



## Začínají hlavní práce ve stanici Řetenice



Po rekonstrukci dvoukolejné trati z Řetic směřem do Oldřichova u Duchcova se práce přesouvají do stanice v Řetenicích

První velké výluky na trati v rámci projektu rekonstrukce žst. Řetenice začala zkraje června a skončila na konci srpna. Na přibližně 1100 metrů dlouhém dvoukolejném mezistaničním úseku mezi Řetenicemi a Duchcovem stavaři provedli kompletní rekonstrukci železničního spodku a svršku obou kolejí, včetně rekonstrukce tří propustků, jednoho mostu, přejezdu a trakčního vedení. „Výluka proběhla ve dvou etapách. Na každou kolej jsme měli 40 dní. Hodně nám pomohl náš vnitropodnikový portálový pokladač pražců a kolejnic Donelli PTH 350,“ říká specialista na železniční svršek a spodek Jiří Kneifl.

### Výrazná přeměna nádraží v Řetenicích

Od začátku stavby letos v březnu se projektovému týmu Martina Počty podařilo také zbourat starý drážní objekt hned vedle výpravní budovy. Na stejném místě již stojí téměř dokončená stavba nového technologického objektu pro silnoproudé, sdělovací a zabezpečovací zařízení, které v budoucnu umožní implementaci systému ETCS. V pokročilé fázi realizace je rovněž první šachta pro nový výtah na lávku pro pěší, která vede přes všechna kolejiště v nádraží.

Aktivně stavaři také pracují na nové kabelizaci a na opravě opěrné zdi u oldřichovského zhlaví.

Na přelomu srpna a září pak začnou hlavní práce ve stanici Řetenice, kde dojde k výstavbě jednoho ostrovního nástupiště délky 120 metrů a jednoho vnějšího nástupiště délky 50 metrů. „Z delšího nástupiště povede k lávce pro pěší další výtah,“ doplňuje Karel Mikas, specialista na mosty.

Na podzim stavaře 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 stavaři dostanou až do nádraží v Teplicích. Tam ve stávající výpravní budově zřídí nové jednotné obslužné pracoviště. 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.



Portálový pokladač pražců a kolejnic Donelli



Nový technologický objekt a základy výťahu

Most přes Valdštejnovu  
cyklostezku dokončen **str. 2**

Oprava železničního svršku na  
trati Velký Osek – Kolín **str. 3**

Škola v Tuchlovicích bude mít  
další pavilon **str. 3**

## Bohušovice a Hrdly spojuje nová cyklostezka

Téměř 800 metrů dlouhá stezka pro chodce a cyklisty lemují silnici III/2478, a to od mostu přes Ohří v Bohušovicích až k viaduktu v Hrdlech.



S výstavbou cyklostezky, pro níž je využit pás pole přiléhající k silnici, začal závod mostních a inženýrských staveb letos v dubnu. V prvních srpnových dnech už došlo na pokládku finální asfaltové vrstvy. Plně sloužit pěším a cyklistům začala na konci letních prázdnin. V druhé polovině srpna chybělo doplnit dopravní značení a provést úpravy okolí. Cyklostezka s asfaltovým povrchem a oboustran-



nými obrubníky je široká tři metry. Nejnáročnější na celé stavbě byly zemní práce, protože se stavba nachází v záplavovém území Ohře. Proto je projekt postaven tak, aby konstrukční vrstvy cyklostezky byly stabilní. „Celková tloušťka vrstev je tedy 65 centimetrů. Necelá polovina je přítom betonový recyklát, zbytek konstrukční vrstvy pro živinový povrch. Tomu odpovídaly také zemní práce,“ vypočítává rozsah projektu hlavní stavbyvedoucí Fridrich Herceg.



Místní na pochozí cyklostezku netrpělivě čekají. Silnice mezi Bohušovicemi a Hrdly je totiž klikatá a prakticky bez krajnic. Především podzimní mlhy nebezpečí chůze či jízdy na kole po této silnici jen umocňují. Plynulá, bezpečná a bezbariérové spojení Hrdel, odkud spousta lidí do Bohušovic nad Ohří dochází či dojíždí na kole, je tak nasnadě.

## Nový silniční most v Přítokách u Kutné Hory

Původní most v havarijním stavu nahradil nový rámový most z monolitického železobetonu založeného na vrтанých pilotách.

