



Na trati mezi Přibyslaví a Pohledem začala hlavní fáze prací

Zkraje března začala první velká výluka, během které bude zrekonstruována první traťová kolej mezi stanicemi a stanice Přibyslav.

Zahájení hlavních fází prací předcházely přípravné práce, během kterých došlo v několika kratších výlukách zejména k rekonstrukci tří nadjezdů a části mostu ve stanici Přibyslav. V letošním roce čeká projektový tým pod vedením Milana Topola komplexní rekonstrukce první traťové koleje v šest kilometrů dlouhém mezistaničním úseku a celková rekonstrukce stanice Přibyslav.

Letos se práce soustředí ve stanici Přibyslav

První velká výluka na trati začala 1. března a skončí v polovině listopadu, kdy bude uvedena do provozu zrekonstruovaná první traťová kolej. Do konce listopadu je naplánováno také dokončení rekonstrukce stanice Přibyslav, kde vzniknou kvůli redukci kolejí dvě nová ostrovní nástupiště délky 250 m u hlavních kolejí. Součástí prací ve stanici je i rekonstrukce stávajícího podchodu, který propojí výpravní budovu s oběma novými nástupišti. Cestující budou moci nově využít také tři výtahy. Posledním krokem letošní stavební sezóny, který umožní kompletní zprovoznění stanice a první traťové koleje, bude vložení nové výhybky na žďárském zhlaví stanice Přibyslav.

Součástí rekonstrukce kolejí na celém devítikilometrovém úseku mezi Přibyslaví (včetně) a Pohledem (včetně) je také oprava téměř třiceti mostních objektů, z nichž osm je přímo ve stanici Přibyslav. „V celém mezistaničním úseku jsme měli v polovině května snesen kolejový svršek u první traťové koleje a práce jsme zaměřili především na rekonstrukci mostních objektů pod snesenou kolejí. Největší koncentrace prací je ve stanici Přibyslav, kde v první etapě rekonstruujeme lichou skupinu kolejí a stavíme ostrovní nástupiště spolu s výtahovou šachtou. Od srpna začneme se sudou skupinou kolejí,“ rekapituluje postup prací zástupce



V zastávce Přibyslav bude podchod pod trati

vedoucího projektu Jakub Vysoký. Stavební činnost je dále soustředěna do zastávky Přibyslav a Stříbrné Hory, kde vznikají nová vnější nástupiště. Podél celé trati dochází k osazování nových trakčních stožárů.

Noční výluky pro dopravu materiálu

Dalším milníkem letošního roku bude zhruba polovina června, kdy začne zřizování nového šterkového lože. Nejprve ve stanici Přibyslav pro lichou skupinu kolejí, následně pak pod rekonstruovanou první traťovou kolej. „Navážení šterku budeme provádět vagóny, a to výhradně v nočních hodinách, kdy budeme mít přidělené krátké výluky i na nyní provozované koleji. Stejně tak to bude později s navážením nových pražců a kolejnic,“ podotýká Jakub Vysoký. Na stavbě bude využita většina vlastního strojního vybavení.

Po zimní přestávce v březnu příštího roku začne rekonstrukce druhé traťové koleje a stanice Pohled, kde jsou momentálně dvě ostrovní nástupiště a jedno vnější. Nahradí je jedno nové ostrovní s délkou nástupních hran 140 metrů. Hlavní stavební práce by měly na projektu skončit v závěru příštího roku.

Veletrh Kariéra s naší účastí

Stejně jako v minulých letech i letos jsme se zúčastnili veletrhu pracovních příležitostí, který je profilovaný na míru vysokoškolským studentům stavebních oborů.

