



## Revitalizace trati z Karlových Varů do Nejdku



Na přibližně čtrnáctikilometrovém úseku jednokolejné trati vrcholí práce v první výluce mezi Starou a Novou Rolí.

První výluka začala 6. září a potrvá do 4. prosince tohoto roku. Týká se úseku od odbočky Sedlec u karlovarského horního nádraží po Novou Rolí. Stavbaři během ní vymění železniční svršek na čtyřech kilometrech trati mezi Starou a Novou Rolí. V souvislosti s úpravou svršku také zrekonstruují šest železničních přejezdů, jeden propustek a most. „Jedná se o most s ocelovou nosnou konstrukcí a kamennou spodní stavbu. Ocelová konstrukce bude kompletně nová, spodní stavbu provádí závod mostních staveb,“ dodává zástupce ředitele projektu Jakub Vysoký.

### Pražce z betonu i ocele

Rekonstrukce svršku spočívá ve snesení původních kolejí, dřevěných pražců, odebrání šterkového lože, rekonstrukci odvodnění a následně ve zřízení nového svršku z nových betonových pražců a ocelových pražců, nových kolejnic a nového šterkového lože. V místech směrových oblouků kolejáři používají osvědčené ocelové pražce ve tvaru písmene ypsilon, které jsou vhodné pro zřízení bezstykové koleje.

Svařování kolejnic se vzhledem k malým směrovým obloukům provádí technologií odtavovacího stykového svařování.

### Zima tam končí až v dubnu

Po skončení první výluky budou mít stavbaři čas až do dubna, aby se připravili na další fázi projektu, která bude zahrnovat rekonstrukci asi desetikilometrového úseku z Nové Role do Nejdku. „Dříve než v dubnu nemůžeme výluku z Nové Role na hranice zahájit. Železnice je v této horské oblasti jediným spolehlivým spojením. Náhradní autobusová doprava může být zavedena opravdu až po zimě,“ vysvětluje posunutí výluky na jaro Jakub Vysoký. Výluka potrvá do konce června příštího roku. Stavbaře čeká kromě rekonstrukce železničního svršku také oprava tří mostů, jedenácti propustků a realizace nového bezbariérového nástupiště v zastávce Nejdk-Suchá.

Ačkoliv hlavní práce na trati končí v Nejdku, další stavební objekty sahají až na hranice s Německem. Jedná se o rekonstrukci kabeláže a zřízení zabezpečo-

vacích zařízení na sedmnácti železničních přejezdech. Nad Nejdkem budou opraveny i dva mosty.

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 stavby je podle Jakuba Vysokého přístup na stavenišť. Vzhledem k tamním poměrům je nutné soustředít veškerou dopravu po stávajícím náspu tělesa.

**i** Začátek stavby „Revitalizace trati Karlovy Vary, dolní nádraží – Johannegeorgenstadt“ je v km 0,412 trati Karlovy Vary, dolní nádraží – Potůčky – st. hr. 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 je soustředěna v žkm 5,200–18,964.

Plešský Pattonův most s pevnou jízdni dráhou str. 2

Oprava trati Mlýny–Jedlová v Lužických horách str. 3

Výpravní budovy se opět stávají dominantou nádraží str. 3

## V Lysé nad Labem roste nová cyklověž



**Závod mostních a inženýrských staveb se podílí na výstavbě dalšího automatického skladovacího systému pro kola.**

V pořadí pátá cyklověž, biketower, roste od letošního září vedle vlakového nádraží v Lysé nad Labem. Biketower tvoří systém zakladačů a 118 úložných pozic. Celé zařízení má tvar pravidelného dvanáctistěnu a je uzavřeno opláštěním z bezpečnostního skla. Pro uložení a vyvednutí kol slouží vstupní modul s platebním terminálem.

Společnost Chládek & Tintěra se na stavbě další cyklověže podílí spodní stavbou. Úkolem závodu mostních a inženýrských staveb je především vybudovat základovou železobetonovou desku tvaru nepravidelného dvanáctiúhelníku o průměru 8,15 m. Tloušťka základové konstrukce je 720 mm se středovým otočným čepem a 1,5 metru vysokými ochrannými stěnami. Dále provedou okolní zpevněné plochy a přípojky spolu se vsakovacími jámkami. „Během zemních prací jsme narazili na původní sklepy a nesourodé násypy, což nám výrazně ztížilo založení stavby v souvislosti s dodržением rozměrové tolerance pro středový čep konstrukce,“ popisuje hlavní část prací ředitel závodu mostních a inženýrských staveb Vladimír Jehlička.