Most na silnici třetí třídy převádí komunikaci přes koryto odvádějící dešťovou vodu z obce. Původní kamenný most s železobetonovou deskou byl vzhledem ke svému stáří a pokročilé korozi v klasifikačním stupni V, což znamená špatný. Zakázku na rekonstrukci mostu získal závod mostních inženýrských staveb, který s opravou začal letos v dubnu. „Rekonstrukci jsme prováděli za úplné uzavírky komunikace. Nejprve jsme odstranili původní most a následně jsme připravili spodní stavbu nového mostu, kterou tvoří 12 pilot o průměru jeden metr. Každá pilota je v hloubce pěti metrů. Následně jsme připravili armaturu a provedli betonáž nosné

konstrukce,“ stručně popisuje průběh stavby hlavní stavbyvedoucí Karel Mikas. Součástí rekonstrukce byla také realizace nové základy jak pod mostem, tak i v přilehlém korytě. Most s délkou přibližně 12 metrů včetně opěr je s ohledem na bezpečnost opatřen zábradlím i silničními svodidly.

Ačkoliv byla uzavírka komunikace plánovaná až do září tohoto roku, stavbařům se povedlo termín zkrátit o osm týdnů, a to včetně pokládky finální asfaltové vrstvy v délce kolem 100 metrů na mostě a v navazujících úsecích.

Investorem rekonstrukce je Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje.



Most je založen na velkopřůměrových pilotách

## Most přes Valdštejnovu cyklostezku dokončen

V polovině prázdnin dokončil závod mostních a inženýrských staveb náročnou výstavbu mostu, která je součástí přeložky místní komunikace přes cyklostezku Cheb–Waldsassen v chebské části Podhrad.



**30 METRŮ.** Nosnou konstrukcí mostu tvoří přesýpaný flexibilní ocelový polorám Multiplate 200.

Stavba byla zahájena přípravnými pracemi už na začátku listopadu loňského roku. Hlavní stavební nápor však začal letos na jaře. Stavbaři museli do července postavit sedm metrů nad terémem objekt s délkou nosné konstrukce téměř 30 metrů a šířkou 6,5 metru, který převede přeložku pozemní komunikace MO2k 6,5/6,5/40 (SO 102) nad cyklostezku Cheb–Waldsassen. „Loni se nám podařilo dokončit výkopové práce pro budoucí mostní objekt. V rámci sanace jsme ještě provedli hutněné polštáře a vyztužený podkladní beton. Navazující práce začaly hned na jaře,“ bilancuje hlavní stavbyvedoucí Tomáš Kopečný ze závodu mostních staveb. Objednatel stavby je město Cheb.

### Pro cyklisty spíš tunel než most

Založení mostu je plošné na monolitických železobetonových pasech a dířku z betonu a výztuže.

Základ opěry Háje je rozdělen na sedm dilatačních celků a opěry Jesenice na osm dilatačních celků. Spodní stavbu mostu tvoří monolitické železobetonové stěny, nosnou konstrukci mostu přesýpaný flexibilní ocelový polorám Multiplate 200. Na šikmých okrajích polorámu plnicích současně funkci rovnoběžných křídel mostu je s ohledem na výraznou šikmost (59°) provedena železobetonová ztužující římsa. Most je opatřen silničními svodidly, zábradlím a svahovým skluzem.

### Náhrada za bývalou trať

Cyklostezka Cheb–Waldsassen vede po tělese bývalé železniční trati (po tzv. slapanské trati v prostoru Slapany–Egerteich). Přímo na hranici je ponechán vedle cyklostezky malý kousek kolejí, které tudy vedly. Slavnostní otevření nové přeshraniční cyklostezky se uskutečnilo v květnu 2006.



## ROZHOVOR

### Petr Suchý, ředitel společnosti Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod



Vzájemná kooperace několika společností je v podmínkách českého stavebního trhu stále více považována za velmi efektivní. Zjišťovali jsme, jak to vidí naši partneři z Havlíčkova Brodu.

#### Jaké je stěžejní portfolio stavební činnosti společnosti Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod?

Naše společnost má hodně podobné portfolio stavební činnosti jako společnost Chládek & Tintěra sídlící v Litoměřicích. Nejvýznamnějšími středisky jsou střediska železničních staveb, silničních staveb a pozemních staveb. Nosným střediskem jsou železniční stavby. Mimo těchto hlavních oborů máme i střediska obslužná – doprava a mechanizace; recyklace a odpady; geodézie a půjčovna drobné mechanizace.

