



Provoz Posázavského pacifiku je plně obnoven



Třicetkilometrová oprava trati začínala v Ledečce a končila před stanicí ve Zruči nad Sázavou (viz obrázek)

Od pátku 28. června znovu jezdí vlaky podél řeky Sázavy mezi Kácovem a Zručí nad Sázavou. Stalo se tak po asi dvou letech, kdy byla trať kvůli špatnému technickému stavu uzavřená.

Opravu přibližně třicetkilometrového úseku trati č. 212 provedlo v rekordním čase sdružení firem EDIKT, a.s., a Chládek & Tintěra, a.s., které vyhrálo výběrové řízení. Společnosti si práce rozdělily tak, že EDIKT opravil úsek z Ledečka do Kácova, který je přibližně v polovině řešené opravy, a Chládek & Tintěra úsek z Kácova do Zruče nad Sázavou.

Opravou odstraněny pomalé jízdy

Přípravné práce byly zahájeny loni na přelomu října a listopadu. Stavbaři především začali s rekonstrukcemi mostních objektů, opěrných zdí a rozsáhlými sanacemi skal podél trati. „Technicky nejnáročnější byl asi 600 metrů dlouhý úsek trati mezi Chabeřicemi a Zručí nad Sázavou, kde trať kopíruje na úbočí skal ve výšce několika desítek metrů meandr Sázavy. Kvůli rozšíření šterkového lože jsme tam museli vybudovat na skalách další opěrné zdi,“ říká zástupce hlavního stavbyvedoucího Pavel Vlček ze závodu kolejových staveb. Právě tyto zdi a některé další práce, na něž již nemá vliv výluka, budou stavbaři dokončovat ještě v průběhu prázdnin.

Hlavní stavební nápor začal s novou stavební sezónou. V celém třicetkilometrovém úseku byl během asi tří měsíců kompletně zrekonstruován železniční svršek, včetně strojního čištění šterkově-

ho lože, a odvodnění. Opraveny jsou také desítky železničních přejezdů. Ve stanicích a zastávkách stavbaři vybudovali nová normová nástupiště a někde i osvětlení. „Využili jsme jednak regenerovaných pražců a jednak jsme použili nové ocelové pražce ve tvaru písmene ypsilon. Vzhledem ke klikatosti trati, která vesměs kopíruje řeku Sázavu, se jednalo o nejlepší možné řešení. Ypsilony jsou totiž v porovnání s příčnými pražci kratší, mají nižší konstrukční výšku a nižší hmotnost,“ vysvětluje vedoucí projektu Martin Hůlka. Kolej je v celém úseku bezстыková. Součástí projektu byla také menší či větší oprava na pěti mostech a propustku. Mostní nosné konstrukce v km 7,060, 10,848 a 13,424 stavbaři snesli a nahradili je zcela novými, spodní části mostů (tj. kamenné opěry a křídla) byly odbourány a nahrazeny taktéž novými železobetonovými. U mostu v km 5,783 zůstaly opěry ponechány, jsou opraveny a doplněny novými železobetonovými úložnými prahy, závěrnými zídkami a římsami.

Nesjízdna trať

Na více než 115 let staré trati byl předloni provoz v úseku Kácov – Zruč nad Sázavou kvůli špatnému stavu nejprve omezen, nakonec úplně zakázán. Stěžejním důvodem byl zvýšený výskyt defektoskopických vad kolejnic, které nebylo možné odstranit prostou údržbou a opravami. Také větší počet pražců dosáhl hranice své životnosti, což mělo přímý vliv na stabilitu a kvalitu geometrické polohy koleje.

Dalším důvodem mimořádných výluk byly nestabilní skalní stěny v bezprostřední blízkosti trati, z nichž docházelo k uvolňování částí skalního masivu, které ohrožovaly železniční provoz.

Stavba velkého významu

Jako první se po opravené trati projela historická lokomotiva se dvěma vagóny z Českého Šternberku. Slavnostního přestřížení pásy se ujal na nádraží ve Zruči nad Sázavou zleva na obrázku dole ředitel OŘ Praha Vladimír Filip, starosta Kácova Soňa Křenová, generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda a starosta Zruče nad Sázavou Martin Hujer.