Vlastní dodávku technologie a opláštění objektu dodává vyšší zhotovitel. Nová cyklověž bude otevřena během prosince.

### **i** TECHNICKÉ PARAMETRY

- Skladovací kapacita: 118 kol
- Typy kol: všechny typy do hmotnosti 50 kg
- Výška věže: 11,4 m
- Průměr: 8,36 m
- Komerový systém: záznam ukládání kol s archivací
- Evidence provozu: systém zaznamenává denní provoz kol

## Zdopravnění kolejí v železniční stanici Ústí nad Labem – západ

Celkem pět staničních kolejí liché skupiny a přilehlé výhybky si vyžádaly těžkou střední opravu.

Závod kolejových staveb se ve stanici Ústí nad Labem – západ zabývá v souvislosti se zdopravněním kolejí 17, 19, 23, 25 a 27 ještě kolejemi 9a a 11. V souhrnné délce se jedná o opravu a vytržení téměř 4,6 km kolejí. Důvodem úpravy polohy kolejí byla instalace nových návěstidel a staničních trakčních podpěr pro zdopravněné koleje a dosažení lepší osové vzdálenosti staničních kolejí. Koleje 23 a 25 byly do té doby šturcové. „V liché skupině kolejí 17–27 jsme provedli strojní čištění, automatické strojní podbití kolejí, vyměnili jsme upevňovací kolejnice a pražce,“ říká stavbyvedoucí Slávek Mai.

Kolejáři provádějí opravy od poloviny října do konce listopadu. Do Ústí nad Labem se ale vrátí na jaře, kdy je tam čeká těžká střední oprava pěti souvisejících výhybek, které čekají na výrobu svých nahrazujících dílů.



## Plzeňský Pattonův most s pevnou jízdní dráhou

Součástí rekonstrukce mostu generála Pattona je rekonstrukce tramvajové trati, kterou provádí závod kolejových staveb.



**SYSTÉM W-TRAM.** Pevná jízdní dráha s upevněním W-tram se buduje odshora dolů – nejprve se umístí kolejový rošt a teprve poté se koleje podbetonují

Rekonstrukce mostu, který vede nad řekou Mží a Tyršovou a Lochotínskou ulicí, spočívá v ponechání spodní stavby (základů a opěr mostu), zbourání nosné konstrukce mostu a v její náhradě novými konstrukcemi. Nově vzniknou tři samostatné mostní konstrukce – krajní mosty silniční včetně chodníků a prostřední tramvajový most.

Závod kolejových staveb se na rekonstrukci mostu podílí zřízením pevné jízdní dráhy pro tramvaje v délce 326 metrů pro každý směr. „Letos jsme dokončili tramvajovou trať ve směru z centra na Lochotín. Na této polovině mostu je totiž dokončená celková rekonstrukce. Ve druhé polovině příštího roku nás čeká opačný směr. Budeme čekat, až stavbaři dokončí druhou nosnou konstrukci mostu,“ popisuje průběh stavebních prací stavbyvedoucí Michal Pipota.

### Není prostor pro žádné nápravy chyb

Zásadní změnou nové tramvajové tratě je nahrazení původního vyvýšeného středového pásu z velkoplošných panelů pevnou jízdní dráhou typu W-tram. Jedná se o upevňovací systém, který je tvořen plastovými podkladnicemi, do kterých se vkládají plastové hmoždinky, dále pryžoplastovými podložkami pod kolejnice, vrtulemi, pružnými svěrkami a vymešovacími vložkami. Kolejnice jsou k podkladnicím uchyceny pomocí pružných svěrek a vymešovacích vložek. Konstrukce je v betonové desce uchycena pomocí vložek plastových hmoždinek.

Metoda W-tram se odlišuje od ostatních pevných jízdních drah tím, že se buduje odshora dolů, tedy nejprve se umístí kolejový rošt a teprve poté se koleje podbetonují. Tento způsob stavby zrychluje realizaci, jelikož není nutné čekat na vytvrdnu-



ti betonové směsi před osazením kolejovými poli a dbát na správnou výšku desky. „Jelikož se jedná o pevnou jízdní dráhu, nemáme žádný prostor pro nápravu chyby. Veškeré činnosti musíme provádět s co největší přesností a co nejrychleji, aby nedošlo vlivem například klimatických podmínek a teplotní roztažnosti k vychýlení kolejového roštu do nesprávné polohy,“ upozorňuje hlavní stavbyvedoucí Martin Hůlka.

Pevná jízdní dráha se skládá ze dvou betonových vrstev, a to tak, aby v budoucnu mohlo dojít k odstranění tenčí, vrchní vrstvy například kvůli snadné výměně kolejí. Výhodou pevné jízdní dráhy je také nižší hlučnost, menší zátěž pro konstrukci mostu a dlouhá životnost, která je dána především tím, že vlivem provozu nedochází prakticky k žádným deformacím.

