



Rekonstrukce trati mezi Chomutovem a Prunéřovem budí pozornost

Během rekonstrukce dvanáctikilometrového traťového úseku, která začala první březnový den, jsou k vidění nejmodernější stroje na obnovu železničních tratí.

S ohledem na požadavek investora, aby na provozované koleji zůstala v převážné části trati rychlost 80 km/h, a s ohledem na velmi krátký termín realizace jsme hned na začátku využili jeden z nejmodernějších strojů, a sice sanační stroj AHM 800 R. „Tento technologický kolos o váze 377 tun umí v jednom průjezdu efektivně a precizně recyklovat šterkové lože, odtěžit pláne, zřídit nové vrstvy i vložit geotextilii. A to vše bez nutnosti snášet kolejový rošt,“ vyzdvihuje schopnosti stroje ředitel stavby Pavel Kouba. Nasazení stroje pro první stavební postup se uskutečnilo v březnu tohoto roku. O výměnu pražců a kolejnic se koncem června postará další technologický unikát, a to obnovovací stroj SUZ 500.

Na výluku první traťové koleje prakticky ihned naváže výluka druhé traťové koleje a také zbytku staničních kolejí ve stanici Kadaň-Prunéřov. S nasazením stroje AHM 800 R se počítá i pro druhou traťovou kolej.

Unikátní pokladač výhybek

Kromě samotné obnovy trati, jejímž cílem je především zvýšení rychlosti až na 160 km/h, bude provedena také celková rekonstrukce stanice Kadaň-Prunéřov a zastávky Málkov. Právě v Prunéřově byl v polovině května k vidění další unikátní stroj, a to pokladač Desec TL 70, který pokládá nové výhybky na obou zhlavích stanice. Stroj se pohybuje pomocí čtyř pásových podvozků, poháněných hydraulickými motory umístěnými na ramenech, která mohou být vysouvána vodorovně a svisle. Díly přemísťuje jak ve směru osy koleje, tak díky natačecímu systému a pohyblivým podvozkům i do strany. Snadno si poradí s velmi dlouhými a těžkými kolejovými a výhybkovými díly. „Tři nové výhybky na Kláštereckém zhlaví stanice



Pokladač kolejových polí a výhybek Desec TL 70

a v této chvíli jednu novou výhybku z celkových čtyř na Chomutovském zhlaví jsme pomocí tohoto stroje zvládli položit během dvou dní,“ dodává specialista na železniční svršek Petr Kubinec.

Stavba začíná před stanicí Chomutov. Mezi stanicí Chomutov a odbočkou Dubina dochází ke kompletní obnově železničního svršku a spodku, k instalaci nového zabezpečovacího zařízení a výměně trakce. Stejně práce se týkají také úseku mezi odbočkou Dubina – Kadaň-Prunéřov. Součástí této části trati je rovněž zastávka Málkov, která bude posunuta do nové polohy, blíže k obci Zelená. Pro přístup na nástupiště vzniká nová lávka, nahrazující původní lávku.

Přemostění trati začalo v předstihu

Důležitým objektem stavby, který bylo nutné začít realizovat v předstihu, je nové přemostění trati mezi Málkovem a Prunéřovem, jež nahradí rušený železniční přejezd. Nový mostní objekt vzniká hned vedle stávajícího přejezdu a jeho budoucí podoba je již patrná. Ve stanici Kadaň-Prunéřov dojde k rekonstrukci bez zásadních změn konfigurace kolejíště. Ostrovní nástupiště čeká modernizace, pro přístup na nástupiště bude vybudován podchod v nové poloze.

Exkurze studentů v Prunéřově

Během letošního jara se na rekonstruovaný traťový úsek Chomutov – Kadaň-Prunéřov přijeli podívat studenti dvou škol.

Nejprve dorazili studenti VOŠ a SPŠ strojní, stavební a dopravní z Děčína. Na úvod byli seznámeni s projektem, jeho jednotlivými etapami, s prací obnovovacího stroje AHM 800 R a s využitím 3D skeneru a dronů pro získání co nejpresnějších informací o terénu a stavbě samotné. Následně viděli práci obnovovacího stroje v reálném prostředí, kdy se výměna vrstev pražcového podloží provádí bez snesení kolejového roštu přímo pod strojem.

Studenti Fakulty stavební ČVUT Praha přijeli o týden později a čekal je podobný program exkurze, jaký měli studenti z Děčína. V lokalitě nové zastávky Málkov-Zelená měli možnost vidět stroj AHM 800 R přímo v akci.