POSÁZAVSKÝ PACIFIK

Trať z roku 1901 prošla za dobu své existence mnoha dílčími opravami, nikoli však souvislou obnovou. Posázavský pacifik je železniční trať z Prahy přes Vrané nad Vltavou a Čerčany do Světlé nad Sázavou. Je dlouhá 157 kilometrů. Kolejovou úvratí je v Čerčanech rozdělena na dva úseky, dolní a horní. Dolní úsek vede z Prahy do Davle po pravém břehu Vltavy, z Davle pak směřuje proti proudu Sázavy horní úsek – trať č. 212. Ta je dlouhá 91 km a vede z Čerčan přes Ledečko, Kácov a Zruč nad Sázavou do Světlé nad Sázavou. Trať probíhá údolím řeky Sázavy a prochází osmi tunely.

Vlaky mezi karlovarskými nádražími jezdí bez omezení str. 2

Ve stanici Řetenice začaly hlavní práce na trati str. 2

Rekonstrukce českolipského domu pro seniory je za půlkou str. 3

Sanační dílo roku 2018

Společnost Chládek & Tintěra, a.s., získala za realizaci stavby Zvýšení traťové rychlosti v úseku Říkonín – Vlkov u Tišnova ocenění od Sdružení pro sanace betonových konstrukcí.



Čestný titul a plaketu převzal za naši společnost Miroslav Běhavý ze závodu mostních a inženýrských staveb, který se na projektu významnou měrou podílel. Slavnostní ceremoniál se uskutečnil 23. 5. 2019 v prostorách Fakulty stavební VUT v Brně, a to v rámci 28. ročníku mezinárodního symposia s názvem SANACE 2019 a jubilejního 10. ročníku konference Zkoušení a jakost ve stavebnictví. „Uznání patří všem pracovníkům, kteří na této stavbě pracovali a přispěli k tomuto ocenění, včetně pracovníků objednavatele,“ nechal se slyšet krátce po vyhlášení výsledků Miroslav Běhavý.



Předmětem stavby byla komplexní rekonstrukce dvoukolejné železniční trati Brno-Židenice – Havlíčkův Brod v mezistaničním úseku Říkonín – Vlkov u Tišnova v délce 10,6 kilometru. V rámci realizace projektu došlo také na rekonstrukci stanice Říkonín a zastávky Níhov.

Vedle zvýšení traťové rychlosti a rekonstrukce jedné stanice a jedné zastávky se realizací projektu zvýšila bezpečnost železniční dopravy zásluhou rekonstrukce sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, železničního svršku a spodku, mostních objektů a trakčních a energetických zařízení. V rámci stavby byla provedena rekonstrukce 13 propustků, 12 mostních objektů a dvou tunelů. U tunelů Lubenského a Níhovského byly očištěny spáry portálů a vyměněny poškozené panely příčných odvodňovacích kanálů.

Významnými objekty stavby byly klenbové viadukty v Kutinách délek 100 a 200 metrů, kde došlo k rozšíření o metr na každou stranu s ohledem na prostorové nároky volného schůdného prostoru.



Opravená zastávka ve Zruči n/S



Průjezd historického vlaku na opravené trati



Slavnostní uvedení stavby do provozu

Vlaky mezi karlovarskými nádražími jezdí bez omezení

Na konci května tohoto roku skončila poslední výluka na více než dvoukilometrové železniční propojce horního a dolního nádraží uvnitř lázeňského města.



ŠEST MOSTŮ. Rekonstrukce trati mezi nádražími si vyžádala větší či menší opravy dvou ocelových mostů přes vodoteče a komunikaci a čtyř kamenných mostů.

Loni závod kolejových staveb provedl v rámci čtyřměsíční výluky trati 142 zejména výměnu dřevěných pražců za pražce ve tvaru písmene ypsilon. Tyto pražce lépe vyhovují klikatým parametrům trati vedené v aglomeraci. Součástí projektu byla také výměna kolejnic a jejich bezстыkové svaření.