#### Které stěžejní projekty jste nedávno zrealizovali?

Ze železničních staveb je to rekonstrukce ostrovních nástupišť, podchodu a přilehlých kolejí v žst. Havlíčkův Brod (I. etapa) za 140 mil. Kč, nyní realizujeme II. etapu za 135 mil. Kč, dále rekonstrukce kolejí a výhybek včetně dvou ostrovních nástupišť v žst. Hlinsko za 55 mil. Kč. Ze silničních staveb bych zmínil rekonstrukci Smetanova náměstí v Havlíčkově Brodě v celkovém objemu 40,7 mil. Kč. A z pozemních staveb se jednalo například o výstavbu bytových domů „Pichlova B a C“ v celkové hodnotě 120 mil. Kč.

#### Dokázal byste vystihnout vazbu mezi společnostmi Chládek & Tintěra, a.s., a Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod, a.s.?

Než vznikla společnost CHT Havlíčkův Brod, hledali jsme s kolegou Karlem Švecem nějakého vhodného partnera se zkušenostmi i finančně solventního, neboť my jsme tehdy měli pouze velkou chuť a nadšení. Našli jsme ho v pánech Tintěrovi a Chládkovi, kteří nám věřili a podporovali nás. Tam je ta základní lidská vazba na základě podání rukou.

#### V čem je podle vás důležitá spolupráce firem CHT Litoměřice a Havlíčkův Brod?

Jsem podobně nastavení, vzájemně si předáváme zkušenosti a vzájemně nás to obohacuje.

#### Na jakých projektech se osvědčila nebo se osvědčuje vzájemná spolupráce?

V poslední době to byly velké stavby jako třeba rekonstrukce žst. Strakonice a rekonstrukce mezistaničního úseku Vlkov–Říkonín, včetně žst. Říkonín.

#### Jak by se podle vás dala v budoucnu vzájemná spolupráce více rozšířit?

Myslím, že vzájemná spolupráce je jako dobře rozjetá mašina, a pokud chceme, aby nezpomalila, ale udržela si svou rychlost nebo ji ještě zvyšovala, musíme se zajímat o podobné zakázky typu rekonstrukce trati Říkonín – Vlkov u Tišnova.

#### Jak vnímáte sílu značky Chládek & Tintěra v celorepublikovém měřítku?

Každá společnost Chládek & Tintěra se od začátku vyvíjela samostatně a dnes to jsou samostatné fungující celky. Myslím ale, že všichni máme jedno společné... Věříme svým lidem a stavíme na nich, což je to nejcennější.

Pokud bychom vzali v potaz značku „Chládek a Tintěra“, tak jsme pravděpodobně největší stavební společností v České republice bez majetkové zahraniční účasti. A tudíž všechny daně zůstávají doma. Na to můžeme být hrdí.

#### Jak byste zhodnotil současnou a výhledovou situaci na stavebním trhu?

Jsem mírný optimista.

## Profesionálně opravená opěrná zeď v Roudnici nad Labem

Přibližně dvacetimetrový kus opravené opěrné zdi, která lemují Palackého ulici, je k nepoznání od staršího zbytku.

Rozsáhlou opravu asi čtyři metry vysoké zdi vyvolaly následky dopravní nehody z kraje letošního roku. Po nárazu auta do horní části zdi došlo k deformaci celého bloku a hrozilo jeho zřícení na spodní souběžnou komunikaci.

### Nová zeď z původních i nových bloků

Stavbaři závodu mostních a inženýrských staveb opěrnou zeď z pískovcových bloků nejprve částečně rozebrali, aby mohli zrealizovat samonosnou záporovou stěnu s horní a spodní převázkou. Na spodní převážce je provedeno kotvení pomocí šestnácti šestimetrových zemních kotev. Další kotvení je provedeno šestíci příčných kotev, které jsou dlouhé devět metrů. Následně bylo nutné rozebrat i spodní část stávající zdi a poté postavit novou zeď z očištěných pískovcových bloků. „Nově postavená zeď z pískovce už ale plní pouze estetickou funkci, jelikož nosnou částí je zmíněná kotvená betono-



vá stěna,“ vysvětluje hlavní stavbyvedoucí Karel Mikas. Přibližně 15 % kameniva bylo nutné doplnit z nových bloků.

