



Nový obecní úřad v Horních Beřkovicích

Nejpozději v druhé polovině října začne stěhování obecního úřadu v Horních Beřkovicích z provizorních prostor do zcela nového objektu.

Budova obecního úřadu ve tvaru písmene T s přízemním podlažím, jedním nadzemním patrem a podkrovím je sice stavebně hotová, finální kolaudaci však brání distributorem nedokončená přeložka silové elektřiny, kterou vyřizuje investor samostatně, a není tedy součástí plnění díla. „Podle posledních informací by společnost ČEZ měla přeložku dokončit 13. října. Snažíme se ale o to, aby se termín zkrátil a my mohli stavbu předat investorovi co nejdříve. Kvůli nerealizované přeložce nelze na dokončených technologických zařízeních, jako je například výtah, tepelné čerpadlo nebo vzduchotechnika, a na hlavním domovním rozvodu elektro provést finální výchozí revizi,“ vysvětluje prodloužení termínu předání stavby asistent stavbyvedoucího Radek Janda. Stavba měla být původně dokončená již na začátku prázdnin, avšak změny v projektu a během výstavby vyvolané investorem realizaci protáhly o zhruba dva měsíce. „Čekalo se zejména na investorem vybranou dlažbu, která v tu chvíli nebyla skladem, a na finální verzi úpravy projektu zpevněných ploch,“ dodává asistent stavbyvedoucího.

Samostatnou etapou realizace je úprava okolí, která navázala na dokončení samotné stavby objektu. Zejména se jedná o zpevněné plochy ze žulových kostek a výsadbu drobné zeleně.

Multifunkční obecní úřad

Nový obecní úřad vznikl v centru obce Horní Beřkovice na uvolněném pozemku vedle současného provizorního úřadu. Stavba je založena na základových pasech a železobetonové desce. Svislé obvodové zdivo tvoří zateplené keramické cihly, vodorovné konstrukce jsou ze stropních panelů. Valbová střecha je pokryta keramickou skládanou krytinou.

Objekt úřadu nabídne poměrně pestré využití. Ve spodním podlaží bude obřadní místnost, kadeřnictví, kosmetika, pošta a technické zázemí. První nadzemní podlaží bude sloužit jako zázemí úřadu s matrikou a zasedací místností. V podkroví se počítá s knihovnou a prostory pro technologii vzduchotechniky. Dostupnost pater bude zajištěna vnitřním schodištěm a také výtahem.



V prvním patře je kancelář starosty obce



V podkroví je místo pro knihovnu

Další technologický unikát

Předposlední červnový týden byl na rekonstruované trati mezi Chomutovem a Prunéřovem k vidění impozantní stroj na obnovu železničního svršku SUZ 500.

V březnu byl na rekonstrukci první traťové koleje nasazen jeden z nejmodernějších sanačních strojů AHM 800 R. Technologický kolos o váze 377 tun v jednom průjezdu efektivně a precizně zrecykloval šterkové lože, odtěžil pláň a zřídil nové vrstvy. A to vše bez nutnosti snášet kolejový rošt. O pár měsíců později jej vystřídal stroj pro obnovu železničního svršku SUZ 500, který umí současně odstraňovat staré kolejnice a pražce a pokládat kolejový rošt z nového materiálu. Během jedné dvanáctihodinové směny zvládne obnovit 1200 až 1400 metrů kolejového svršku. Jedním z důvodů nasazení těchto v Česku vzácně se vyskytujících strojů je zkrácení termínů a požadavek investora, aby na provozované koleji zůstala v převážné části trati rychlost 80 km/h.



Rekonstrukce trati Příbyslav–Pohled míří do finále

Na konci listopadu letošního roku bude na celém devítikilometrovém úseku obnoven dvoukolejný provoz.

Hlavní práce jsou nyní soustředěny ve stanici Pohled, kde dochází k rekonstrukci liché skupiny staničních kolejí 1 a 3 a k výstavbě nového ostrovního nástupiště s délkou nástupních hran 140 metrů, které nahradí dvě původní. V rámci rekonstrukce druhé traťové koleje jsou v zastávkách Stříbrné Hory a Příbyslav dokončována nová vnější bezbariérová nástupiště a v zastávce Příbyslav i nový podchod pod trať, který zajistí bezpečný přístup na nástupiště. „Zásadním milníkem byl pro nás 1. srpen, kdy jsme začali ve stanici Pohled s rekonstrukcí sudé skupiny kolejí 2, 4 a 6. Ta potrvá až do 23. listopadu, kdy bude na celém úseku obnoven dvoukolejný provoz,“ říká k postupu prací zástupce vedoucího projektu Jakub Vysoký. Na konci listopadu loňského roku byla v souladu s harmonogramem zprovozněna zrekonstruovaná první traťová kolej včetně železniční stanice Příbyslav.

