



## Hlavní výluka na trati Říkonín – Vlkov u Tišnova



Nejnáročnější na traťovém úseku je především rozšíření dvou viaduktů o délkách 100 a 200 metrů v Kutínách.

Letos v dubnu začala výluka jedné koleje. Desetakilometrový úsek musí být zrekonstruovaný do 23. července, kdy začne výluka druhé koleje.

Stavební ruch nyní panuje prakticky na celých deseti kilometrech trati mezi stanicemi Říkonín a Vlkov u Tišnova. Po odstranění trakčního vedení a prvků zabezpečovacího zařízení naši kolejáři pod vedením Miloše Zikána provedli demontáž kolejového roštu. Přibližně deset kilometrů kolejových polí bylo odvezeno na demontážní plochy v železniční stanici Velké Meziříčí a Ostrov nad Oslavou. Od poloviny dubna do května probíhaly práce na železničním spodku, které realizovala společnost Remex, a na rekonstrukcích mostních objektů. Ty realizoval závod mostních a inženýrských staveb naší společnosti. Z mostů na traťovém úseku je nejnáročnější především rozšíření dvou klenbových viaduktů (7 a 14 klenb) o délce 100 a 200 metrů v Kutínách. Větší z nich přemostňuje široké údolí říčky Libochovky. „Vzhledem k prostorovým nárokům se viadukt rozšiřuje přibližně o metr na každou stranu. To znamená, že musíme odstranit původní betonové římsy a vybudovat nové. Římsové bloky odřezáváme diamantovým lanem na prvky o hmotnosti 20 tun. Snášíme je jeřábem s nosností 100 tun z výšky zhruba 35 metrů,“ říká stavbyvedoucí mostu Radek Šrámek.

### Noční úplné výluky

Přístup k trati je velmi omezený, proto stavaři využívají úplných nočních výluk, kdy po sousední koleji odvázejí a přivázejí materiál pracovními vlaky. „Na stavbě se tak pracuje prakticky nonstop,“ dodává zástupce ředitele stavby Martin Počta.

Během června budou mít napilno naši kolejáři, které čeká pokládka nového železničního svršku. Na traťový úsek bude nasazen náš portálový pokladač pražců Donelli. „Počítáme s jeho využitím v celé délce trati po Níhovský tunel,“ předpokládá specialista pro železniční svršek Marián Žubor. Ve zbytku trati budou provedeny montáže svršku dvoucestnými bagry v nočních výlukách.

### Říkonín bez výpravní budovy

Proměnou prochází stanice Říkonín, kde pozemní divize společnosti Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod zbourala původní výpravní budovu a staví novou včetně drážní technologie a moderního informačního systému. Havlíčkobrodští kolejáři budují železniční svršek, spodek, nástupiště a subdodavatel Firesta nový podchod k budoucím peronům. „Vzhledem k demolici původní výpravní budovy jsme museli dočasně přestěhovat dopravní kancelář včetně sdělovacího a zabezpečovacího zařízení do upravených stavebních buněk. Odtud nyní výpravní řídí provoz až

do konce roku, kdy bude projekt dokončen,“ vysvětluje současnou situaci ředitel stavby Jakub Štěrba.

Nová nástupiště s bezbariérovým přístupem budou i v zastávce Níhov. Bude zřízeno nové traťové a staniční zabezpečovací zařízení ve stanici Říkonín a traťovém úseku, provedena nová kabelizace a nové trakční vedení.

Projekt je členěn do 38 provozních souborů a 93 stavebních objektů.

