



Nová lávka přes Jizeru propojila cyklostezky

V úterý 23. května odpoledne jsme v Mladé Boleslavi slavnostně zprovozili nové přemostění Jizery s navazující cyklostezkou.

Realizace celého projektu zabrala projektovému týmu Martina Chmelaře a Miroslava Běhavého ze závodu mostních a inženýrských staveb přibližně rok. Časově i technicky nejnáročnější bylo asi stometrové přemostění řeky, které kopíruje stávající železniční most. Dvoupolová lávka je tvořena dvěma hlavními příhradovými nosníky s obloukovým horním i spodním pasem a spodními mostovkami. Lávka má ocelovou mostovku s přímopochozí hydroizolací. Spodní železobetonovou stavbu tvoří dvě opěry a pilíř. Založení hlavních částí je hlubinné na vrtaných železobetonových pilotách. Vedle nového přemostění, jež propojuje cyklotrasy z Krásné louky a na druhém břehu řeky, byla součástí projektu také výstavba přibližně 1500 metrů dlouhé cyklostezky podél Jizery, která se na obou koncích napojuje na stávající komunikace.

Společné dílo několika subjektů

Nová nábrežní cyklostezka byla slavnostně otevřena



Zleva Klaus Zellmer a Raduan Nwelati

za účasti představitelů města, poskytovatele dotace z evropských fondů, zástupců vedení Škody Auto, Středočeského kraje a dalších hostů. „Jsem moc rád, že se povedl další z řady projektů, které byly realizované díky společné investici a spolupráci mezi městem a automobilkou Škoda Auto. Srdečné díky všem, kdo se na této investici podíleli, a těším se na další společné projekty,“ řekl během proslovů primátor Mladé Boleslavi Raduan Nwelati. Mezi významnými hosty byli také zástupci firmy Škoda Auto, která se na realizaci finančně podílela. „Mám radost, že firma Škoda Auto stála společně s Mladou Boleslaví u vzniku tohoto nádherného mostu. Děkuji i architektu Josefu Pleskotovi za dílo, které skvěle propojuje nejen dva břehy řeky Jizery, ale i automobilku a město a také zaměstnance naší společnosti a obyvatele Mladé Boleslavi,“ uvedl předseda představenstva Škoda Auto Klaus Zellmer. Ke slovu se dostal také architekt Josef Pleskot, který mimo jiné poděkoval naší společnosti za bezvadnou spolupráci při realizaci tohoto technicky poměrně náročného díla.

Po symbolickém přestřižení pásky si cyklostezku i lávku ihned vyzkoušela řada zájemců na kolech i bez nich.



Nové přemostění ihned vyzkoušeli cyklisté

Veletrh iKariéra na ČVUT



Naše společnost si nenechala ujít účast na studentském veletrhu pracovních příležitostí iKariéra na Fakultě stavební ČVUT v Praze.

Sedmadvacátý ročník veletrhu se uskutečnil ve dnech 2. a 3. května 2023 v prostorách kampusu Dejvice a na půdě vybraných fakult ČVUT. Cílem veletrhu je seznámit studenty s firmami různých technických oborů, zajistit jim příležitost získat praxi a hlavně přehled o tom, jak to funguje v reálném světě. Každoročně se veletrhu zúčastní až přes 5500 studentů.

Stánek naší společnosti během dvou dnů navštívily stovky studentů, kterým ochotně odpovídal na jejich dotazy zkušený kolejař Robert Frost ze závodu kolejových staveb. Kromě toho jsme prezentovali také naši projekční společnost H-PRO GEO, za kterou se veletrhu zúčastnil její ředitel Luděk Kareš. Kromě stáží a brigád jsme absolventům nabídli řadu dalších zajímavých pracovních pozic, od práce projektantů či geodetů po pozice připravářů, kalkulantů, stavbyvedoucích či koordinátorů velkých železničních staveb.

Veletrhu se každoročně účastní kolem 150 stavebních firem z celé České republiky s cílem zvýšit povědomí o značce a získat zájem ze strany studentů.

