



Tramvaje z Mostu do Litvínova zrychlí



Zkraje dubna začala rozsáhlá modernizace desetikilometrové tramvajové trati mezi zastávkami Most, Chomutovská a Litvínov, nádraží.

Zakázku získala ve výběrovém řízení, které vypsal Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova, společnost Chládek & Tintěra, a.s. Smlouva byla podepsána 18. března tohoto roku.

Zvýší se rychlost i kapacita

V rámci projektu dojde k průběžné modernizaci stávající trati. Naši kolejáři provedou zejména rekonstrukci železničního svršku tramvajové tratě, upraví přejezdy, přestaví zastávky, které budou bezbariérové a bude na nich doplněn informační systém, upraví pozemní komunikace křížící trať

a upraví stávající inženýrské sítě sloužící k provozu na tramvajové trati. Po skončení rekonstrukce by měly tramvaje zvládat cestu mezi oběma městy rychleji než dosud. Dojde také ke zvýšení komfortu a bezpečnosti přepravy s možností navýšení kapacity.

Úskalím projektu bude podle stavbyvedoucího Martina Hůlky fakt, že trať vede v intravilánu. Navíc je nutné splnit požadavky objednatele na minimalizaci dopravních omezení sousedních komunikací, včetně zajištění provizorních přístupů do areálu firmy ORLEN Unipetrol a.s.

Tramvaje dočasně nahradí autobusy

Celková rekonstrukce tramvajové trati je rozdělena do dvou etap. První etapa, kde nebudou jezdit tramvaje a kde se bude opravovat, je trasa ze Záluží do Litvínova, což je asi polovina stavby. Místo toho tam bude zavedena náhradní autobusová doprava. Po dokončení a předání této části díla stavbaři zahájí druhou etapu stavby, tedy trasu ze Záluží do Mostu.

Termín dokončení stavby je podle smlouvy stanoven 24 měsíců od předání a převzetí staveniště, ke kterému došlo 1. dubna 2021.



U Mostu trať vede v souběhu s železnici



Trať kopíruje areál Unipetrolu

TRAMVAJOVÁ TRÁŤ MOST-LITVÍNŮV

Tramvajovou trať mezi oběma městy začali dělníci stavět 1. dubna 1952, přesně o pět let později vyjely první tramvaje na úsek z Litvínova do Záluží k chemickým závodům. Až do Mostu se lidé svezli o osm měsíců později, na konci roku 1957.

Sanace náspů u Dalovic železniční stavbou roku

Technicky složitá sanace náspů zemního tělesa na železniční trati mezi Hájkem a Dalovicemi v Karlovarském kraji si vysloužila ocenění v premiérovém ročníku soutěže Železniční stavba roku.

Jedna z nejnáročnějších staveb za poslední léta uspěla v kategorii Rekonstrukce a opravy železničních tratí. Soutěž pořádala prvním rokem Správa železnic a právě z rukou jejího generálního ředitele Jiřího Svobody převzali zástupci sdružení firem v pátek 8. ledna vítěznou cenu, a to přímo pod novým náspem u Dalovic. Zakázku měly na starost společnosti Chládek & Tintěra, STRIX Chomutov a H-PRO GEO.

V polovině května loňského roku začaly hlavní zemní práce, které si na dvoukolejné trati z Chomutova do Chebu vyzádaly nepřetržitou výluku. Násep v místě opravy dosahoval výšky až 18 metrů a v některých místech bylo nezbytné odtěžit násep až k patě svahu. Nutné přitom bylo sanovat přibližně kilometrový úsek trati, a to od zhlaví stanice v Dalovicích směrem ke stanici Hájek. Celkově bylo potřeba odtěžit a posléze opět doplnit přes 100 tisíc metrů krychlových materiálů.

Modernizace železničního uzlu Plzeň vstoupí do hlavní fáze

Začátkem května bude zahájena hlavní fáze prací na modernizaci uzlu Plzeň v úseku mezi stanicí Plzeň-Koterov (včetně) a tzv. lobežským kolejištěm stanice Plzeň hlavní nádraží.

