



## Historická budova na náměstí v Mnichově Hradišti je v původní podobě

**Rozsáhlá rekonstrukce historické budovy Klubu na Masarykově náměstí v Mnichově Hradišti je po téměř roce a půl u konce.**

Cílem projektu, s jehož realizací jsme začali na jaře loňského roku, bylo vrátit budově pozdně klasicistní podobu, a to včetně obnovení tří někdejších trojúhelníkových průčelí. Tím došlo k celkovému sjednocení výrazu městských objektů, které jsou součástí radničního bloku. Objekt Klubu byl posledním, který dosud nebyl zrekonstruován.

### Dřevěné konstrukce byly v havarijním stavu

Oprava vnější části budovy od začátku patřila mezi nejnáročnější části rekonstrukce. „Zrekonstruovat vnější část objektu o rozloze asi 1000 m<sup>2</sup> se nám nakonec podařilo rychleji, než jsme počítali,“ konstatuje hlavní stavbyvedoucí Daniel Kubín ze střediska pozemních staveb. A to navzdory tomu, že bylo nutné nejprve odstranit šedou břizolitovou omítku. Velké trápení naopak přišlo během rekonstrukce vnější části objektu, zejména pak střechy. „Oprava střechy s plochou kolem 500 m<sup>2</sup> se ukázala jako nejnáročnější část celého projektu. Vzhledem k tomu, že vyšlo najevo, že je v havarijním stavu, museli jsme měnit, repasovat a doplňovat



Zmodernizovaný sál s variabilní možností rozdělení

### Novodobé opravy objektu

- Právě dokončená rozsáhlá rekonstrukce byla pokračováním předešlých menších oprav.
- Nejprve byla v roce 2015 provedena téměř kompletní výměna oken.
- V roce 2021 došlo k odvlhčení budovy za pomoci chemických clon.

krovy a související prvky, což zabralo hodně času. A kvůli tomu jsme nemohli řádně dokončit stropy mezi prvním podlažím a půdou, kde bylo také nutné měnit nosné trámy a doplňovat ocelové konstrukce,“ shrnuje situaci na stavbě hlavní stavbyvedoucí. Součástí rekonstrukce vnitřních prostor byla i modernizace sálu v prvním podlaží, který získal především lepší akustiku, nové jeviště a variabilní možnost rozdělení. Dispozice ostatních vnitřních prostor se nijak výrazně nezměnila, došlo především ke sladění, které bylo již dříve nevhodnými zásahy narušeno. Kompletně byla budova dovybavena nábytkem a dalším zařízením během srpna. Do opraveného objektu se nastěhují zaměstnanci městského úřadu.



Vnitřní prostory jsou citlivě sladěné a působí kompaktně

### Krátké ohlédnutí za aktuální stavební sezónou



**Letošní stavební sezóna se dostala do své druhé poloviny. Některé významné projekty se nám již podařilo dokončit, na řadě velkých i menších projektů napříč celou republikou stále pracujeme a další připravujeme k realizaci v nejbližší době.**

Na konci prázdnin jsme položili výrobnímu, obchodnímu a administrativnímu řediteli naší společnosti shodné otázky týkající se ohlédnutí za zatím uplynulými měsíci letošního roku i toho, co je letos ještě pracovně čeká.

1. Která právě probíhající stavba nebo projekt je pro vás „srdcovka“?
2. Co vás osobně čeká v pracovní sféře ještě do konce tohoto roku?
3. Doba letních dovolených končí, kam jste se v létě podívali, jaké místo byste doporučili kolegům někdy navštívit?

Více na straně 2

# Návrat na Krušnohorský Semmering

Po pěti letech jsme se vrátili do Krušných hor, abychom opravili další část jednokolejné trati z Karlových Varů do německého Johanngeorgenstadtu.

Současná rekonstrukce trati se týká osmikilometrového úseku z Nových Hamrů do Perninku a prakticky tak navazuje na v roce 2018 dokončenou rekonstrukci z Karlových Varů do Nejdku.

Výluka na rekonstruované části trati začala 22. července a potrvá do poloviny listopadu. „Čeká nás opravdu perný podzim. Vrchní část trati se nachází ve výšce skoro 1000 m, takže nás typické zimní počasí může zasáhnout velmi brzy,“ je si vědom úskalí projektu hlavní stavbyvedoucí Martin Hůlka ze závodu kolejových staveb. Z tohoto důvodu se na stavbě pracuje prakticky nepřetržitě.