Jednodenní veletrh se tradičně uskutečnil v prostorách atriá Fakulty stavební ČVUT v Praze, a to 6. května tohoto roku. Mnoho firem ze stavebního oboru tak mohlo napřímo oslovit nastupující generaci profesionálů a zjistit, jak si studenti představují svoje zapojení do praxe. „U našeho stánku se zastavila více než stovka studentů, kteří měli zájem o bližší informace o naší společnosti a o možnostech uplatnění na našich stavbách i v back office,“ říká k veletrhu PR & marketingová manažerka naší společnosti Blanka Zouna. Cílem prezentace naší firmy bylo také získat od studentů informace např. o tom, jaká jsou jejich očekávání od budoucího zaměstnavatele a co je pro ně rozhodující při volbě pracovního místa. Tento průzkum poslouží mimo jiné při tvorbě strategie náboru mladých stavebníků.



Rekonstrukce legendární vysokohorské zubačky je v plném proudu

Unikátní ozubnicová trať mezi Tanvaldem a Kořenovem bude opět v provozu na podzim letošního roku.

Poslední vlak projel po trati 14. dubna, den nato začala úplná výluka, během které naše společnost provede kompletní rekonstrukci železničního svršku včetně odvodnění, úpravy v dopravních Desná a Dolní Polubný, opravu třinácti mostních objektů a sanaci skalních svahů a ostění všech čtyř tunelů v souhrnné délce asi 1500 metrů.

Celková délka trati od zhlaví stanice Tanvald ke zhlaví stanice Kořenov je přibližně sedm kilometrů. Jedná se o nejstrmější trať v Česku, překonávající neuvěřitelných 235 výškových metrů. Právě s ohledem na strmost byla trať opatřena Abtovou ozubnicí, díky které mohly speciální vlaky tažené ozubnicovou lokomotivou vyšplhat z Tanvaldu do Kořenova. Cílem rekonstrukce je ozubnici zachovat pro speciální jízdy historických vlaků. „Přibližně na dvou třetinách trati s největším sklonem nahradíme původní ocelové pražce novými ocelovými ve tvaru písmene ypsilon. Ovšem bude se jednat o zcela unikátní úpravu těchto ocelových pražců, do kterých budou kotveny ozubnicové tyče,“ představuje zásadní část projektu hlavní stavbyvedoucí Martin Hůlka ze závodu kolejových staveb. Na celém úseku bude dále v rámci železničního svršku provedena jak výměna původních pražců za nové ocelové, tak výměna kolejnic a náhrada šterkového lože. Naprostou raritou budou nové výhybky v dopravně Dolní Polubný, které budou rovněž osazeny ozubnicí.

Prvních pár metrů nové zubačky je již k vidění

Během května tohoto roku se týmu Martina Hůlky podařilo snést kolejový svršek na celém úseku a začít



Za stanicí Tanvald je již k vidění nový kolejový svršek s ozubnicovou tyčí připevněnou na ocelové pražce

s rekonstrukcí odvodnění a sanacemi tunelů a mostních objektů. V dopravně Desná, kde dojde k vložení čtyř nových výhybek a k rekonstrukci všech staničních kolejí, se již rýsuje nové ostrovní nástupiště, v dopravně Dolní Polubný pokračují zemní práce spojené s rekonstrukcí staničních kolejí a výstavbou nového perónu. Na trase se nachází ještě zastávka Kořenov. Tam se chystá rekonstrukce šedesátimetrového nástupiště. „Od července bychom chtěli začít s pokládkou nového železničního svršku, a to směrem od Tanvaldu do Kořenova. Jak nám to půjde, jsme si již vyzkoušeli na krátkém úseku před železničním přejezdem v Tanvaldu,“ hledí vpřed Martin Hůlka. Podle harmonogramu by měla výluka na rekonstruované trati skončit v závěru září letošního roku.



Dopravna Dolní Polubný projde zásadní rekonstrukcí

Navazujeme další opravou Krušnohorského Semmeringu

Na konci dubna jsme začali s opravou dalšího úseku trati mezi Karlovými Vary a německým Johanngeorgenstadtem.