Přípravné práce na tomto prestižním projektu, který realizují společnosti Chládek & Tintěra, a.s., a Metrostav, a.s., začaly již na konci loňského roku. Zejména se jednalo o vrtání pilot budoucího tunelu pro křížení železniční trati s plánovanou přeložkou silnice I/20 a zakládání náspu pro rozšíření tělesa trati mezi Starým Plzencem a Plzní-Koterovem.

První stavební postup začne 1. května, kdy bude vyloučena z provozu sudá skupina kolejí ve stanici Plzeň-Koterov a 2. traťová kolej mezi hlavním nádražím v Plzni a Plzní-Koterovem. Nejnáročnější období

stavby bude v červenci a srpnu tohoto roku, kdy je plánováno největší penzum prací během pětaticetidenní úplné výluky trati Plzeň – České Budějovice.

Hlavním cílem projektu je modernizace všech staveb a zařízení a současně zvýšení traťové rychlosti v tomto úseku o celkové délce 3,849 km. Společně s dalšími již realizovanými stavbami v plzeňském uzlu vznikne ucelený soubor železničních tratí na území města Plzně, který se stane atraktivní pro cestující veřejnost jak z hlediska rychlosti dopravy, tak i komfortu cestování.



Trať mezi Vrutkem a Kryry bude bezpečnější

Těžká střední oprava čtyřapůlkilometrového mezistaničního úseku odstraní propady rychlosti a tím zkrátí jízdní dobu.

Závod kolejových staveb se na trať, která vede z Plzně do Žatce, vrací zhruba po roce. Loni na jaře byla dokončena oprava čtyřkilometrového úseku mezi stanicemi Petrohrad a Kryry. Nyní stavbaře čeká kompletní rekonstrukce železničního spodku navazujícího úseku jednokolejné neelektrifikované trati.

S přípravnými pracemi začal tým Roberta Frosta 15. března. „Do 7. dubna, kdy začne více než dvouměsíční výluka na trati, musíme stihnout především zbudovat příjezdové cesty pro těžkou mechanizaci, a to v souhrnné délce asi 2 kilometry. Dále budeme drobně upravovat řečiště tamní říčky a stavět zpevněný brod,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí. Jen na přípravu příjezdových cest padne asi 1500 kubíků materiálu.

Plné nasazení firemní mechanizace

Během výluky dojde na snesení stávajících kolejí, k odtěžení lože na zemní pláň a jeho recyklaci. Následně stavbaři vybudují nový železniční spodek z recyklované a nové šterkodrti. Nový kolejový rošt budou tvořit nové betonové pražce a nové kolejnice. „Na této stavbě využijeme v maximální míře naši mechanizaci, ať už to bude portálový pokladač kolejnic a pražců Donelli, nebo automatická strojní podbíječka Unimat 08-4x4/4S a stroj pro úpravu a doplňování šterkového lože USP 2000 C2,“ říká k použité technice na stavbě Robert Frost.

Součástí projektu je také zhotovení asi 2,5 kilometru trativodního odvodnění a vyčištění 600 m příkopů. Stejně jako u předchozího úseku, tak i zde budou stavbaři budovat četné gabionové zdi a ochranné ploty z vyzískaného materiálu. Celkem se bude jednat o více než kilometr zajišťovacích prvků na trati. Na předmetném úseku trati se nachází pět mostků a devět propustků, které opraví závod mostních a inženýrských staveb.

Proměna stanice Kryry

Kromě prací v mezistaničním úseku dojde také na úpravy ve stanici Kryry. „Provedeme rekonstrukci dvou výhybek a 1. a 3. staniční koleje délek 495,



2 KILOMETRY. Přípravné práce spočívají především ve zřízení příjezdových cest.



Ve stanici Kryry budou rekonstruována nástupiště

resp. 498 metrů,“ shrnuje práce ve stanici hlavní stavbyvedoucí Robert Frost. První staniční kolej včetně šterkového lože bude vybudována z nového materiálu, na rekonstrukci třetí staniční koleje bude použit materiál vyzískaný z první staniční koleje. V rámci oprav ve stanici Kryry dojde také na rekonstrukci dvou nástupišť délek 150 metrů.