Součástí rekonstrukce kolejí na celém úseku mezi Příbyslaví (včetně) a Pohledem (včetně) je také oprava téměř třiceti mostních objektů, z nichž osm je přímo ve stanici Příbyslav. Nejvýznamnější mostní objekty převádějí trať přes řeku Sázavu nebo přes komunikace.

Noční osazování nosných konstrukcí mostů

Během tří nočních výluk v termínu od 22. do 25. června se našim mostářům podařilo osadit nové nosné konstrukce na třech mostech přes řeku Sázavu. Vkládání ocelových konstrukcí v rámci druhé etapy projektu souvisí s modernizací druhé traťové koleje. Mosty délek od 26 do 31 metrů se nacházejí v km 107,032,



Největší penzum prací je nyní ve stanici Pohled

108,972 a 109,495 a všechny převádějí železniční trať přes meandrující řeku. „Na vkládání ocelových konstrukcí jsme měli domluvené čtyři noční výluky, vše jsme ale stihli během tří výluk. Jednu jsme si nechali jako rezervní,“ říká hlavní stavbyvedoucí Karel Mikas za závodu mostních a inženýrských staveb. Postup prací byl naplánován tak, že přes den se vždy nachystala jeřábová technika do pozice a po zahájení výluky byla vložena konstrukce mostu. Vkládání konstrukcí zajišťovala speciální jeřábová technika nastavená na jednotlivé ocelové konstrukce a místní podmínky. „Původní ocelovou konstrukci jednoho z mostů zakou-



Osazování mostních konstrukcí v nočních výlukách

pilo město Havlíčkův Brod k budoucímu využití. My jsme zajistili asistenci při nakládce,“ dodává Karel Mikas.

Nové mosty budou železobetonové s průběžným šterkovým ložem a nahradí tak původní přímo pojižděné ocelové konstrukce. Výrazně tím bude snížena hladina hluku, a naopak zvýšen komfort cestování vlakem. Pro stavební provoz a navazující montáže budou mosty pod druhou traťovou kolejí připravené na konci srpna. Výměna mostů pod první traťovou kolejí byla provedena v rámci první etapy obdobným způsobem již v loňském roce.

Obnova trati mezi Kolínem a Pardubicemi

Od začátku července až do konce září bude na železničním koridoru mezi Kolínem a Pardubicemi řada výluk související s údržbou trati.

Obnovu téměř 38 kilometrů dlouhého úseku mimo stanic Kolín a Pardubice provádíme ve sdružení se společností Swietelsky Rail. Předmětem projektu je souvislá výměna starých kolejnic, úprava geometrických parametrů trati, obnova bezстыkové koleje a výměna prážců a prvků výhybkových konstrukcí. „Do naší gesce spadají především opravy výhybek ve zhlavích stanic Zábोří nad Labem, Řečany nad Labem a v Přelouči. Celkem se jedná o 44 výhybek, z toho

20 jich je ve stanici Přelouč a po dvanácti ve zbylých dvou stanicích,“ říká k projektu hlavní stavbyvedoucí Václav Beneš. Ve všech zmíněných stanicích provedou naši kolejáři také strojní podbití hlavních staničních kolejí. Společnost Swietelsky Rail provádí obnovu trati v mezistaničních úsecích.

Práce na trati vyvolávají postupná omezení provozu v jednotlivých mezistaničních úsecích. Vždy dochází k vyloučení jedné z traťových kolejí, včetně příslušné části zhlaví jedné z přilehlých stanic. Provoz je proto veden jednokolejně. Nepřetržitě výluky začaly 27. června úsekem Zábоří nad Labem – Kolín (1. TK) a lichou skupinou ve stanici Zábоří. Postupně budou následovat další výluky směrem do Pardubic.



Opravy výhybek v Zábоří nad Labem

Od zácviку přes vedení staveb k projektům a nakonec ředitelem závodu

Martin Počta, současný ředitel závodu kolejových staveb, je učebnicovým příkladem postupného kariérního růstu. Ke společnosti nastoupil hned po dokončení studia před třídvaceti lety. Začínal na zácviку v partě zkušených kolejarů a postupně pokračoval přes mistra, asistenta stavbyvedoucího, stavbyvedoucího až k řediteli velkých železničních projektů. Nakonec byl loni v květnu jmenován ředitelem celého závodu.

