

Začínáme s přestavbou trati mezi Chomutovem a Prunéřovem

Modernizaci dvanáctikilometrového úseku, který je součástí tzv. Podkrušnohorské magistrály, provedeme ve sdružení se společnostmi Elektrizace železnic Praha a Colas CZ.

Hlavním cílem projektu je rekonstrukce 12,1 km dlouhého traťového úseku, a to na rychlost až 160 km/h. „Kromě samotné obnovy trati provedeme také celkovou rekonstrukci stanice Kadaň-Prunéřov a zastávky Málkov. V rámci stavby dojde částečně i ke změně trakční soustavy ze stejnosměrné 3 kV na střídavou 25 kV, 50 Hz. Přípravné práce jsme již zahájili, první denní výluky začaly 1. září. Hlavní stavební postupy máme naplánované od února příštího roku a stavebně bychom měli mít hotovo na konci příštího roku,” shrnuje stručně stavbu ředitel závodu kolejových staveb naší společnosti Martin Počta. Mezi přípravné práce patří především zakládání pro nové stožáry trakčního vedení a pažení mostních objektů.

Přesunutí zastávky a rekonstrukce stanice

Stavba začíná před stanicí Chomutov, jejíž rekonstrukce není součástí. V úseku mezi stanicí Chomutov a odbočkou Dubina bude provedena kompletní obnova železničního svršku a spodku, instalace nového zabezpečovacího zařízení a výměna trolejového vedení. Stejně práce se budou realizovat i v úseku odbočka Dubina – Kadaň-Prunéřov, jehož součástí je zastávka Málkov. Ta se posune do nové polohy, blíže k obci Zelená. Pro přístup na nástupiště bude využito stávající lávky, která bude zrekonstruována. Ve stanici Kadaň-Prunéřov dojde k rekonstrukci bez zásadních změn konfigurace. Současná ostrovní nástupiště čeká rekonstrukce, pro přístup na nástupiště bude vybudován podchod v nové poloze včetně bezbariérového přístupu. Stávající podchod bude odstraněn. Moderní technologické zařízení a odstranění jednotlivých úrovnových křížení přinese maximální bez-

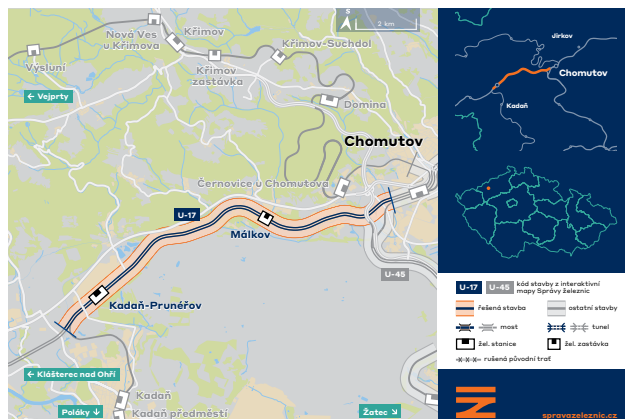


Zastávka Málkov bude v nové poloze, blíže k obci Zelená

pečnost železniční dopravy, nové koleje zajistí rychlé a pohodlné cestování.

Přejezd nahradí nadjezd

V rámci stavby dále dojde ke zrušení dvou železničních přejezdů. „Jeden z nich, mezi Málkovem a Prunéřovem, bude nahrazen novým přemostěním, na kterém zahájíme práce ještě letos,” podotýká stavbyvedoucí závodu mostních staveb Petr Novák. Stavebně budou rekonstruovány ještě tři mosty a 19 propustků.



Policejní služebnu nahradí kanceláře

Administrativní budovu na okraji centra v Ústí nad Labem čeká roční rekonstrukce zejména vnitřních prostor.

Plánované stavební úpravy podsklepené budovy se čtyřmi nadzemními podlažními v ústecké ulici Předmostí spočívají v jednoduchých dispozičních úpravách, jejichž výsledkem bude třináct samostatných kancelářských prostor a související hygienické zázemí, kuchyňky, jednací místnosti, denní místnosti a úklidové místnosti. Z vnější části objektu bude střešní nově umístění vikýře, výstavba lanového výtahu bez strojovny z exteriéru budovy a finální oprava a barevné sjednocení fasády. „Podstatnou část projektu budou představovat nové slaboproudé a silnoproudé rozvody, nucená výměna vzduchu v celé budově a doplnění vytápění do nevytápěných prostor,” říká k projektu hlavní stavbyvedoucí Jan Březina ze střediska pozemních staveb.