Po loni dokončené opravě přibližně osmikilometrového úseku trati mezi Novými Hamry a Perninkem nyní naši kolejáři opravují více než dvoukilometrový úsek z Perninku do Horní Blatné. Součástí oprav jsou i rekonstrukce obou stanic. „Hlavní náplní opravy je výměna železničního svršku za nové pražce a kolejnice a s tím čištění a dosypání šterkového lože. Zhruba z poloviny půjde s ohledem na velké poloměry oblouků o ocelové pražce ve tvaru písmene ypsilon a z poloviny o klasické betonové pražce,“ říká k projektu asistent stavbyvedoucího Jiří Herna. Přibližně na tři sta metrech trati bude nutné provést také sanaci železničního spodku. V rámci rekonstrukce trati bude provedena obnova odvodnění a trativodů zpevněnými a nezpevněnými příkopy a oprava propustku.

Horský profil vyžaduje omezení techniky

Ve stanici Pernink bude provedena kompletní rekonstrukce třetí staniční koleje a jejím osovým posunem vznikne prostor pro nové šedesátimetrové ostrovní nástupiště, které bude širší, než bylo stávající. „Posun koleje bude znamenat poměrně rozsáhlé bourací práce, protože se v místech posunu nachází skalní podloží, které budeme muset odstranit,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí Miloslav Zikán. Rekonstruovat se bude celkem asi 200 metrů třetí staniční koleje. Kolej bude z nových pražců i kolejnic.

Úpravy čekají také stanici Horní Blatná, kde bude odstraněna třetí staniční kolej v délce 260 metrů, a tím dojde k úpravám vjezdových a výjezdových výhybek. Na místě bývalé koleje vznikne nové odvodnění. Kompletní rekonstrukce se dotkne 250 metrů dlouhé první staniční koleje a šedesátimetrového perónu.



V Perninku vzniká ostrovní nástupiště



Redukce kolejí v Horní Blatné umožní nové odvodnění

Vzhledem k horskému profilu trati si kolejáři musí vystačit s omezenou strojní technikou, zejména s dvoucestnými bagry. „Ke snášení svršku jsme využili pokladač kolejových polí, ale ke zřízení šterkového lože a k pokládce nových pražců a kolejnic si musíme vystačit s bagry. V závěru počítáme s nasazením dvou automatických strojních podbíječek,“ má jasno Miloslav Zikán. První vlaky by se po zrekonstruovaném úseku trati měly projet kolem poloviny července letošního roku.

Obecní úřad v Horních Beřkovicích se pomalu rýsuje

Po přibližně půl roce od zahájení výstavby nového obecního úřadu jsou téměř hotové obvodové stěny prvního patra.

Ve výsledku půjde o objekt ve tvaru písmene T, který bude mít přízemí, jedno nadzemní patro a podkrovní. Založen je na základových pasech a železobetonové desce. Svislé obvodové zdivo je ze zateplených keramických cihel, vodorovné konstrukce budou tvořit stropní panely. Valbová střecha bude pokryta keramickou skládanou krytinou. „Během června bychom chtěli zaklopit strop spodního patra a začít s obvodovým zdivem dalšího patra. Následovat bude zaklopení vrchního patra a pak střecha,“ vypočítává sled prací hlavní stavbyvedoucí Jan Březina ze střediska pozemních staveb. Do letošního podzimu je bezpodmínečně nutné dokončit hrubou stavbu, která již bude uzavřená, aby přes příští zimu bylo možné provádět vnitřní stavební práce. Na jaře pak stavbaře čeká ještě zhotovit okolní zpevněné plochy ze žulových kostek a drobná výsadba zeleně.

K výstavbě nového zázemí využila obec uvolněný pozemek v centru, na dohled od současného provizorního úřadu.



Budovaný objekt úřadu má zastavěnou plochu 350 m²

Opravené komunikace v Tuchlovicích na Kladensku

Ve východní části obce jsme zrekonstruovali přibližně 400 metrů povrchů komunikací v ulicích Dukelská, Osvobození a krátké propojce mezi nimi.