## Oprava trati mezi Řetenicemi a Úpořinami

Tři upravené přejezdy a přes kilometr jednokolejné trati jsou výsledkem těžké střední opravy mezi obcemi na Teplíku.

Opravená trať začíná regenerovanou výhybkou před železničním přejezdem v Úpořinách. Dále ve směru do Řetenic závod kolejových staveb trať strojně vyčistil a podbil. Na třinácti stech metrech kolejáři provedli souvislou výměnu kolejnic, z toho na sedmi stech metrech i souvislou výměnu pražců za nové betonové.

Součástí opravy byla také rekonstrukce železničních přejezdů v Úpořinách, Kozlíkách a Řetenicích. „Při opravách přejezdů jsme použili pryžové přejezdové konstrukce Rosehill Rail, konkrétně systém Rodded Premium se spínacími panely,“ upřesňuje hlavní stavbyvedoucí Slávek Mai.

Oprava se kolejářům podařilo realizovat během výluky od 4. do 22. 9. 2017, a to i s přispěním nočních prací.



## Stavební trh v roce 2017 pohledem obchodního ředitele

Výrobní program aktuálně naplněn, zastavit se ale nemůžeme, říká Pavel Stoužil.



**Můžete vyjmenovat větší stavby, které naše společnost aktuálně realizuje?**

V dubnu 2017 byla dokončena rekonstrukce trati mezi Rokycany a Příkoscemi. Aktuálně naše společnost pracuje na třech velkých dopravních stavbách, a sice „Peronizace ŽST Chodov“, „Revitalizaci trati Karlovy vary – Johannegeorgenstadt“ a „Zrychlení trati z Říkonína do Vlkova u Tišnova“. Kromě těchto velkých akcí se také podílíme na drobnějších opravách a údržbě železniční sítě. Z ostatních segmentů bych zejména zmínil aktuální rekonstrukci autobusového nádraží v Lovosicích a v Sedlčanech začneme stavět přestupní terminál. Z pozemních staveb byla dokončena sportovní hala Věry Čáslavské v Černošicích, hala v Hořovicích a aktuálně realizujeme dům seniorů v Černošicích. Realizujeme také několik oprav výpravních budov pro správu osobních nádraží.

**Na kolika velkých zakázkách podle vás dokážeme pracovat zároveň?**

Zhruba před sedmi lety bylo u naší společnosti běžné realizovat jednu velkou železniční akci, většinou subdodavately pro jednu z pěti největších firem v ČR, a jednu velkou akci intenzivně připravovat. V současné době máme rozpracované tři velké akce, které realizujeme jako generální zhotovitel, a připravujeme, počítáme a účastníme se většiny vypsaných velkých tendrů. V našem aktuálním hospodářském roce, který nám končí v březnu 2018, dosáhneme obrátu asi 2,0 mld., a tak pravděpodobně dosáhneme největšího ročního obrátu naší společnosti v historii. Také aktuálně realizovaná akce „Zrychlení trati z Říkonína do Vlkova u Tišnova“, kterou jsme vyhráli a kde jsme podepsali smlouvu na jednu miliardu, je největší zakázka v historii naší firmy.

**Jaký je váš pohled na rozvoj železniční infrastruktury v Česku?**

Pro rozvoj železniční infrastruktury v ČR má SŽDC zpracovanou koncepci, která vychází z Dopravní politiky ČR pro období 2014–2020 a Dopravní sektorové strategie obsahující i způsob jejího financování. Hlavním cílem vyplývajícím z uvedených strategických dokumentů je kvalitní železniční infrastruktura, která zajistí potřebnou konkurenceschopnost a efektivitu železniční dopravy. Stávající síť železničních tratí, zejména regionálních, vyžaduje stálou údržbu a opravy. Pokud jde o investice, dokončuje se modernizace železničních koridorů, pokračují revitalizace některých regionálních tratí a bude nutné připravit modernizace železničních uzlů Praha a Brno. Pak by měla následovat urychlená příprava a realizace rychlostních spojení v ČR. VRT i pro velikost Česka považuji za přínosný a adekvátní projekt, který je novým impulsem ke zkvalitnění dopravních služeb a také příležitostí pro stavební firmy. Program rozvoje VRT a jeho naplňování je třeba podporovat, neboť není pochyb o potřebě napojení ČR na evropskou síť VRT.

