



## Nádražní budova v Sedlčanech slavnostně předána



V polovině června byla za účasti zástupců Správy železnic, města Sedlčan a naší společnosti oficiálně dokončena oprava tamní výpravní budovy.

Oprava výpravní budovy stavebně skončila již na konci května, slavnostní přestřižení pásky se ale uskutečnilo s mírným odstupem. „Jsem rád, že jsme se tu sešli, abychom opravenou výpravní budovu mohli oficiálně převzít. Trať Olbramovice–Sedlčany považujeme za důležitou, což dokládá i nedávná oprava tohoto úseku a příprava dalších investic, jako například oprava výpravní budovy ve stanici Kosova Hora,“ řekl ve svém proslovu za Správu železnic ředitel Oblastního ředitelství Praha Vladimír Filip. Trať je podle něj významná zejména s ohledem na návaznost na IV. železniční koridor.

Generální ředitel společnosti Chládek & Tintěra, a.s., Jan Kokeš ocenil snahu Správy železnic vrátit historickým výpravním budovám původní ráz. Kompletní oprava zchátralé, více než 120 let staré výpravní budovy na jednokolejné regionální trati Olbramovice–Sedlčany byla zahájena na konci září loňského roku.

Závěrečné slovo patřilo místostarostovi města Sedlčany Zdeňku Šimečkovi. „Pro naše město je to další významný projekt, který zvýší atraktivitu

malebného městečka. Po zrekonstruovaném autobusovém nádraží máme i krásné vlakové nádraží,“ řekl na závěr slavnostní akce a následně spolu s ostatními obdržel pamětní list stavby.

Stavbu provedlo na základě výběrového řízení středisko pozemních staveb společnosti Chládek & Tintěra, a.s. a to za provozu výpravní budovy.

### Rekonstrukce s důrazem na historii

Oprava se týkala zejména sedlové střechy, kde původní keramické bobrovky a plechové vlnovky nahradila střešní krytina z poplastovaných taškových tabulí s vlnou a hladká falcovaná krytina s povrchovou úpravou. Vnější plášť budovy se dočkal kompletní opravy včetně výměny oken a dveří. Zásadní rekonstrukcí prošel také přístřešek, kde zůstaly zachovány původní litinové sloupy.

Cestující mají k dispozici také zrekonstruovaná sociální zařízení a veřejné prostory v přízemí. Během rekonstrukce byla provedena oprava kanalizačních, vodovodních a plynových přípojek a elektroinstalace. Rekonstrukce se naopak nedotkla

2. nadzemního podlaží s nyní nevyužívanými byty.

Součástí projektu byla také úprava vnějších zpevněných ploch a přednádražního prostoru výpravní budovy. Kromě oprav byla provedena demolice nepůvodních přístaveb a oplocení.

Opravená výpravní budova disponuje novým venkovním a vnitřním mobiliářem. ■



Symbolické přestřižení pásky u hotové stavby



## Oprava kolejí a výhybek na trati Plzeň–Žatec

Během července opravil závod kolejových staveb přes tři kilometry dlouhý úsek jednokolejné trati na Plzeňsku.

Strojní výměnu pražců a kolejnic zvládli stavbaři během výluky, která trvala celý červenec a týkala se mezistaničního úseku Mladotice–Žihle.

Hlavním důvodem opravy byly zastaralé betonové pražce a opotřeбенé kolejnice, a to zejména proto, že trať v těchto místech vede v obloucích. Po dobu opravy byla zavedena náhradní autobusová doprava. Vlaky mohly jezdit z hlavního nádraží v Plzni do Mladotic a obráceně. Vlaky od Žatce pak končily ve stanici Žihle. „Kromě výměny kolejnic, pražců a výhybek jsme celý 3200 metrů dlouhý úsek strojně vyčistili a zřídili jsme bezстыkovou kolej. Zároveň jsme zrekonstruovali dva železniční přejezdy,“ vypočítává provedené práce hlavní stavbyvedoucí Miloslav Zikán. Na opravu byly použity užitě betonové pražce a nové koleje. ■

## Rekonstrukce podchodu v Ohniči

Uzavřený železniční přejezd komplikoval řidičům během léta cestu v obci Ohnič nedaleko Bíliny.

Důvodem uzavření železničního přejezdu a výluky na jedné ze dvou kolejí trati Úpořiny–Bílina byla rekonstrukce podchodu pod železniční tratí a úprava sousedního propustku.