Nečekaný zádrhel na stavbě způsobilo objevení kaverny o rozměrech asi 2 x 2 metry v horní části zdi. Stavbaři museli nad rámec opravy opěrné zdi ještě



vyčistit a vyplnit kavernu. Celkem byly zapotřebí přes dva kubiky betonu.

Oprava zdi skončila na konci července. Investorem stavby je město Roudnice nad Labem, které společnost Chládek & Tintěra, a.s., vybralo jako dodavatele ve veřejné soutěži.

## Oprava jednokolejky z Kralup nad Vltavou do Klobuků

Během třítydenní výluky závod kolejových staveb rekonstruuje železniční svršek na neelektrifikované trati Slaný–Louny.



Opravné práce na přibližně 2230 m dlouhém úseku vyvolal především havarijný stav starých dřevěných pražců a vadné kolejnice v místech se starými sváry. Výluka trati začala 18. srpna.

### Souvislé výměny i lokální opravy

K souvislé výměně jak pražců, tak kolejnic dochází na několika místech trati. V součtu se jedná přibližně o 1650 metrů. „Nakonec bude v celém opravovaném úseku provedena výměna zhruba dvou tisíc dřevěných pražců za betonové a výměna asi 2100 metrů kolejnic. Jedná se částečně o užitý materiál,“

upřesňuje na konci srpna rozsah stavby hlavní stavbyvedoucí Robert Frost. Kromě souvislých výměn je na trati ještě několik míst, kde je nutné lokálně vyměnit jak pražce, tak kolejnice.

Jedinou dotčenou zastávkou na trati je Páleček, kde dojde k rekonstrukci stávajícího nástupiště. Sníženou nástupní hranu stavbaři nahradí nástupišťem s výškou 550 mm nad temenem kolejnice.

V rámci opravy trati dojde také na pročištění kolejiště strojní čističkou, na rekonstrukci jednoho přejezdu, který bude nově s betonovou konstrukcí UNIS, a na obnovu příkopů a drážních stezek.

## STRUČNĚ

## Prodloužení životnosti šestice železničních mostů



Nápravy špatného stavu mostních objektů se dočkaly tři asi patnáctimetrové mosty, jeden třicetimetrový přes řeku Bílinu a dva propustky na krátkém úseku dvoukolejné trati mezi Řehlovcemi a Stadicemi na Ústecku. Ve většině případů se jedná o sanace nebo výměny říms, izolací, zábradlí a přechodových zídek. U spodních staveb všech mostů stavbaři opravují zdivo a základy. „Specifický je snad jen propustek ve stanici Řehlovice, kde jsme do stávajícího otvoru vsunuli železobetonový rám složený ze třinácti metrových segmentů. Každý vážil tři tuny. Vymyslet postup nasunutí jednotlivých segmentů do propustku byl sice oříšek, ale nakonec jsme našli řešení,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí Jiří Vlček ze závodu mostních staveb. Součástí oprav mostů byla v některých případech také demontáž a zpětná montáž kolejového svršku.

## Kojetice u Prahy se rozrostou o deset domů



Závod mostních a inženýrských staveb dokončuje kompletní zasilování pozemku včetně výstavby nové místní komunikace. Celková výměra je přibližně 16,5 tisíce metrů čtverečních. Hlavním úkolem stavbařů bylo vybudovat kompletní rozvody inženýrských sítí včetně přípojek, a to napojením na stávající rozvody. „Přípojku nízkého napětí jsme napojili k areálovým rozvodům, vodovod na řad sousední výstavby, kanalizaci na areálovou tlakovou kanalizaci okolní výstavby a plyn na řad v areálu,“ upřesňuje napojení hlavní stavbyvedoucí Fridrich Herceg. Součástí rozvodů je také kabeláž pro veřejné osvětlení. Celková plocha nových asfaltových komunikací s obrubami a parkovacími stánkami je přes 3000 m<sup>2</sup>.

## Mosty na trati z Žatce do Měcholup opět v pořádku



Stometrový ocelový most přes Ohři a další tři propustky kousek od Žatce se dočkaly opravy. Závod mostních a inženýrských staveb opravil čtyři mostní objekty během června až srpna. Časově nejnáročnější byla kompletní výměna více než dvou set mostnic na ocelovém mostě přes Ohři. S tím souvisela oprava pojistných úhelníků, úprava středových plechů, plechů po hlavách a výměna pražců v předpolí. U propustků bylo třeba během výluky vybudovat nové římsy, plovoucí desku a izolace, včetně opětovného zřízení kolejového svršku. „Výjimkou byl starý kamenný propustek nejbližší k Žatci, který jsme museli prakticky celý přestavět na železobetonový trubní propustek,“ přibližuje situaci během krátké výluky asistent stavbyvedoucího Tomáš Černý. Po skončení výluky začali stavbaři s dokončovacími pracemi u všech objektů.