Na trať Most–Litvínov se vrátil tramvaje

Rekonstrukce tramvajové trati mezi točnou v Záluží a terminálem v Litvínově je u konce.

Po více než dvou letech byl v úterý 2. května slavnostně obnoven tramvajový provoz mezi Mostem a Litvínovem v plném rozsahu. Symbolického přestřižení pásky se u areálu Hlubina zúčastnil vedle dalších hostů také primátor Mostu Marek Hrvol a starostka Litvínova Kamila Bláhová. Za naši společnost přijel uvést trať do provozu generální ředitel Jan Kokeš spolu s hlavním stavbyvedoucím Martinem Hůlkou a výrobním ředitelem Janem Chlupsou.

Stavbu zdržely nepředvídatelné komplikace

Původně měla rekonstrukce přibližně čtyřkilometrového úseku skončit o rok dříve, ale během prací naši stavbaři narazili na komplikace, se kterými původní projekt vůbec nepočítal. Pro úpravu harmonogramu byla zcela zásadní rekonstrukce soumostí u zastávky Petrochemie. Mosty převádějící tramvajovou trať přes silniční komunikaci a železniční trať do areálů litvínovské chemičky byly v tak špatném stavu, že je nebylo možné opravit. Po dohodě s investorem, Dopravním podnikem měst Mostu a Litvínova, bylo rozhodnuto o kompletní rekonstrukci obou mostů. Znamenalo to připravit projektovou dokumentaci, vyřídít stavební povolení a provést poměrně náročnou rekonstrukci. Vedle toho naši stavbaři během zemních prací narazili na inženýrské sítě, ale i štoly, o kterých nikdo nevěděl. U podchodu zastávky Petrochemie například objevili nebezpečnou kavernu. Skryté nástrahy se daly vyřešit bez zásadního dopadu na termín realizace, rekonstrukce soumostí však urychlit nešla, což mělo vliv na termín dokončení celé rekonstrukce trati. Další, přibližně dvouměsíční zdržení vyvolal špatný stav kabelového vedení, které kvůli prodloužení termínu realizace celé stavby narušila vlhkost.

Rekonstrukce otočky zastavila provoz celé trati

Rekonstrukce tramvajové trati mezi Zálužím a nádražím v Litvínově se ve své závěrečné fázi dotkla i do



Symbolickým průjezdem páskou byl oficiálně obnoven tramvajový provoz mezi Mostem a Litvínovem

té doby provozované části mezi Mostem a Zálužím. Vzhledem k nutnosti zrealizovat práce v otočce Záluží byla nutná výluka v celé trase tramvajové trati mezi Mostem a Litvínovem. Tato velká výluka začala loni

v září a skončila spolu se zprovozněním celé trati. Naše stavbaře čeká ještě provést dokončovací práce, mezi které patří například zatravnění kolem tramvajových pásů.



Za naši společnost přestříhl pásku gen. řed. Jan Kokeš



Tramvaje využívají zrekonstruované soumostí

Rekonstrukce železničního mostu v Zákolanech

Rozpadající se kamenný most přes silniční komunikaci nahradí betonový monolit se spřaženou mostovkou.

Původní železniční most na jednokolejně trati Podlešín–Středokluky vykazoval natolik vážné poruchy jak v kamenné spodní stavbě, tak ve vrchní ocelové mostovce, že jej nebylo možné opravit. Na základě provedených průzkumů Správa železnic rozhodla o jeho kompletní rekonstrukci. Nový most bude převážně betonový, vrchní část mostu bude tvořit polorámová monolitická železobetonová konstrukce se zabetonovanými nosníky. „Na místě betonujeme jak opěry, tak křídla mostu. Ocelových nosníků bude celkem devět, každý z nich má výšku 52 cm,“ popisuje stavbu hlavní stavbyvedoucí Jiří Vlček ze závodu mostních a inženýrských staveb. Ve finále však bude most podobný tomu původnímu, protože betonové části naši stavbaři obloží kamenem.