**Jaký je český stavební trh z pohledu zhotovitele?**

V posledních letech je český stavební trh negativně ovlivněn nižším objemem stavebních zakázek a velmi opožděnou přípravou staveb. Jednou z příčin tohoto stavu jsou právní předpisy, jako je stavební zákon a zákon o veřejných zakázkách, které obsahují i články umožňující nežádoucí prodloužení přípravy staveb, komplikují výběr nejvýhodnější nabídky a umožňují opakovaná odvolávání. To někdy způsobuje oddalování realizace a hlavně zkracování potřebné doby na kvalitní realizaci stavby. Dalším negativním vlivem na perspektivu stavebních firem je meziroční nestabilita finančních zdrojů pro stavební investice. Český stavební trh se dle mého názoru aktuálně pohybuje od zdi ke zdi. Zakázky buď nejsou, nebo je jich mnoho. Také zrušení největší železniční soutěže posledních dob na stavbu „Optimalizace t. ú. Praha-Hostivař – Praha hl. n.“ podle mého názoru poškodilo stavební trh. Byli jsme schopni tuto stavbu zrealizovat za nabídnuté 3,4 mld. Kč.

**Jaké jsou podle vás slabé stránky a problémy konkurenčních firem?**

Obecně se domnívám, že největší firmy našeho stavebního trhu aktuálně spíše přešlapují na místě, stagnují a řeší samy sebe.

**V čem vidíte naše silné stránky?**

Naše společnost je vystavěna zejména na vlastních kapacitách, což je dobře. Aktuálně se domnívám, že většina těch největších firem u nás podcenila vlastní kapacitní základnu a mnoho realizuje již jen „inženýrsky“. Došli jsme k závěru, že naše středně velká společnost je schopna velké infrastrukturalní stavby získávat přímo jako generální dodavatel. Tak činíme, budeme činit a zatím jsme úspěšní.

**V čem myslíte, že spočívá tajemství relativního úspěchu naší společnosti?**

Podle mého názoru především v tom, že zhruba před

sedmi lety pan majitel Jaroslav Tintěra vsadil na několik manažerů nové generace. Myslím si, že pod vedením GR Honzy Kokeše vznikl kvalitní tým původních a nových manažerů. Po sedmi letech systematické, cílevědomé a někdy i tvrdohlavé práce má naše společnost naplněn výrobní program, rostoucí objemy, investuje do vlastních kapacit, nových strojů a daří se jí. Jsem přesvědčen, že úspěch je postaven také na tradiční sounáležitosti našich pracovníků s firmou, jejich sebevědomí a kvalifikaci.

**Kolika stálými zaměstnanci naše společnost aktuálně disponuje?**

V naší společnosti aktuálně pracuje 350 stálých zaměstnanců. V souvislosti s našimi rostoucími objemy máme v plánu min. 10 % zaměstnanců ze stávajícího počtu nově přijmout.

**Jaké jsou cíle a vize do budoucna?**

Jeden z našich cílů je technologický rozvoj. Domnívám se, že naše společnost postavená na vlastních zaměstnancích a odbornosti by se měla dobře připravit na budoucí realizaci VRT. Stavební firmy v Česku mají zkušenosti z provádění modernizace tranzitních železničních koridorů. Přesto je třeba osvojit si nové progresivní technologie pro budoucí realizaci VRT. Jde například o uplatňování konstrukce pevné jízdní dráhy, konstrukčních vrstev železničního spodku z recyklovaného asfaltu, uplatňování geosyntetických rohoží a podobně. Další důležitý rozvoj vidím v digitální projektové přípravě a výstavbě. Jedná se o tzv. informační modelování staveb ve 3D zobrazení (Building Information Modelling, BIM). Jako náš pilotní projekt v tomto směru jsme zvolili stavbu „Revitalizace trati Karlovy vary – Johannegeorgenstadt“. Realizační dokumentaci stavby jsme u společnosti SUDOP objednali v podobě BIM. Myslím, že se jedná o důležitou zkušenost a referenci. Od roku 2020 bude BIM podmínkou účasti ve výběrových řízeních.

## Kompletní rekonstrukce mostu v Zákolanech

Padesátidenní výluka na trati Kladno – Kralupy nad Vltavou vyvolala rekonstrukce mostu přes Týnecký potok v Zákolanech.



Kompletní výměnu původního klenbového kamenného mostu za železobetonový provádí závod mostních staveb od druhé poloviny srpna. Úhel křížení osy koleje a potoka je ostrý 45°.

Stavbaři založili spodní stavbu mostu na železobetonových základech uložených na podkladní beton. Nový most pak zhotovili jako železobetonovou monolitickou rámovou nosnou konstrukci s římsami a zábradlím. Součástí konstrukce jsou monolitická rovnoběžná křídla, která tvoří s nosnou konstrukcí jeden celek.