Rekonstrukci podchodu si vyžádal jeho špatný stav a necelistvost. „Podchod byl slepen ze dvou částí. Původní kamenný klenbový podchod byl totiž postaven v době, kdy místem vedla pouze jedna kolej. Po dobudování druhé koleje byl podchod dodatečně a ne moc kvalitně prodloužen,“ vysvětluje důvod rekonstrukce zástupce stavbyvedoucího Tomáš Žáček ze závodu mostních a inženýrských staveb. Původní části podchodu nově nahradila celistvá rámová konstrukce, přičemž se částečně využijí stěny

později doplněné části podchodu. Rekonstrukce probíhala po polovinách tak, aby byl stále zachován alespoň jednokolejný provoz na trati.

Úpravu propustku, kterým pod tratí prochází vodoteč, vyvolala kolize s místní kanalizací. „Nový propustek je posunutý zhruba o dva metry směrem na Bílinu. Zároveň došlo k úpravě koryta na vtoku i výtoku,“ upřesňuje Tomáš Žáček. Stejně jako rekonstrukce podchodu, tak i úprava propustku byla prováděna po polovinách se zachováním jednokolejného provozu.

Kromě zmíněných úprav stavbaři provedli v rámci výluky na stejné trati rekonstrukci dalších dvou propustků pod tratí, a to v Úpořinách. ■





## Přestavba nádraží v Roudnici nad Labem začala

26. srpna předala Správa železnic naší společnosti obvod staveniště v rámci projektu Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Roudnice n. L.

Slavnostní předání obvodu stavby se uskutečnilo v historickém kulturním domě Říp v Roudnici nad Labem, jehož kompletní rekonstrukci dokončilo středisko pozemních staveb naší společnosti teprve nedávno. Stavbu z rukou technického dozoru investora Jana Tomana oficiálně převzal hlavní stavbyvedoucí Martin Počta a ředitel stavby Jakub Štěrba. Zhotovitelem stavby je Společnost „ChT + MONZAS Nástupišť Roudnice“, kde je správcem společnosti Chládek & Tintěra, a.s., a společníkem MONZAS, spol. s r.o.

### Hlavně nové ostrovní nástupiště

Cílem stavby je dosažení úplné peronizace a rekonstrukce nástupišť ve stanici. V rámci stavby se současná vnější a ostrovní nástupiště zvýší a bude na ně doplněn bezbariérový přístup pomocí výtahů. Stávající úrovňová nástupiště pak nahradí jednostranné ostrovní nástupiště s přístupem nově zbudovaným schodištěm a výtahem ze stávajícího podchodu.

Současný podchod projde během realizace projektu zásadní obnovou, vedle vestavby výtahových šachet se také částečně nahradí jeho původní konstrukce. Na novém ostrovním nástupišti bude vybudováno zastřešení ve stejném stylu, jako je na dnešním ostrovním nástupišti. Nutné stavební úpravy proběhnou také ve výpravní budově, opraví se i schodiště a doplní nový orientační systém. Nástupiště a podchod dostanou zcela nové osvětlení, v celé stanici pak bude zřízen nový kamerový systém. Z důvodu kolejových úprav souvisejících



**ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI.** Stávající úrovňová nástupiště nahradí jednostranné ostrovní nástupiště.

zejména s výstavbou nového nástupišť se také upraví trakční vedení a stávající zabezpečovací zařízení.

### Stavbaře čeká řada komplikací

Na stavbě se budou podílet takřka všechny složky naší společnosti. „Stavba se dotkne jak kolejí, tak mostů, umělých staveb, pozemních staveb i elektrostaveb,“ poukazuje na rozmanitý rozsah stavby hlavní stavbyvedoucí Martin Počta. Podle

ředitele stavby Jakuba Štěrby půjde o technicky velmi náročnou stavbu a bude nutné vypořádat se s řadou komplikací, zejména z pohledu přístupu na staveniště a omezených prostor v okolí stanice, která z jedné strany přiléhá k Labi a na druhé straně k historické části města. Navíc převážná část stanice je na opěrných zdech, několik metrů nad přilehlým terénem.

Stavba by měla být podle harmonogramu dokončena v červenci roku 2023.

### Vizualizace zrekonstruované stanice



## Trať mezi Vroutkem a Kryry zrychlila

Postupná oprava železniční trati Žatec–Plzeň zrychluje jízdu vlaků a zkracuje tak i jízdní dobu.