Provoz od konce června, dokončení na podzim

S rekonstrukcí přibližně čtrnáctimetrového přemostění jsme začali v polovině dubna letošního roku. Klíčový termín je 29. června, kdy končí výluka na trati a v tu dobu by měl být most stavebně dokončen, a to včetně pokládky nových kolejí. „Tím to ale pro nás zdaleka nekončí. Až do listopadu tohoto roku budeme provádět dokončovací práce. Tam bude spadat například dostav-



Rekonstrukce přemostění začala v polovině dubna

ba opěrných zdí, které podrží násep, obklady betonových částí mostu, telematika, oprava schodiště, terénní úpravy nebo oprava komunikace v okolí mostu,“ vysvětluje Jiří Vlček. Hlavní penzum prací však stavbaři musejí stihnout během pouhých 80 dní ve výluce. Přitom bylo třeba odtěžit více 3000 tun materiálu, který bude po založení mostu nutné zase navést zpět. Na všechny betonové konstrukce bude potřeba kolem 500 m³ betonu. „Mírný skluz jsme nabrali hned na začátku stavby, kdy jsme oproti projektu museli vytěžit zeminu pro založení opěr mostu ještě asi o 1,5 metru pod základovou spáru, abychom se dostali na pevné podloží,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí. K urychlení prací nepomáhá ani to, že po celou dobu výstavby je, až na malé výjimky, nutné zachovat provoz po komunikaci, která vede pod mostem.

Oprava staničních kolejí v Mimoně

Od poloviny dubna do konce června provádíme ve stanici Mimoně rekonstrukci staničních kolejí.

I když se z dopravního hlediska nejedná o vytíženou stanici, přesto je v žst. Mimoně z logistických důvodů značné množství kolejí. „V obvodu stanice je celkem sedm kolejí, z nichž šest nyní v několika etapách opravujeme,“ říká hlavní stavbyvedoucí Pavel Vlček ze závodu kolejových staveb. V souhrnné délce se jedná přibližně o 3000 metrů železničního svršku. Cílem opravy je nahradit vysloužilý železniční svršek. „Po demontáži starého kolejového svršku odtěžujeme znečištěné štěrkové lože, které nahrazujeme novým. Následně ukládáme částečně nový a částečně regenerovaný svršek,“ vysvětluje ve stručnosti opravu hlavní stavbyvedoucí. Během opravy dochází rovněž k menším směrovým a výškovým úpravám trati dle projektu. Součástí oprav je také výměna pražců ve výhybkách a úprava drážních stezek.



Návrat původní historické hodnoty

Letos v březnu jsme začali na Masarykově náměstí v Mnichově Hradišti s rozsáhlou rekonstrukcí historické budovy tamního Klubu.

Objekt Klubu je součástí bloku budov, které patří městskému úřadu, a zároveň se jedná o poslední část, která dosud nebyla zrekonstruována.

Tým střediska pozemních staveb pod vedením Aleše Joba čeká náročný úkol. Budově má navrátit původní vzhled, který je zachycen na dobových fotografiích. „Za minulého režimu došlo k jakýmsi rekonstrukcím, které ale zcela znehodnotily historický význam objektu. Například bohatě zdobená fasáda byla zničena a překryta břizolitem. Dominantní vikýře byly zcela ubourané, vnitřní prostory dovybavené zcela nevhodnými materiály a prvky a tak dále,“ vypočítává hlavní stavbyvedoucí Aleš Job jen několik položek ze seznamu prací, které bude nutné v následujícím roce provést. Oprava krovů a fasády bude navíc pod dozorem památkářů.

