ říká hlavní stavbyvedoucí Leoš Opravil. Investorem je město Mladá Boleslav.

Přibližně 1100 metrů dlouhá dělená cyklostezka bude mít 2,5 m široký pruh z červené zámkové dlažby pro cyklisty a 1,7 m široký pruh pro pěší z šedé zámkové dlažby. Oba pásy budou odděleny pruhem černé reliéfní dlažby.

Součástí projektu je také realizace osvětlení, světelné signalizace v křižovatkách, dopravního značení, odvodnění drenáže a dešťových vpustí, dodávka mobiliáře, jako jsou lavičky nebo odpadkové koše a výsadba zeleně. ■

Do hospodářského roku 2017 s novou organizační strukturou

V březnu skončil hospodářský rok 2016 a od dubna odstartoval nový, do kterého vstupujeme s novou organizační strukturou.

Aktuálně platná organizační struktura doznala některých změn, které vyvolalo několik následujících okolností:

- Výpadek ve výrobě a neuspokojivé hospodářské výsledky střediska inženýrských staveb
- Rozvoj kolejové mechanizace
- Odchod ředitele nákupu a logistiky
- Zkvalitnění přípravy nabídek, zejména optimalizace tvorby nákladových cen
- Rozvoj týmů pro řízení projektů

Situace kolem střediska inženýrských staveb (S02) byla po diskuzích s pracovníky střediska vyřešena začleněním střediska pod závod mostních staveb a nově tak vznikl „závod mostních a inženýrských staveb“ (Z03). K tomu je třeba dodat, že díky racionálnímu přístupu stavbyvedoucích a mistrů S02 se tato změna obešla bez závažnějších personálních ztrát a nyní je na nás všech, abychom pro tento segment zajistili dobré zakázky.

Další rozšiřování počtu dvoucestných bagrů a nákup pokladače Donelli PD 350 si vyžádaly nejen zabezpečení dalších kvalifikovaných strojníků, ale i jejich jednoznačné řízení. Z tohoto důvodu byli všichni strojníci kolejové mechanizace vyčleněni ze střediska dopravy a mechanizace (S04) a došlo k „oživení“ střediska drážní dopravy (S14) pod vedením Vlastimíla Jiší.

V únoru letošního roku odešel od společnosti ředitel nákupu a logistiky Tomáš Pátek. Z důvodu dalšího neobsazování této funkce bylo řízení středisek S04 a S14 a agenda HIM, DHIM začleněny do úseku administrativního ředitele, správce majetku byl začleněn do kanceláře GR a MTZ pod řízení GR.

Tlak na zkvalitnění nabídek si vyžádal užší spolupráci OTCP s ostatními útvary společnosti, zejména provozem, obchodem a MTZ. Proto bylo MTZ v letošním hospodářském roce převedeno pod GR.

Úspěchy v soutěžích o velké zakázky a jejich častý souběh dále vyvolaly potřebu posílit tým pracovníků

pro řízení projektů pod vedením výrobního ředitele. Jedná se o potřebu tří stabilních projektových týmů (projektoví manažeři, specialisté, ekonomové, fakturanti a další zaměstnanci podle rozsahu projektů).

Přiveď svého kamaráda!

S rostoucími výkony je třeba rozšířit a stabilizovat výrobní kapacity. Nábor kvalitních dělníků a řemeslníků je stále složitější, proto pokud máte kamaráda se zájmem o práci, zejména na pozici elektrikář, traťový a stavební dělník nebo stavbyvedoucí pro inženýrské stavby, přiveďte ho. Bude-li „k světu“, získáte odměnu!!!

Stanislav Fousek, administrativní ředitel ■

Bez lidí to nejde

Uvedené změny si vyžádaly i personální změny.

Odešli:

- Vladimír Dostál (v obch. oddělení nahrazen Tomášem Schejbalem)
- Jaroslav Jindřich (novým správcem majetku je nyní Luděk Suchomel)
- Věra Hamplová (novou účetní se stala Barbora Helclová)
- Tomáš Pátek (bez náhrady)
- Jana Zajícová

Změny:

- Jaroslav Krejza (nástup do OTCP)
- Vlastimil Jiša (ved. stř. drážní dopravy S14)

Posily:

- Radek Masár (OTCP)
- Jan Březina (ASV u S05)
- Denisa Valentová (příprava S11)
- Martin Verner II (ASV u S05)
- Roman Metelka (M u S05)

Oprava výpravní budovy v Neratovicích



Na začátku srpna se cestujícím přes železniční stanici v Neratovicích naskytne pohled na opravený hlavní objekt nádraží.

Stav mnoha výpravních budov v Česku je nelichotivý. Převodem některého majetku Českých drah, kam spadají i výpravní budovy, na SŽDC se ale pomalu dávají věci do pohybu. Na mnoha nádražích napříč republikou začaly opravy právě výpravních budov. Té v Neratovicích vrátí prestiž středisko pozemních staveb, které s opravou začalo zkraje května.

Nejdůležitější částí opravy neratovické výpravní budovy je výměna střešní krytiny s lokální výměnou tesařských prvků a kompletní oprava fasády. „Čeká nás odstranění stávající plechové krytiny a montáž nové, taky plechové. V součtu je to asi 900 m²,“ bilancuje stavbyvedoucí Jan Loužil. Opravy se dočkají rovněž komíny a výměny ostatní klempířské prvky.

V případě rekonstrukce fasády, která měří kolem 1200 m², se jedná od dvou metrů nahoru o lokální výpravu. Ve spodních dvou metrech stavbaři oklepali omítku až na cihlu a následně provedou sanační omítku. Nakonec dostane celá fasáda novou štukovou omítku a nový nátěr.