Během výstavby mostu museli stavbaři řešit především tok Týnského potoka. „Potok jsme sice odklonili pomocí hrází, přesto jsme měli stavbu prakticky neustále zatopenou, a to kvůli okolním pramenům z kolejiště a přilehlého okolí. Odčerpávání bylo na denním pořádku,“ popisuje situaci na stavbě vedoucí projektu Karel Mikas.

Výstavbou nového mostu došlo nejen k zabezpečení provozu na trati, ale také byly zlepšeny odtokové poměry vodoteče při zvýšené hladině. ■

## Oprava trati mezi Mlýny a Jedlovou v Lužických horách

Devítikilometrová regionální trať byla z důvodu úprav železničního svršku a spodku téměř tři měsíce mimo provoz.



**BLÍZKO PŘÍRODĚ.** Trať z části sevřená mezi říčku Kamenici a silnicí propojuje několik vesniček situovaných v malebném prostředí na úpatí Lužických hor

Rekonstrukce trati spočívala především v souvislé výměně starých pražců za nové betonové pražce (B03) a ve zřízení bezстыkové koleje v mezistaničním úseku Mlýny–Jedlová. Součástí stavby byly rovněž opravy mostů a propustků. V Kytlicích vzniklo nové mimoúrovňové nástupiště.

Závod kolejových staveb měl na starost především výměnu pražců na více než čtyřkilometrovém úseku z Jedlové směrem k Mlýnům. „Kromě toho jsme vybudovali nové stometrové nástupiště v zastávce

Kytlice, které má již nástupní hranu 550 mm nad temenem kolejnice,“ říká hlavní stavbyvedoucí Jan Havlíček.

Do souboru provedených prací závodu kolejových staveb patří ještě vybudování gabionové zdi dlouhé 65 metrů a vysoké 2 metry, zřízení 180 metrů trativodu nebo 170 metrů pražcové rovnaniny podél trati. Zřízení bezстыkové koleje v celém rekonstruovaném úseku bylo dílem střediska svařování a závod mostních staveb provedl opravu mostku a dvou propustků. ■



### Trať uprostřed divočiny

Těžko přístupný terén si vyžádal dokonalou koordinaci prací po celé délce rekonstruované trati. Na stavbě se podílelo několik firem pod vedením společnosti Strabag Rail a.s. Sladit se tak musely práce jak při výměně pražců a zřízení bezстыkové koleje, tak například s průjezdy automatické strojní čističky a podbíječky.

Vyloučení trati z provozu bylo zahájeno 1. září a skončilo 24. listopadu 2017. ■

## Výpravní budovy se opět stávají dominantou nádraží

Opravené výpravní budovy se dočkali v Neratovicích, těšit se teď mohou cestující také v Měšicích u Prahy a v Litoměřicích.

Nově opravená výpravní budova v Neratovicích vítá cestující od září. Tým Jana Loužila ze střediska pozemních staveb tam opravil celou střechu, fasádu a vyměnil všechna okna a dveře. Drobných, ale z estetického hlediska zásadních úprav se dočkaly vnitřní části objektu a okolí výpravní budovy.

### V Měšicích se finišuje

Z Neratovic se stavbaři plynule přesunuli o pár kilometrů dál do Měšic, kde je čeká prakticky stejný úkol. „Měníme tam střešní krytinu, komíny, okna, dveře a opravujeme celou fasádu. Oproti Neratovicím ale kompletně předěláváme přístřešek, ze kterého musíme zachovat jeho historické litinové sloupy, které

tvoří podpěru,“ doplňuje výčet prací mistr stavby Aleš Saic. Plocha fasády tam čítá asi 800 m<sup>2</sup> plus dalších 70 m<sup>2</sup> představuje soklový obklad.

Rekonstrukce výpravní budovy v Měšicích se dotkne také rozvodů elektro, ležaté dešťové kanalizace a drobných oprav uvnitř objektu. V čekárně stavbaři opraví omítky, položí novou dlažbu, rozvedou nové elektro, sníží strop a nově vymalují. Součástí zakázky je dodávka nového mobiliáře.

Dokončení rekonstrukce výpravní budovy je naplánováno v prosinci tohoto roku.

**Litoměřické horní nádraží dozná změn i uvnitř** Společnost Chládek & Tintěra se může pochlubit

také současně opravovanou výpravní budovou na litoměřickém horním nádraží. Tým Aleše Joba tam má za úkol nejdříve do poloviny příštího roku zrekonstruovat čtyřpatrový objekt, jehož fasáda měří úctyhodné 2000 m<sup>2</sup>. Kromě jiného musí vyměnit přibližně 90 oken a dveří, zrekonstruovat dvojramenné schodiště a přístřešek nad peronem, jehož plocha je 350 m<sup>2</sup>.