Spolu s opravou železničního svršku stavbaři provedli také repasi železničního přejezdu, rekonstrukci odvodnění podél trati a rozvod kabelizace. Poměrně

zásadní penzum prací představovaly také úpravy a čištění svahů v zářezích, kterými trať v podstatné délce vede.

Letos došlo na ocelové mosty

Spojení dolního nádraží s hlavním (horním) nádražím v Rybářích sestává také z jednoho tunelu a dvou větších mostů. Celková délka spojení je přibližně 2200 metrů.



Právě ocelové mosty a tunel byly předmětem prací v letošní jarní výluce. Závod mostních a inženýrských staveb během dvouměsíční výluky, která začala 2. dubna a skončila 31. května, opravil křídlo tunelu na vjezdovém portálu a provedl sanaci skal na vjezdovém portálu. Daleko náročnější však byly práce na ocelových mostech. Kratší ocelový most blíže k dolnímu nádraží převádí trať v délce asi 43 metrů přes Rolavu. Stavbaři provedli komplet-

ní protikorozní ochranu, sanaci opěr a úložných prahů a vyměnili mostnice, ložiskové desky, části prvků ocelové konstrukce a koleje. „Technicky nejnáročnější bylo zvedání mostu kvůli úpravě zdvihu ocelové konstrukce,“ vzpomíná hlavní stavbyvedoucí Jiří Vlček. Nové ocelové díly na mostě tvoří hlavové, středové a chodníkové plechy.

Svařovací superagregát

Významné rekonstrukce se dočkal také železniční most přes Ohři a silniční průtah, který svou délkou 105 metrů patří mezi jedny z dominant města. Most se skládá ze dvou samostatných ocelových konstrukcí se středovým pilířem. Stěžejní penzum prací na mostě bylo provedeno v rámci kompletní demontáže a montáže stávajícího přímého upevnění. Navrženo bylo upevnění typu Vossloh DFF 300R. „Před montáží jsme museli navařit ke konstrukci mostu asi 1600 svorníků. Tyto svorníky musely být navařeny obloukovým svařováním, a to agregátem o minimálním výkonu 400 kilowattampérů,“ vysvětluje speciškum projektu hlavní stavbyvedoucí. Vzhledem k úpravě nivelety koleje bylo nutné vkládat pod upevnění nové klínové desky a nové podložky pod pojezdové úhelníky.

Most byl dále opatřen protikorozní ochranou spodních diagonál a protiskluzovým pochozem. Sanační opravy se dočkaly pilíře i opěry. Vzhledem k nutnosti srovnání ložisek museli stavbaři i tento most nadzdvihnout.

V rámci celkové rekonstrukce trati stavbaři opravili ještě čtyři další, menší kamenné mosty, kde se jednalo převážně o běžnou údržbu konstrukcí a obnovu izolací.

Na stavbě v Řetenicích začaly hlavní práce na trati

Po dvou měsících přípravných prací začala z kraje června první velká výluka na trati z Řetenic do Oldřichova u Duchcova.

Od začátku stavby letos v březnu se projektovému týmu Martina Počty podařilo především zbourat starý drážní objekt hned vedle výpravní budovy. Na stejném místě již stojí hrubá stavba nového technologického objektu pro sdělovací a zabezpečovací zařízení, které v budoucnu umožní implementaci systému ETCS. Na přibližně 1100 metrů dlouhém dvoukolejném mezistaničním úseku mezi Řetenicemi a Duchcovem stavbaři využili několik krátkých výluk a připravili patky pro stožáry trakčního vedení a začali s výkopy pro kabeláže nového zabezpečovacího zařízení. „Hlavní výluka jedné koleje z Řetenic do Duchcova potrvá 40 dní. Za tu dobu musíme provést kompletní rekonstrukci železničního spodku a svršku, včetně rekonstrukce tří propustků a trakčního vedení. Na ni hned naváže výluka druhé koleje, kde provedeme totožné práce,“ vysvětluje aktuální situaci na stavbě Martin Počta. Pro pokládku kolejí počítá s využitím vnitropodnikového portálového pokladače pražců a kolejnic Donelli PTH 350, doplňuje specialista pro železniční svršek Jiří Kneifl.