Finální propracování opravených tratí

V průběhu dubna a května se naši kolejáři vrátili na ozubnicovou trať mezi Tanvaldem a Kořenovem a na dvoukolejnou trať mezi Bohušovicemi a Lovosicemi, aby provedli závěrečné podbití.

Po půl roce od zprovoznění opravené horské trati mezi Tanvaldem a Kořenovem došlo k následnému podbití. Jednalo se o plánovanou údržbu, která obnáší především propracování nových kolejí a úpravu a doplnění šterkového lože. „Kromě toho jsme také zkontrolovali upevnění ozubnice, vyčistili odvodnění, příkopy, žlaby a dodělali finální úpravy v tunelech,“ doplňuje výčet prací hlavní stavbyvedoucí Martin Hůlka. Výluka na trati začala 26. dubna a skončila 15. května.

Unikátní ozubnicová trať, která na necelých sedmi kilometrech překonává 235 metrů výškového rozdílu, je nejstrmější trati na našem území.

Dočasně jednokolejný provoz na koridoru

Na kompletně zrekonstruovaný úsek trati mezi Bohušovicemi a Lovosicemi se těžká technika vrátila první květnový týden, aby i tam zhruba po půl roce provedla poslední úpravu železničního svršku.

Základní fáze rekonstrukce tříkilometrového úseku koridorové trati Praha–Děčín skončila v polovině listopadu loňského roku, kdy byl plně obnoven dvoukolejný provoz. Na zrekonstruovaném úseku trati se nacházejí železniční zastávky Nové Kopisty a Lukavec, kde byla provedena rekonstrukce nástupišť.

K úplnému dokončení všech prací došlo 9. května a to realizací tzv. finálního propracování. „Znamená to, že jsme znovu podbili a srovnali do geometrické polohy obě koleje, doplnili a upravili šterkové lože, a nakonec provedli finální broušení kolejí,“ popisuje rozsah



Na trati z Tanvaldu do Kořenova se čtyřmi tunely je 5000 ocelových pražců a více než 3300 ozubnicových hřebců



Na trati mezi Bohušovicemi a Lovosicemi jsme byli subdodavateli rekonstrukce železničního svršku obou kolejí

konečného propracování specialista na železniční svršek Jiří Kneifl. Během tohoto závěrečného kroku, který byl prováděn vždy s vyloučením jedné koleje



z provozu, musely být demontovány a znovu osazeny konstrukce železničních přejezdů v Nových Kopistech a Lukavci.

Dokončujeme opravu trati z Klatov do Plzně

Během dvou stavebních sezón jsme provedli opravu téměř pětáctyřicetikilometrového úseku jednokolejné elektrifikované trati 170 v úseku Plzeň–Klatovy.

Oprava v úseku z Točnicku do Plzně (km 53,000 do km 97,000) navazuje na opravu z Klatov do Točnicku, kterou naše společnost realizovala v roce 2024. Hlavním předmětem oprav je především čištění kolejového lože, výměna kolejnic a pražců a oprava geometrické polohy koleje v mezistaničních úsecích. „Oprava se týkala především železničního svršku, ale v opravovaných úsecích jsme provedli také obnovu, případně čištění odvodnění a opravu devíti železničních přejezdů,“ doplňuje výčet prací Tomáš Linzmajer ze střediska údržby tratí. V zastávce Borovy byla navíc uskutečněna oprava nástupiště přeložením nástupištních desek.

Zcela dokončeno bude na podzim

Realizace stavby je rozdělena do dvou etap. Během léta loňského roku byla provedena oprava 26 kilometrů dlouhého úseku mezi zastávkou Lužany a Plzní. „V této etapě jsme vyčistili více než čtyři kilometry kolejového lože, vyměnili osm kilometrů kolejnic a 3400 pražců. Oprava geometrické polohy koleje byla provedena v délce téměř 13 kilometrů,“ bilancuje loňskou opravu Tomáš Linzmajer. Letošní etapa opravy části více než sedmnáctikilometrového úseku trati mezi Točnickem a Přešticemi začala 2. dubna a skončila 22. dubna. „Na tomto úseku jsme vyčistili téměř tři kilometry kolejového lože, vyměnili shodně tři kilometry kolejnic a 210 pražců. Úprava rozchodu posunutím pražců z důvodu zřízení bezstykové koleje se týkala celkem 1984 pražců. Oprava geometrické polohy koleje byla provedena v délce téměř osm kilometrů,“ doplňuje náplň letošní opravy Tomáš Linzmajer. Od poloviny do konce června bude probíhat následné propracování úseku dokončeného v loňském roce a v listopadu bude provedeno následné propracování úseku opraveného letos.