### Mírný náskok z loňska

Stavba byla zahájena v druhé polovině loňského roku a stavařům se podařilo dokončit značnou část sanací skalních svahů na devíti místech v délce tří kilometrů. Zároveň opravili několik mostů a propustků nad rámec plánovaných prací, aby využili vyloučený provoz na trati, který během stavby již nebude. Trolejářům ze společnosti EŽ Praha se také podařilo vybudovat všech zhruba 300 patek pro nové trakční stožáry. Téměř hotové jsou sanace Lubenského a Níhovského tunelu a je dokončená sanace betonových zárubních zdí skalního zářezu. „Jak v tunelech, tak mezi zdmi skalního zářezu jsme položili nové štěrkové lože v souhrnné délce asi 1,5 kilometru,“ vypočítává Jakub Štěrba. Před první hlavní výlukou se podařilo dokončit asi 10 % celkového objemu prací. ■

Rozsáhlá revitalizace trati Louny–Lovosice **str. 2**

Tramvajová trať v Kolbenově ulici bude travnatá **str. 3**

Přístavba základní školy v Černošicích-Mokropsech **str. 3**

## Českolipský dům seniorů čeká rekonstrukce

Rozsáhlý objekt penzionu s pečovatelskou službou v ulici Na Blatech bude kompletně zateplen a zmodernizován v oblasti sociálních zařízení.



Zakázku „Rekonstrukce Domova pro seniory, Na Blatech čp. 3211“ vyhrála společnost Chládek & Tintěra ve výběrovém řízení, které zadalo město Česká Lípa. Předmětem zakázky je zateplení střech, výměna střešních krytin, zateplení fasád, výměna fasádních výplní otvorů, klempířských prvků a zámečnických fasádních prvků. Dále se bude jednat o přestavbu sociálního zařízení v bytech pro seniory na standard sociálního zařízení pro imobilní.

### Realizace ve dvou etapách

Středisko pozemních staveb začne s pracemi v červnu. „Projekt máme rozdělený na dvě etapy dle jednotlivých objektů celého areálu, které jsou označeny A–E. V té první etapě, která má skončit letos v prosinci, provedeme revitalizace objektů budov C a D včetně rekonstrukce sociálních zařízení v budově C. Ve druhé etapě, která začne příští rok v únoru a skončí v říjnu, provedeme rekonstrukci sociálních zařízení v budově B a zbývající část prací na revitalizaci ostatních objektů, tedy A, B a E,“ prozrazuje realizační harmonogram vedoucí projektu Igor Zdeněk. Podle něj bude důležité věnovat maximální pozornost bezpečnosti, protože stavební práce budou probíhat za plného provozu domova seniorů. Organizačně přibude práce i personálu, se kterým bude nutné řešit dočasné přesuny seniorů během rekonstrukcí vnitřních bytových jednotek. ■

## Biketower v Litoměřicích už stojí

Začátkem prázdnin se cyklistům otevře vedle vlakového a autobusového nádraží v Litoměřicích nová úschovna kol.

Automatický skladovací systém pro kola získal první obrysy už během května, kdy byla postavena konstrukce. Základy pro ni vybudoval závod mostních a inženýrských staveb, který první zkušenosti s tímto typem stavby získal loni v Lysé nad Labem.

Cyklověž tvoří systém zakladačů a 118 úložných pozic. Celé zařízení má tvar pravidelného dvanáctistěnu a je uzavřeno opláštěním z bezpečnostního skla. Pro uložení a vyzvednutí kol slouží vstupní modul s platebním terminálem a informačním monitorem s návodem na použití.

S výstavbou litoměřické cyklověže začali stavaři letos v březnu. Základy pro konstrukci měli hotovou na začátku května. „Do začátku prázdnin nám zbývá dokončit už jen okolní komunikace a přivést k biketoweru zdroj energie,“ řekl v polovině května hlavní stavbyvedoucí Martin Chmelař. Okolní komunikace budou dlážděné ze žulových kostek, aby navázaly na ostatní prostory kolem obou nádraží. Součástí dodávky naší společnosti je také výsadba devíti stromů a mobiliář, jako jsou lavičky a odpadkové koše. ■

### TECHNICKÉ PARAMETRY

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





## Rozsáhlá revitalizace trati Louny–Lovosice

Poslední květnový den začala rozsáhlá rekonstrukce přibližně 34 kilometrů dlouhé jednokolejné regionální trati. Skončit má na konci tohoto roku.



I. ETAPA. Náš projektový tým začal s kompletní rekonstrukcí žst. Libochovice a železničního spodku i svršku v úseku Koštica – Radonice nad Ohří.