Hlavní práce ve stanici až na podzim

Na konci prázdnin začnou hlavní práce ve stanici Řetenice, kde dojde k výstavbě jednoho ostrovního nástupiště délky 120 metrů a jednoho vnějšího nástupiště délky 50 metrů. Prostor pro ostrovní nástupiště vznikne redukcí kolejí ze současných šesti



Donelli při modernizaci trati směrem do Oldřichova

na pět. K přístupu na ostrovní nástupiště bude využita stávající plně zakrytá lávka přes celé kolejiště, která bude doplněna jednak o schodiště k nástupišti a pak také o výtah k zajištění bezbariérového přístupu k nástupišti. Druhý výtah bude na konci lávky směrem k hlavní přístupové cestě ke stanici. Základy pro výtah už jsou nyní v pokročilé fázi výstavby.

Stavaře na podzim čeká v celém staničním úseku, který je od teplického k oldřichovskému zhlaví dlouhý asi 1150 metrů, kompletně zrekonstruovat železniční spodek a svršek. „Kabelizaci a stavebními úpravami se na teplickém zhlaví dostaneme vlastně až do nádraží v Tepličkách. Tam ve stávající výpravní budově zřídíme nové jednotné obslužné pracoviště,“ doplňuje rozsah specialista stavby na silnoproud



Ve stanici se rýsuje nový technologický objekt

a zabezpečovací zařízení Pavel Sedláček. Součástí projektu je také rekonstrukce dalších 300 metrů jednokolejné trati do Úpořin, která začne rovněž na podzim.

Součástí rozsáhlé modernizace stanice, která se nachází na trati z Ústí nad Labem do Chomutova, je také rekonstrukce či novostavba trakčního vedení, osvětlení, dispečerské technologie a řady umělých staveb, jako jsou přejezdy, mosty, propustky a opěrné zdi.

Zakázku získala Společnost ChT + EŽ Řetenice, kterou tvoří firmy Chládek & Tintěra a Elektrizace železnic Praha. Na soubor prací, které budou prováděny celkem v sedmi etapách za nepřetržitých výluk, mají stavbaři přibližně 15 měsíců.

Oprava na trati vedoucí skrz Slavkovský les

Na celkové rekonstrukci jednokolejné železniční trati mezi Karlovými Vary a Mariánskými Láznemi se malým dílem podílela také naše společnost.



Nejprve závod kolejových staveb během loňských letních prázdnin provedl na trati těžkou střední opravu v úseku Teplička u Karlových Varů – Březová u Karlových Varů. Na přibližně 1700 metrech jednokolejné trati kolejáři vyměnili dřevěné pražce za betonové a vložili nové kolejnice, které jsou dnes bezстыkové. Opravy se částečně dotkly také zastávek Kfely a Teplička. „V zastávce Kfely jsme zrekonstruovali nástupiště a železniční přejezd, v Tepličce pak nástupištní hranu ve stanici,“ doplňuje hlavní stavbyvedoucí Martin Hůlka. Součástí projektu byla také úprava stezek a odvodnění podél trati.

Během letošní výluky, která trvala od 2. do 26. dubna, pak pracovníci závodu kolejových staveb opravili posledních přibližně 700 metrů z celé trati, a to opět mezi Tepličkou a Březovou (km 43,700 až 44,400). „Stěžejní část prací představovala výměna dřevěných pražců za betonové, výměna kolejnic a jejich bezстыkové svaření,“ popisuje ve stručnosti projekt stavbyvedoucí Michal Pipota. V předmětném úseku se nacházejí také dva menší mosty, kde navíc došlo k dílčím úpravám jedné z konstrukcí.

Trať s číslem 149 Karlovy Vary dolní nádraží – Mariánské Lázně je dlouhá 53 kilometrů a vede z velké části přes chráněnou krajinnou oblast Slavkovský les. Traťová rychlost je 60 km/h, na některých místech však vlaky musely jezdit mnohem pomaleji. To se díky souboru staveb podařilo odstranit, nyní zvládnou jízdu mezi oběma lázeňskými centry za přibližně hodinu a čtvrt.