Dalším opraveným úsekem na zmíněné trati je čtyřapůlkilometrový mezistaniční úsek Vroutek až Kryry na Lounsku, který navázal na loni dokončený čtyřkilometrový úsek Kryry–Petrohrad. K obnově provozu došlo na konci června, s přípravnými pracemi začal tým Roberta Frosta letos 15. března.

Těžká střední oprava úseku Vroutek–Kryry odstranila zejména propady rychlosti. „Ve stručnosti lze říci, že jsme kompletně zrekonstruovali celý železniční spodek a svršek. Na zhruba polovině trati jsme museli s ohledem na špatné podloží provést těžkou sanaci pomocí vápenocementové stabilizace a ve zhlaví stanice Kryry sanovat podloží betonem,“ říká hlavní stavbyvedoucí Robert Frost ze závodu kolejových staveb. Na trať byly použity nové pražce i kolejnice. Celkem se jednalo o zhruba 8500 kusů betonových pražců a 9 kilometrů kolejnic. K tomu je ještě třeba připočítat jednu novou výhybku na betonových pražcích, která byla vložena ve zhlaví stanice Kryry.

Kromě prací v mezistaničním úseku došlo také na úpravy ve stanici Kryry. „Provedli jsme tam rekonstrukci dvou výhybek a 1. a 3. staniční koleje délek 495, resp. 498 metrů,“ shrnuje práce ve stanici Robert Frost. První staniční kolej včetně šterkové lože je vybudována z nového materiálu, na rekonstrukci třetí staniční koleje byl použit materiál vyzís-

kaný z první staniční koleje. V rámci oprav ve stanici Kryry došlo také na rekonstrukci dvou nástupišť délek 150 metrů.

### Výrazně pomohla nová mechanizace

Tým Roberta Frosta na této stavbě využil v maximální míře firemní mechanizaci, zejména pak portálový pokladač kolejnic a pražců Donelli, automatickou strojní podbíječku Unimat 08-4x4/4S a stroj pro úpravu a doplňování šterkové lože USP 2000 C2.

Stavbaři v rámci projektu dále provedli přeložky řady inženýrských sítí v souhrnné délce asi 2000 m, zřídili podél trati asi 3000 metrů nového odvodnění, postavili 400 metrů gabionových zdí, přes 600 metrů pražcových rovnání pro rozšíření stezky podél trati a kolem 150 metrů ochranného plotu k zabránění eroze svahů.

Na trati se nacházejí celkem čtyři železniční přejezdy, které byly rovněž zrekonstruované. Závod mostních staveb se na projektu podílel rekonstrukcí čtyř poměrně velkých mostů, z nichž některé jsou kamenné, a devíti propustků.

Pozoruhodná je také bilance zemních prací. Stavbaři museli vytěžit kolem 25 tisíc tun zeminy a kameniva. Přibližně polovina z toho byla po recyklaci vrácena zpět, druhá polovina šterkové drtě je nová.

## Koterovem zase jezdí vlaky



**Během pětaticetidenní úplné výluky trati mezi Koterovem a hlavním nádražím v Plzni se stavbařům podařilo realizovat vše, co bylo v plánu.**

Nejnáročnější fází celé 5. stavby modernizace železničního uzlu v Plzni mají stavbaři za sebou. V krátkém čase od 2. července do 5. srpna museli především zřídit nový propustek pro dvě koleje, zdemolovat stávající jednokolejný most za stanicí Koterov směrem na Starý Plzenec, postavit místo něj mostní provizorium, zřídit lávku pro pěší, vložit nové předsunuté výhybky a zřídit nové staroplnzecké zhlaví ve stanici Plzeň-Koterov. Kromě toho museli ještě dokončit nové skupiny kolejí a trolejové vedení.

Po staré koleji budou vlaky z Plzně do Starého Plzně jezdit do poloviny dubna příštího roku, pak bude provoz převeden na druhou kolej. Ve stejném termínu bude dokončeno také nástupiště u koleje číslo 2 v nové zastávce Plzeň-Slovaný.

## Přes kilometr opravené trati z Chabařovic do Bohosudova

Realizačnímu týmu Mariána Žúbora se během prázdnin podařilo zrekonstruovat 1100 metrů dvoukolejně trati.