Oprava v několika etapách

V první fázi prací, která začala v březnu a potrvá až do února příštího roku, stavbaři opraví zejména krov a související prvky, které jsou v havarijním stavu, opraví komíny a vymění nevhodnou azbestovou krytinu. Plocha střechy je souhrnně kolem 500 m². Současně s tím bude provedena kompletní rekonstrukce interiéru, včetně rozvodů inženýrských sítí. Do opraveného objektu se poté nastěhují zaměstnanci městského úřadu. Součástí rekonstrukce vnitřních prostor je i modernizace sálu v prvním podlaží, který získá především lepší akustiku, nové jeviště a variabilní mož-



Fasádě objektu vrátíme její historizující, pozdně klasicistní podobu i tři někdejší trojúhelníková průčelí

nost rozdělení. „Dispozice vnitřních prostor se nijak výrazně nezmění, spíše se jedná o určité sladění, které bylo nevhodnými zásahy narušeno,“ říká hlavní stavbyvedoucí. Částečně bude nutné vyměnit také stará okna, která nebyla vyměněna v dílčí fázi rekonstrukce v roce 2015.

Daleko náročnější bude oprava vnější části objektu, která má plochu přibližně 1000 m². Současná šedá břizolitová omítka bude odstraněna a fasádě se vrátí její historizující, pozdně klasicistní podoba. Objekt rovněž

získá zpátky tři někdejší trojúhelníková průčelí. Dojde tak k celkovému sjednocení výrazu městských objektů, které jsou součástí radničního bloku na náměstí v Mnichově Hradišti.

Současná rekonstrukce, jejímž objednatel je město Mnichovo Hradiště, je pokračováním předešlých menších oprav. Nejprve byla v roce 2015 provedena téměř kompletní výměna oken, v roce 2021 došlo k odvlhčení budovy. Kompletně by měla být budova opravena na začátku léta příštího roku.

Specialista na železniční svršek a spodek

Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola strojní, stavební a dopravní v Děčíně je pro naši společnost cenným zdrojem nových kolegů, kteří se postupně vypracovávají na různé specialisty.

Nedostatek nových technicko-hospodářských odborníků napříč stavitelstvem je letitý problém, se kterým se zabývají nejen samotné školy, kterým chybějí noví studenti, ale také velcí investoři a v neposlední řadě i stavební firmy, kterých se nedostatek kvalifikovaných stavařů týká zejména.

Společnost Chládek & Tintěra, a.s., se aktivně podílí na osvětě technických oborů mezi studenty a díky tomu se v řadách společnosti objevují úspěšní absolventi, ze kterých se stávají špičkoví odborníci a manažeři.

V dalším díle našeho seriálu představíme dalšího našeho kolegu, Jakuba Vysokého, který svou profesní kariéru startoval právě na VOŠ a SPŠ v Děčíně.

„Věděl jsem, do čeho jdu“

Jakub pochází z Litoměřic a po základní škole nastoupil ve školním roce 2002/2003 nejprve na Střední průmyslovou školu stavební v Děčíně, kterou zakončil maturitní zkouškou a rovnou se přihlásil na pokračující studium na vyšší odbornou školu. „Mohli jsme si tenkrát vybrat, jestli po základce půjdeme na stavební průmyslovku v Mělníku, Ústí nad Labem, nebo v Děčíně. Vybral jsem si Děčín, protože to byla škola s nejlepším renomé,“ vzpomíná Jakub na křižovatku své kariéry. Během 5. semestru na VOŠ v Děčíně dostal možnost zúčastnit se praktické výuky na jedné ze staveb naší společnosti. Jako budoucí koležák se seznamoval s problematikou na opravě trati mezi Velkým Březnem a Boleticemi. „Tato stavba, kterou vedl Robert Frost, byla zároveň předmětem mé absolventské práce,“ dodává Jakub.



V závěrečném roce 2009 na VOŠ v Děčíně proběhl tradiční draft, kde končící studenti dostávají nabídky od zhotovitelů či investorů. Jakub se prý nemusel dlouho rozmyslet. „Pro mě to byla jasná volba. U společnosti Chládek & Tintěra jsem věděl, do čeho jdu,“ měl jasno.