Oprava kolejí v železniční stanici Karlovy Vary – horní nádraží

K úplnému dokončení modernizace staniční části železniční stanice zbývá opravit ještě osm odstavných manipulačních kolejí.

Opravu 12. a 14. staniční koleje provádí závod kolejových staveb společnosti Chládek & Tintěra, opravu 5., 7., 9., 12a., 14a. a 16. staniční koleje firma Viamont. Souhrnná délka opravovaných kolejí je 1691 m. Součástí projektu jsou také opravy výhybek. Naše společnost rekonstruuje čtyři jednoduché výhybky, jednu křížovatkou výhybku a poloviční dvojitou kolejovou spojku.

Projekt je klasifikován jako střední oprava kolejí a výhybek bez zásahu do železničního spodku. „Kolejový rošt jsme zdemontovali v ose koleje a výhybky vyjmuli dvoucestnými bagry. Následně

j jsme odstranili stávající šterkové lože. Dále položíme nový nebo užitý kolejový rošt, provedeme úpravu šterkového lože, strojní podbití a nakonec bezстыkové svaříme,“ vypočítává postup prací v druhé polovině června hlavní stavbyvedoucí Václav Beneš ze závodu kolejových staveb. Na úplný závěr stavbaři ještě upraví drážní stezky.

Výluka dotčených kolejí začala 3. června a skončí 4. července. Zadavatelem stavby je SŽDC, oblastní ředitelství Ústí nad Labem. Vzhledem k významu kolejí výluka prakticky žádným způsobem neovlivní běžný provoz ve stanici.



STRUČNĚ

Ocenění v rámci soutěže Česká dopravní stavba roku



Stavba „Revitalizace trati Karlovy Vary dolní nádraží – Johanngeorgenstadt“ získala cenu časopisu Skypaper v rámci prestižního udílení cen.

Redakce časopisu uvedla, že uděluje cenu za stavbu, která zkracuje jízdní doby zejména zabezpečením železničních přejezdů a rekonstrukcí mostů a nástupišť. Významnou inovací je podle redakce výměna stávajících pražců za pražce ocelové tvaru „Y“ v malých poloměrech tak, aby bylo možno zřídit bezстыkovou kolej.

Slavnostní otevření mateřinky v Ploskovicích



Za účasti zastupitelů obce Ploskovice a dalších hostů, kteří se podíleli na realizaci nebo se budou podílet na provozu nové mateřské školky, byla stavba 26. června 2019 symbolickým aktem dokončena.

Přestřižení pásky ve vstupních dveřích do školky se ujal za společnost Chládek & Tintěra, která byla generálním dodavatelem stavby, Miroslav Kébrt z oddělení obchodu a marketingu a starostka obce Ploskovice Věra Petřů.

Důležitá lávka v Kralupech nad Vltavou je opravena



Od letošního března do konce června byla zcela mimo provoz hojně využívaná lávka pro pěší přes Zákolanský potok v Podřipské ulici. Stav původní ocelové konstrukce byl vzhledem ke korozi v havarijním stavu a bez okamžité rekonstrukce hrozilo uzavření lávky. Novou železobetonovou lávku postavil pro město Kralupy nad Vltavou závod mostních a inženýrských staveb. Kromě demolice horní části stavby bylo nutné provést i nové založení mostu.

Nové chodníky podél rušné silnice I/9 v Deštné



Na konci prázdnin se obyvatelé Deštné, která spadá pod město Dubá na Českolipsku, dočkají zrekonstruovaných chodníků. Jedná se o více než kilometr chodníků, částečně oboustranných. Zhotovitelem je závod mostních a inženýrských staveb.

Rekonstrukce českolipského domu pro seniory je za půlkou

Z pětadesáti bytových jednotek se středisku pozemních staveb podařilo zcela zmodernizovat již šestadvacet.



PĚT KRÍDEL. Z pěti křídel komplexu jsou dvě obytná – s pětadesáti bytovými jednotkami. Necelá polovina je již kompletně zmodernizovaná.