Obava ze špatného podloží

Největší obavu před zahájením prací budí špat-

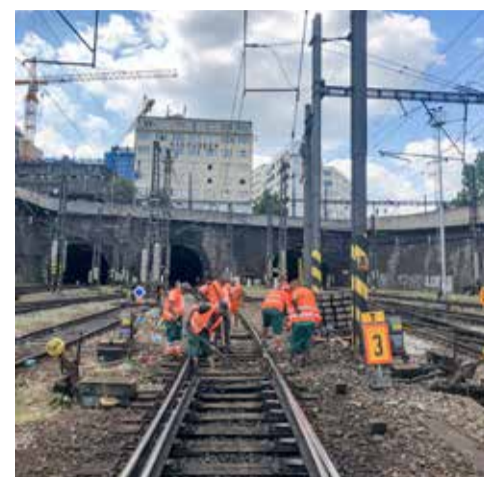


Trať vede převážně volným terénem

né podloží, které stavbaře zdrželo již na úseku Petrohrad–Kryry. Původní termín zprovoznění trati musel být prodloužen kvůli dodatečné vápeno-cementové stabilizaci na přibližně dvou kilometrech trati, se kterou projekt nepočítal. Po předchozích zkušenostech chce hlavní stavbyvedoucí Robert Frost předjet problémům dodatečným geologickým průzkumem. Stavbaře čeká také provést přeložky řady inženýrských sítí v souhrnné délce přibližně 2000 metrů. ■

ZEPTALI JSME SE...

Staráme se o trať v obvodech Ústí nad Labem a Praha-západ



Závod kolejových staveb prodloužil na další dva roky rámcové smlouvy na údržbu, opravy a odstranění závad u Správy tratí v obvodu oblastního ředitelství Ústí nad Labem a Správy tratí Praha-západ.

Obě smlouvy naše kolejaře zavazují k provádění prací dle pokynů Správy tratí a v případě mimořádné situace, jako je například úklid sněhu, nehoda apod., tak nastoupit nejpozději do pěti hodin od výzvy. Na podrobnosti plnění smluv jsme se zeptali Jana Rejfy ml., který má projekt na starost.

Od kdy a do kdy smlouvy platí?

Smlouvy platí vždy na dva roky. Minulé skončily letos v lednu a téměř hned je nahradily smlouvy na další dva roky.

Uzavřené tedy máte dvě smlouvy pro každou Správu tratí?

Jedna smlouva je pro Prahu-západ, kde jsme ve sdružení s firmou Strabag, a pro OŘ Ústí nad Labem je druhá smlouva, kde máme na starosti obvody Ústí nad Labem-západ, Rumburk a Českou Kamenici.

Jaké jsou výše smluv?

Smlouva s OŘ Ústí nad Labem byla za 22 mil. Kč a u ST Praha-západ byla naše část za 118 mil. Kč.

Jak funguje zadávání prací?

Od Správy tratí dostaneme nejprve pokyn k pochůzce. Následně vytvoříme rozpočet na požadované práce a na základě rozpočtu Správa tratí vytvoří objednávku, na jejímž základě zahájíme práce.

Co všechno v rámci smlouvy děláte?

V rámci smlouvy děláme všechny práce na kolejovém svršku, svařování, výřezy stromů, úklid sněhu i úklidy černých skládek.

Jaké nejvýznamnější práce jste dosud udělali?

Rekonstrukci přejezdu v Praze-Dejvicích, výměnu asi 2000 metrů kolejnic u Hostovic, výměnu 20 tisíc kompletů ŽS4 na tratovém úseku Jeneč–Pavlov nebo třeba výměnu pražců v Praze na hlavním nádraží, kde přes naše pracovní místo každých 5 minut projel vlak.