## Oprava železničního svršku na trati Velký Osek – Kolín

Na 6,5 kilometru dlouhém mezistaničním úseku dvoukolejné trati stavbaři odstranili vady snižující komfortní užívání trati.



2x 35 DNÍ. Oprava trati byla rozdělena do dvou pětaticetidenních výluk, přičemž v každé výluce byla opravena jedna traťová kolej.

Opravený úsek je součástí trati 502A Kutná Hora – Lysá nad Labem. Jedná se o mimořádně vytíženou trať. V opravovaném úseku bylo stěžejní odstranění zabahněného kolejového lože včetně obnovení odvodňovacího zařízení, vad na kolejnicích, upevnování a některých degradovaných pražců.

### Příkladná kooperace firem Chládek & Tintěra

Zakázku na opravu vyhrálo sdružení firem Chládek & Tintěra, a.s., a Chládek a Tintěra, Pardubice a.s. Oprava byla rozdělena do dvou pětaticetidenních výluk, přičemž v každé výluce byla opravena jedna traťová kolej. „Jako první jsme opravili druhou

traťovou kolej, a to ve výluce, která začala 1. 7. a skončila 4. 8. Hned následující den začala výlučka první koleje, která skončí 8. 9.,“ upřesňuje harmonogram hlavní stavbyvedoucí Slávek Mai. V rámci sdružení zmíněných firem byla v maximální možné míře využita vlastní strojní mechanizace, jako je strojní čistička RM-79.1 plus vozy MFS-40 nebo automatická strojní podbíječka Unimat 08-275/3S, SSP 100 a DGS 62N.

Z materiálového hlediska je na stavbě dominantní výměna kolejnic. Staré kolejnice tvaru R65 stavbaři nahrazují novými kolejnicemi UIC60 (60E2) v souhrnné délce asi 12,770 km, které jsou svařeny



do bezстыkové koleje. Souvislá výměna pražců se dotkla úseku, který je v jediném oblouku na trati, a to mezi zastávkami Zálábí a Veltruby. Nevhodné původní dřevěné pražce jsou nahrazeny za betonové. To vše s úpravou geometrické polohy koleje do absolutní polohy podle Správy železniční geodézie.

Kromě prací na opravě železničního svršku stavbaři ve výlukách opravují také čtyři nástupiště v zastávkách Zálábí a Veltruby, dále čtyři železniční přejezdy na různých místech trati. V krátkém úseku bylo nutné ještě vyčistit a zpevnit svah.

Investorem stavby je Správa dopravní železniční cesty, oblastní ředitelství Praha-východ.

## Škola v Tuchlovicích bude mít další pavilon

O další objekt s pěti učebnami a veškerým technickým zázemím se na přelomu tohoto a příštího roku rozšíří pavilonový areál základní školy v Tuchlovicích.



HRUBÁ STAVBA. Do příchodu zimy stavbaři plánují objekt stavebně uzavřít a dokončit vnitřní dispozice.

Nový pavilon je umístěn v jižní části pozemku školy, a to v místě původního skleníku školy. Terasovitý terén museli stavbaři střediska pozemních staveb nejprve srovnat a zajistit masivní čtyři metry vysokou opěrnou zdí v délce asi 35 metrů.

### Plně bezbariérový pavilon

Dvojpodlažní objekt o půdorysu přibližně 35 x 11 metrů začali stavbaři budovat hned na jaře. Pavilon je založen na základových pasech a železobetonové desce. Svislé konstrukce tvoří železobetonový monolit s vyzdívkami. Výrazným prvkem je dvojice pultových střech s proměnnou výškou i délkou. Velká část výplně bude tvořena přesazenými okny či skleněnými výplněmi. Na začátku srpna byla dokončena hrubá stavba včetně zastřešení. Do příchodu zimy stavbaři plánují objekt uzavřít, zateplit a realizovat vnitřní dispozice.