Na jedné z největších zakázek v rámci regionálních tratí se bude podílet také společnost Chládek & Tintěra. Pro sdružení Strabag Rail, AŽD Praha a Swietelsky Rail zrekonstruuje traťový úsek Košetice nad Ohří – Radonice nad Ohří, železniční stanici Libochovice a koleje v železniční stanici Chotěšov pod Hazmburkem spolu s dalšími pěti sty metry navazující trati. Celkem se bude jednat o práce na přibližně 5,5 kilometru trati.

Součástí revitalizace trati je ve vybraných úsecích oprava kolejového svršku a spodku, úprava kolejového uspořádání v železničních stanicích, vybudování nových bezbariérových nástupišť ve stanicích a na zastávkách, osvětlení, rozhlasu, informačního, kamerového a orientačního systému. Rekonstrukcí projdou také propustky a mosty, staniční a traťové zabezpečovací zařízení, dálková a místní kabelizace.

### Rozdělení na dvě etapy

Během první etapy, která trvá od 30. května do 19. října 2018, bude vyloučen z provozu úsek Louny–

Libochovice. „Nás čeká především kompletní rekonstrukce železničního spodku i svršku v úseku Koštica – Radonice nad Ohří a rekonstrukce železniční stanice Libochovice, kde vzniknou dvě nová nástupiště. Celkem se bude jednat asi o 4,7 kilometru tratě,“ popisuje rozsah prací vedoucí stavby Robert Frost. Kromě toho stavaře naší společnosti čeká ještě rekonstrukce devíti přejezdů, dvanácti propustků a řady dalších umělých staveb, jako jsou gabionové zdi, rozšíření tělesa či prvky odvodnění.

Druhá etapa začne 20. října a potrvá do 7. prosince 2018. Během druhé výluky bude vyloučen z provozu zbylý úsek a naši stavaři provedou rekonstrukci železničního svršku a spodku ve stanici Chotěšov pod Hazmburkem a dalších pěti set metrů železniční trati za stanici.

Také na této železniční stavbě najde uplatnění firemní portálový pokladač pražců a kolejových polí Donelli. Podle Roberta Frosta ale bude nejnáročnější fází stavby vyřešit přístupy k trati pro odvoz a dovoz materiálů.



### Zrychlení o 28 minut

Hlavním důvodem revitalizace je zvýšení rychlosti. Dosud byla maximem šedesátka, mezi Lovosicemi a Čížkovicemi padesátka. Na úseku z Libochovic do Radonic nad Ohří by po revitalizaci trati měla být nově nejvyšší rychlost 100 kilometrů v hodině, z Radonic do Loun 80 kilometrů v hodině. Mezi Lovosicemi a Čížkovicemi stoupne rychlost o 10 km/h, na šedesátku.

Trať, jejíž současný stav je na hranici životnosti, je v současnosti využívána téměř výhradně pro regionální dopravu. Kromě regionálních vlaků se předpokládá nasazení dvou párů spěšných vlaků v úseku Ústí n/L – Lovosice – Louny. Jízdní doba u osobních vlaků se má v úseku Louny–Lovosice zkrátit na 50 minut z původních 78 minut. Zvýší se také propustnost tratě: z 37 vlaků denně na 52 denně. Propustnost zvýší i nově vybudovaná výhybna v Radonicích n/O. Na některých nádražích se sice zredukuje počet kolejí, ale postaví se nová nástupiště. Ta se vybudují spolu s přístřešky i v zastávkách. ■

## Vlastimil Polák: Na GDPR se připravujeme už rok



**Aplikace nového evropského nařízení ke zvýšení ochrany osobních údajů se dotkne prakticky všech firem i jednotlivců jak u nás, tak v celé Evropské unii. Co to pro nás bude znamenat, naznačuje vedoucí ekonom Vlastimil Polák.**

### Nejprve řekněte, kdy vejde toto nové nařízení v účinnost?

Nařízení vstoupilo v účinnost 25. května tohoto roku. GDPR však bylo schváleno již v dubnu 2016. My jsme se tímto tématem začali zabývat někdy v první polovině minulého roku, přičemž velkou motivací pro nás jistě byly i ohlašované pokuty za porušení, a to v řádech až stamilionů korun.