Víte, co například budete letos dělat?

V plánu je výřez křovin a stromů, výměna pražců v přibližně patnácti výhybkách, výměny kolejnic, čištění šterkového lože a úprava GPK naší novou podbíječkou. ■



Demolice výpravní budovy v Řetenicích

Modernizace železniční stanice v Řetenicích je sice již téměř dokončená, stavaři však ještě v rámci sjednaných víceprací zdemolovali nevyužitou a zchátralou výpravní budovu.



Výpravní budova pozbyla využití v momentě, kdy se výpravčí z Řetic přesunul na jednotné obslužné pracoviště (JOP) ve stanici Teplice v Čechách. Odtud je nyní řízen provoz na trati. Navíc vedle zdemolované výpravní budovy byl v rámci rekonstrukce stanice vybudován nový technologický objekt. „S ohledem na stáří objektu byla střecha, klempířské prvky a hydroizolace spodní stavby za hranicí své životnosti. V důsledku toho docházelo k prostupu vlhkosti

do celého objektu. Současně na některých místech budova vykazovala statické poruchy,“ zdůvodnila rozhodnutí k demolici Správa železnic. Demolici výpravní budovy zahájil tým Martina Počty letos v únoru. „Kompletně hotovo, včetně terénních úprav, budeme mít v dubnu. Budovu rozbíráme postupně bagrem, a to za provozu na trati. Z hlediska bezpečnosti ale máme i plánované krátké napětové a kolejové výluky,“ říká Martin Počta. Materiál z demolice je

částečně recyklován a bude použit na zpětné zásypy sklepů, zbytek je odvážen na skládku.

Náhrada modulárním systémem

Správa železnic plánuje nahradit výpravní budovu modulárním systémem, tedy speciálními kontejnery, které dosud nikde v republice nejsou. Jeho výhodou má být i to, že by se na místě kontejnery podle potřeby buď přidávaly, nebo naopak ubíraly. ■

Druhá etapa modernizace dráhy pro skládkové stroje KSS 2

V areálu Severočeských dolů Tušimice bude během letošního srpna pokračovat rekonstrukce kolejových drah pro obří rypadla. Investorem akce jsou Severočeské doly, a.s.

První etapu modernizace provedl tým Slávka Maie během odstávky a revize skládkových strojů loni v létě. Pracovníci závodu kolejových staveb během dvacetidenní výluky zrekonstruovali dvě dráhy o délce 2x 690 metrů. Za úkol měli vyměnit pražce a kolejové lože a provést finální podbití. Kolejnice zůstaly původní.

Druhá etapa bude zahájena v srpnu, opět v čase odstávky, a bude se týkat kolejových drah pro druhé

rypadlo. „Termín na rekonstrukci je striktně daný. Na modernizaci budeme mít přesně 24 dní, počínaje 8. srpnem,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí Slávek Mai. Provoz uhelné elektrárny lze plánovaně omezit pouze v tomto letním období, kdy ostatní elektrárny nejlépe využívají čisté zdroje.

Práce ve druhé etapě budou prakticky totožné jako v první etapě. Dojde však ke zkrácení kolejistě dráhy zhruba o 110 metrů na 690 metrů. ■



VÝPRAVNÍ BUDOVY

Modernizace nádraží
v Sebužíně

V polovině letošního roku skončí rekonstrukce výpravní budovy, která se dotkne hlavně vnější části objektu.

S rekonstrukcí začalo středisko pozemních staveb v listopadu loňského roku. Stanice Sebužín leží na dvoukolejné trati mezi Litoměřicemi a ústeckým Střekovem. Rekonstrukce se z vnější části týká zejména střechy, která bude v rámci projektu zateplená a fasády, která rovněž získá tepelnou izolaci. Zásadní úpravou projde i vnitřní část výpravní budovy, kde stavbaři zrekonstruují topení, elektroinstalaci, podlahy, opravy omítky a výměny dveří.

