



Unikátní ozubnicová trať mezi Tanvaldem a Kořenovem je opět provozuschopná

Provoz na trati byl pro ozubnicové lokomotivy obnoven po dvouleté přestávce v sobotu 1. listopadu, přičemž rekonstrukce unikátního ozubnicového systému trvala půl roku. Poslední vlak projel po trati 14. dubna, den nato začala výluka.

Ozubnicová trať, která na téměř sedmi kilometrech překonává 235 metrů výškového rozdílu, je nejstrmější trati na našem území. Díky Abtově ozubnici mohou speciální historické vlaky tažené ozubnicovou lokomotivou vyšplhat z Tanvaldu do Kořenova. Její kompletní rekonstrukce se týkala železničního svršku včetně odvodnění, úprav v dopravních Desná a Dolní Polubný, oprav třinácti mostních objektů a sanace skalních svahů a ostění všech čtyř tunelů na trase v souhrnné délce asi 1500 metrů.

Práce zahrnovaly také opravu nástupišť na nádražích Desná, Dolní Polubný a Kořenov zastávka. „Cestující díky tomu získali pohodlnější nástup do vlaků. Dalším přínosem je svaření kolejnic do takzvané bezстыkové koleje,“ řekl v rámci slavnostního ukončení stavby, které se uskutečnilo 6. listopadu na nádraží v Kořenově, generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda. Na jeho slova navázal také generální ředitel naší společnosti Emil Filip, který dílo z pohledu hlavního zhotovitele charakterizoval jako velmi náročné a raritní, ale zároveň nesmírně prestižní. „Podle mě se jedná o senzací, protože po třiašedesáti letech došlo k opravě, při které byly využity prvky moderního provozu a zároveň zachován historizující charakter,“ nechal se slyšet hejtmán Libereckého kraje Martin Půta.

Dokonce i výhybky jsou osazené ozubnicí

Přibližně na dvou třetinách trati s největším sklonem nahradil kolejářský tým Martina Hůlky původní ocelové pražce novými ocelovými ve tvaru písmene ypsilon. „Jednalo se o zcela unikátní úpravu těchto ocelových pražců, do kterých jsme ukotvili ozubnicové tyče,“ představuje zásadní část projektu hlavní stavbyvedou-



Slavnostní zprovoznění trati ve stanici Kořenov

cí Martin Hůlka. Celkem je na trati téměř 5000 ocelových pražců a více než 3300 ozubnicových hřebenů. Na celém úseku byla v rámci svršku provedena jak výměna původních pražců za ocelové, tak výměna kolejnic a náhrada šterkového lože. Naprostou raritou jsou nové výhybky v dopravně Dolní Polubný, které jsou rovněž osazeny ozubnicí. Stavaři se na traťový úsek vrátí ještě na jaře příštího roku. „Na celé trati nás čeká provést ještě finální podbití,“ dodává Martin Hůlka.

Unikátní stavba, unikátní řešení

- Oproti standardní pokládce ocelových pražců, které se běžně kladou ručně a montují po jednom, vymyslel tým Martina Hůlky efektivnější způsob.
- Na rovné ploše stavbaři smontovali asi pětimetrová pole skládající se ze čtyř ocelových pražců ypsilon spojených ozubnicovou tyčí.
- Takto připravená pole byla dopravena na trať a vložena mezi kolejnice.
- Jednalo o výraznou úsporu času, a především o usnadnění práce.

Nová dominanta historického Žatce

Na konci srpna jsme za účasti vedení Správy železnic slavnostně zpřístupnili veřejné části zrekonstruované historické výpravní budovy, a to včetně zcela nového nástupiště a perónu s replikou původního zastřešení.

Stavební práce odstartovaly na začátku loňského roku, od té doby prošel památkově chráněný objekt z roku 1873 celkovou obnovou. Že modernizace a rekonstrukce nebyla snadná, potvrdil generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda: „U památkově chráněných objektů to není vždy jednoduché.“ Při přípravě projektu i samotných pracích bylo nutné respektovat právě historii objektu, na vše dohlíželi památkáři. I proto se třeba neměnila dlažba v odbavovací hale, neboť je stále funkční a má historickou hodnotu. „Věřím, že tato adresa nebude jen o vzhledu, ale že se také zvýší frekvence cestující veřejnosti,“ dodal Jiří Svoboda.