Vzhledem k tomu, že se realizace týkala dlouhého úseku trati, často s velmi špatným přístupem, bylo potřeba spojit síly střediska 13. Práce vedl stavbyve-



Oprava se týkala především železničního svršku



Na trase je opraveno devět železničních přejezdů

doucí Tomáš Landa, za vydatné pomoci plzeňské části střediska v čele s Jaroslavem Szlachtou a Martinem Šotolou. Významným podzhotovitelem je firma Edikt, která se podílela na realizaci úseku Dobřany–Plzeň.

Koordinace výluk se silničními stavbami

Výluky na trati potřebné pro opravy byly pečlivě koordinovány s výlukami souvisejícími s realizací silničního obchvatu kolem Přeštic, jehož investorem je Ředitelství silnic a dálnic. Termín výluk byl několikrát změněn z důvodu archeologických nálezů v blízkosti budoucího nového železničního mostu v ose nové silnice I/27.

Oprava trati úzce souvisí s chystanou rekonstrukcí trati Plzeň–Domažlice, kdy trať 170 bude sloužit jako odklonová.

Oprava trati z Nemanic do Hluboké nad Vltavou

V dubnu letošního roku jsme provedli opravu železničního svršku na části trati Plzeň – České Budějovice.

Hlavním předmětem opravy téměř čtyřkilometrového mezistaničního úseku jednokolejné elektrifikované trati na jihu Čech bylo strojní čištění šterkového lože a výměna kolejnic se zřízením bezstykové koleje. „Během výluky, která trvala od 1. do 20. dubna, jsme také provedli v navazující železniční stanici Zliv opravu tří staničních kolejí v délce kolem 700 metrů a jedné výhybky. Na trati i ve stanici došlo k ojedinělé výměně pražců,“ říká k projektu hlavní stavbyvedoucí Václav Beneš. Kolejnice a drobné kolejové prvky jsou zcela nové, na ostatní části svršku posloužil užitý materiál.



Na opraveném úseku je zřízena bezstyková koleje



Ve stanici Zliv byly opraveny tři staniční koleje

Starý vodojem v Třebouticích je minulostí

Bourání osmi komor původního vodojemu v Třebouticích na Litoměřicku bylo zahájeno druhý květnový týden a potrvá zhruba 45 dní.

Více než stoletý vodojem s kapacitou 1300 kubíků začal doslova mizet před očima v pondělí 11. května, kdy se do demolice pustila těžká technika. „Na začátku července bychom chtěli začít s výstavbou nových komor čtvercového půdorysu o objemu každé z nich 650 m³, jde tedy o stejný objem, jako měl původní vodojem,“ říká ke stavbě hlavní koordinátor Karel Vavřena. K monolitickým nádržím z vodostavebního betonu bude přisazena manipulační komora, která bude v nadzemní části přesahovat nad nádrže a bude z ní umožněn vstup do akumulací. Výška vody v akumulacích bude 3,6 metru.

Nový vodojem zhruba za rok

Hlavním důvodem rekonstrukce vodojemu je jednak jeho stáří, ale pak také fakt, že jedna z nádrží již nebyla s ohledem na netěsnost funkční. Během výstavby nového vodojemu je celý vodojem odstaven. Nepřerušené zásobování odběrných míst pitnou vodou je zajištěno v předstihu zrealizovanou rekonstrukcí přírodního potrubí a jeho propojením s odběrným potrubím.

Vodojem bude po rekonstrukci i nadále plněn přírodním řadem z vodojemu v Záhořanech. Třeboutický vodojem zásobuje obyvatele nejen místní obce, ale také dalších obcí v okruhu až 10 kilometrů.

Investorem projektu je akciová společnost Severočeská vodárenská společnost, která očekává zprovoznění díla zkraje léta příštího roku. Novou vodohospodářskou stavbu realizujeme ve spolupráci s teplotickou společností Vodohospodářské stavby.



Hlavním důvodem rekonstrukce vodojemu je jednak jeho stáří, a jednak netěsnost původních komor



Původní vodojem před zahájením demolice



V polovině května byly demolovány komory

Značka. Lidé. Stavby. Jsme česká stavební firma z Litoměřic

Blanka Zouna u nás pracuje třetím rokem ve funkci PR & marketingové manažerky. Má za sebou letitou praxi na marketingových pozicích ve firmách všech velikostí. Její práce u nás stojí na třech pilířích – značce a komunikaci, podpoře HR a prezentaci výroby. Všechny tyto pilíře spojuje jeden cíl: aby firma působila důvěryhodně, srozumitelně a lidsky.

Můžeš nám na úvod přiblížit, co všechno máš ve firmě na starosti?