Součástí stavby, která je prováděna za provozu, je i demolice sousedního zděného objektu reléového domku a oprava vnějších zpevněných ploch. ■

Vnitřní úpravy nádražní
budovy v Litoměřicích

Rekonstrukce vnitřních prostor nádražní budovy byla zahájena loni v říjnu, a to demolicemi v části, kde se dříve nacházelo občerstvení. Na konci února už bylo zřejmé, jak bude nový prostor vypadat. „Máme dokončené dispozice a již řešíme design komerčních jednotek,“ shrnuje současný stav zástupce hlavního stavbyvedoucího Aleš Saic ze střediska pozemních staveb. Kromě nových komerčních prostor bude nově k dispozici také bezbariérový přístup z boční strany budovy.

Pro cestující má však zásadní dopad rekonstrukce hlavní haly, kde jsou pokladny a čekárna. „Z důvodu stavebních prací jsme museli pokladny dočasně vystěhovat do modulární buňky, která je nyní před vstupem do výpravní budovy. Zároveň jsme museli přestěhovat mimo stavební ruch pokladnu ČSAD,“ říká hlavní stavbyvedoucí Igor Zdeněk. Nejzásadnější částí rekonstrukce vstupní haly bude nový vstup do horní galerie po točitém schodišti. Nové pak budou podlahy, omítky, osvětlení, zařizovací prvky a také stropní podhledy.

Rekonstrukce vnitřních prostor by měla být dokončena přibližně v polovině tohoto roku. ■

Opravené nádraží
v Rumburku

Historický objekt se dočkal celkové výměny střešních krytin, opravy krovu, celkové opravy fasády včetně zateplení, zateplení půdy a sanace podzemí a obvodového zdíva.

Realizace stavby začala v říjnu 2019 a skončila loni na podzim. ■

Železniční most přes Otavu čeká rekonstrukce

V polovině letošního roku začnou přípravné práce před rekonstrukcí 120 metrů dlouhého ocelového mostu se třemi poli u Horažďovic na Plzeňsku.

Rozsáhlá rekonstrukce mostu je součástí opravy jednokolejné trati mezi Horažďovicemi a Žichovicemi, která začala již v září loňského roku, a to svou první etapou. Stavbaři během ní opravili na větší části více než sedmikilometrového úseku trati železniční svršek a většinu mostních objektů. „Letos nás kromě náročné rekonstrukce mostu se třemi poli přes Otavu a několika propustků čeká ještě oprava železničního svršku v délce asi 2600 metrů před Velkými Hydčicemi,“ říká hlavní stavbyvedoucí Slávek Mai. Druhá etapa opravy začne výlukou 13. srpna a potrvá až do začátku října.

Výluka k opravě mostu nestačí

Přípravné práce před zahájením samotné opravy mostu přes Otavu však začnou již dříve. „Trať bude vyloučena z provozu jen na 56 dní, což je na opravu mostu málo. Proto se budeme snažit připravit co nejvíce prací ještě před výlukou,“ říká Miroslav Běhavý ze závodu mostních a inženýrských staveb, který bude opravu mostu řídit. V předstihu mostaři zejména demontují mostní středové a hlavové plechy, sestaví zavěšené lešení či provedou protikorozi ochranu spodních částí mostních nosníků. Během těchto prací bude na mostě pouze snížena rychlost vlaků.

Hlavní penzum prací bude následovat během výluky, kdy bude provedena demontáž kolejí a mostnic, které budou nahrazeny novými. Dále



56 DNÍ. Hlavní oprava mostu bude provedena ve výluka, která bude trvat skoro dva měsíce.

bude provedena protikorozi ochrana všech ocelových částí mostu, sanace betonových mostních opěr, sanace kamenné spodní stavby, doplnění přechodových zídek nebo oprava ložisek. Nejnáročnější částí opravy bude oprava betonového bloku pod jedním ložiskem. „Během této opravy budeme muset přizvednout celou mostní konstrukci, což není zrovna jednoduchá záležitost,“ uznává Miroslav Běhavý.