Spojení obou pater nového objektu školy bude pomocí schodiště a výtahové plošiny. „Projekt klade

důraz na bezbariérový přístup. Proto budujeme výtahovou plošinu pro imobilní studenty, bezbariérový přístup do školy a bezbariérové sociální zařízení,“ podotýká vedoucí stavby Aleš Job. V horním patře pavilonu budou situovány čtyři učebny a dva kabiny, ve spodním patře jedna učebna, sklad, technické a sociální zázemí a především vstup se šatnami.

### Propojení s ostatními pavilony

Připojení objektu na inženýrské sítě je provedeno ze stávajících rozvodů školy. Výjimkou je silnoproud, který je nutné napojit na stávající přípojny bod. Ten ovšem musí dodavatel posílit, protože jeho kapacita nepostačuje.

Plášť objektu bude tvořit provětrávaná zateplená fasáda obložená cembritovými deskami v oranžové a černé barvě. Součástí projektu je rovněž vybudování okolních komunikací a propojení nového pavilonu s ostatními pavilony školy zastřešeným ocelovým přístřeškem.

## Ustanovení kybernetického výboru

Tento orgán zřídilo představenstvo svým usnesením ze dne 24. dubna 2019.



Je pravděpodobné, že se naši zaměstnanci budou občas setkávat s pojmem „kybernetický výbor“. V souvislostech se jedná o orgán, který byl zřízen z důvodu existence GDPR a implementace těchto zákonných opatření u naší společnosti. Jedná se o orgán, který by měl dbát na kybernetickou bezpečnost, dohlížet na firemní informační systémy a řešit úroveň a přístupy jednotlivých zaměstnanců do informačních systémů. Kybernetický výbor je tříčlenný a pracuje ve složení: Pavel Richter, František Vokál a Petr Pospíšil.

Představenstvo přijalo směrnici s názvem „Bezpečnostní politika společnosti Chládek & Tintěra, a.s.“, ve které je řešeno bezpečnost a oprávněné užívání firemní výpočetní techniky, ochrana osobních údajů, zabezpečení provozních budov, přístupové systémy a ochrana audiovizuálních prostředků.

Kybernetický výbor by měl dohlížet i na oprávněné používání počítačových programů na počítačích, které mají zaměstnanci společnosti k dispozici pro výkon své práce. V neposlední řadě se výbor rovněž zabývá možnými hrozbami napadení počítačů a počítačové sítě z vnějšího prostředí. Proto bych rád v této souvislosti požádal i zaměstnance společnosti, aby upozorňovali členy kybernetického výboru na možné hrozby napadení či podezřelé e-maily, abychom tak společně „bránili“ naši počítačovou síť před ataky, které samozřejmě existují a budou existovat.

Pavel Richter

## NEDÁVNO DOKONČENÉ PROJEKTY

### Na trati mezi Vimperkem a Lipkou zase jezdí vlaky

Oprava nestabilního náspu na úseku šumavské trati Strakonice–Volary na začátku hlavní turistické sezóny definitivně skončila.

V minulém roce na podzim se pracovníkům naší společnosti podařilo zajistit patu sesutého obloukového náspu v těžko přístupném horském terénu na Šumavě. Prvním krokem tedy bylo vybudování masivní opěrné zdi podél jeho paty. Tímto bylo zajištěno, aby nedošlo k dalšímu sesuvu. V rámci těchto prací bylo nutné snést ještě asi 1,5 kilometru koleje vedoucí k nejbližšímu železničnímu přejezdu pro dopravu materiálů a těžké techniky. V úseku od přístupového místa ke skalnímu zářezu před náspem byl v závěru minulého roku zřízen již definitivní nový svršek s pražci ve tvaru písmene ypsilon.

#### Udržet stabilitu pomůže i posunutí koleje

V letošní výluce, která začala v dubnu a skončila v červenci, dělníci závodu mostních staveb a závodu kolejových staveb dokončili především stabilizaci koruny náspu v délce asi 200 metrů. Na koruně desetimetřového náspu vznikla další opěrná zeď, jejíž výška je asi 1,5 metru. Železobetonová zeď je založená na mikropilotech a kotvená pomocí pasivních zemních kotev. Na opačné straně jsou postaveny gabionové zdi. Sanace se dočkal také železniční spodek podél celého náspu. „Z důvodu zlepšení stability došlo k posunutí koleje na vnitřní stranu oblouku, včetně nahrazení dřevěných pražců pražci tvaru ypsilon a byla zřízena bezstyková kolej,“ doplňuje výčet letošních prací hlavní stavbyvedoucí Petr Novák ze závodu mostních a inženýrských staveb.