Stanice Příbyslav má nová ostrovní nástupiště

V rámci dokončení rekonstrukce první traťové koleje v úseku Příbyslav–Pohled byla v druhé polovině listopadu uvedena do plného provozu také přebudovaná železniční stanice v Příbyslavi.

Ve stanici Příbyslav vznikla redukcí kolejí dvě nová ostrovní nástupiště délky 250 m u hlavních kolejí. Součástí prací ve stanici byla i rekonstrukce stávajícího podchodu, který propojuje výpravní budovu s oběma novými nástupišti. Cestující budou moci využít také tři nových výtahů. „Ke kompletnímu zprovoznění stanice a první traťové koleje v šestikilometrovém mezistaničním úseku došlo v sobotu 22. listopadu, a to po zprovoznění nové výhybky na žďárském zhlaví stanice Příbyslav,“ rekapituluje postup zprovoznění stanice zástupce vedoucího projektu Jakub Vysoký. Rekonstrukce stanice a první traťové koleje začala výlukou 1. března tohoto roku.

Na jaře začne přestavba stanice Pohled

Součástí rekonstrukce kolejí na celém devítikilometrovém úseku mezi Příbyslaví (včetně) a Pohledem (včetně) je také oprava téměř třiceti mostních objektů. „Nejvýznamnější mostní objekty převádějí trať přes řeku Sázavu nebo přes komunikace. Tam vesměs nahrazujeme původní ocelové konstrukce železobetonovými s průběžným kolejovým ložem, což nakonec ocení nejen cestující, ale i obyvatelé žijící v blízkosti trati,“ poukazuje na komfortnější cestování a tišší provoz vlaků Jakub Vysoký. V rámci rekonstrukce první traťové koleje jsou zrekonstruované mosty pouze pod touto kolejí. Druhá polovina mostů bude rekonstruována v následující etapě.

Rekonstrukce traťového úseku se dotýká také zastávek Příbyslav a Stříbrné Hory, kde vznikají nová vnější nástupiště. „V zastávce Příbyslav navíc budujeme zcela nový podchod pod trať, který zajistí bezpečný přístup na nástupiště,“ dodává Jakub Vysoký. Podél celé trati také postupně dochází k osazování nových stožárů pro vedení trakce.

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 na projektu by měly skončit v závěru příštího roku. Během zimy chce



Obě ostrovní nástupiště jsou propojená podchodem, ze kterého je možné použít schodiště a nově také výtahy

projektový tým pod vedením Milana Topola provádět dokončovací a zároveň přípravné práce, které lze realizovat bez nutnosti výluk. Zejména se jedná o budování základů pro stožáry trakčního vedení u druhé koleje, dokončování rekonstrukcí mostních objektů a prací ve stanici Příbyslav.

Zahájení hlavních fází prací předcházely v loňském roce přípravné práce, během kterých došlo v několika kratších výlukách zejména k rekonstrukci tří nadjez-

dů a části mostu ve stanici Příbyslav. Dále se jednalo o realizaci provizorních přístupových komunikací, budování základů a stožárů pro trakční vedení, úpravy zabezpečovacího zařízení, provizorní odsun koleje pro zvětšení osy před stanicí Pohled a výstavbu technologického objektu v ŽST Pohled.

Po rekonstrukci se trať stane atraktivnější jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu. Prodloužené koleje v Příbyslavi pojmu vlaky dlouhé až 740 metrů.



V zastávce Příbyslav bude nový podchod pod trať



Ocelové mosty nahrazují komfortnější železobetonové

Rok plný výzev a příležitostí. Ohlédnutí generálního ředitele

Vážené a milé spolupracovnice, vážení a milí spolupracovníci, rád bych využil příležitosti konce letošní stavební sezóny a kalendářního roku a všem Vám vyjádřil poděkování, uznání a obdiv za Vaši práci.

Při psaní těchto řádků a bilancování uplynulého roku cítím hrdost na to, jak jste dokázali pracovat a překonávat těžkosti, které přinášely všední dny při řešení problémů na stavbách a při správě společnosti.

Rok 2025 jistě nebyl rokem jednoduchým, zřejmě nebudu daleko od pravdy, když prohlásím, že byl možná jedním z nejnáročnějších v uplynulých pětaticetileté historii společnosti, ale díky Vaší pili a soukázlosti s firmou se podařilo všechny problémy překonat a opět posunout naši společnost o kus dopředu.

„... každý z Vás zanechává svou stopu v území a pomáhá tvořit užitek a hospodářský růst...”