I přes komplikace spojené s přidělováním výluk v rámci projektu Rekonstrukce žst. Bohosudov se stavbaři naší společnosti snaží provádět jakékoliv práce, které mohou zkrátit výsledný termín. „Od půlky června do začátku září jsme mohli alespoň zrekonstruovat přes kilometr mezistaniční části trati od zhlaví stanice Chabařovice směrem k Bohosudovu. Nejprve jsme opravili a zprovozili druhou traťovou kolej a následně první traťovou kolej. Na celém úseku je již nové i trakční vedení,“ říká vedoucí stavby Marián Žúbor. Z celé stavby, která měří téměř sedm kilometrů, je tak hotových alespoň 1100 metrů.

### Do dubna 2022 přípravné práce

Hlavní fáze výluk, během kterých bude zrekonstruo-

vána trať z Bohosudova do Teplic, by měla začít v dubnu příštího roku, a to v nepřetržitých výlukách devadesát dní pro každou kolej. „Do té doby stihneme v přidělených denních výlukách zrealizovat část odvodnění, zdemontovat šestou kolej ve stanici Bohosudov a kolegové ze střediska elektrostaveb vybetonují zbylé základové patky pro nové trakční podpěry,“ dodává stavbyvedoucí na železniční svršek Petr Kubinec. Příští rok v březnu stavbaře čeká ještě vložení výhybky do vlečky a její napojení do první traťové koleje Chabařovice–Bohosudov v místě, kde nyní skončili s rekonstrukcí. Důvodem je možnost obsluhy vlečky i během rekonstrukce mostu v Soběchlebech, kvůli které nebude možné na vlečku vjet ze stanice Bohosudov. Na trati z Chabařovic do Bohosudova tak bude pouze jednokolejný pro-



voz. V roce 2023 jsou pak naplánované nepřetržitě výluky pro rekonstrukci železniční stanice Bohosudov a pro dokončení traťového úseku z Chabařovic do Bohosudova.



Zhotovitelem se na základě výsledků výběrového řízení stala společnost složená z firem Chládek & Tintěra, a.s., (66,6%), AŽD Praha s.r.o. (20,8%) a Elektrizace železnic Praha a.s. (12,6%).



## REKONSTRUKCE

## Nové byty v Litochovicích a Prackovicích

Obec Prackovice nad Labem začala s revitalizací vlastních nemovitostí a připravila projekt na nové bytové jednotky. Hotovo má být na konci roku

V Prackovicích nad Labem vzniknou rekonstrukcí selkové budovy dvě nové bytové jednotky, a to v přízemí a ve třetím nadzemním podlaží – podkroví. „Hlavně musíme vyměnit střešní krytinu, skrze kterou do objektu zatéká, a lokálně opravit krovy,“ říká hlavní stavbyvedoucí Jan Březina ze střediska pozemních staveb. Projekt dále počítá v obou rekonstruovaných bytových prostorách s kompletní výměnou inženýrských sítí a podlah. V obou případech bude provedena změna dispozicích řešení a oprava stávajících omítek a stropů. „V přízemí musíme provést ještě sanace obvodového zdiva. Nyní tam jakákoliv hydroizolace prakticky zcela chybí,“ dodává Jan Březina.



## Mezonet s výhledem na údolí Labe

Další bytová jednotka vzniká v sousedních Litochovicích nad Labem. Mezonetový byt vznikne rekonstrukcí dříve přistavěné, nedokončené a nezakladované části bývalého kulturního zařízení. „Zde je rekonstrukce o něco náročnější, protože se dotýká navíc ještě kompletní výměny výplní otvorů, schodiště a celé zateplené fasády, která zde zcela chybí,“ vysvětluje Jan Březina.



## Větší prostory jídelny v ZŠ Dobřichovice

Nedostatečnou kapacitu gastroprovozu v dobřichovické základní škole vyřeší stavební úpravy a přístavba jednoho objektu.



V červnu letošního roku začalo středisko pozemních staveb s rekonstrukcí školní kuchyně a jídelny ve stávajícím objektu ZŠ Raisova. Do října musejí stavbaři provést kompletní demolicí stávající vývařovny a jídelny včetně skladeb podlah. Zároveň musejí stihnout zrealizovat nové rozvody inženýrských sítí, vyměnit okna a dveře, podlahy a stropy a opravit zdivo.

Ve druhé fázi projektu, která začne letos v říjnu, přistaví nový objekt, který bude propojen se stávající budovou s gastroprovozem. Kompletně má být zakázka, jejímž investorem je Městský úřad Dobřichovice, dokončena v květnu příštího roku.