Během této druhé výluky stavbaři využili přístup z druhé strany, tedy od Vimperka. „Je vzdálen asi jen 200 metrů a pro práce v této etapě byl dostačující,“ vysvětluje možnosti Jakub Vysoký ze závodu kolejových staveb, který měl na starosti rekonstrukci železničního svršku a spodku.



Finální dokončení projektu včetně stabilizace koruny náspu v délce asi 200 metrů



Výstavba opěrné zdi u paty náspu – říjen 2018



Dokončená opěrná zeď – listopad 2018

### Prackovičtí hasiči mají novou zbrojnici

Zbrusu nová zbrojnice jednotky sboru dobrovolných hasičů obce Prackovice nad Labem a místní části Litochovice nad Labem stojí uprostřed obce, hned v sousedství obecního úřadu.



Novostavba zčásti jednopodlažní a zčásti dvoupodlažní zbrojnice o půdorysu asi 210 m<sup>2</sup> nahradila vysloužilou zbrojnici, která stojí v Litochovicích. Do nové hasičárny se vejdou dva velké hasičské vozy a jedno velitelské auto. Zázemí pro hasiče je převážně v horním patře, kam vede schodiště. „Z hlediska technického řešení stavby se jedná o samostatně stojící zděnou stavbu se sedlovou střechou o hlavních půdorysných rozměrech 13,53 x 15,53 m. Výška objektu je 8,5 m. Součástí naší dodávky byla také příjezdová komunikace a přípojky vodovodu, plynovodu a kanalizace,“ charakterizuje projekt hlavní stavbyvedoucí Petr Suchý ze střediska pozemních staveb.

Investorem novostavby je obec Prackovice nad Labem. S realizací začalo středisko pozemních staveb v polovině října loňského roku. Objekt je zkolaudovaný od konce července.

### Základní škola v Černošicích zvýšila kapacitu

Dokončená přístavba nabídne od nového školního roku nové kmenové třídy, technické učebny, sborovnu a potřebné zázemí.

Středisko pozemních staveb přístavbu dokončilo podle plánu letos o prázdninách. Nový objekt školy o půdorysných rozměrech 39 x 15 metrů je přistavěn a propojen v zadní části budovy. Stavba je založená na mikropilotech a železobetonové základové desce. První a druhé patro objektu je převážně monolitické z železobetonu. Veškeré inženýrské sítě přístavby jsou napojeny na stávající rozvody školy. Výjimkou je kanalizace, kde je to naopak. Na novou kanalizaci je napojena i současná škola. Součástí přístavby je také výtah v hlavní budově školy, který musel být

realizován s předstihem s ohledem na omezené prostorové možnosti.

Realizace přístavby začala loni v únoru. „Jsem rád, že se nám podařilo dodržet harmonogram a nový objekt předat během prázdnin. Projekt byl náročný zejména z prostorových důvodů. Na staveništi vedla jen jedna cesta a tou nákladní auto neprošlo. Museli jsme proto materiál dopravovat jeřábem přes střechu hlavní budovy školy. To postup prací samozřejmě nesmírně zdržovalo,“ bilancuje situaci na stavbě hlavní stavbyvedoucí Petr Suchý.



**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:

- ZÁMEČNÍK
- TESAŘ
- ZEDNÍK
- STROJNÍK
- SVÁŘEČ
- ŘIDIČ NÁKL. AUTOMOBILU sk. CE nad 7,5 t
- DISPEČER PŘEPRAV (pro drážní dopravu)
- VEDOUcí POSUNU – řízení sledu
- STAVEBNÍ MONTÁŽNÍK
- DÉLNÍK – práce na žel. svršku a spodku
- POMOCNÝ DÉLNÍK – elektromontáže

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:

- STAVBYVEDOUcí-SPECIALISTA železniční svršek a spodek
- STAVBYVEDOUcí-SPECIALISTA mosty a inženýrské konstrukce
- STAVBYVEDOUcí inženýrské, mostní a pozemní stavby
- STAVBYVEDOUcí elektrostavby – práce na trakčním vedení
- MISTR STAVBY inženýrské, mostní a pozemní stavby
- MISTR STAVBY elektrostavby – práce na trakčním vedení

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