Rozsáhlý objekt penzionu pro seniory se skládá z pěti křídel (A až E), z nichž dvě jsou obytná (B, C) a ostatní slouží pro provozní účely a společenské využití. Cílem projektu „Rekonstrukce Domova pro seniory, Na Blatech čp. 3211“, jehož investorem je město Česká Lípa, je jednak zmodernizovat obytné části v blocích B a C dle současných standardů pro imobilní klientelu a dále také opravit ve všech blocích střechy, vyměnit okna a zateplit fasády.

Rekonstrukce po etapách

Středisko pozemních staveb začalo s realizací projek-

tu v červnu loňského roku, a to první etapou, která spočívala především v modernizaci bytových jednotek v bloku C. „První etapu jsme podle harmonogramu dokončili letos v únoru. Následně se do bloku C nastěhovali zpět nájemníci a my jsme kontinuálně zahájili další etapu, během které modernizujeme devětadvacet bytových jednotek v bloku B,“ hodnotí stav projektu na začátku června hlavní stavbyvedoucí Igor Zdeněk. Podle něj je důležité věnovat maximální pozornost bezpečnosti, protože realizace stavebních prací probíhá za plného provozu domova seniorů. Organizačně tak přibyla práce i tamnímu



personálu, se kterým je nutné řešit dočasné přesuny seniorů během rekonstrukcí vnitřních bytových jednotek.

Na jaře stavbaři také naplno obnovili práce na výměně střešních krytin, oken a obřích světlíků, které vedou nad střechami bloků. Zároveň se vrátili k zateplování fasády včetně základů všech bloků, výměně klempířských prvků a výměně zámečnických fasádních prvků.

Kompletně by mělo být dílo dokončeno během října tohoto roku, čemuž nasvědčuje plynulý plnění harmonogramu prací.

Nová náves v Malšovicích

Tisícová obec na okraji Děčína vyhlídí novou náves, která roste v její centrální části.



Nová náves s několika zónami pro různé využití bude ve výsledku větší než dvě fotbalová hřiště.

S revitalizací uvolněných pozemků na spojnici tří silnic v severovýchodní části obce začal závod mostních a inženýrských staveb loni v říjnu. Nová náves vzniká na ploše větší než dvě fotbalová hřiště, v místech, kde mimo jiné stával zemědělský statek.

Děsivé nálezy během zemních prací

Úctyhodná náves bude disponovat hned několika zónami pro trávení volného času nebo společenského využití. Obec projekt rozdělila na vyhlídkový park se scénérií labského údolí, centrální park, kde bude například prostor pro umístění vánočního stromu, prostor u křižovatky nebo prostor u vodní nádrže, kde vzniká na místě polorozpadlé hasičské nádrže nová fontána s osvětlením. Projekt počítá také s místem pro posilovací stroje a protahovací prvky.

Stěžejní částí stavebních prací jsou opěrné zidky a terénní úpravy, odvodnění celé návsi a budování komunikací jak pro pěší, tak pro auta. Stavbaři museli v průběhu stavby vytěžit asi 1700 tun materiálu. „Během zemních prací jsme našli několik dělostřeleckých granátů. Přivolaný pyrotechnik našel

zjistil, že se jedná pouze o repliky,“ vzpomíná hlavní stavbyvedoucí Martin Chmelař.

Stavbaře do konce termínu stavby čeká dokončit asi 2600 m² pochozích či pojezdových ploch. Ostatní plochy v součtu kolem 4000 m² budou záhony.

Zvýší se i bezpečnost silniční dopravy

Významnou položkou ve výčtu prací je také výstavba obvodových kamenných zídek, veřejné osvětlení, které bude napříč celou novou návsi. Pro napojení bývalé požární nádrže na technickou infrastrukturu je nutné vybudovat nové přípojky vodovodu, kanalizace a elektroinstalace.

Kromě realizace prakticky nové návsi zrekonstruují stavbaři také stávající přilehlé plochy a z hlediska bezpečnosti upraví rozhledové poměry na sousedících silnicích. „Na žádost investora jsme opravili také plochu kolem pomníku padlých ve světových válkách,“ doplňuje Martin Chmelař. Na návsi vznikne také nová autobusová zastávka.