Nová přístavba vznikne na volném místě, které je částečně využíváno jako parkoviště. Bude se jednat o dvoupodlažní objekt obdélníkového tvaru přibližně 12 x 8 metrů s plochou střechou.

## Cyklostezka u Píšťan je v provozu

Nedaleko Píšťanského jezera na Litoměřicku již slouží cyklistům kousek trasy, která navazuje na údolí Porta Bohemica.

Téměř půlkilometrová část cyklostezky, jejímž investorem je obec Píšťany, sice v této fázi přímo nenavazuje na žádnou další trasu, přesto výrazně pomůže. Cyklisté, kteří tudy projíždějí v hojných počtech, již nejsou nuceni užívat úzkou silnici, která vede obcí Píšťany. Nová cyklostezka kopíruje stávající komunikaci podél její pravé strany ze směru od hlavní silnice Litoměřice – Ústí n/L. S výstavbou začalo středisko mostních a inženýrských staveb na začátku letošního května. Dokončena byla na konci července.

## Řada souvisejících prací

Cyklostezka je kvůli bezpečí cyklistů vyvýšena nad silnici, a tedy oddělena obrubníkem. Povrch dva metry široké stezky je z červené zámkové dlažby, osvětlení brzy zajistí celkem 19 lamp veřejného osvětlení. „S ohledem na požadavek, aby byla cyklostezka osvětlena, jsme museli na začátku stavby realizovat protlak pod silnicí, kterým jsme přivedli elektrický kabel pro veřejné osvětlení,“ říká David Valtr, který má stavbu na starost. Kromě toho bylo nutné u jednoho rodinného domu provést drobné přeložky telekomunikačních kabelů a kabelů nízkého napětí a vybudovat prefabrikovanou opěrnou zeď v délce asi 30 metrů.



ČESKÁ BRÁNA. Cyklostezka má úzkou vazbu na známou Labskou stezku zvanou Porta Bohemica.



## Tři železniční mosty vyplní konstrukce Multi-Plate

Oprava mostů na trati mezi Deštnicí a Želečí na Žatecku spočívá ve vsunutí flexibilní ocelové konstrukce do mostního otvoru.



NEPŘÍSTUPNÉ. Mosty ukryté v lesích mezi poli a chmelnicemi převádějí na velmi vysokých náspech železniční trať přes vodoteče a historickou cestu.

Technicky náročné opravy poměrně mohutných kamenných mostů si vyžádaly jejich nevhovující stav.

## Přístupové cesty

S opravou mostů začal závod mostních a inženýrských staveb v polovině května. „Než jsme se k mostům vůbec dostali, museli jsme si doslova prosekát cestu a následně zřídit přístupové cesty. Někde s ohledem na charakter podmáčeného podloží nestačila ani štěrkoková a museli jsme cesty seskládat z betonových panelů,“ popisuje začátek stavby hlavní stavbyvedoucí Petr Novák. Doprava



materiálů i techniky k mostům je i tak velmi náročná. Oprava navíc probíhá za provozu na trati, kterou proto nelze využít k dopravě materiálů.

## Sto metrů ocelové konstrukce

Rekonstrukce všech tří mostů probíhá současně a měla by podle harmonogramu trvat do jara příštího roku. „Během července a srpna provádíme přípravu dna mostních otvorů. To znamená, že musíme zhotovit masivní betonový základ pro ocelovou konstrukci včetně krajních patek, na kterých budeme konstrukci zasouvat do mostního otvoru,“ vypočítává postup prací hlavní stavbyvedoucí.



S vlastní instalací flexibilní ocelové konstrukce Multi-Plate stavbaři počítají na přelomu srpna a září letošního roku. Celkem bude do mostních otvorů nasunuto okolo 100 metrů konstrukce. Průměrná výška otvorů je tři až čtyři metry a šířka kolem dvou až tří metrů. Prostor mezi stěnou ocelové konstrukce a kamennou stěnou stávajícího mostního otvoru vyplní cementopopílková suspenze.

Na závěr bude stavbaři čekat ještě oprava říms, mostních opěr a křídel, finální provedení základy a v neposlední řadě rekultivace příjezdových cest.

## Tvar nového pavilonu školky v Tuchlovicích se pomalu rýsuje

Na místě starého zdemolovaného pavilonu školky už je obrys nového objektu, kam se vejde téměř 60 předškoláků.