Martine, jak po více než roce ve funkci ředitele závodu hodnotíš své působení v aktuální pozici?

Řekl bych, že si stále zvykám. Po více než dvacet let jsem řešil jen záležitosti týkající se mně svěřené stavby nebo projektu. Za ta léta už jsem věděl, jak řešit který problém, a hlavně, jak jim předcházet. Nyní mám na starosti agendu celého závodu a postupně se učím, jak co, kdy a s kým řešit.

Co je tedy z tvého pohledu nejnáročnější?

Těch věcí je celá řada, ale pokud bych tedy měl vypíchnout alespoň jednu, tak je to určitě složitá koordinace zakázek v časovém rozložení. Na současném trhu



bojujeme o každou železniční zakázku. Nemůžeme si tedy moc vybírat a pak se stává, že máme v jednu chvíli zakázek moc a pak zase málo. To má obrovský dopad na koordinaci lidí a techniky. Navíc se dnes soutěží zakázky za velmi nízké ceny, takže na hranici rentability.

Letošní hospodářský rok má závod pokrytý?

Ano. Stejně jsou naše dva projekty, a sice rekonstrukce trati mezi Příbyslaví a Pohledem a mezi Chomutovem a Kadani-Pruněřovem. První stavebně

skončí letos na podzim a druhá na jaře příštího roku. Nicméně aktivně se ve sdruženích účastníme soutěží na další velké železniční projekty v Čechách. Z mého pohledu je nyní nejzajímavější rekonstrukce železniční stanice v Turnově.

Jaké výzvy očekáváš ve střednědobém výhledu?

Podle mě to bude především boj nejen o zakázky, ale také o lidi. Na trhu nyní vůbec nejsou autorizovaní stavbyvedoucí, technici, strojníci a tak bych mohl ve výčtu profesí pokračovat. Celý náš obor, ať už na úrovni investora, nebo dodavatele, zažívá obrovský deficit technických kapacit. Tohle vidím do budoucna jako veliký problém. Velmi si proto vážím všech kolegů a kolegyní, kteří na kolejích pracují. Není to nic jednoduchého a ve výlukách je to čím dál tím více náročné. Všem patří velké uznání.

Co se týče nových zakázek, máš nějakou vizi?

Vzhledem ke klesajícímu počtu nově vypisovaných zakázek ze strany Správy železnic bych se určitě chtěl zaměřit také na projekty mimo tuto investorskou organizaci. Může se jednat například o různá depa, vlečky nebo tramvajové tratě.

Oprava vnějších stěn bastionu 5 v pevnosti Terezín

Více než 2000 metrů čtverečních cihelného zdiva bude speciální metodou repasováno uvnitř terezínské pevnosti.

Pevnosti Terezín, která pochází z konce 18. století, je v posledních letech věnována značná péče. Postupně dochází k rekonstrukcím pevnostních prvků a v rámci toho přišly na řadu i líce bastionu 5, který byl jednou z nejdůležitějších obranných konstrukcí pevnosti. Aktuální oprava se týká dvou stran pětistěnného valu. Jedna stěna je dlouhá 108 metrů a druhá 132 metrů. Výška obou stěn je přibližně osm metrů.

Výběr cihel a malty je zásadní

Samotné opravě stěn předcházela náročná příprava za dozoru památkářů i investora, kterým je město Terezín. „Nejprve jsme důkladně identifikovali stav zdi a navrhli, jakým způsobem se budou opravovat, které části budou doplněny původními cihlami dodanými objednatelem a které budou doplněny zcela novými cihlami. Následně jsme museli představit vzorky cihel alespoň ze tří různých cihelen a připravit vzorky speciální čisté vápenné malty na referenčních plochách přímo na opravované zdi. Po shodě s investorem a památkáři jsme teprve začali se samotnou opravou,“ říká k projektu hlavní stavbyvedoucí Martin Jabčanka ze závodu mostních a inženýrských staveb. K převzetí staveniště došlo v polovině června, aktivní oprava liců začala až začátkem července a měla by skončit v říjnu. Nakonec potrvá zřejmě až do května příštího roku. Podle hlavního stavbyvedoucího se termín protáhne kvůli tomu, že nové cihly s vlastnostmi požadovanými zpracovatelem projektu budou z vybrané cihelny dodány až v průběhu října. Cihelna navíc ještě musí před objednáním nabídnout tři nové vzorky cihel k posouzení autorským dozorem a posléze bude zahájena výroba a postupné dodávky. Oprava spočívá především ve vyčištění spár, doplnění zdiva a přespárování. Kromě toho dochází k opravám římsových kamenů a k opravám a doplnění nárožního pískovcového zdiva.