### Můžete vysvětlit, o čem se vlastně jedná?

Zjednodušeně řečeno je to opatření, které má za úkol chránit osobní data občanů státu EU proti zneužití. Je to vcelku logická reakce Evropské unie na skandály, které se v posledních letech s osobními daty občanů udály. Tímto nařízením získá každý občan Unie větší možnost bránit se proti zneužívání svých osobních údajů a jejich postupování dalším stranám.

### A co to bude znamenat pro firmu?

V první řadě jsme nechali celý náš vnitropodnikový systém zpracování osobních údajů prověřit týmem expertní znalkyň JUDr. Anny Kučerové ze společnosti OKsystem a.s., která původně dlouhá léta pracovala právě pro Úřad pro ochranu osobních údajů. Už na počátku našich prvotních diskuzí jsme ocenili její pragmatičtější pohled na celou věc a navzdory bouřlivé kampani jsme začali postupovat více s klidem. Jinak se společností OKsystem již dlouhodobě spolupracujeme v rámci rozšíření našeho informačního systému, takže jsme uvítali, že nám pomohou i v této oblasti. Závěr analýzy očekáváme během června tohoto roku. Z analýzy vyplyne, jaká konkrétní opatření jsou již nyní dostačující a naopak která budeme muset nově zavést, aby nemohlo dojít k úniku a zneužití osobních údajů našich zaměstnanců, ale také třeba partnerů apod. Předpokládám, že jistě dojde na nová procesní zabezpečení a že se bude muset v budoucnu v tomto směru rozšířit funkčně také náš informační systém.

### Dotkne se to nějakým způsobem zaměstnanců?

Myslím si, že ne v tak velké míře, jak prezentují média. GDPR je jistě žhavé téma, nicméně toto nařízení navazuje, resp. nahrazuje zákon č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů. V určitých případech ale budeme muset zaměstnance žádat o svolení ke zpracování jejich osobních údajů. U nás se nicméně většinou jedná o údaje, které jsme povinni zpracovávat v rámci výkonu našeho předmětu podnikání anebo přímo na základě konkrétního právního titulu. Otázkou však zůstává, jak budeme muset přistupovat např. k prezentaci některých našich zaměstnanců právě třeba v Hroch novinách. Je možné, že budeme muset mít písemný souhlas každého zaměstnance, jehož osobní údaje bychom chtěli uvádět třeba v rubrice jubilea, případně budeme zvažovat i celé její zrušení. Na to všechno nám každopádně dá přesné odpovědi právě závěr analýzy.

### Nepřinesou toto nařízení akorát další náklady a papírování?

Zprvu určitě ano. Samozřejmě nás čekají úpravy interních směrnic, podmínek smluvních vztahů a pravděpodobně přibudou i nové agendy a také budeme muset všechny údaje udržovat stále aktuální. Myslím si však, že až si to sedne, tak to bude ku prospěchu věci. A tím nemyslím jen u nás ve firmě, ale obecně. Osobně věřím, že ve výsledku přestanou být naše osobní údaje zneužívány k reklamním a jiným nekalým účelům. ■

## Ploučnici překlenulo provizorium

Středisko údržby se podílelo na výstavbě mostního provizoria pro pěší a cyklisty v Benešově nad Ploučnicí.

Výstavbu 38 metrů dlouhého provizoria vyvolala demolice a následná novostavba nedalekého silničního mostu přes řeku. Středisko údržby mělo za úkol usadit v řece dva nosné pilíře. „Pilíře jsme si předmontovali na našem pracovišti v Teplicích a do řeky jsme je pouze osadili a dorovnali pomocí šroubovic do požadované výšky. Nakonec jsme osadili horní kolmé trámce,“ říká hlavní stavbyvedoucí Zdeněk Baborák. Použitý materiál je součástí mostního pilíře PIŽMO. Celá akce v terénu zabrala středisku údržby jeden den.