Oproti původnímu objektu, který byl již dávno za hranou životnosti, vzniká v areálu tuchlovické školy moderní patrový objekt, jehož kapacita bude asi 5x větší. Zastavěná plocha nové stavby je 910 m<sup>2</sup>. V novém pavilonu bude navíc i gastroprovoz, který chyběl. „Součástí nového pavilonu je i částečně podsklepený prostor, do kterého budou umístěny technologie,“ doplňuje hlavní stavbyvedoucí Aleš Job ze střediska pozemních staveb. Nový pavilon bude opět propojen se sousedními stávajícími objekty školky, a to pomocí spojovacího krčku a chodby.

## Termín ohrožují vnější vlivy

Stavba nového pavilonu začala již v polovině července loňského roku, a to realizací inženýrských sítí, přístupových komunikací a dočasným oplocením. Na podzim stavbaři začali s demolicí starého objektu, kde nejprve museli nechat odborně zlikvidovat vnitřní stěny z azbestu. Zakládání stavby bylo zahájeno na konci loňského roku. V polovině července tohoto roku již stavbaři měli hotové obvodové zdivo, částečně vnitřní uspořádání a spojovací krček s další budovou školky. „Do zimy musíme mít objekt stavebně uzavřený, abychom mohli přes zimu pracovat uvnitř.“



Tvar objektu bude připomínat otevřené písmeno L



Podzemní prostor pro technologie

Bohužel stejně asi jako všechny ostatní stavební firmy neustále řešíme nedostatek pracovníků ve stavebnictví,“ poukazuje na všeobecný problém Aleš Job. Podle něj dnes není zárukou ani zaslíbený subdodavatel. Další vrásky na čele dělá stavbařům enormní nárůst cen stavebních materiálů a zároveň jejich nedostatek. Zdáli budou mít zmíněné faktory vliv na termín realizace, lze v tuto chvíli těžko předpovídat. Stavba probíhá za provozu areálu a dokončení je plánováno zatím na polovinu roku 2022.

## Dvojče sousední školy

Nově budovaný pavilon školky, jehož tvar připomíná otevřené písmeno L, bude tvořit železobetonový skelet s vyzdívkami a pultovou střechou. Projekt rovněž počítá s plnohodnotným bezbariérovým přístupem včetně výťahu. V mnoha směrech bude pavilon identický s objektem školky, který doslova hned vedle dokončilo středisko pozemních staveb teprve nedávno. Pod oběma objekty je totiž podepsán stejný architekt.



## Přestupní terminál Litoměřice je chloubou města

Na konci srpna byly slavnostně prezentovány opravené vnitřní prostory výpravní budovy Litoměřice-město, čímž byla dovršena její kompletní rekonstrukce.

Oprava vnitřních prostor budovy, kterou během jednoho roku zrealizovalo středisko pozemních staveb naší společnosti, navázala na dříve provedenou rekonstrukci vnější části objektu. „Všichni si ještě pamatujeme, jak budova před pár měsíci vypadala zvenčí i zevnitř. Jsem proto nesmírně rád, že se rekonstrukci podařilo zrealizovat. Celá lokalita nyní působí komplexně a reprezentativně,“ řekl ve svém proslovu starosta Litoměřic Ladislav Chlupáč. Obchodní ředitel společnosti Chládek & Tintěra Pavel Stoužil připomněl, že pro naši společnost je čest realizovat takovéto zakázky, zejména v regionu, kde společnost sídlí.

### Bezbariérový přístup do budovy

Zásadními novinkami ve výpravní budově jsou nový boční bezbariérový vchod ve směru k cyklověži, který imobilním osobám zajišťuje bezproblémový přístup až na nástupiště, a točité schodiště, po němž nejen cestující vystoupají do prostor, kde vystavují své snímky Litoměřic a Českého středohoří místní fotografové. Vznikly i nové komerční prostory a v dohledné době zde bude otevřena kavárna.

V rámci stavby se opravily i prostory pro zaměstnance Správy železnic a dopravce. „Moderní podobu mají prodejny jízdenek i výdejní okénka. V budově je také nový orientační systém,“ uvedl Martin Kašpar, ředitel Oblastního ředitelství Správy železnic v Ústí nad Labem. Následovat by měla oprava nástupišť. „Existují dvě možnosti. Buďto proběhne v rámci opravy celé trati, nebo ještě před ní. Termín však zatím nevíme,“ dodal Martin Kašpar.