Na trati jsou ještě další mostní objekty

Kromě ocelového mostu přes Otavu budou ve druhé etapě opraveny ještě dva propustky a jeden menší mostní objekt. Další propustek na trati bude zrekonstruován kompletně. Celkem tak bude na zrekonstruované sedmikilometrové trati mezi Horažďovicemi a Žichovicemi opraveno dvanáct mostních objektů. ■

Stavební úpravy v základní škole Šluknovská míří do finále

V polovině tohoto roku definitivně skončí stavební práce na snížení energetické náročnosti v českolipské základní škole.



5 PAVILONŮ. Rozsáhlý komplex školy dominuje celému sídlišti Lada v České Lípě.

K plánovanému snížení spotřeby energie až o 40 % dojde díky stavebním úpravám a instalaci moderních systémů v komplexu školy na sídlišti Lada.

Střechu objektu pokrývá fotovoltaika

Stavební práce v komplexu, který tvoří pět pavilonů, zahájilo středisko pozemních staveb již v září roku 2019. Stěžejní částí zakázky byla výměna všech oken a dveří a s tím související meziokenní vyzdívky, zateplení fasád a střech. Specifikací projektu je instalace

systému nuceného větrání s rekuperací odpadního tepla v prostorách pro výuku a umístění fotovoltaických panelů na střechu učebního objektu A, který je zároveň ze všech nejrozsáhlejší. Zejména instalace vzduchotechniky s rekuperací je jednou z nejnáročnějších částí projektu. Součástí nové vzduchotechniky a fotovoltaiky jsou také přidružené rozvody elektroinstalací, topení a regulací. K dosažení maximálních úspor energie přispěje také například doplnění stínící techniky.



Přerušená školní výuka pomohla

Stavební práce byly rozplánované do několika etap. Původně se počítalo s tím, že po celou dobu prací nebude přerušena výuka a žáci se budou stěhovat mezi jednotlivými pavilony podle postupu stavebních prací. Nakonec to nebylo vzhledem k přerušení výuky nutné. „Hlavně v objektu kuchyně s jídelnou by byl v případě provozu značný problém vše stihnout,“ říká hlavní stavbyvedoucí Igor Zdeněk ze střediska pozemních staveb. Stavbařům se podařilo plně dokončit čtyři z pěti objektů již před začátkem školního roku, tedy loni na konci srpna. Poslední objekt, který slouží pro výuku 1. stupně, byl stavebně dokončen před zimou. „Na tomto objektu nám zbývá ještě dokončit zateplení fasády. Začneme ihned, jak bude příznivé počasí,“ dodává Igor Zdeněk. Podle něj by měl být dokončený projekt předán v polovině tohoto roku. ■

Tuchlovice zvyšují kapacitu pro předškoláky

Starý jednopodlažní objekt v areálu školky nahradí nová moderní patrová budova.

Areál tuchlovické školky tvoří tři budovy propojené spojovacími křčky. Nejmenší a nejstarší objekt, který se nacházel uprostřed, byl již v loňském roce zdemolován. Na jeho místě středisko pozemních staveb staví nový pavilon, jehož tvar připomíná rozsvícené písmeno L. Kapacitně bude asi 5x větší než původní objekt. Celkem je koncipován pro 56 předškoláků. Zastavěná plocha nové stavby je 910 m². Nový pavilon bude rovněž propojen se sousedními objekty školky, a to pomocí spojovacího křčky a chodby.

Stavební práce začaly už v polovině července loňského roku, a sice realizací inženýrských sítí, přístupových komunikací a dočasného oplocení. „Na

konci září jsme začali s demolicí starého objektu. Prvně jsme však museli nechat odborně zlikvidovat vnitřní stěny z azbestu. Se zakládáním stavby jsme se ohledem na počasí začali až letos v březnu,“ rekapituluje harmonogram stavby hlavní stavbyvedoucí Aleš Job. Stavba bude probíhat za provozu areálu v několika etapách. Dokončení je plánováno na polovinu roku 2022.