V roce 2025 se nám podařilo dokončit a předat investorům řadu velkých i menších technicky zajímavých projektů, skrze které každý z Vás zanechává svou stopu v území a pomáhá tvořit užitek a hospodářský růst.

Letošní stavbou, která asi nejvíce prověřila naše technické schopnosti a inovativní přístup k řešení problémů, byla stavba Oprava trati Tanvald–Kořenov, která byla specifická nejen co do místních a sklonových poměrů, ale i z hlediska technického řešení, neboť se jedná o ozubnicovou trať, jejíž realizace si žádá inovativní přístupy a osobité know-how. Za zdárné zvládnutí patří dík celému projektovému týmu pod vedením zkušeného projektového manažera Martina Hůlky.

Ač byl rok 2025 zcela jistě po všech stránkách náročný, prokázal, že firma Chládek & Tintěra je silnou firmou s pevnou firemní kulturou a díky těmto aspektům je schopná překonávat vnější i vnitřní překážky. Velice oceňuji kolegiálního a týmového ducha mezi zaměstnanci, který se jako DNA propisuje napříč odděleními firmy a který nás, dokud ho společně udržíme, nenechá padnout. Nepropadejme, prosím, trudnomyslnosti a skepsi, které mají občas snahu se šířit firmou, pojďme raději společně tvořit přátelskou atmosféru, aby se každému z nás chodilo lépe do práce.

Velké výzvy nadcházejícího roku před nás klade postupná digitalizace ve stavebnictví, kybernetická bezpečnost, ekologie a všeobecný nedostatek odborného personálu na trhu práce. Je třeba tyto výzvy nepodcenit a připravit se na ně. Každý z nás může přispět svým dílem a jít příkladem ostatním. Pozitivním přístupem, sebevzděláním, motivací ostatních a snahou přitáhnout nové lidi k oboru, který je bezesporu užitečný a krásný, ale bohužel v současné době pozbývá prestiž, kterou by si zasloužil.

„... jsme jednou z nejsilnějších mezi firmami působícími na trhu železničních staveb...”

Co se výhledu do příštího roku z pozice naší společnosti týče, jsme jednou z nejsilnějších mezi firmami působícími na trhu železničních staveb. Byť konkurence přitvrzuje, vývoj letošního roku a zejména podzimu ukazuje, že pozici na trhu máme stabilní a schopnost vybojovat si zakázku v silné konkurenci je naší předností.



„... ve vedení společnosti jsem již stihl poznat řadu velmi chytrých, ochotných a schopných lidí, opravdových odborníků ve svém oboru...”

Do dalšího roku si neseme velké projekty Příbyslav–Pohled, Chomutov – Kadaň–Pruněv a snad se podaří podepsat i zakázku na rekonstrukci žst. Rakovník, kde jsme podali nejvýhodnější cenovou nabídku.

Pro mě osobně byl tento rok taktéž extrémně náročný, avšak musím konstatovat, že zároveň hodně přínosný. Za tak krátkou dobu ve vedení společnosti jsem již stihl poznat řadu velmi chytrých, ochotných a schopných lidí, opravdových odborníků ve svém oboru, a toho si mimořádně cením.

Po náročném roce se těším na vánoční svátky strávené s rodinou a pár dní volna před vstupem do nového roku. Ještě jednou bych chtěl z tohoto místa poděkovat za Vaši práci. Užijte si prosím také Vy zasloužený odpočinek během nadcházejících vánočních svátků a do nového roku Vám ze srdce přeji to nejlepší v pracovním, a především osobním životě.

Emil Filip

Opravená výpravní budova v Podlešíně

Na konci října letošního roku předalo středisko pozemních staveb opravenou nádražní budovu na trati mezi Kralupy nad Vltavou a Slaným.



Přibližně rok trvající rekonstrukce za nepřetržitého provozu dopravní kanceláře vrátila zastaralému nádražnímu objektu moderní vzhled, avšak při zachování jeho historické hodnoty. Nejviditelnější je opravená vnější podoba dvoupatrové budovy, a to díky výměně střešní krytiny, klempířských prvků, opravené fasádě, výměně oken a dveří a odizolování základů stavby. S rekonstrukcí fasády souvisela repase 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 je nyní dřevěný přístřešek, který slouží jako venkovní čekárna,“ říká k rekonstrukci mistr stavby Petr Duchoslav. V přízemí objektu se



Součástí opravené nádražní budovy je nová letní (venkovní) i zimní (vnitřní) čekárna

nachází dopravní kancelář s čekárnou, ve vrchních patrech jsou obytné prostory.