Aktuální harmonogram stavby počítá s dokončením návsi v září tohoto roku.

Výměna křižovatkového mostu u Hořešovic

Na místě zchátralého mostu převádějící silnici II/237 přes Zlonický potok se rýsuje nová monolitická rámová konstrukce.



Původní most, který byl součástí křižovatky tvaru T (silnice II/237 a III/23718), se nacházel již ve velmi špatném stavu, a to včetně jeho spodní stavby. Z těchto důvodů bylo na mostě omezeno zatížení na 19 t. Vzhledem k tomu, že degradace jednotlivých konstrukčních částí byla už natolik pokročilá, nechal Středočeský kraj most zbourat a postavit nový.

Zakázku na rekonstrukci mostu získala naše společnost, konkrétně závod mostních a inženýrských staveb. S úplnou uzavírkou silnice II/237 a demolicí původního mostu začali stavbaři v polovině března. „Původní most byl specifický v tom, že polovina mostu byla klenbová a druhou polovinu tvořila desková konstrukce. Vše jsme odstranili a začali stavět monolitickou rámovou konstrukci, která má šířku v ose 14,5 metru a délku asi 5 metrů,“ popisuje postup stavby hlavní stavbyvedoucí Petr Novák. Před realizací nové konstrukce bylo nutné také provizorně zatrubnit Zlonický potok.

Součástí výstavby nového mostu je také provedení základy na křídlech mostu a v korytě potoka. Vzhledem k tomu, že je polovina mostu v oblouku, bude zádržný systém také na navazující silnici směrem do Hořešovic. Svodidla budou umístěna na nové, asi 18 metrů dlouhé gabionové zdi podél silnice II/237 s napojením na nový most. Posledním krokem projektu bude instalace zábradlí na mostě a rekonstrukce živých povrchů na přibližně sto metrech komunikací navazujících na most.

Firemní koktejl

Hroší sportovní kemp na Mentaurově s oslavou jubileí

K myšlence obnovy tradice firemních sportovních zápolení, která pamětníci v minulosti zažili například v Úštěku, Holanech nebo Nymburce, letos přispěla mimořádná příležitost.

Společně jim právě bylo 120. Hroší matadoři Maja a Pavel Jakoubkovi na sklonku jara v plné síle oslavili svá životní jubilea. Firemní sportovní odpoledne se ukázalo jako ideální příležitost k pořádné oslavě.

Oslava, sportovní klání i muzika

Celá narozeninová party se uskutečnila za krásného počasí v pátek 14. 6. 2019 v areálu kempu Knesplíkov na Mentaurově u Litoměřic. Doplňkem byl sportovní program, v jehož rámci se týmy „Vajthaus“ a „Kréta“ utkali v pěti disciplínách. Zatímco sportovci z Nerudovky ovládli soutěže ve volejbalu, badmintonu a pétanquu, kréťané zvítězili v nohejbalu a závěrečné štafety v letním pijatlonu. V jednotlivých disciplínách se vystřídala celá plejáda sportovců, ale je třeba zmínit především tyto mimořádné výkony:

- volejbal: Jarda Bubeník – na síti bez slitování
- nohejbal: Roman Matějčík – po většinu zápasu měl nohy výš než hlavu
- badminton: Pavla Olejníková – nesnesitelná lehkost bití (měkké „i“ je schválně)
- pétanque: Petr Pospíšil – vítěz časově nejnáročnější soutěže
- štafeta: Jan Rejř ml. – nebal se ve finiši přespurovat generálního ředitele!

Recordní počet gratulantů si tuto akci náležitě užil díky pestrému sportovnímu programu, bohatému občerstvení a lahodným nápojům, a kdo neměl dost, mohl si ještě večer zazpívat s živou kapelou.

Závěrem bychom chtěli ještě jednou Maje a Pavlovi popřát hodně štěstí a zdraví a zároveň jim poděkovat za uspořádání této mimořádné zdařilé akce!