## Dřevěné pražce nahradí ocelové ypsilonky

V první fázi projektu tým Martina Hůlky řeší především rekonstrukci železničního spodku, která spočívá v obnově odvodnění podél celé opravované části trati. „V některých úsecích budujeme odvodnění pomocí betonových žlabů, což je to nejnáročnější, protože hloubíme a zakládáme na skalním masivu, někde pomocí trativodů a někde pomocí příkopů,“ upřesňuje hlavní stavbyvedoucí. Zároveň dochází k úpravám zabezpečovacích zařízení přejezdů, k opravám více než dvou desítek propustků a k sanaci spodní stavby 260 metrů dlouhého kamenného železničního viaduktu před stanicí Pernink. „Nad rámec původního projektu nás zřejmě ještě čeká kompletní rekonstrukce asi stometrové opěrné zdi u zastávky Oldřichov, kterou jsme měli jen sanovat. Reálný stav zdi je však takový, že se celá rozpadá,“ podotýká Martin Hůlka.

Druhá fáze stavby bude převážně na bedrech kolejářů. Na celém osmikilometrovém úseku trati bude provedena kompletní výměna železničního svršku. Dojde k odstranění jak starých dřevěných pražců, tak starých kolejnic. „Na většině trati budeme z důvodu četných oblouků s malými poloměry vkládat ocelové pražce ve



Horská část železnice z K. Varů do Johanngeorgenstadtu je v úseku od Nejdku druhá nejvýše položená trať v ČR

tvaru písmene ypsilon. Nové betonové pražce využijeme asi na 20 % opravované trati,“ upřesňuje výčet prací na železničním svršku stavbyvedoucí kolejových staveb Miloslav Zikán. Kolejáře čeká zrekonstruovat také sedm menších a jeden velký železniční přejezd.

## Pouze omezené možnosti pro techniku

Vzhledem k horskému profilu trati si kolejáři musí vystačit s omezenou strojní technikou, zejména s dvoucestnými bagry. „Ke snášení svršku využijeme pokladač kolejových polí, ale ke zřízení šterkového lože a k pokládce nových pražců a kolejnic si vystačíme s bagry. V závěru počítáme s nasazením dvou automatických strojních podbiječek,“ má jasno Miloslav Zikán, který si je také vědom nadmořské výšky a rád by vše stihl dříve, než je plánovaný konec výluky v polovině listopadu.



260 m dlouhý kamenný viadukt před stanicí Pernink

## Krátké ohlédnutí za aktuální stavební sezónou

### Jan Chlupsa, výrobní ředitel pověřený vedením společnosti

1. To je celkem těžká otázka, protože pro mě, výrobáka, je srdcovka vlastně každá stavba, kterou naše silná a úspěšná firma realizuje. Ale musím konstatovat, že jsem velice rád, že se nám zdárně daří realizovat pro nás dvě největší stavby, a to rekonstrukci stanice ve Vlčkově a rekonstrukci trati z Pohledu do Přibyslavi.



2. Když bych se na tuto otázku podíval z pohledu stavebního, tak nás do zimy čeká ještě opravdu hodně práce. Ale protože mám kolem sebe pracovitě, šikovně a zodpovědně kolegy, jsem si jistý, že vše úspěšně zvládneme. Za to, co pro naši společnost dělají, bych jim rád upřímně poděkoval. A z pohledu osobního? Po změně ve vedení naší společnosti jsem rád, že se mi společně s kolegy daří udržet naši dlouhodobě stabilní pozici na stavebním trhu. Slibuji, že v tom budu i nadále pokračovat, a to až do finálního rozhodnutí jediného akcionáře.

3. Já jsem léto trávil aktivně částečně v zahraničí a částečně v ČR. Určitě bych všem kolegyním a kolegům doporučil projížďky na kole po jižních Čechách a toulání po méně známých krásách Lužických hor.

### Pavel Stoužil, obchodní ředitel

1. Aktuálně se mi velice líbí projekt Sanace sesuvu náspu na trati Lovosice–Žalhostice, pod horou Radobýl. V červnu tam došlo vlivem dešťů k sesuvu 7,5 m vysokého železničního náspu a k přerušení dopravy. Nyní musíme během 45 dní musíme vytvořit nový kompletní 120 m dlouhý násep včetně železničního spodku a svršku. Postup zaznamenáváme na časosběrnou kameru.



2. Marketingová a obchodní činnost je na začátku celého procesu zakázky, takže zakázková zajištěnost na tento rok je již pokryta a odpracována. Do konce roku mě tedy čeká zejména dotáhnout a soutěžit naše priority, které se budou realizovat v dalších letech. Aktuálně bych ještě rád všem zaměstnancům poděkoval za profesionální přístup, loajalitu a úsilí, které každodenně vkládají do naší společnosti. Například jen v opravných pracích na železnici během září a října musí naši dělníci a technici na dvou stavbách stihnout prostavět 372 mil. Kč. A to klobouk dolů.

3. V létě jsem byl s rodinou u rakouského jezera Wolfgangsee. Jezdili jsme na kole, lodích, chodili po horách a koupali se. Není to daleko a lokalitu všem doporučuji. Odpočinul jsem si a nabral síly.