Vlaky se na trať z Tanvaldu do Harrachova vrátí v říjnu

Rekonstrukce unikátní ozubnicové trati, která na necelých sedmi kilometrech překonává kolem 235 metrů výškového rozdílu, míří do finále.

Poslední vlak projel po trati 14. dubna, den nato začala úplná výluka, která je nezbytná k provedení kompletní rekonstrukce železničního svršku a odvodnění, úprav v dopravních Desná a Dolní Polubný, opravy třinácti mostních objektů a sanace skalních svahů a ostění čtyř tunelů na trase v souhrnné délce asi 1500 metrů. Jedná se o nejstrmější trať v Česku, proto byla opatřena Abtovou ozubnicí, díky které mohou speciální vlaky tažené ozubnicovou lokomotivou vyšplhat z Tanvaldu do Kořenova. „Přibližně na dvou třetinách trati s největším sklonem nahrazujeme původní ocelové pražce ocelovými ve tvaru písmene ypsilon. Jedná se ale o zcela unikátní úpravu těchto pražců, do kterých kotvíme ozubnicové tyče,“ představuje zásadní část projektu hlavní stavbyvedoucí Martin Hůlka. Na celém úseku je dále v rámci železničního svršku prováděna jak výměna původních pražců za nové ocelové, tak výměna kolejnic a náhrada šterkového lože.

Unikátní stavba si žádá nová řešení

Na přelomu srpna a září měli naši kolejáři položeno více než 2/3 kolejí směrem od Tanvaldu a začali svařovat kolejnice. V dopravě Desná, kde došlo k vložení čtyř nových výhybek a k rekonstrukci všech staničních kolejí, vyrostlo nové ostrovní nástupiště, v dopravě Dolní Polubný jsou rovněž zrekonstruovány staniční koleje a vznikla tam dvě nová nástupiště. Poslední třetina trati mezi lokalitou Desná-Pustinská a Kořenovem se dočká nového železničního svršku na konci září. Na trase se nachází ještě zastávka Kořenov, kde začala rekonstrukce šedesátimetrového nástupiště. Oproti standardní pokládce ocelových pražců, které se běžně kladou ručně a montují po jednom, se týmu Martina Hůlky podařilo vymyslet efektivnější způsob.



Naprostou raritou jsou nové výhybky v dopravě Dolní Polubný, které jsou rovněž osazeny ozubnicí

„V místě zařízení staveniště, na rovné ploše, montujeme asi pětimetrová pole skládající se ze čtyř ocelových pražců ypsilon spojených ozubnicovou tyčí. Takto připravená pole dopravíme na místo určení a vložíme

mezi připravené kolejnice,“ stručně popisuje způsob pokládky železničního svršku Martin Hůlka. Podle něj se jedná o výraznou úsporu času a především o usnadnění práce.



Doprava Desná má nové ostrovní nástupiště



Ozubnice je na dvou třetinách trati Tanvald–Kořenov

Rekonstrukce trati mezi Bohušovicemi a Lovosicemi je v polovině

Výluka první traťové koleje v rámci tříkilometrové rekonstrukce dvoukolejné koridorové trati začala 21. srpna a potrvá pětáosmdesát dní, tedy stejně dlouho, jako trvala výluka při opravě druhé traťové koleje.

Závod kolejových staveb se na celém projektu podílí jako subdodavatel rekonstrukce železničního svršku obou kolejí. Výluky na obou kolejích začínají vždy demontáží kolejového svršku směrem od Lovosic do Bohušovic. Následuje odtěžení šterkového lože a demontáž železničních přejezdů. Rekonstrukci železničního spodku v další fázi provádějí společnosti Eurovia a GJW. Naši kolejáři pak pokládají nový železniční svrsek. V případě rekonstrukce železničního svršku dochází ke kompletní výměně pražců a kolejnic. V původním záměru projektu se počítalo s tím, že se u stávajících betonových pražců vymění jen upevňovací vřetna včetně pryžových podložek a vrtulí. „Na začátku listopadu skončí výluka na trati. S kompletním dokončením díla ale počítáme na jaře příštího roku, kdy provedeme finální propracování železničního svršku a broušení kolejnic,“ říká k projektu specialista na železniční svrsek Jiří Kneifl.