Podél domů, které ulice lemují, vznikly nové chodníky ze zámkové dlažby v kombinaci s parkovacími stáními a plochami pro výsadbu nové vegetace. Z hlediska stavby byla zásadní kompletní rekonstrukce silničních částí ulic. „Museli jsme odstranit původní, silně zdegradovaná a nedostatečná asfaltová souvrství, abychom připravili nové podloží a položili nový povrch z živichých směsí. Vzhledem ke špatné geologii jsme nakonec ještě museli provést výměnu aktivní zóny včetně umístění geotextilie na paraplán,“ říká k projektu hlavní stavbyvedoucí Martin Chmelař ze závodu mostních a inženýrských staveb. Šířka silniční komunikace je nyní v hlavních ulicích 5 metrů, v jednosměrné propojce 3,5 metru.

Součástí projektu byla také kompletní rekonstrukce dešťové kanalizace s napojením na stávající stoku a realizace nového veřejného osvětlení.

Stavební práce v Tuchlovicích začaly zkraje září loňského roku a skončily podle plánu na konci dubna letošního roku.



Rekonstrukce komunikací v Tuchlovicích se týkala dvou hlavních ulic a krátké propojky mezi nimi

Filipovou cyklostezkou za sousedy

Města Dolní Poustevna na české straně a Sebnitz na německé straně propojí na podzim letošního roku nová cyklostezka.

Přibližně dva kilometry dlouhá trasa je rozdělena na dvě části. První, asi půlkilometrová část vede v intravilánu Dolní Poustevny od nádraží směrem do centra, druhá, asi 1500 metrů dlouhá část naopak v extravilánu, a to od nádraží kolem rybníků až k hraničnímu kameni u Sebnitzu, kde se napojuje na stávající cyklotrasu.

Cílem je rozvoj cestovního ruchu

Význam nového propojení pod názvem Na kole za sousedy / Mit dem Fahrrad zu den Nachbarn je patrný již ze slavnostního položení základního kamene, které se uskutečnilo na začátku dubna v místě budované trasy v Dolní Poustevně. Za německou stranu se zúčastnila saská ministryně pro kulturu a turismus Barbara Klepsch a zemský rada pro oblast Saské Švýcarsko Michael Geisler. Českou stranu reprezentoval starosta Dolní Poustevny Robert Holec. Za naši společnost, která

je zhotovitelem stavby cyklostezky, byl na místě generální ředitel Emil Filip a hlavní stavbyvedoucí Fridrich Herceg. V krátkých proslovech se mluvilo o přeshraniční spolupráci v regionu, o důležitosti těchto projektů pro cestovní ruch i místní obyvatele.

Krátká, ale technicky a stavebně náročná

Ačkoliv se jedná o poměrně krátký úsek cyklostezky, stavebně se nejedná o nic jednoduchého. Intravilánová část, která bude asfaltová, vede ve svém závěru v poměrně svažitém terénu. „Přibližně na sto metrech musíme svah zajistit palisádami. S ohledem na podmáčené podloží musíme prakticky v celé první části řešit sanaci



Cyklostezka začíná u hraničního kamene v Sebnitzu...

aktivní zóny,“ vysvětluje technické požadavky hlavní stavbyvedoucí. Šířka cyklostezky v obou částech bude shodná, a sice 2,5 metru.

Neméně náročná bude i trasa mimo zástavbu, kde se stavbaři musejí popasovat s omezeným přístupem. „Odtěžený materiál musíme svážet malými nakladači na deponie, odkud jej odváží nákladní auta. A zrovna tak to bude s navážením konstrukčních vrstev. Ve výsledku to výrazně prodlužuje dobu realizace, ale jiná možnost není,“ má jasno hlavní stavbyvedoucí. Část cyklostezky v extravilánu bude mít šotolinový povrch. Součástí výstavby cyklostezky je realizace čtyř propustků a ve finále také instalace svislého dopravního značení. Investorem projektu je město Dolní Poustevna.