Oprava historické pevnosti Terezín nabírá na obrátkách, aktuálně jsou rozpracovány více než dvě desítky akcí

Do oprav zásadně promlouvá počasí

Rozhodujícím faktorem při opravě zdiva je počasí. „Máme přesně dané postupy, jak můžeme pracovat s maltou. Maltu můžeme zpracovávat maximálně do teploty 26 °C, což byl během letošního léta dost problém. Proto jsme začínali velmi brzy ráno, a jakmile jsme na fasádě opravovaného zdiva naměřili teplotu blízkou se maximální teplotě, museli jsme práce s maltou ukončit,“ vysvětluje limity oprav Martin Jabčanka: „Autorský dozor průběžně kontroluje způsob provádění prací a prohlásil, že to naši zedníci realizují dle jeho představ,“ dodává. Státní zakázky na památkách vyžadují řadu potvrzení, dodatků a finančních záruk, že firma opravy dokončí.

Co jsou to bastiony

- Bastiony patří k nejdůležitějším obranným prvkům pevnosti Terezín.
- Pětistěnné stavby bastionů vystupují před pevnostní valy a umožňují vedení boční palby.
- Tím bylo možné efektivněji bránit (postřelovat) mimo jiné i vnitřní části pevnostních příkopů.
- Každý bastion se nacházel v dostřelu obou sousedních bastionů.
- Pevnost Terezín disponuje celkem osmi bastiony.

Přestavba bývalé policejní služebny se chýlí ke konci

Na konci října se do zrekonstruovaného objektu na ústecké adrese Předmostí 50 nastěhují noví nájemci.

Více než roční rekonstrukce zchátralé policejní služebny nabídne moderní administrativní zázemí pro společnosti Metropolnet s.r.o., což je technologická firma založená městem Ústí nad Labem, která zabezpečuje IT služby pro tamní magistrát. Podsklepená budova se čtyřmi nadzemními podlažími na rohu jedné z nejužších křižovek v Ústí nad Labem zabírá plochu téměř 200 m². Užité plochy objektu je necelých 600 m². Sklepních prostor se rekonstrukce dotýká jen minimálně. Stavební úpravy spočívaly v jednoduchých dispozičních úpravách, jejichž výsledkem je třináct samostatných kancelářských prostor a související hygienické zázemí, kuchyňky, jednací místnosti, denní místnosti a úklidové místnosti. Z vnější části objektu je stěžejní nové umístění vikýře, výstavba lanového výtahu bez strojovny z exteriéru budovy a finální oprava a barevné sjednocení fasády.



Přístup do pater zajistí nový prosklený vnější výtah

Podstatnou část projektu představují slaboproudé a silnoproudé rozvody, nucená výměna vzduchu v budově a doplnění vytápění do nevytápěných prostor. Dále došlo k výměně podlahových krytin, nevyhovujících vnitřních výplní, k opravě omítek, schodiště, stropů a k novým rozvodům zdravotnětechnických instalací.

Dodatečná oprava krovů

„Na konci srpna máme stavebně hotová první tři podlaží, kde již provádíme dočišťování a kompletace. Ve čtvrtém patře, což je vlastně podkroví, ještě doděláváme sádkartonové konstrukce a omítky,“ shrnuje stav projektu stavbyvedoucí Michael Kostka ze střediska pozemních staveb. K mírnému zdržení prací v poslední fázi došlo na základě odhalení nekvalitně provedené opravy střechy. „Během rekonstrukce této části objektu jsme zjistili, že dřívější úpravy byly provedeny velmi nevhodně a nosné prvky krovu byly nedostatečné. Proto jsme s investorem vyjednali dodatečnou opravu krovů a překládku střešní krytiny,“ doplňuje hlavní stavbyvedoucí Jan Březina.



Objekt má 13 kanceláří a k tomu odpovídající zázemí

Renovace tříd základní školy ve Štětí

Na žáky základní školy ve Školní ulici čekalo při zahájení nového školního roku jedenáct tříd, které jsme během prázdnin zrekonstruovali.