Přejezd v Nových Kopistech je uzavřen

V rámci sanace železničního spodku dochází ke zvednutí tělesa dráhy až o 70 cm, zejména v místech kolem Nových Kopist, kde byla trať během velkých povodní zaplavena. Z tohoto důvodu je zcela uzavřen železniční přejezd v Nových Kopistech, a to po celou dobu rekonstrukce trati. „Ze stavebního hlediska je to poměrně komplikovaný proces, protože zvedáme těleso trati pod každou kolejí zvlášť. Znamená to budovat dočasně



Snášení svršku pod první traťovou kolejí



Nivelita trati je u Nových Kopist o 70 cm výše

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 se provádí rekonstrukce stávajících nástupišť. Sanace trati v předmětném úseku zajistí spolehlivost provozu a zvýší kapacitu dráhy na vytiženém koridoru.

Skončila výluka trati na Krušnohorském Semmeringu

V polovině července byl obnoven provoz na trati mezi Nejtkem a Potůčký.

Výluku na trati, která začala letos v dubnu, způsobila oprava dvoukilometrového traťového úseku mezi Perninkem a Horní Blatnou. Hlavní náplní opravy byla výměna železničního svršku za nové pražce a kolejnice. Zhruba polovina pražců je nyní, s ohledem na velké poloměry oblouků, ocelová ve tvaru písmene ypsilon a polovina klasicky betonová. Zásadní změny nastaly také v dotčených stanicích. V Perninku byla provedena kompletní rekonstrukce třetí staniční koleje, jejímž osovým posunem vznikl prostor pro nové šedesátimetrové ostrovní nástupiště, které je širší, než bylo stávající. V Horní Blatné byla zcela odstraněna třetí staniční kolej, což vyvolalo úpravy vjezdových a výjezdových výhybek. Na místě bývalé koleje vzniklo nové odvodnění. Kompletní rekonstrukce se dále dotkla přibližně 250 metrů dlouhé první staniční koleje a šedesátimetrového perónu. Rekonstrukce této části trati navázala na loni dokončenou opravu úseku mezi Novými Hamry a Perninkem.



V Perninku je nové ostrovní nástupiště délky 60 metrů

Budova žateckého vlakového nádraží opět slouží veřejnosti

V první zářijovém týdnu byly zpřístupněny veřejné části zrekonstruované historické výpravní budovy, a to včetně zcela nového nástupiště.

Po více než roce a půl od zahájení rozsáhlé rekonstrukce objektu jsou nyní pro veřejnost k dispozici všechny veřejné prostory, jako je vstupní hala, pokladny, sociální zařízení, bezbariérový výtah z přízemí až do druhého patra, perón s replikou původního zastřešení, zpevněné plochy a nové nástupiště u první staniční koleje. Pro naše stavbaře ze střediska pozemních staveb však práce zdaleka nekončí. „Do konce letošního roku nás čeká ještě dokončit část fasády, neveřejné prostory, zejména kanceláře a chodba ve spodním patře, a ve druhém patře dokončit opravy společných kancelářských prostor. V přízemí budeme finalizovat komerční prostory, které budou přístupné z přednádraží, a technické zázemí,“ vypočítává rozsah prací k dokončení hlavní stavbyvedoucí Petr Suchý. Na kompletní dokončení mají stavbaři čas podle smlouvy do ledna příštího roku.