... a vede kolem rybníků až do centra Dolní Poustevny

Mezi Bohušovicemi a Lovosicemi začala výluka na jedné traťové koleji



V pondělí 26. května začala pětáosmdesátidenní výluka druhé traťové koleje v rámci tříkilometrové rekonstrukce dvoukolejné koridorové trati.

Závod kolejových staveb se na celém projektu podílí jako subdodavatel rekonstrukce železničního svršku obou kolejí. Výluka začala demontáží kolejového svršku směrem od Lovosic do Bohušovic. Následovat bude odtěžení štěrkového lože a demontáž železničních přejezdů v Lukavci a Nových Kopistech. „Na naši práci budou navazovat společnosti Eurovia a GJW, které provedou rekonstrukci železničního spodku. Nás pak čeká položení nového svršku,“ říká k projektu specialista na železniční svršek Jiří Kneifl. V případě rekonstrukce železničního svršku dojde ke kompletní výměně prázeců a kolejnic. V původním záměru projektu se počítalo s tím, že se u stávajících betonových prázeců vymění jen upevňovací včetně pryžových podložek a vrtulí. Na rekonstrukci trati pod druhou kolejí mají stavbaři 85 dní, pak plynule začne rekonstrukce první traťové koleje, která potrvá shodnou dobu. S kompletním dokončením díla se počítá na jaře příštího roku, kdy

bude provedeno finální propracování železničního svršku.

Zvednutí tělesa dráhy kvůli velké vodě

V rámci sanace železničního spodku bude realizováno zvednutí tělesa až o 70 cm, zejména v místech kolem Nových Kopist, kde byla trať během velkých povodní zaplavena. „Ze stavebního hlediska to bude komplikovaný proces, protože bude nutné zvedat těleso pod každou kolejí zvlášť. Znamená to vybudovat dočasné pažení mezi rekonstruovanou a provozovanou kolejí,“ vysvětluje Jiří Kneifl. Na rekonstruovaném úseku trati mezi Bohušovickým a Lovosickým zhlavím se nacházejí železniční zastávky Nové Kopisty a Lukavec, kde bude provedena rekonstrukce stávajících nástupišť. Sanace trati v předmětném úseku zajistí spolehlivost provozu a zvýší kapacitu dráhy na vytiženém koridoru.

Exkurze studentů do zpracovatelského a výrobního závodu

Pro téměř padesát studentů včetně dvou pedagogů jsme připravili zajímavé exkurze do kamenolomu v Čenkově a betonárky ve Štětí.

Studenti 1. a 2. ročníku SPŠ stavební a SOŠ stavební a technická Ústí nad Labem se za naší podpory podívali v polovině dubna do kamenolomu Čenkov, patřícího společnosti COLAS, a do výrobního závodu společnosti KŠ PREFA s.r.o. ve Štětí.

V kamenolomu se seznámili s procesem výroby drsného kameniva a obalovaných asfaltových směsí, které se produkují přímo v areálu. Následně studenti zamířili do štětské provozovny KŠ PREFA, kde jim zástupci firmy představili výrobu železničních prázeců a širokého sortimentu prefabrikovaných železobetonových prvků. Zde si prohlédli výrobní haly i expediční část, odkud hotové výrobky míří k odběratelům.

„Naším cílem je studentům představovat v rámci praxe nejen naše stavby, ale také zpracovatelské a výrobní

procesy materiálů, které na stavbách používáme. V souvislosti s dnešním nedostatkem studentů v technických oborech je to také cesta, jak naši společnost mezi budoucími absolventy prezentovat,“ říká hlavní organizátor exkurze za naši společnost Martin Počta. Podle něj je třeba pro studenty dělat mnohem více než jen prezentovat reklamu v budovách školy.



Generální partneři konference Železnice

Osmadvacátý ročník jednodenní konference věnované problematice železniční dopravy se uskutečnil opět za naší podpory.