Uvnitř budovy se rekonstrukce dotkla zejména přízemní části, kde je kompletně zrekonstruovaná dopravní kancelář včetně zázemí a vnitřní čekárny. Dále byly vyměněny elektrické rozvody, zdravotnětechnické

instalace, ústřední topení a nová dešťová kanalizace byla svedena do vsakovacích boxů v místě demolované čekárny. V patrech došlo pouze na rekonstrukci společných prostor, zejména chodeb. Částečně se oprava týkala také sklepních prostor, kde byla provedena sanace zdiva a rekonstrukce elektrických rozvodů.

Trat' mezi Bohušovicemi a Lovosicemi je opět v plném provozu

V pátek 14. listopadu byl obnoven dvoukolejný provoz na zrekonstruovaném tříkilometrovém úseku koridorové trati Praha–Děčín.

Během dvou pětasedesátidenních výluk byla kompletně zrekonstruovaná nejprve druhá a poté první traťová kolej mezi stanicemi Bohušovice nad Ohří a Lovosice. Na rekonstruovaném úseku trati se nacházejí železniční zastávky Nové Kopisty a Lukavec, kde je provedena rekonstrukce nástupišť.

Závod kolejových staveb naší společnosti se na celém projektu podílí jako subdodavatel rekonstrukce železničního svršku obou kolejí. Rekonstrukci železničního spodku provádějí jako hlavní zhotovitelé společnosti Eurovia a GJW.

Výrazné zvednutí tělesa dráhy

V případě rekonstrukce železničního svršku došlo ke kompletní výměně pražců a kolejnic u obou kolejí. „Výluka na trati sice skončila v polovině listopadu, ale s kompletním dokončením díla počítáme na jaře příštího roku, kdy provedeme finální propracování železničního svršku a broušení kolejnic,“ dodává specialista na železniční svršek Jiří Kneifl. Součástí prací na traťovém úseku byla také rekonstrukce dvou železničních



Sanace trati zvýší kapacitu na vytíženém koridoru

přejezdů a rušení jednoho přejezdu u zemědělského družstva v Nových Kopistech, který nahradila nově vybudovaná silnice.

V rámci sanace železničního spodku došlo ke zvednutí tělesa dráhy až o 70 cm, zejména v místech kolem Nových Kopist, kde byla trať během velkých povodní zaplavena. „Ze stavebního hlediska to byl poměrně komplikovaný proces, protože jsme zvedali těleso trati pod každou kolejí zvlášť. Znamenalo to budovat dočasné pažení mezi rekonstruovanou a provozovanou kolejí,“ vysvětluje Jiří Kneifl.

Nové parkoviště v Litoměřicích

Přibližně čtyři desítky nových parkovacích míst pro osobní vozy jsme vybudovali poblíž gymnázia a dvou základních škol v Husově ulici.

Prostor pro nové parkoviště vznikl revitalizací nevyužívaných manipulačních ploch Českých drah. Zatím se jedná o první etapu, přibližně stejný počet parkovacích míst je plánovaný v další etapě. Pozemek pro nová parkoviště zabírá téměř 4000 m². Město Litoměřice, jakožto investor stavby, si od výstavby parkoviště slibuje celkovou úlevu pro parkování aut v lokalitě nad Jiráskovými sady.

První etapa byla dokončena v polovině listopadu tohoto roku, navazující etapa by měla být zrealizována v příštím roce.



Násep pod tratí ve stanici Karlovy Vary opět snese dvoukolejný provoz



Kompletní sanace náspu trvala více než dva roky

Po více než dvou letech skončilo kompletní přebudování železničního náspu v délce přibližně 150 metrů na páteřní trati Chomutov–Cheb.

K obnovení provozu vlaků v místech chebského zhlaví karlovarského horního nádraží došlo v polovině listopadu. Omezení na trati způsobil pohyb podloží pod železniční trati. Zhoršování stavu náspu odhalila měření v polovině roku 2023. Správa železnic zareagovala omezením dopravy a vypsáním zakázky na sanaci náspu ve dvou etapách. Během první etapy sanace svahu, která začala v říjnu 2023 a skončila následující rok v dubnu, jsme provedli opatření, která zabránila

dalšímu pronikání podzemních vod do tělesa náspu a do přímého podloží. Zejména se jednalo o vybudování téměř deset metrů hlubokého a 100 metrů dlouhého odvodňovacího žebra nad tělesem náspu. Pomocí tří šachet je voda přečerpávána do propustky.