Nový pavilon školky bude tvořit železobetonový skelet s vyzdívkami a pultovou střechou. V mnoha směrech bude pavilon identický s objektem školky, který doslova hned vedle dokončilo středisko pozemních staveb loni na jaře. ■



Základové pasy budoucího pavilonu školky

Sanace náspu mezi Hájkem a Dalovicemi stavbaře důkladně prověřila

Cílem stavby bylo stabilizovat násyp výšky až 18 metrů na přibližně kilometrovém úseku. Součástí projektu byla také rekonstrukce mostu přes místní komunikaci a potok.

Technicky náročnou stavbu, během které byla využita převážná část výrobních složek společnosti, měl na starost závod mostních a inženýrských staveb pod vedením manažera Petra Nováka.



Jak velká to pro tebe byla výzva, řídit takto náročnou stavbu?

Hned ze začátku mi bylo jasné, že to nebude nic jednoduchého a pro mě to navíc bude největší projekt,

ktej jsem kdy řídil. Pokud bych si mohl vybrat, asi bych se zprvu hodně rozmýšlel. Z předešlých sanací násypů na této trati jsme měli určité poznatky. Jsem rád, že se nám stavbu nakonec podařilo dokončit a cením si nabytých zkušeností.

Zvláštností stavby byla také celá forma realizace podle Žluté knihy FIDIC. Můžeš to stručně popsat?
Zjednodušeně to znamená, že jsme vlastně stavbu realizovali již od fáze projektu, tedy včetně inženýrsko-geologického a geotechnického průzkumu apod. Na nás bylo i vyřízení stavebního povolení. Takže co jsme vyprojektovali a investor nám následně schválil, to jsme si také postavili.

To zní jako výhoda...

Je i není. Veškerá úskalí šla za námi jako za zhotovitelem.

Která fáze stavby pro tebe byla nejnáročnější?

Těžko vybrat. Celý projekt byl specifický. Nejvíce nás ale asi potrápilo zakládání násypů, kdy jsme museli upravovat základovou spáru a realizovat dodatečné betonové plomby. Oproti projektu se také výrazně navýšila kubatura odtěženého materiálu v násypu.

Ne vše totiž dokáže odhalit průzkum. Pravda vyjde najevo pokaždé, až když se do toho lidově řečeno hrábne. Původní násypy totiž tvořil zcela nevyhovující materiál.

To byl i důvod prodloužení termínu realizace?

To byl jeden z mnoha důvodů. Je třeba také dodat, že nad rámec původního projektu jsme museli ještě upravovat asi 300 metrů dlouhý zářez směrem na Hájek, kde bylo špatné odvodnění.



Stavba byla investorem vyhodnocena jako železniční stavba roku v kategorii Rekonstrukce a opravy železničních tratí. Co to pro tebe znamená?

Velké uznání náročnou práci, kterou jsme tam všichni odvedli. Zejména bych chtěl vyzdvihnout mého zástupce Jakuba Štěrbu, který má s řízením velkých staveb obrovské zkušenosti. Po rekonstrukci rozhledny na Klínovci, která byla vyhlášena stavbou Karlovarského kraje, je to pro mě další významné ocenění. Nejen pro mě, ale i pro všechny, kdo jsme na těch stavbách pracovali.

Na stavbě jste byli ve sdružení s firmou STRIX. Jak fungovala spolupráce?

Na velmi dobré úrovni. STRIX mají také bohaté zkušenosti se sanacemi. Ještě bych dodal, že významnou část díla odvedla také společnost H-PRO, a to zejména v oblasti celého projektování a průzkumů. Myslím, že jsme si všichni sedli a táhli jsme za jeden provaz.

Stavba je sice dokončená, ale vlaky tam stále nejezdí. Proč?