Mostní provizorium by mělo sloužit pěším a cyklistům až do poloviny letošního září, kdy má být dokončen nový silniční most. Následně středisko údržby provizorium zlikviduje. ■



## Oprava trati mezi Ostroměří a Jičínem

Čtyřkilometrový úsek jednokolejné trati z Jičína do Hradce Králové od konce dubna opět vyhovuje bezpečnému provozu.

Opravu trati provedlo během 14 dní dlouhé úplné výluky sdružení firem Chládek & Tintěra, SGJW Hradec Králové a N+N – Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice. Hlavním důvodem oprav byl havarijný stav trati, kde především dosluhovaly původní dřevěné pražce a trať přestávala splňovat požadavky na bezpečný provoz. Stavaři proto na 2,5 kilometru trati zcela vyměnili železniční svršek. „Staré kolejnice a pražce jsme vyřadili a nahradili jsme je regenerovanými betonovými pražci a kolejnicemi. Na zbylém 1,5 kilometru trati jsme provedli strojní čištění a výměnu kolejového lože,“ popisuje rozsah stavby hlavní stavbyvedoucí za společnost Chládek

& Tintěra Jiří Kneifl. Na závěr byl vyměněn úsek svařen v bezстыkovou kolej a v celém úseku trati byla provedena úprava geometrické polohy koleje.

### Donelli umí také trhat

Na stavbě byl využit portálový pokladač kolejnic a pražců Donelli, a to zároveň i ve své nové roli. „Poprvé jsme s ním vyzkoušeli také trhání stávajícího kolejového roštu. A Donelli se v této činnosti osvědčil,“ pochvaluje multifunkčnost stroje Jiří Kneifl.

Součástí oprav na trati byla také rekonstrukce dvoukolejného přejezdu v Jičíně, který byl již delší dobu v havarijním stavu. ■





## Oprava železničního mostu u Koterova

Havarijní stav opěr a křídel vyvolal opravu spodní stavby mostu na jednokolejné trati z Plzně do Českých Budějovic.



Závod mostních a inženýrských staveb začal s opravou spodních částí stavby již v listopadu loňského roku. Vzhledem k povaze oprav nebylo totiž nutné vyloučit trať z provozu. Opravený most byl předán investorovi na konci letošního května.

Most převádí železniční trať spolu s místní komunikací přes vodoteč. Šířka přemostění je proto přibližně 17 metrů a délka asi čtyři metry.

Hlavním důvodem oprav spodní stavby byla degradace pískovcových bloků u mostních křídel i opěr a vyplavená zádlažba. „Vlastně jsme provedli kompletní sanaci spodní stavby. Vysekali jsme narušené spáry, doplnili pískovcové zdivo a kompletně jej znovu přespárovali,“ říká hlavní stavbyvedoucí Jiří Majerík. Kromě toho stavbaři také odbourali a nově vybetonovali římsy na stávajících mostních křídlech a osadili nové zábradlí. ■

## Hořovický kulturák zvenčí omládne

Přibližně sto let starý kulturní dům čeká především vnější omlazovací kúra, vnitřek bude muset počkat.



S rekonstrukcí střech, fasády, oken a dveří začalo středisko pozemních staveb letos v dubnu. „Novou fasádu a venkovní úpravy budovy děláme za plného provozu společenského domu,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí Jan Loužil. Investorem je město Hořovice, které na projekt získalo dotaci.

Stavbaři mění 530 m<sup>2</sup> střešní krytiny a doplňují nové klempířské prvky. Ploché střechy (880 m<sup>2</sup>) zateplují a nově izolují. Plocha fasády k zateplení činí úctyhodných 2 835 m<sup>2</sup>. Součástí úprav je také výměna všech 102 oken a 12 dveří. „V rámci rekonstrukce ještě měníme jedno schodiště a zřizujeme nový vstup do objektu,“ dodává Jan Loužil.

Nového žluto-hnědého vzhledu se má společenský dům dočkat koncem prázdnin. ■

## Tramvajová trať v Kolbenově ulici bude travnatá

Rekonstrukce tramvajové trati, jejíž koleje dosahují délky kolejí skoro čtyři kilometry, je ve finále.