Od píky ke specialistovi

Jakubova profesní kariéra začala na opravě kolejí v Husinci u Prachatic, kde se od zkušenějších kolegů učil z pozice asistenta stavbyvedoucího. Během dalších let si prošel řadou železničních staveb. Posun nastal v roce 2012, kdy byl začleněn do týmu, který začal připravovat velké železniční projekty. O rok později se účastnil rekonstrukce stanice ve Strakoněch na pozici koordinátora stavby. „Během tohoto projektu jsem získal obrovské zkušenosti a doplnil jsem si autorizaci technika dopravních staveb se specializací na kolejovou dopravu,“ vzpomíná Jakub.

Na dalším velkém projektu, revitalizace trati z Karlových Varů do Potůček, už byl Jakub zástupcem vedoucího projektu. Následovala velká oprava trati mezi Vimperkem a Lipkou, kterou již Jakub vedl jako stavbyvedoucí. V současné době je jako specialista na železniční svršek a spodek součástí projektového týmu, který dokončuje náročnou rekonstrukci stávající železniční tratě v Plzni.

Jakub Vysoký je dalším z řady studentů VOŠ a SPŠ Děčín, který se stal páteří naší společnosti. Stejně jako dalším bývalým studentům a dnes našim kolegům mu nechybějí ambice posouvat se ve své profesi stále dál.

Vestavby atrií slánské nemocnice jsou zhruba hotové

Po půl roce od zahájení stavby jsou dnes patrné obrysy dvou jednopodlažních vestaveb ve vnitřním traktu pavilonu interny.

Nové vestavby jsou situovány v místech, kde se nacházely nevyužívané vnitroblokové zahradní dvorky. Nové atrium – čekárna má přibližný půdorys 53 m², atrium – operační sál, které bude propojené se stávajícím sálem, asi 49 m². Výška obou atrií bude kolem 3,5 m. Na plochých střeších obou atrií vznikne také prostor pro umístění nových technologií.

Založení nových atrií je na pasech a železobetonové desce. Ocelové konstrukce, které tvoří skelety vestavěných atrií, naši stavbaři usadili pomocí jeřábu. „Na konci března jsme začali usazovat a montovat spodní konstrukci atrií, které bude sloužit jako nová čekárna. Konstrukci atrií, jež bude využito jako nový operační sál, jsme začali osazovat o měsíc později. Na konci května mohu konstatovat, že máme vestavby nahrubo hotové a na střeších připravujeme konstrukce pro umístění technologií,“ shrnuje sled prací hlavní stavbyvedoucí Jan Březina ze střediska pozemních staveb. V souvislosti s následným využitím nových prostor se stavební práce dotýkají také objektu interny, kde stavbaři realizují nové prostupy, mění okna, dveře a upravují stávající vnitřní prostory pro nové účely.



Rekonstrukce vlakového nádraží v Roudnici oficiálně skončila

Přibližně po roce a půl od zahájení stavby jsme v úterý 23. května slavnostně ukončili náročnou modernizaci nástupiště.

Nově zrekonstruovaná bezbariérově dostupná nástupiště včetně podchodu pod nimi si ve slavnostní den přijeli prohlédnout jak zástupci vedení Správy železnic, tak řada dalších hostů, kteří se na projektu přímo či nepřímo podíleli. Za investora stavby, Správu železnic, státní organizaci, se slavnostního aktu zúčastnil generální ředitel Jiří Svoboda, dále ředitel Stavební správy západ Petr Hofhanzl a řada dalších. Naši společnost zastupoval obchodní ředitel Pavel Stoužil, výrobní ředitel Jan Chlupsa, ředitel stavby Jakub Štěrba a jeho zástupce Martin Počta.



Proslov gen. řed. Správy železnic Jiřího Svobody

Bezpečná a bezbariérově dostupná nástupiště

Hlavním cílem projektu bylo zrekonstruovat stávající ostrovní nástupiště, doplnit nová, která budou odpovídat moderním požadavkům, a přizpůsobit podchod k propojení nového nástupiště. Úpravy ve stanici si vyžádaly změnu konfigurace kolejí, resp. redukci počtu kolejí. Nástupiště a podchod jsou vybavené moderním osvětlením a celá stanice je monitorována. Během prací jsme také provedli nezbytné úpravy trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení jak ve stanici, tak i v přilehlých traťových úsecích. Zhotovitelem stavby je Společnost „ChT + MONZAS Nástupiště Roudnice“, kde je správcem Chládek & Tintěra, a.s., a společníkem MONZAS, spol. s r.o.