Důvodem je další sesuv opodál, který jsme začali opravovat až během této stavby. Prakticky tam řešíme stejné problémy. Práce tam pokračují s ohledem na klimatické podmínky této zimy asi do poloviny roku.



Dokončený násyp ze systému „Green Teramesh“



Práce na tělese násypu v nočních hodinách



Dokončená oprava mostu přes místní komunikaci



Zrekonstruované těleso u Dalovic

Aktivní sesuvné území mezi Hájkem a Dalovicemi

Ačkoliv byla hlavní sanace násypů u Dalovic dokončena v závěru loňského roku, vlaky se na trať dosud nevrátili.



Přibližně tři kilometry od této stavby směrem na Chomutov byl totiž během stavebních prací objeven další aktivní sesuv. Jedná se o místo, kde naše společnost prováděla provizorní zprovoznění jedné traťové koleje po sesuvu v roce 2019. Místo proto zůstalo i nadále monitorované. „Vzhledem k tomu, že instalovaná čidla zaznamenala pohyb svahu, přistoupil správce trati k vyhlášení havarijního stavu a k okamžité opravě,“ říká zástupce stavbyvedoucího Jakub Štěřba. Zakázku získala naše společnost ve sdružení s partnery, se kterými realizovala opravu násypů blíže k Dalovicím.

Provoz na trati bude obnoven v květnu

Sesuv je přibližně 150 metrů dlouhý. Práce na odtěžení svahu s jedním propustkem byly zahájeny na konci srpna. „Čtyřicet metrů dlouhý propustek, který tvoří dvojice patkových trub DN 1200, byl hotový již na podzim loňského roku, následně začala firma

STRIX zakládat násypové těleso,“ shrnuje postup prací Jakub Štěřba. Budování tělesa násypu ze štěrkodrti s výztužnými geomřížemi stavbaři zahájili v polovině listopadu loňského roku. Čtyřicet metrů dlouhé patkové trouby jsou seskládané z 80 kusů prefabrikátů.

Nový železniční spodek byl dokončen na přelomu února a března a okamžitě začaly práce na realizaci svršku. „Jakmile bude propojen kolejový rošt, nastoupí naši trolejářů na montáž nosného lana a trolejového drátu,“ dodává Jakub Štěřba. Kromě tohoto úseku je třeba zřídit bezstykovou kolej ještě v úseku u Dalovic, kde nízké teploty v závěru loňského roku neumožnily koleje svařovat. Součástí jarních prací bude ještě směrové a výškové vyrovnání celého traťového úseku Hájek–Dalovice. Následně bude rektifikována trolej. Práce budou dokončeny do konce dubna. V květnu již bude zaveden plný zkušební provoz se sníženou rychlostí.



PŘIVEĎ SI NOVÉHO KOLEGU!

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 10 000 Kč.

Odměna bude přiznána po úspěšném zapracování nového zaměstnance v délce šesti měsíců bez kázeňských přestupků.

Jedná se o profese:

- Zedník
- Tesař
- Svářeč
- Elektromontér
- PProvozní zámečník
- Stavební montážník
- Řidič nákladního automobilu
- Strojník kolového rypadla
- Pomocný manipulační pracovník
- Dělník – práce na žel. svršku a spodku
- Dělník – práce na umělých stavbách

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

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



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

Dále hledáme pracovníky na pozice:

- Zástupce technického ředitele / technický ředitel
- Projektový manažer pro dopravní stavby
- Koordinátor velkých železničních staveb
- Specialista-stavbyvedoucí na železniční svršek
- Specialista-stavbyvedoucí na železniční spodek
- Specialista-stavbyvedoucí na mosty a inženýrské konstrukce
- Specialista-stavbyvedoucí na pozemní stavby
- Přípravář-rozpočtář
- Stavební technik – fakturant
- Stavbyvedoucí
- Asistent stavbyvedoucího
- Stavbyvedoucí pro středisko elektrostaveb
- Mistr stavby
- Mistr stavby pro středisko elektrostaveb