**ZELENÉ MĚSTO.** Na nový tramvajový svršek je kladen zavlažovací systém a travní koberec, přejezdy přes trať zůstanou živичné.

Kolejářů naší společnosti se na rekonstrukci trati v pražské Kolbenově ulici, která začíná na náměstí OSN a končí u vozovny Hloubětín, podílí zejména na rekonstrukci tramvajového spodku. Svršek je v gesci Pražského dopravního podniku. „My jsme provedli zejména vybourání původních velkoplošných betonových panelů a žulových obrubníků, odtěžili jsme materiál na zemní pláň, provedli sanaci a připravili spodek pro pokládku tramvajového svršku. Nejnáročnější bylo asi odvodnění a realizace vsakovacích šachet,“ bilancuje vedoucí stavby Jan Havlíček.

Stavební práce zahájil závod kolejových staveb na začátku března. Obousměrně bude přerušen provoz tramvají až do začátku letních prázdnin.

### Velkoplošné panely jsou minulostí

Značným rozdílem oproti původnímu stavu bude povrch trati. Původní zastaralé velkoplošné panely, které zásadně omezovaly rychlost dopravy, nahrazují zatravněné pásy. „Na šterkové lože pokládáme geotextilii, rozvádíme automatický zavlažovací systém, ukládáme zeminu a nakonec travní koberec,“ vysvětluje postup zatravnění tramvajových pásů Jan



Havlíček. Na přejezdech, křižovatkách a místech pro přecházení komunikace bude povrch živичný.

### Méně hluku, více ekologie

Nově zrekonstruovaná tramvajová trať bude opatřena tlumivými a izolačními prvky, což přispěje ke snížení hlukové zátěže na okolní zástavbu a k celkovému zatraktivnění oblasti, kde se kombinuje stávající obytná zástavba původní průmyslové čtvrti a nově rostoucí obytná výstavba. Obě nástupiště tramvajové zastávky Poštovská navíc budou nově bezbariérová. ■

## Na trati Karlovy Vary – Nejdkem se opět pracuje

Po zimní pauze, která v této pohraniční části České republiky trvala pět měsíců, se opět naplno rozjely práce na revitalizaci jednokolejné trati, která končí až v německém Johanngeorgenstadtu.



**NOVÝ MOST.** Nad Nejdkem stavbaři přemostili říčku Rolavu novým železničním mostem.

V loňském roce se projektovému týmu Milana Topola podařilo v rámci první velké výluky opravit přibližně čtyřkilometrový mezistaniční úsek Stará Role – Nová Role a zrekonstruovat most v záhlaví ŽST Karlovy Vary, horní nádraží. V první výluce se tak stihlo vše podle projektové dokumentace. Přes zimu, pokud to počasí dovolovalo, stavbaři káceli mimo lesní zeleň, připravovali kabelizaci a reléové domky.

Letos začala výluka 1. dubna a potrvá téměř do konce července. Stavbaři čeká zrekonstruovat traťo-



vý úsek Nová Role – Nejdkem. „V tomto úseku budeme rekonstruovat téměř šest kilometrů železničního svršku, deset propustků, most v km 15,866 a realizovat nové bezbariérové nástupiště v zastávce Nejdkem-Suchá,“ popisuje rozsah stavby ve druhé výluce zástupce ředitele stavby Jakub Vysoký. Ačkoliv hlavní práce na trati končí v Nejdku, další stavební objekty sahají až na hranice s Německem. „Zejména se jedná o rekonstrukci kabeláže a zařízení zabezpečovacích zařízení na pětadvaceti železničních přejezdech.

Nad Nejdkem také opravíme most v km 24,415 a jeden most postavíme úplně nový,“ dodává Jakub Vysoký.