Ve zkratce řečeno se starám o to, jak firma působí navenek i dovnitř. Od značky a externí i interní marketingové komunikace, podpory budování značky dobrého zaměstnavatele až po prezentaci našich staveb.

Jak bys svou práci popsala kolegům jednou větou?

Snažím se, aby o nás lidé slyšeli správné věci ve správný čas a aby to, co říkáme, odpovídalo realitě.

Co tě na PR a marketingu baví nejvíc?

Ta kombinace kreativity a strategie. Jeden den řeším text, vizuál nebo produkci firemní akce, druhý den směr značky, publicitu projektu nebo krizovou komunikaci.

Co pro tebe znamená silná značka?

Značka, která je čitelná, důvěryhodná a dlouhodobě konzistentní. A hlavně taková, která odpovídá tomu, jací opravdu jsme. V souladu s tím zní i náš claim: Jsme česká stavební firma z Litoměřic.

Jak pracuješ se značkou v praxi?

Hodně hlídám jednotný vizuální styl i tón komunikace, ale zároveň se snažím, aby značka nebyla strnulá a uměla reagovat na realitu a přizpůsobovala se trendům.

Jak vnímáš roli PR v našem oboru?

Je důležité umět naše projekty srozumitelně přiblížit veřejnosti. Stavby, které realizujeme, nejsou pouze technickým řešením, ale i zásadně ovlivňují veřejný prostor a život lidí kolem nás. Smyslem komunikace je dát jim příběh a vysvětlit jejich význam.

Na co se při prezentaci staveb nejvíce soustřeďíš?

Právě na ten příběh – proč projekt vzniká, co přinese a čím je výjimečný. Nejen na čísla a parametry. Snažím se dívat na naše stavby laickými očima, vybírat zajímavé věci a ty si pak nechat od svých kolegů na stavbě



popsat a vysvětlit. To potom převyprávím svými slovy tak, aby vše pochopilo co nejširší publikum.

Jakou roli pro tebe hraje HR marketing?

Pomáhá ukazovat firmu takovou, jaká opravdu je. Nejen co děláme, ale jací jsme jako tým a proč u nás lidé rádi pracují. Mým hlavním cílem je, aby značka Chládek & Tintěra byla synonymem a tím pádem i značkou dobrého zaměstnavatele.

S kým ve firmě nejvíce spolupracuješ?

Jsem součástí týmu obchodního úseku, ale spolupracuji prakticky se všemi. Marketing a PR jsou hodně o spolupráci, sdílení informací a důvěře. Ať už jsem přímo v terénu, kde si povídám se stavbyvedoucími, dělníky i vedoucími jednotlivých výrobních středisek, nebo v naší centrále, kde mám „přímou linku“ k vedení společnosti.

Co považuješ za největší výzvu své práce?

Udržet konzistenci komunikace a zároveň reagovat rychle. A najít rovnováhu mezi strategií a každodenní operativou. Co si budeme povídat, v komunikaci platí, že obsah je král, takže velká výzva je právě tvorba použitelného a srozumitelného obsahu.

Co tě nejvíce motivuje?

Když vidím, že komunikace dává smysl, funguje a lidé ji vnímají pozitivně – ať už venku, nebo uvnitř firmy. A velmi mě motivuje každý viditelný posun naší firemní kultury k lepšímu. V práci trávíme hodně času, tak proč bychom se měli u toho na sebe mračit?

Co tě dobíjí?

Společný čas s mojí rodinou, jízda na kole, hudba a obecně chvíle, kdy můžu být offline a nemusím nic plánovat ani komunikovat :-)

Nový bytový dům ve Volevčicích nedaleko Loun

Celkem osm nových bytů s bezbariérovým přístupem vzniká uprostřed obce na místě zdemolovaného objektu.

Výstavbě bytového domu, který realizujeme na základě nejlepší nabídky, předcházela jako samostatná zakázka jiného dodavatele demolice původního objektu. „Dá se říci, že nový dům bude prakticky stejně velký, jako byl ten původní. Půdorys stavby se dvěma podlažími a podkrovím je přibližně 20 x 15 metrů,“ stručně představuje základní parametry stavby Petr Duchoslav ze střediska pozemních staveb. Součástí projektu jsou parkovací místa pro každou bytovou jednotku a výstavba vlastní čistírny odpadních vod.

Objekt bude založen na základových pasech, svíslé vnější i vnitřní konstrukce budou z keramických tvárnic, obvodové zdivo bude zateplené. Vodorovné konstrukce jsou navrženy jako panelové. Sedlovou střechu doplní polovalby na štitových stěnách a keramická střešní krytina. Bezbariérový přístup bude zajištěn výtahem. Objekt bude vytápěn tepelným čerpadlem.