### Výrazný podíl naší společnosti

Rekonstrukcí vnitřních prostor budovy v Litoměřicích vznikl moderní přestupní terminál, na čemž se významně podílela společnost Chládek & Tintěra, která v roce 2015 provedla rozsáhlou rekonstrukci přilehlého autobusového nádraží a později pak i částečnou rekonstrukci trati z Litoměřic do Ústí nad Labem.



**FINÁLE.** Slavnostního přestřižení pásky se ujali (zleva): Martin Kašpar ze Správy železnic, starosta Litoměřic Ladislav Chlupáč a obchodní ředitel společnosti Chládek & Tintěra Pavel Stoužil.



## Úpravy polních a lesních cest v Labské stráni

Téměř dva kilometry polních cest v katastru turisticky významné obce u kaňonu Labe se dočkaly zásadní opravy.

Labská strán je známá především pískovcovou terasou Belvédér s vyhlídkou na kaňon Labe. Realizaci čtyř polních cest zadal Státní pozemkový úřad. Cesty zajistí lepší dostupnost do této malebné lokality.

Závod mostních a inženýrských staveb začal s realizací zakázky zkrájí června, hotovo má být na konci září. „Pak ale ještě budeme provádět výsadbu stovky stromů podél cest,“ doplňuje hlavní stavbyvedoucí Martin Chmelař. Zájmové území je součástí chráněné krajinné oblasti Labské pískovce. „V této souvislosti jsme na žádost investora u tzv. císařské

cesty vyčistili a upravili tůňku a kolem jsme osadili okrasné kameny z pískovce,“ říká Martin Chmelař.

Ze stavebního hlediska se jedná o odstranění původních vrstev cest, realizaci nových spodních vrstev, trativodů či odvodnění, o přeložení veřejného osvětlení a položení finálních vrstev, které budou asfaltové nebo šterkové. „Ve vytipovaných místech musíme měnit také aktivní zónu,“ doplňuje hlavní stavbyvedoucí. Finální povrch historické cesty, po které kdysi jezdila koňská spřežení, bude tvořit pískový mlat.



## Hroši vyrazili šlapat do Adršpachu

Třídenní cyklistický výlet od 17. do 20. června 2021 tentokrát naplánovali Martin Chmelař a Frída Herceg do regionu Broumovsko k Adršpaško-teplickým skalám.



Cykloakce se zúčastnilo přes 20 hrochů



Servis kol byl během cesty nezbytný



Na konci výletu ukazovaly tachometry skoro 100 km



## 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 10 000 Kč.**

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

### Jedná se o profese:

- Zedník
- Tesář
- Svářeč pro aluminotermické svařování kolejnic a navařování ocelového materiálu železničního svršku
- Elektromontér
- Provozní zámečnick
- Stavební montážník
- Řidič nákladního automobilu
- Strojník kolového rypadla
- Strojník dvoucestného kolového rypadla (MHS)
- Dělník – práce na žel. svršku a spodku
- Dělník – práce na umělých stavbách

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

- 2. Staňte se patronem nového zaměstnance a získáte odměnu z fondu vedoucího ve výši 5000 Kč za jeho zapracování ve zkušební době. Evidenci těchto patronů schvalují a odměnu po uběhnutí zkušební doby pro ně navrhuje vedoucí výroby nebo střediska.**

### Dále hledáme pracovníky na pozice:

- 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 pro mostní stavby; TZB/ZTI; elektrostavby; pozemní stavby; inženýrské stavby
- Asistent/ka přípraváře
- Stavbyvedoucí
- Asistent stavbyvedoucího
- Stavbyvedoucí pro středisko elektrostaveb
- Mistr stavby
- Mistr stavby pro středisko elektrostaveb



**Chládek & Tintěra**

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



**Chládek & Tintěra**

Zpravodaj HROCH NOVINY • Vychází 4x ročně • Vydává společnost Chládek & Tintěra, a.s., Nerudova 1022/16, 412 01 Litoměřice, IČ: 62743881, DIČ: CZ62743881

• Tel.: +420 416 741 668, fax: +420 416 741 669, e-mail: cht-itm@cht.cz, www.cht.cz

• Sazba a grafické zpracování: RoadMedia s.r.o., www.roadmedia.cz. Registrace periodika MK ČR E 20292.