Druhá etapa sanace náspu začala loni v září a spočívala v kompletním odtěžení původního železničního náspu pod lichou skupinou kolejí v délce asi 150 metrů až na základovou spáru, ve vybudování nového náspu vyztuženého štěrkodrtí, který je doplněn modulárním stavebním systémem Green Terramesh, a ve zřízení nového systému odvodnění s napojením do šachet. V této etapě bylo nutné odtěžit několik tisíc tun materiálu.

Dolní Poustevnu a Sebnitz propojuje nová cyklostezka



Přibližně sedm měsíců trvala výstavba téměř dvoukilometrového propojení, které je součástí projektu Na kole za sousedy / Mit dem Fahrrad zu den Nachbarn.

Města Dolní Poustevna na české a Sebnitz na německé straně jsou nyní propojena nejen silnicí, ale také malebnou lesní cyklostezkou. Ve spolupráci s partnerskými městy Hohnstein a Sebnitz vznikla v rámci projektu na české straně cyklostezka o délce 1920 metrů s patřičným zázemím. Na německé straně vybuduje město Hohnstein celkem sedm kilometrů cyklostezek a město Sebnitz přibližně 1250 metrů cyklostezek. Filipova cyklostezka na české straně, pojmenovaná podle údolí, kterým prochází, je rozdělena na dvě části.



Intravilánová část cyklostezky má asfaltový povrch

„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 přes louku, kolem rybníků a pak lesem až k hraničnímu kameni v Sebnitzu, kde se napojuje na stávající německou cyklotrasu,“ popisuje stavbu hlavní stavbyvedoucí Fridrich Herceg ze závodu mostních a inženýrských staveb. Šířka cyklostezky je v obou částech shodná, a sice 2,5 metru. Součástí výstavby cyklostezky byla realizace čtyř propustků a ve finále také instalace svislého dopravního značení. Kolaudace nové cyklostezky se uskuteční pravděpodobně během prosince letošního roku a následně bude předána do užívání. Investorem projektu je město Dolní Poustevna.



Větší část cyklostezky ze šterkodrti vede lesem

Veletrh iKariéra opět s naší účastí

Cílem naší již pravidelné účasti na veletrhu iKariéra, který se uskutečnil 11. listopadu na Fakultě stavební ČVUT v Praze, je představit naši společnost studentům stavebních i dalších technických oborů.

Zároveň nám umožňuje získat od nich cenné informace o tom, jak si představují svoje budoucí zaměstnání, jaké projekty jsou pro ně zajímavé, co očekávají od svých zaměstnavatelů, či porovnat nabídky a možnosti s ostatními firmami z oboru.



Studenti se seznamují s firmami různých oborů



Stánek naší společnosti navštívila stovka studentů



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:

- Vedoucí posunu pro středisko elektromontáží, středisko údržby a závod kolejových staveb
- Strojník dvoucestného kolového rypadla S PRAXÍ
- Elektromontér
- Zedník
- Tesař
- Kameník
- Zámečnick kolejových vozidel
- Řidič nákladních automobilů
- Dělník pro práce na železničním svršku a spodku

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:

- Projektový/á manažer/ka na mosty a inženýrské konstrukce
- 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
- Hlavní geodet/ka
- Geodet/ka
- Projektant/ka železničních staveb
- Přípravář/ka – rozpočtář/ka pro inženýrské stavby; mostní stavby; elektrostavby
- Přípravář/ka – rozpočtář/ka (Plzeň)
- Referent/ka – specialista/tka ISO, QMS, EMS
- Fakturant pro středisko elektrostaveb
- Stavební technik – fakturant/ka
- Stavbyvedoucí – pro závod železničních staveb; mostních staveb; pro středisko pozemních staveb; elektrostaveb
- Stavbyvedoucí pro středisko údržby pozemních staveb
- Stavbyvedoucí pro středisko údržby mostních staveb
- Stavbyvedoucí pro stavbu Příbryslav–Pohled do závodu mostních staveb
- Mistr stavby pro stavbu Příbryslav–Pohled do závodu mostních staveb
- Mistr stavby pro závod železničních staveb; mostních staveb; inženýrských staveb; pro středisko elektrostaveb
- Mistr stavby pro středisko pozemních staveb
- Asistent/ka stavbyvedoucího pro závod mostních a inženýrských staveb; železničních staveb; pozemních staveb; elektrostaveb

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.