Uvnitř budovy je zásadní přemístění pokladen a vybudování nových prostor pro zázemí zaměstnanců a nových sociálních zařízení. V suterénu výpravní budovy stavbaři napojí nové rozvody inženýrských sítí a nainstalují kondenzační kotel, který bude napojen na nové vytápění veřejných prostor. ■



Opravená výpravní budova v Neratovicích



Měšice se dočkají na konci roku



Pokrok je vidět v Litoměřicích

## Důležitý most u Zvolněvsí je opraven

Ve dvou etapách zrekonstruoval závod mostních staveb dvanáctimetrový železniční most, po kterém se přiváží například letecké pohonné hmoty na letiště v Ruzyni.



Jednokolejná železniční trať Hostovice–Podlešín je strategická pro těžkou nákladní dopravu. Provoz na této trati nelze vyloučit bez možnosti alternativní trasy. „Proto jsme opravu rozdělili na dvě etapy. V první etapě jsme mimo výluku opravili spodní stavbu a ve druhé pak v rámci sedmáctidenní výluky vrchní část mostu,“ vysvětluje dílčí postupy opravy mostu hlavní stavbyvedoucí Petr Novák. Výluka této trati totiž mohla nastat až v momentě, kdy byly opět v provozu alternativní tratě, na kterých do té doby probíhaly opravy.

Sanaci spodní části klenbového kamenného mostu, který převádí trať přes polní cestu, stavbaři provedli s předstihem již v červnu, kamenné bloky zainjektovali, doplnili, staticky zajistili, opískovali a přespárovali.

Na stavbu se vrátili opět v polovině října, kdy začala výluka. Při rekonstrukci vrchní stavby mostu bylo sneseno kolejové lože, aby stavbaři mohli provést opravy říms, nové izolace, přechodové zdi a zábradlí. „Římsy jsme v podstatě úplně ubourali, protože bylo nutné most rozšířit s ohledem na prostorovou průchodnost. Nové římsy jsou tedy vysunuté,“ dodává Petr Novák.

Největším úskalím stavby se stal přístup k mostu. Vede k němu polní cesta, která se ale vlivem počasí stala prakticky nesjízdnou. S terénem si nakonec poradila Praga V3S. ■

## Z Brandýsa do Neratovic po upraveném železničním svršku

Čtrnáctikilometrový úsek jednokolejky má z poloviny nové pražce a koleje a z poloviny upravenou GPK a bezстыkovou kolej.

Hlavním důvodem výměny a úpravy kolejového roštu na trati Brandýs n/L – Neratovice byly rozpádající se dřevěné pražce a závady na kolejnicích. Trať pochází z roku 1975. Stav svršku v některých úsecích byl natolik vážný, že tam byla trvale omezená rychlost. V místech, kde pražce a kolejnice vyhovovaly, byly špatné geometrické poměry koleje. Dávno vysloužilé byly rovněž železniční přejezdy na šestnácti místech, která jsou nyní zrekonstruována. V rámci stavby bylo opraveno i 12 mostních objektů a úrovnňová nástupiště v zastávkách Jiřice a Lobkovice.

Opravu železničního svršku provedlo sdružení firem Chládek & Tintěra a GJW Praha během výluky,

kteřá trvala od 3. října do 17. listopadu 2017. Na pěti úsecích s celkovým součtem asi 7 kilometrů kolejáři provedli kompletní výměnu železničního svršku s použitím betonových pražců B03 a nových kolejnic. Parametry stavby byly ideální pro nasazení portálového pokladače pražců Donelli PTH 350, se kterým lze položit až kilometr kolejí za den. „Stroj jsme využili, protože úseky, kde se měnil svršek, mají délku od 400 do 800 metrů,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí Miloslav Zikán ze závodu kolejových staveb.

Na zbylých úsecích trati stavbaři zřídili bezстыkovou kolej a upravili geometrickou polohu kolejí. ■



## Firemní koktejl

### Vlastní kapacity jsou při řízení projektu obrovskou výhodou

Peronizace železniční stanice Chodov patřila v letošním roce mezi stěžejní zakázky, kde své zkušenosti uplatnila většina složek společnosti.



Více než rok strávil realizací náročného projektu v Chodově, jehož výsledkem je nová železniční stanice a jednokolejná trať do Nového Sedla. O tom, jaké to je, řídit projekt za téměř půl miliardy korun, hovoříme s vedoucím projektu Martinem Počtou.