Rekonstrukce pod dohledem památkářů

Cílem celé rekonstrukce objektu je návrat k jeho původní historické podobě z roku 1873. Dříve provedenými nevhodnými zásahy byly zničeny či zakryty cenné prvky, které stavbaři opravili nebo nahradili replikami, a to pod dohledem odboru památkové péče. Nejméně se rekonstrukce dotýká druhého nadzemního patra, kde jsou především již dříve zrekonstruované kancelářské prostory. Naopak největší proměnou prošlo, či ještě prochází, první nadzemní podlaží, které navazuje na první nástupiště. „Tam jsme měnili kompletně dispozice, inženýrské sítě, a právě tam je i nejvíce historických prvků k opravě nebo k vytvoření replik,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí. Zásadní rekonstrukce se týká i přízemí, kde po kompletní sanaci vznikly prostory pro komerční využití, nová plynová kotelna a přístupová místnost pro výtah.



Nádražní budova z roku 1873 a přilehlý sklad byly v roce 2020 prohlášeny za nemovité kulturní památky



Zakryté nástupiště nadále podpírá 11 litinových sloupů



Cenné architektonické prvky byly repasovány

Nový násep pod tratí ve stanici Karlovy Vary je téměř hotový

Kompletní přebudování železničního náspu v místech chebského zhlaví karlovarského horního nádraží zajistí jeho dlouhou stabilitu.

Druhá etapa sanace nestabilního náspu spočívá v kompletním odtěžení původního železničního náspu pod lichou skupinou kolejí v délce asi 150 metrů až na základovou spáru, vybudování nového náspu vyztuženého šterkodrtí, který je doplněn modulárním stavebním systémem Green Terramesh, a zřízení nového systému odvodnění s napojením do šachet. Zásadním požadavkem realizace projektu je zachování jednokolejného provozu vlaků po celou dobu stavebních prací. Nyní vlaky využívají druhou kolej, po které jezdí rychlostí sníženou na 10 km/h. „S ohledem na zachování provozu jsme nejprve museli zajistit železniční spodek pod druhou kolejí, a to vybudováním stěny ze stříkaného betonu, která je přichycena pomocí zemních kotev a injektáží do stávajícího tělesa. Teprve poté jsme mohli přistoupit k definitivnímu odtěžování tělesa a následnému budování nového náspu,“ vysvětluje postup prací hlavní stavbyvedoucí Petr Novák ze závodu mostních a inženýrských staveb. S budováním nového náspu souvisí také realizace nových pochozích žlabů pro umístění široké škály překládaných kabelů.

Problém na trati je již od podzimu roku 2023

Přibližně do poloviny srpna trvalo stavbařům, než dosypali násep. Pak je vystřídali naši kolejaři a elektrikáři, kteří pracují na budování železničního svršku včetně pokládky výhybek a na budování trase nad lichou skupinou kolejí. „Na začátku října zahájíme rekon-



Stopadesátimetrový násep pod lichou kolejí

strukci železničního spodku a svršku pod druhou, nyní provozovanou kolejí,“ podotýká Petr Novák. V rámci celého projektu se již nebude jednat o tak výrazný zásah do tělesa železničního spodku. Provedena bude pouze rekonstrukce do hloubky přibližně jednoho metru a rekonstrukce odvodnění. Vše musí být hotové do konce letošního roku. Výrazné omezení na páteřní trati Chomutov–Cheb způsobil pohyb podloží pod železniční tratí. Zhoršování stavu náspu odhalila měření v polovině roku 2023. Správa železnic na nastalou situaci okamžitě zareagovala vyloučením jedné koleje z provozu, snížením rychlosti projíždějících vlaků po jedné koleji a vypsáním zakázky na sanaci náspu ve dvou etapách. Během první etapy sanace svahu, která začala v říjnu 2023 a skončila loni v dubnu, tým Petra Nováka realizoval opatření, která brání dalšímu pronikání podzemních vod do tělesa náspu a do přímého podloží.

Oprava výpravní budovy v Podlešíně se chýlí ke konci

Do konce října letošního roku dokončí středisko pozemních staveb opravu nádražní budovy na trati mezi Kralupy nad Vltavou a Slaným.