Obvod budovy čeká také kompletní odděňování, částečná rekonstrukce dešťové kanalizace a výstavba přibližně 600 m² nových chodníků.

Uvnitř výpravní budovy dojde především na výměnu dlažby, realizaci stropních pohledů a výmalbu.

Zrekonstruované výpravní budově dodají šmrnc i nové sdělovací prvky a mobiliář jak uvnitř, tak venku. ■

Firemní koktejl

Rekonstrukce provozovny na Krétě

Ve druhé polovině loňského roku bylo rozhodnuto, že bude dokončena celková rekonstrukce naší provozovny na Krétě poblíž Terezína. Důvodem bylo poskytnout zázemí zejména členům projektových týmů.



ŠIRŠÍ ZÁZEMÍ. Nové prostory zvýší kapacitu provozovny o dalších osmnáct lidí v kancelářích.

Přes peripetie správního řízení v rámci stavebního povolení jsme koncem roku 2016 začali s faktickou rekonstrukcí vnitřní části budovy na severním konci.

Projekt zpracoval Jan Loužil a myslím, že velmi zdařile. Odborný dohled nad rekonstrukcí zajišťoval vedoucí střediska pozemních staveb Michal Novák.

V současné době, myslím tedy v době vydání těchto Hroch novin, již budou finišovat dokončovací práce a začátkem července bude rekonstruovaná část slavnostně uvedena do provozu.

V prostorách budou kanceláře pro osmnáct zaměstnanců společnosti. Zasedací místnost, která je koncipována pro patnáct lidí, bude mimo jiné vybavena projektorem a samozřejmě i projekčním plátnem. Prostory budou disponovat moderní kuchyňkou a místem pro posezení s návštěvou. Kanceláře a zasedací místnost budou samozřejmě klimatizovány.

Jsem přesvědčen, že se zde uživatelé rekonstruovaných prostor rychle zabydlí. Pavel Richter ■



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.

Červen

Zikán Miloslav, stavbyvedoucí
Rychová Eva, administrativní pracovnice
Herna Jiří, asistent stavbyvedoucího
Kúr René, dělník

Srpen

Ševčík Petr, dělník
Kendra Lubomír, dělník
Šinfelt Jiří, provozní zámečnick
Suchomel Luděk, správce majetku

Nové autobusové nádraží Lovosice



V druhé polovině června začne dlouho očekávaná rekonstrukce autobusového nádraží v Lovosicích. Stavbu zrealizuje závod mostních a inženýrských staveb.

Místo oválné plochy, kde parkovaly autobusy a lidé nastupovali a vystupovali po obvodu, budou nástupiště uvnitř prostoru. Autobusy tak budou plynule přijíždět a odjíždět. ■

Hroši se na kolech projeli po Krušných horách

Devátý ročník hroší cykloturistiky byl opět fyzicky namáhavý, poučný, ale také samozřejmě zábavný.

Po loňském poznávání Vysočiny se hroši a hrošice tento rok vypravili do nedalekého Božího Daru. Od pátku 2. do neděle 4. června si zřídili základnu v útulné chatě Daniela, odkud vyrazili na dva výlety. První absolvovali hned v pátek ráno. „Trasér Frída (Fridrich Herceg, pozn. red.) nás vyhnal na horu Klínovec a potom sešupem přes Horní hrad až dolů k Ohři. Zpět na základnu jsme jeli přes Vojkovice, Velichov, Ostrov nad Ohří a do Jáchymova,“ popisuje trasu prvního dne spoluorganizátor Martin Chmelař. Z Jáchymova rozumnější cyklisté volili variantu lanovkou na Klínovec a potom pohodovým sjezdem na základnu. Našli se ale i tací, kteří se zřejmě chtěli za svoje skutky potrestat. Z Jáchymova na Boží Dar šlápli do pedálu. „Byl to opravdu náročný výšlap. Ke konci některým evidentně došly baterky,“ vzpomíná Martin Chmelař. Trasa prvního dne měřila okolo 75 km a výškový rozdíl činil 875 m.

První večer na základně byl zábavně-naučný. Povinné školení první pomoci brilantně vyučoval Pavel Jakoubek.

Celkem přes 120 kilometrů

Druhý den hrochy a hrošice čekaly více méně hřebové túry přes horu Plešivec a Blatenský vrch. Mezi těmito kopcí leží malebná víska Hřebečná, kde se nachází cínový důl Mauricius. Právě ten se stal cílem exkurze některých cykloturistů. Druhý den si hroši a hrošice připočetli 47 km, přičemž zvládli převýšení 420 m. „Obě trasy skvěle zvládly hrošice, a přitom



Před základnou penzionu Daniela na Božím Daru



Školení první pomoci s Pavlem Jakoubkem

některé byly letos v sedle poprvé. Velká pochvala,“ vzkazuje Martin Chmelař a jedním dechem dodává:



Společné foto před rozhlednou na Klínovci



Občerstvení Červená jáma na přední Hřebečné

„Předpokládám, že po zhojení otlaků na hýždích se budou všichni těšit na jubilejní 10. ročník.“ ■

Hrošice v lázních

Druhý květnový víkend si naše hrošice dopřály klid, pohodu a odpočinek.



Stejně jako každý rok, tak i letos se totiž vypravily na dvoudenní pobyt v lázních Mšené. „Tak jako již poněkoli káté jsme využily nabídky společnosti Chládek & Tintěra a nechaly se hýčkat při lázeňských a wellness procedurách. Počasí nám přálo, nálada byla skvělá, co víc si přát,“ mluví za všechny zúčastněné hrošice Lenka Volšíková.

Z celkem hojně účasti dvaadvaceti žen se dá usoudit, že pokud to bude jen trochu možné, vyrazí příští rok znovu. ■