Stanislav Fousek

(Pozn. k GDPR: osobní údaje oslavenců zveřejněny s jejich výslovným souhlasem)



Narozeninový dort pro oslavence



Jakoubkům mezi prvními popřál GŘ Jan Kokeš



Nabitě sportovní odpoledne vyšperkovalo pěkné počasí



Odpoledne došlo i na oddech u písničky

Hroši na čtvrtém ročníku Tereziánské cihly

Letos se do soutěže o nejdlejší hod tereziánskou cihlou, tzv. 7,5kilovou šancovkou, přihlásil pětičlenný tým hrochů ze společnosti Chládek & Tintěra.



Další ročník této netradiční soutěže se uskutečnil v sobotu 25. května opět v Terezíně na pevnostním prvku Ravelin XVIII. Vypsány byly soutěže pro všechny věkové kategorie, muže i ženy. Každý závodník měl dva pokusy, přičemž se započítávala délka toho lepšího. „Náš letošní výkon ovlivnila související sportovní akce. Do Terezína jsme dorazili rovnou z „hroších kol“, což se patrně odrazilo na výsledcích. Nicméně i tak se akce povedla a my jsme si tento prestižní hudebně-sportovní festival užili,“ říká kapitán týmu Fanda Vokál a pokračuje: „Chtěl bych moc poděkovat nejen soutěžícím hrochům, ale i těm, kteří nás přišli podpořit.“ Nakonec dodává, že s účastí počítá i příští rok.

Hroši letos našlapali přes 100 kilometrů

Další hroší cyklovýlet se tentokrát uskutečnil na česko-německém pomezí v okolí Děčínského Sněžníku.

Celkem 18 hrochů a hrošic odstartovalo cyklovýlet 24. května v hotelu Sněžník, který se nachází v lokalitě Tiských stěn. První cykloeden vedl nejprve k vojenské pevnosti Königstein v Německu, kde byl čas na prohlídku této monumentální stavby. Následoval návrat po cyklostezce kolem Labe do Dolního Žlebu a dlouhý výjezd se značným převýšením na Maxičky a zpět na Sněžník. „Trasa měřila 65 kilometrů, ale myslím, že díky příjemnému počasí se stala krásným zážitkem,“ komentuje první den jeden z organizátorů Fridrich Herceg. Připomněl také, že díky výdobytkům moderní doby, jako jsou elektrokola, je trasa zvládnutelná prakticky pro všechny: „Pokrok a věk nezastaví.“

Cyklotúra s komentovanou prohlídkou

Druhý den byl co do počtu ujetých kilometrů o něco



Díky krásnému počasí i okolní přírodě kilometry nevadily

méně náročný, přesto se jednalo o výjezd na rozhlednu Děčínský Sněžník s krásnými výhledy, odtud pak následovala návštěva Tiských stěn s komentovanou prohlídkou dalšího organizátora, Martina Chmelaře. Mezi účastníky se s úsměvem šušká, že se to moc hezky poslouchalo, ale ověřit pravdivost je vlastně nemožné.

Už se přemýšlí, kam příště

Pasivní adrenalin si hroši užili na další zastávce, a to v Ostrově, kde se zatajeným dechem sledovali chůzi po laně mezi skalními masivy. Po návratu zpět na Sněžník tachometr ukázal přibližně 40 najetých kilometrů. „Podle nadšení všech zúčastněných to byla akce opět vydařená. Své sehrálo i perfektní počasí. Příští rok se těšíme na další zajímavou oblast,“ kouká dopředu Fridrich Herceg.



Letošní trasa vedla také podél Labe u Hřenska



Chládek & Tintěra

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 získáte 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 šesti 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 nahláste paní Orthové (416 741 668 – linka 237).

2. **Staňte se patronem nového zaměstnance a získáte 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:

- ekonom stavby
- specialista na železniční svršek a spodek
- specialista na mosty a inženýrské konstrukce
- stavbyvedoucí – pro středisko inženýrských staveb
- stavbyvedoucí – pro středisko pozemních staveb
- mistr stavby – pro střediska inženýrských staveb a pozemních staveb
- provozní zámečnick
- pomocný dělník pro elektromontáže
- dělník pro práce na umělých stavbách

Bližší požadavky na jednotlivé profese na www.cht.cz/kariera/volna-mista