Nejviditelnější je opravená vnější část dvoupatrového objektu, a to díky výměně střešní krytiny, klempířských prvků, opravené fasádě, výměně oken a dveří a konečně odizolování základů stavby a repasi kamenného soklu s ozdobnou římsou kolem celého objektu. „Kromě oprav jsme také bourali. A to celý přístavek, kde původně byla letní čekárna pro cestující, a veřejné toalety. Na stejném místě stavíme dřevěný přístřešek, který bude sloužit jako venkovní čekárna,“ říká k rekonstrukci hlavní stavbyvedoucí Petr Suchý. Ve spodním patře objektu se nachází dopravní kancelář s čekárnou, ve vrchních patrech jsou obytné prostory. Uvnitř budovy se rekonstrukce dotýká zejména přízemní části, kde bude kompletně modernizována dopravní kancelář včetně zázemí a vnitřní čekárny. Realizace, která začala na konci loňského roku, probíhá za nepřetržitého provozu dopravní kanceláře.



Rozšiřujeme technické zázemí o mobilní svařovnu



Na začátku července jsme převzali od švýcarské firmy Schlatter unikátní kompaktní dvoucestný svařovací stroj na kolejnice AMS200.

V rámci České republiky se jedná teprve o šestý podobný stroj a pouze o druhý, který je vybaven integrovaným systémem pro dosažení dovolené upínací teploty rovnoměrným prodloužením kolejových pásů. Mezi hlavní důvody pro pořízení stroje patří snaha o úsporu času a to, že Správa železnic zpřísnila podmínky pro minimální délku kolejnic, které mohou být použity pro zřizování bezстыkové koleje. „Touto svařovnou výrazně zjednodušíme a urychlíme svařování kolejnic. Oproti aluminotermickému svařování, které se dnes běžně používá, u něhož potřebujeme ke zhotovení jednoho svaru 20 minut, bez ohledu na dokončovací práce po vychladnutí svaru, půjde o výraznou časovou úsporu. Stykovým odtavovacím svařováním mobilní svařovnou AMS200 trvá zhotovení svaru asi

šest minut,“ popisuje základní výhody nového stroje vedoucí střediska svařování Jiří Neruda.

Do ostrého provozu v příštím roce

Před nasazením stroje do provozu je třeba projít nezbytným procesem příprav. V polovině srpna začalo důkladné školení obsluhy svařovny, následovat bude provedení kontrolních svarů a pak získání osvědčení jak pro svařování, tak od Drážního úřadu. „Pokud půjde vše hladce, může celý proces trvat zhruba půl roku, s prvním nasazením svařovny počítáme v příštím roce,“ podotýká finanční ředitel Vlastimil Polák. AMS200 představuje špičku v oblasti mobilních svařovacích technologií. Tento stroj umožňuje provádět proces tupého a stykového odtavovacího svařování v jednom kroku, a to bez nutnosti použití dalších tažných zařízení, což výrazně zefektivňuje pracovní postupy a snižuje nároky na logistiku.

Hroši opět vyrazili na kola

Jubilejní dvacátý ročník pravidelné akce Hroši (nejen) na kolech se letos uskutečnil v polovině června a zavedl účastníky do nádherného kraje Brdské vrchoviny.

Šestadvacet cyklistů a pěších našlo zázemí v Pivovaru Podlesí u Příbrami, kde příjemné ubytování bylo umocněné starostlivým personálem a chutnými místními pivními speciály. Za krásného počasí se podařilo navštívit řadu kouzelných míst, za kterými cyklisté našlapali více než sto a turisté nachodili téměř třicet kilometrů.



Start ze základního tábora



Cyklisté u vodního díla Pilská



Odpolední relax



Večerní opékání špekáčků



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 získejte 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
- Tesář
- Kameník
- Dělník pro práce na železničním svršku a spodku
- Strojník dvoucestného kolového rypadla S PRAXÍ
- Strojník dvoucestného kolového rypadla BEZ PRAXE
- 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 získejte 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:

- Přípravář/ka – rozpočtář/ka pro inženýrské stavby; mostní stavby; elektrostavby
- Technik – specialista BOZP
- Přípravář/ka – rozpočtář/ka (Plzeň)
- Referent/ka – specialista/tka ISO, QMS, EMS
- Projektový/á manažer/ka pro dopravní stavby
- Koordinátor/ka velkých železničních staveb
- Specialista/tka – stavbyvedoucí na železniční svršek; železniční spodek; 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; železničních 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/á manažer/ka na mosty a inženýrské konstrukce
- Stavební technik – fakturant/ka
- Projektant/ka železničních staveb
- Hlavní geodet/ka
- Geodet/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.