V letošním roce se jednalo o první etapu, další bude navazovat pravděpodobně o příštích letních prázdninách. „To bychom měli opravit dalších sedm tříd a jednu speciální třídu pro výpočetní techniku. A k tomu ještě přibude rekonstrukce tělocvičny,“ říká k projektu asistent stavbyvedoucího Michael Kostka ze střediska pozemních staveb. Z jedenácti letos opravených tříd je jedna také speciální, a to učebna přírodních věd. Renovace tříd spočívá především v kompletní výměně podlahové krytiny, v nových rozvodech elektroinstalace, ve vyštukování a výmalbě stěn, v instalaci stropních podhledů, výměně vstupních dveří a v instalaci předokenních žaluzií. Letošní etapa rekonstrukce začala 1. července a uklizené prostory byly předány škole jakožto investorovi na konci prázdnin.

Cyklická obnova trati v úseku Včelná – Horní Dvořiště



V úterý 9. června skončila čtyřicetidenní výluka na téměř padesátikilometrovém úseku jednokolejné trati.

Ve dvou etapách, z nichž jedna byla realizována na podzim loňského roku a druhá letos na jaře, došlo především k výměně vyžilých betonových pražců a k souvislé výměně kolejnic.

V první etapě byla v rámci úplné výluky na trati během října a listopadu loňského roku provedena výměna podkladnic na pražcích. Zkraje května tohoto roku začala čtyřicetidenní výluka v rámci druhé etapy, která zahrnovala všechny zbývající činnosti.

Téměř celá trať do rakouského Summerau

Hlavními pracemi bylo strojní čištění kolejového lože, výměna stávajících vyžilých betonových pražců s dvojími distančními kroužky, souvislá výměna kolejnic a oprava odvodnění. „V místech, kde jsme prováděli celkovou rekonstrukci železničního svršku, jsme nově vkládali pražce s pružným upevněním a kolejnice v pasech délky 120 m. V místech výměny podkladnic zůstaly stávající pražce,“ shrnuje hlavní část prací Jan Vachtl, vedoucí střediska údržby naší společnosti, které má stavbu na starost. Celkem bylo vyměněno téměř 30 kilometrů kolejnic a 25 tisíc pražců.

Kromě obnovy železničního svršku v mezistaničních úsecích se oprava týkala také staničních kolejí v Kaplici, Velešíně, Rybníku, Omlenici, Holkově, Kamenném Újezdu a Včelně. V rámci cyklické obnovy bylo opraveno sedm přejezdů, které jsou osazeny vnitřní celopryžovou konstrukcí s vnějšími panely délky 900 mm a s pryžovou závěrnou zídkou. Opravy se dočkal také mostní objekt mezi Kaplicí a Velešínem. Hlavním cílem stavby bylo zajistit nadále plynulost provozu, bezpečnost železniční dopravy a udržet provozuschopný stav dráhy v předmětném traťovém úseku. Zhotovitelem projektu je Společnost Včelná – Horní Dvořiště, jejím vedoucím společníkem je SWIETELSKÝ Rail CZ s.r.o. a společníkem Chládek & Tintěra, a.s.



Opraveno je celkem sedm železničních přejezdů

Hroši se v sedlech kol vydali prozkoumat Šluknovsko

Více než dvě desítky hrochů a hrošic zamířily na začátku června do Šluknovského výběžku.

Dojeli a došli jsme až do nejsevernějšího bodu Česka, nechyběl ani výšlap na rozhlednu Tanečnice. Zázemí jsme měli v Čítkově mlýně, který nás nadchl – skvělé ubytování i výborná kuchyně, dokonalý servis. Celá akce krásně spojila sport, společný odpočinek a zábavu i neformální setkávání mimo práci. Velké díky firmě za možnost takovou akci absolvovat a všem, kteří se podíleli na organizaci – bylo to skvěle připravené a opravdu jsme si to užili.

Blanka Zouna



CHKO Labské pískovce u Starých Křečan



Základna v Čítkově mlýně byla fantastická



Hroši v nejsevernějším bodě České republiky



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:

- Dispečer přeprav / vlakvedoucí pro středisko elektromontáží
- Vedoucí posunu pro středisko údržby a závod kolejových staveb
- Strojník dvoucestného kolového rypadla S PRAXÍ
- Elektromontér
- Řidič NA
- Tesař
- Provozní zámečník
- Dělník pro práce na žel. svršku a spodku pro závod kolejových staveb
- Dělník pro práce na žel. svršku a spodku pro středisko údržby
- 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 pro mosty a inženýrské konstrukce
- Projektový/á manažer/ka pro dopravní 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; elektrostaveb
- Stavbyvedoucí pro středisko údržby pozemních staveb
- Mistr stavby pro závod železničních staveb; mostních staveb; pro středisko elektrostaveb
- Asistent/ka stavbyvedoucího pro závod mostních staveb; železničních 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.