Konferenci uspořádala ve čtvrtek 27. března v pražském O2 universu společnost SUDOP Praha a účast



Konferenci zahájil generální ředitel Správy železnic

jak přednášejících, tak delegátů byla opět pestrá. Mezi hlavní témata patřily významné připravované nebo realizované stavby železniční infrastruktury, PPP projekty a jejich možnost uplatnění v železničním sektoru, výstavba vysokorychlostních železnic, nová technická řešení a technologie v železniční infrastruktuře a dopravě nebo financování modernizace, oprav a údržby železniční dopravní cesty.

A jak je vidět na fotografiích, dělo se toho v sále i před sálí hodně. Zajímavá témata se probírala na pódiu a jistě též při formálních i méně formálních setkáních profesionálů v železničním oboru.



Mezi účastníky byli i zástupci naší firmy

Běh pro litoměřický hospic

Téměř čtyři desítky hrochů, jejich rodin a přátel se zúčastnily dalšího ročníku benefiční sportovní akce na podporu Hospice sv. Štěpána.

Letos v sobotu 24. května se v Litoměřicích uskutečnil 11. ročník, podruhé se týmově zúčastnila také naše firma. „Po generálním partnerovi akce, společnosti Mondeléz, jsme byli nejpočetnější firemní tým. Za to jsme byli oceněni diplomem a obří Tatránkou. Počasí bylo skvělé, organizace taky, ideální místo pro tmelení kolektivu,“ reaguje na naši druhou účast Blanka Zouna, PR & marketingová manažerka naší společnosti. Svou účast jsme pokryli všechny trasy, a to od 500 metrů pro děti přes nejoblíbenější kilometrovou trasu ke Kávě s párou a zpět, dále tří- a šestikilometrovou trasu až po trasu dlouhou 10,4 kilometru.

Veškeré výtěžky z této akce putují na konto Hospicu sv. Štěpána v Litoměřicích. Hospic z příspěvku plánuje financovat novou přístavbu hospice, kde bude zázemí pro terénní služby, nová parkovací místa a zázemí pro lékaře.



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 si do svého týmu nebo party nového kolegu a získíte po jeho úspěšném zapracování odměnu ve výši **15 000 Kč**. Odměnu vám přiznáme, pokud u nás nový kolega odpracuje šest měsíců bez kázeňských přestupků..

Jedná se o profese:

- Elektromontér
- Zedník
- Tesař
- Kameník
- Dělník pro práce na železničním svršku a spodku
- Strojník na čelní nakladač – traktorbagr
- Strojník dvoucestného kolového rypadla
- Vedoucí posunu pro středisko elektromontáží, středisko údržby a závod kolejových staveb
- Řidič nákladních automobilů

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

- 2** Staňte se patronem nového zaměstnance a získíte odměnu z fondu vedoucího ve výši **5 000 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
- Hlavní geodet/ka
- Geodet/ka
- Přípravář/ka – rozpočtář/ka pro inženýrské stavby; mostní stavby; elektrostavby
- Projektový/á manažer/ka pro dopravní stavby
- Koordinátor/ka velkých železničních staveb
- Specialista/ka – stavbyvedoucí na železniční svršek; železniční spodek; na mosty a inženýrské konstrukce; pozemní stavby
- Stavbyvedoucí – pro závod železničních staveb; mostních staveb; pro středisko pozemních staveb; elektrostaveb
- Mistr stavby pro závod železničních staveb; mostních staveb; inženýrských staveb; pro středisko elektrostaveb
- Asistent/ka stavbyvedoucího pro závod mostních a inženýrských staveb; pozemních staveb; elektrostaveb
- Stavbyvedoucí pro stavbu Příbyslav–Pohled do závodu mostních staveb
- Mistr stavby pro stavbu Příbyslav–Pohled do závodu mostních staveb
- Mistr stavby pro středisko pozemních staveb
- Stavbyvedoucí pro středisko údržby mostních staveb
- Projektový manažer/ka na mosty a inženýrské konstrukce
- Stavební technik – fakturant/ka

Bližší požadavky na jednotlivé profese najdete na www.cht.cz/kariera/



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 • ID datové schránky: zvin7tc • 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.