**Martine, když se ohlídněš zpět, co za sebou vidíš?**  
Rok a půl usilovné práce mnoha našich lidí a samozřejmě moderní železniční stanice, kterou jsme si na začátku jen těžko představovali.

**Byl to tvůj první velký projekt, který si řídil, ale zkušenosti máš odjinud, že?**

Podílel jsem se na rekonstrukci stanice ve Strakoněch, která byla svým rozsahem tak nějak srovnatelná. Pak jsem měl na starost rekonstrukci vybraných úseků tratě z Litoměřic do Ústí nad Labem. Sice to nebyl přímo „projekt“, jak tomu říkáme dnes, ale de facto měl stejnou charakteristiku, v mnoha věcech byl i náročnější.



**Cítil ses na řízení projektu v Chodově?**

V době, kdy jsme vyhráli Chodov, jsme měli realizovat i obří zakázku v Praze-Hostivaři. Mohl jsem si tenkrát vybrat. Chodov pro mě byl jistou výzvou i tak trochu srdeční záležitostí, protože jsem na Karlovarsku dělal již několik akcí a poměrně dobře známé místní prostředí.

**Vzpomeň si na nejnáročnější období v Chodově?**

Jednoznačně nejvíc jsme se zapotili hned na začátku, kdy jsme demolovali železniční nadjezd v Novém Sedle. Bylo na to minimum času a naopak hodně nedořešených otázek. Byl jsem opravdu nesmírně rád, když jsme stanici v Novém Sedle na konci roku 2016 opět zprovoznili. Pak jsme měli celou zimu na

přípravu vlastních prací ve stanici Chodov, což bylo ideální.

**Takže pak už šlo vše jako na drátkách?**

Prostě jsme si mohli všechno včas naplánovat a připravit. Za nesmírnou výhodu považuji to, že jsme prakticky veškeré stavební práce realizovali vlastními kapacitami, kterých bylo hlavně na jaře dostatek. Že se nám vše povedlo bez větších potíží, je hlavně zásluhou profesionálního přístupu týmů závodů kolejových a mostních staveb a středisek inženýrských staveb a elektrostaveb. Na realizaci se ale podílely větší či menší měrou všechny závody a střediska společnosti. Všem patří velké poděkování.

**Kdy podle tebe nastal nejdůležitější milník stavby?**

Včasné dokončení podchodů k nástupišti bylo v rámci celé stavby klíčové. Když jsme je ve stanoveném harmonogramu dokončili, tak už jsem si byl skoro jistý, že to zvládneme.

**Získal jsi nějaké nové zkušenosti?**

Každá stavba má svá specifika a každá stavba přidá nějaké zkušenosti. I když jsme naštěstí nemuseli řešit žádný velký problém, tak dnes vím, že se řada věcí dala dělat jinak a asi i lépe. A to jsou ty zkušenosti.

**Co tě čeká v nejbližším období?**

Stavebně je Chodov sice prakticky hotový, ale administrativně je třeba dokončit ještě spoustu věcí. Přes zimu tedy uzavřu projekt Chodov a nejspíš začnu pomáhat s přípravou další etapy rekonstrukce trati mezi Říkonínem a Vlčkovem u Tišnova, která bude v roce 2018 stěžejní.