Proslov našeho obchodního ředitele Pavla Stoužila



Symbolické přestřižení pásky



Rozhovor s ředitelem stavby Jakubem Štěrbou

Nová mycí linka pro vlaky

Ve středisku údržby Českých drah v Havlíčkově Brodě jsme dokončili novou mycí linku železničních kolejových vozidel.

Výstavbu nové myčky jsme realizovali pro České dráhy přibližně 15 měsíců. Ke slavnostnímu zprovoznění došlo 4. května za účasti zástupců Českých drah, konkrétně náměstka generálního ředitele ČD pro servis Michala Krause, obchodního ředitele naší společnosti Pavla Stoužila, senátora Jana Tecla, náměstka hejtmána Kraje Vysočina Miroslava Houšky a řady dalších. „Výstavba mycí linky nám dala velké zkušenosti a reference, které využijeme v dalších výběrových řízeních na obdobné stavby,“ zmínil v projevu Pavel Stoužil.

Maximálně šetrná k životnímu prostředí

Hala nové myčky je dlouhá 67 metrů a na šířku má více než osm a půl metru. Současně s myčkou vznikl i technologický objekt o rozměrech 15,7 x 5,6 metru. Nová myčka především zjednoduší mytí a umožní vyčistit větší množství vlaků. „Mycí linka bude v maximální míře šetřit vodu, protože bude až z 80 % využívat vodu recyklovanou. Realizace tak výrazně přispěje ke zlepšení ekologických aspektů údržby vozidel v regionu použitím moderního zařízení, technologií a postu-



Stavbu za nás ukončil obchodní ředitel Pavel Stoužil



Denní kapacita mytí je až 25 vozidel

pů s minimalizací dopadů na životní prostředí,“ řekl během slavnostního otevření myčky Michal Kraus. Proces mytí je obousměrný a plně automatický.

Chládek & Tintěra

Přived' 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. Odměnu vám přiznáme po úspěšném zapracování nového kolegy v délce šesti měsíců bez kázeňských přestupků.

Jedná se o profese:

- Dělník pro elektromontážní práce
- Elektromontér
- Údržbář budov
- Provozní zámečnick
- Zedník
- Tesař
- Stavební montážník
- Dělník pro práce na železničním svršku a spodku
- Strojník na čelní nakladač – traktorbagr
- Strojník dvoucestného kolového rypadla

Kontakty na nové zaměstnance nahláste 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 navrhuji vedoucí výroby nebo střediska.

Dále hledáme pracovníky na odborné technické pozice:

- Projektant/ka železničních staveb
- Přípravář/ka - rozpočtář/ka pro pozemní stavby; inženýrské stavby; mostní stavby; elektrostavby
- Projektový manažer/ka pro dopravní stavby
- Koordinátor/ka velkých železničních staveb
- Specialista/tka - stavbyvedoucí na železniční svršek; železniční spodek; na mosty a inženýrské konstrukce; pozemní stavby
- Stavbyvedoucí - pro středisko železničních staveb; mostních staveb; inženýrských staveb; elektrostaveb
- Mistr stavby - pro středisko železničních staveb, inženýrských staveb a pro středisko oprav a údržby mostů a kolejí
- Stavbyvedoucí pro středisko údržby pozemních staveb

Bližší požadavky na jednotlivé profese najdete na 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, IČO: 62743881, DIČ: CZ62743881 • Tel.: +420 416 741 668 • fax: +420 416 741 669 • E-mail: cht-ltm@cht.cz • www.cht.cz
Sazba a grafické zpracování: RoadMedia s.r.o., www.roadmedia.cz. Registrace periodika MK ČR E 20292.