### Prodloužení výluky

Původně měla druhá výluka skončit 29. 6. 2018. Termín byl ale nakonec prodloužen do 20. 7. 2018, a to z důvodu zajištění sesuvu svahu nad trať v km 13,700–13,900 mezi dopravami Nová Role – Nejdkem. „V tomto úseku jsme po očištění svahu na skalní podloží zjistili, že skalní výchozy ve svahu jsou tektonicky výrazně porušeny zvětráváním. Vlivem eroze pak dochází k odpadávání narušeného materiálu do kolejového lože a k lokálním destrukcím stávajících zábrubních kamenných zdí. Nad rámeč původního projektu proto ještě budeme tento inkriminovaný úsek sanovat,“ vysvětluje prodloužení výluky Jakub Vysoký.

Aktuální výluka sice skončí 20. 7. 2018, ale přímo na ni naváže ještě čtyřdenní výluka spojená s modernizací jednoho železničního přejezdu, kterou není možné realizovat souběžně s hlavní výlukou. Důvodem je nemožnost zajištění náhradní autobusové dopravy. ■

## Přístavba základní školy v Černošicích-Mokropsech

O další dvoupodlažní objekt s technickými učebnami a sborovny se příští rok rozroste černošická základka.

Výstavbu objektu o půdorysu 39x15 metrů provádí středisko pozemních staveb pod vedením Petra Suchého, který pro základní školu v Černošicích postavil sportovní halu a půdní vestavbu nad školou.

Nový objekt školy bude přistavěn a propojen v zadní části budovy, která přiléhá k vysokému svahu. „Značnou část přípravných prací nám zabraly zemní práce. Museli jsme odtěžit tisíce tun zeminy ze svahu, svah dostatečně zajistit záporovým pažením a zdemolovat původní betonové konstrukce,“ podotýká zástupce stavbyvedoucího Jakub Hemza. Na konci května stavbaři dokončovali pokládku ležaté kanalizace.

Stavba bude založena na mikropilotách a železobetonové základové desce. První patro objektu bude převážně monolitické z železobetonu, druhé patro stavebni vyzdí. Střeška objektu s proměnnou výškou bude plochá, nižší část je navržena s vegetačním souvrstvím. Součástí přístavby je také výtah.

### Doprava materiálu pouze jeřábem

Nejnáročnější část stavebních prací čeká tým Petra Suchého během prázdnin, kdy musejí propojit nový objekt se stávající školou. „Naší největší překážkou je přístup na staveniště. Vlastně je jen jeden, a to tak malý, že tam neprojde žádné nákladní auto, byt-

by bylo i malé. K dopravě veškerého materiálu tedy musíme využít 45 metrů vysoký věžový jeřáb, který bude stát před školou. Stavbu, která je vlastně za školou, bude zásobovat přes střechu hlavní budovy školy,“ popisuje náročnost dopravy materiálů Jakub Hemza.

Veškeré inženýrské sítě přístavby budou napojeny na stávající rozvody školy. Výjimkou je kanalizace, kde to bude naopak. Na novou kanalizaci bude napojena i současná škola.

Stavební práce na přístavbě začaly letos v únoru. Dokončení stavby, kterou zadalo město Černošice, bude v polovině příštího roku. ■





## Firemní koktejl

### Hroši na kolech projeli jihovýchodní Šumavu

Osmnáct skalních účastníků projelo během dvou dní nejnámější šumavské lokality.



**TVRDÉ JÁDRO.** Na Šumavu se vypravili tradiční účastníci, kterým se naskytly pohledy na malebné krásy, ale i přírodní skázy národního parku.

Letošní putování po vlastech českých začalo na Kvildě v samém srdci Šumavy. Odsud v sobotu 19. a neděli 20. května vyráželi na místa, jako jsou Modrava, Poledník, Prášíly, Srní, Borová Lada, Zadov, Churáňov, Horská Kvilda, prameny Vltavy. „Celkem jsme za dva dny najeli asi 120 km ve středně těžkém terénu po cyklostezkách. Mezi nejtěžší patřil asi výjezd z Modravy na vrch Poledník,“ bilancuje člen přípravného výboru Frída Herceg.