## PLÁN ŠKOLENÍ PRO ROK 2018

Termíny	Čas	Typ školení/semináře	Závod/středisko/oddělení
8. 1.	8.30–12.00	Vazač, jeřábek	01, 03, 04
9. 1.	8.30–13.00	Obsluha motorové pily – opakovací kurz	01, 03, 11, 14
10. 1.	8.30–12.00	ŘP sk. B	01, 03, 14
11. 1.	8.30–15.00	ŘP sk. C	03, 04, 10, 11, 14
12. 1.	8.30–14.00	Lešenář	03, 05, 13
15. 1.	8.30–12.00	Vazač, jeřábek	03, 04, 11, 14
16. 1.	8.30–12.00	Strojník	01, 03, 04, 11, 14
17. 1.	8.30–12.00	ŘP sk. B	03, 04, 11, 13
18. 1.	8.30–15.00	ŘP sk. C	01, 03, 04, 14
19. 1.	8.30–12.00	VZV – řídicí motorových vozíků	03, 04, 11, 13
22. 1.	8.30–12.00	Vazač, jeřábek	01, 03, 04, 11, 13, 14
23. 1.	8.30–15.00	Obsluha motorové pily – opakovací i základní kurz	01, 03, 04, 13
24. 1.	8.30–12.00	ŘP sk. B	01, 30
25. 1.	8.30–15.00	BOZP Osnova č. 1 + VŠ-01 – pravidelné školení	01, 10
26. 1.	8.30–15.00	D-04 – pravidelné školení	01, 10, 13, 14
29. 1.	8.30–12.00	Vazač, jeřábek	03, 04, 05, 10, 13, 30
30. 1.	8.30–15.00	BOZP Osnova č. 1 + VŠ-01 – pravidelné školení	04, 11, 13
31. 1.	8.30–12.00	ŘP sk. B	03, 04, 05, 10, 14
2. 2.		<b>POLOLETNÍ PRÁZDNINY</b>	
5. 2.	13.00–16.00	Práce ve výškách (od 16.00 hod. – servis)	03, 11, 30
6. 2.	8.30–11.30	Práce ve výškách	03, 04, 13, 30, OTCP
6. 2.	13.00–16.00	Práce ve výškách	03, 05, 13
7. 2.	8.30–12.00	ŘP sk. B	03, 09, 13, OTCP
8. 2.	8.30–15.00	BOZP Osnova č. 2 + VŠ-01 – pravidelné školení	03, 04
9. 2.	8.00–16.00	Školení ke zkoušce K-03, K-05/2, K-06	01, 10, 13, 30
12.–16. 2.		<b>JARNÍ PRÁZDNINY – Litoměřice, Děčín</b>	
19. 2.	8.30–15.00	BOZP Osnova č. 2 + VŠ-01 – pravidelné školení	03, 05, 11, 13
20. 2.	9.00–16.00	Školení ke zkoušce M-02	03, 13, 30, OTCP
21. 2.		Technický seminář – Koliba + VŠ-01 + BOZP Osnova č. 8	01, 04, 10, 11, 13, 14, 30
22. 2.		Technický seminář – Koliba + VŠ-01 + BOZP Osnova č. 8	02, 03, 05, 13, 30
23. 2.	8.00–16.00	Školení ke zk. K-03, K-05/2, K-06	01, 03, 09, OTCP
26. 2.	8.30–15.00	BOZP Osnova č. 3 a č. 6 + VŠ-01 – pravidelné školení	04, 11
27. 2.	8.30–15.00	BOZP Osnova č. 4 a č. 5 + VŠ-01 – pravidelné školení	03, 04, 14
2. 3.	9.00–16.00	Školení ke zkoušce M-02	03, 09, 13
7. 3.	10.00–17.00	BOZP Osnova č. 2 + VŠ-01 – pravidelné školení	13
5.–9. 3.		<b>JARNÍ PRÁZDNINY – Ústí n/L., Most, Chomutov</b>	
14. 3.	8.30–12.00	ŘP sk. B	04, 09
15. 3.	8.30–15.00	BOZP Osnova č. 7 a 8 + VŠ-01 – pravidelné školení	04, 09, 30, OTCP

## POZVÁNKA NA FIREMNÍ VEČER



Vedení společnosti Chládek & Tintěra srdečně zve zaměstnance firmy a jejich partnery na slavnostní večeř, který se bude konat tradičně v litoměřické Kolibě, a to **ve čtvrtek 21. prosince 2017 od 18:00 hod.**

- Letošní večírek bude v mnohém zajímavý s nejděním překvapením.
- Slavnostního ocenění se dočkají nejlepší zaměstnanci roku 2017.
- Vyhlásíme „stavbu roku 2017“.
- Neobyčejné předtančení zařídí litoměřický tanečník Pavel Hajduch.
- Bohatý raut a mimořádné ceny v tombole určitě potěší. A nejvíce asi letošní první cena!
- Večeřem provede známý bavič a moderátor Zdeněk Izer.



## 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

Brůža Zbyněk, traťový strojník  
Vlček Pavel, stavbyvedoucí  
Mikas Karel, stavbyvedoucí  
Heřman Václav, vedoucí půjčovny mechanizace  
Novák Michal, vedoucí střediska  
Hájek Richard, dispečer přeprav  
Šebesta Jiří, samostatný technolog přípravy  
Štěrba Jakub, projektový manager

### Leden

Červený Martin, svářeč kolejnic  
Stouil Pavel, obchodní ředitel  
Andrt Zdeněk, svářeč kolejnic  
Vojtěcký Roman, stavební montážník  
Jehlička Vladimír, ředitel závodu

### Únor

Topol Milan, projektový manager  
Antal Jaroslav, dělník  
Hrabálek Jan, stavební montážník  
Čermák František, dělník

**Vše nejlepší a hlavně hodně zdraví přejeme Jaroslavu Tintěrovi k jeho významnému životnímu jubileu.**