Investor, kterým je obec Volevčice, předal staveniště v polovině dubna letošního roku. S dokončením harmonogram počítá na podzim příštího roku. „Do konce září musíme mít hotovou hrubou stavbu, abychom mohli během zimy pokračovat uvnitř objektu. Na jaře budeme dokončovat vnější fasádu a úpravy okolí,“ vysvětluje sled prací Petr Duchoslav. Projekt počítá se standardním uspořádáním i vybavením. V přízemí budou tři bytové jednotky, v prvním nadzemním podlaží rovněž tři bytové jednotky, v podkroví vzniknou dva byty.



Oprava chodníků v Nových Kopistech



Během podzimu a jara jsme opravili přibližně 600 metrů chodníků podél hlavní silnice a u vlakové zastávky.

Nové Kopisty zažily během posledního roku významný stavební ruch, který souvisel z rekonstrukcí koridorové trati mezi Bohušovicemi a Lovosicemi. Po skončení prací na železnici následovala oprava poničených komunikací a spolu s tím také oprava chodníků, kterou realizuje náš závod mostních a inženýrských staveb. „Na konci října jsme začali s přípravnými pracemi, pak následovala krátká zimní



Chodník podél hlavní silnice vedoucí obcí

pauza. Stavbu jsme předali na konci března,“ bilancuje postup prací hlavní stavbyvedoucí Fridrich Herceg. Celkem bylo zrekonstruováno přibližně 1500 m² chodníků ve dvou lokalitách.

Podstatná část prací byla soustředěna podél hlavní silnice vedoucí obcí, kde došlo k opravě přibližně 450 metrů chodníků šířky dva metry. Oprava spočívala v kompletní výměně původních různorodých povrchů a obrubníků za jednotný chodník ze zámkové dlažby. Dalších 150 metrů nových chodníků vzniklo k napojení vlakové stanice, a to včetně odvodnění formou vpustí a realizace veřejného osvětlení.



Nový chodník k napojení vlakové stanice

Běh pro Hospic sv. Štěpána

Náš tým se i letos zúčastnil Běhu pro Hospic sv. Štěpána v Litoměřicích. Tentokrát pod heslem „Rozsviňte to s námi!“.

12. ročník charitativní akce se uskutečnil v sobotu 23. května za velmi vydařeného počasí. Tomu odpovídal i rekordní počet účastníků, bylo jich 750. Letošní běh vynesl celkem 1,7 milionu korun pro nákup záložních zdrojů.

Obdiv patří běžcům nejen z našeho týmu, ale třeba i hasičům, kteří s plnou výstrojí zvládli uběhnout 3 km.



Fotbalové odpoledne

V pondělí 4. května se na fotbalovém hřišti v Travčicích uskutečnilo i s naší účastí okresní kolo Zaměstnanecké ligy Deniku.

Hned úvodem se můžeme pochlubit tím, že náš tým složený ze zaměstnanců výrobních složek a úseků napříč celou firmou skončil na krásném druhém místě. Vítězství a postup do semifinále si vybojoval tým 2JCP. Pozornost na náš tým strhla i jediná žena turnaje Lucie Krčková. Pořadatelský Deník nakonec Lucii odměnil symbolickým oceněním nejlepší hráčka turnaje.



Chládek & Tintěra

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 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:

- Dispečer přeprav / vlakvedoucí pro středisko elektromotáží
- Vedoucí posunu pro středisko údržby a závod kolejových staveb
- Asistent stavbyvedoucího pro závod mostních staveb, železničních staveb a středisko elektrostaveb
- Strojník dvoucestného kolového rypadla S PRAXÍ
- Elektromontér
- Zedník
- Tesař
- Provozní zámečnick
- Dělník pro práce na žel. svršků a spodku pro závod kolejových staveb
- Dělník pro práce na umělých stavbách pro středisko údržby mostů

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 svršk; 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)
- Fakturant/ka pro středisko elektrostaveb
- Vedoucí výroby pro středisko elektrostaveb
- Stavbyvedoucí pro závod železničních staveb; mostních staveb; pro středisko pozemních staveb; elektrostaveb
- Stavbyvedoucí pro středisko údržby pozemních staveb
- Mistr stavby pro závod železničních staveb; mostních staveb; inženýrských staveb; pro středisko elektrostaveb
- Asistent/ka stavbyvedoucího pro závod mostních a inženýrských staveb; železničních staveb; středisko pozemních staveb; středisko 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.