#### Milá i nemilá překvapení

Přestože předpověď počasí nebyla k účastníkům příznivá, nakonec se počasí vydařilo a cykloputování si hroši užili. Šumava však ukázala i svou odvrácenou stranu v podobě zničených rozsáhlých území po kůrovcové kalamitě, ale i malebná místa tohoto koutu naší země. Příjemným překvapením byla úroveň gastronomie v navštívených pohostinstvích a restauracích.



Čelá letošní cyklotour proběhla bez větších technických problémů a defektů. „Příští Hroši kola budeme vybírat dle domluvy mezi skalními účastníky. Tímto zveme na další ročník a chceme vyzvat všechny zájemce o cyklistiku, aby se nebáli přihlásit. V dnešní době elektrokol je to sranda,“ nabádá Frída Herceg.

Na závěr je třeba hluboce smeknout před výkony, které podala zúčastněná děvčata!



### PŘIVEĎ SI NOVÉHO KOLEGU!

Naše společnost si uvědomuje, že kvalifikovaní zaměstnanci i pracovníci bez praxe, kteří mají zájem o práci, jsou klíčem k dobrému chodu celé firmy.

#### Nabízíme i Vám možnost podílet se na personálním rozvoji naší společnosti:

1. **Přiveďte nového kolegu do svého týmu nebo party a získejte po jeho úspěšném zapracování odměnu ve výši 1 000 Kč/měs. (celkem 6 000 Kč).**

Odměna bude přiznána po úspěšném zapracování nového zaměstnance v délce 6 měsíců bez kázeňských přestupků (absence apod.).

#### Jedná se o profese:

- vedoucí posunu – pracovník pro řízení sledu
- zedník
- stavební montážník
- dělník pro práce na železničním svršku a spodku
- tesař
- svářeč
- elektromontér

Kontakty na nové zaměstnance nahlaste paní Orthové (416 741 668 – linka 237).

2. **Staňte se patronem nového zaměstnance a získejte odměnu z fondu vedoucího za jeho zapracování ve zkušební době. Evidenci těchto patronů schvalují a odměnu po uběhnutí zkušební doby pro ně navrhnou vedoucí výroby nebo střediska.**

#### Dále v současné době hledáme pracovníky na pozice:

- specialista na železniční svršek a spodek
- specialista na mosty a inženýrské konstrukce
- přípravič – rozpočtář (pozemní stavby)
- přípravič – rozpočtář (mostní stavby)
- stavbyvedoucí – středisko inženýrských staveb
- stavbyvedoucí – středisko pozemních staveb
- mistr stavby – středisko inženýrských staveb
- mistr stavby – středisko pozemních staveb
- provozní zámečník
- pomocný dělník pro elektromontáže
- dělník pro práce na umělých stavbách

Bližší požadavky na jednotlivé profese na [www.cht.cz/kariera/volna-mista](http://www.cht.cz/kariera/volna-mista)

### Rekonstrukce komunikací na Litoměřicku

**Závod mostních a inženýrských staveb dokončil dvě zakázky pro město Ústě, jejichž výsledkem jsou opravené místní komunikace v Tetčiněvsi a Lhotě u Ústě.**

Součástí rekonstrukce místní komunikace v Tetčiněvsi o celkové výměře 430 m<sup>2</sup> byla také pokládka nové dešťové kanalizace v délce 100 metrů se čtyřmi kanalizačními šachtami a čtyřmi uličními vpustmi. V rámci stavby byl ještě zrekonstruován stávající propustek pod hlavní silnicí pro odtok dešťové vody.



V obci Lhota, která je částí města Ústě, závod mostních a inženýrských staveb zrekonstruoval místní komunikaci o celkové rozloze 1 040 m<sup>2</sup>. Součástí projektu bylo odvodnění podloží a plně drenáží. Délka drenáže činí 234 metrů.



### Fotoreport železniční stavby v okolí Řikonína

Rekonstrukce trati mezi Řikonínem a Vlkovem u Tišnova je vidět na každém kroku.



První skalní zářez za stanicí Řikonín



Pohled na velký viadukt v Kutinách



Vlaky jezdí střídavě pouze po jedné koleji



Pohled do stanice Řikonín



Rozšíření velkého viaduktu v Kutinách



Sanace mostu u Níhovského tunelu