### Jan Tyl, administrativní ředitel

1. Jako Tepličák jsem dlouhá léta prožíval žalostný stav výpravní budovy hlavního nádraží. Nyní jsem pyšný na to, jak naše společnost dokázala zrekonstruovat historickou budovu. Druhou srdcovkou je projekt Bohosudov, poblíž kterého bydlím, a skoro každý den jsem pozoroval pohyb mechanizace s obrázkem hrocha.



2. V průběhu podzimu se rozeběhnou projekty ESG – nefinanční reporting, NIS2 – posílení kybernetické bezpečnosti. Zdárné dokončení těchto projektů bude důležité v budoucnu pro soutěžení nových zakázek. Na personálním oddělení průběžně vyhodnocujeme data z nultého ročníku pohovorů. Před námi nyní je tato data seriózně vyhodnotit a následně je aplikovat. Čekají nás dozorové audity systému ECM a Integrovaného Systému Managementu. A samozřejmě je neustálá práce na finanční i organizační stabilitě společnosti. Rád bych zmínil ještě jednu oblast, a to je bezpečnost práce, na té musíme pracovat všichni každý den.

3. V létě jsem byl, jak se u nás říká, „na maltě“ okolo domu a na zahradě. Začátkem září se ale s manželkou chystáme na prodloužený víkend do Milána, tak už se těším na pravou italskou zmrzku a pizzu.

# Opravená trať mezi Poříčany a Nymburkem

**Téměř čtrnáctikilometrový úsek jednokolejné trati se dočkal zejména výměny kolejnic a regenerace výhybek.**

Jednokolejná trať Poříčany – Nymburk hl. n. patří mezi hojně využívané, a to kvůli tomu, že je po ní vedena linka integrované dopavy S12. Na trati se nacházejí zastávka Třebestovice, stanice Sadská, zastávka Hořátev, stanice Nymburk město a stanice Nymburk hl. n.

## Nová a zrekonstruovaná nástupiště

Cílem opravy byla kromě výměny kolejnic za nové v délce 13 km, regenerace patnácti výhybek a dvou kolejových spojek také oprava jedenácti přejezdů, lokální výměna pražců na trati a v přejezdech a lokální reprofilace příkopů. Strojní čištění šterkového lože bylo projektované přibližně na polovině trati, v některých opravovaných částech trati je doplněno nové šterkové lože. „Vzhledem k rozsahu stavby jsme plně využili předně vlastní strojní park, zejména automatickou strojní podbíječku, stroj pro úpravu kolejového lože



Stanice Nymburk město před rekonstrukcí

a dvoucestné bagry,” říká hlavní stavbyvedoucí Václav Beneš ze závodu kolejových staveb. Zhotovitelem opravy je společnost ChT Ltm + GJW Poříčany–Nymburk, kde je vedoucím společníkem Chládek & Tintěra, a.s., a společníkem GJW Praha spol. s r.o. Oprava se citelně dotkla také zastávky Hořátev, kde je zrekonstruované nástupiště s novou délkou 125 m,



Stanice Nymburk město po rekonstrukci

a stanice Nymburk město, kde došlo k rekonstrukci čtyř nástupišť délek 250, 280, 154 a 72 m. K výstavbě nových nástupišť byly použity osvědčené nástupištní tvárnice Tischer.

Úplná výluka na trati začala 16. července a skončila podle harmonogramu 24. srpna. Přibližně týden pak naši stavbaři prováděli dokončovací práce.

## Stanice Vlkov u Tišnova se mění před očima

**Na začátku října by měly do nové zastávky Vlkov-Osová dorazit první vlaky.**

Každodenní stavební ruch v okolí stanice Vlkov posouvá projekt ke svému cíli. Stavební práce byly během srpna v plném proudu prakticky na všech objektech, zejména pak na železničním spodku, opěrných zdech, kabelovodu a nových nástupištích. „V podstatě již máme hotové násypové těleso přeložky, která navazuje na nový most, před dokončením je nová technologická budova. Od říkonínského zhlaví, kde již máme položené nové výhybky, postupně montujeme nový železniční svršek,” rekapituluje současný stav specialista na železniční svršek Jiří Kneifl. Souběžně s pracemi v kolejišti dochází k osazování stožárů a bran trakčního vedení na nově vybudované základy. Podle harmonogramu skončí aktuální výluka na trati do Křížanova 5. listopadu s tím, že v úterý 8. října by měl do nové zastávky Vlkov-Osová dorazit první osobní vlak. Navazující postupy budou následovat do března 2025.



Postupná montáž nového železničního svršku



Výstavba nových, 140 m dlouhých nástupišť

## Přestavba bývalé kotelny

**Během necelého roku jsme přestavěli objekt bývalé kotelny slánské nemocnice na skladové prostory o rozloze přes 400 m<sup>2</sup>.**

S rekonstrukcí zchátralého objektu začalo středisko pozemních staveb v srpnu loňského roku. Objekt má půdorysné rozměry přibližně 26 x 16 m a výška objektu je kolem 7,5 m. Cílem projektu bylo provést kompletní rekonstrukci haly a zřídit nové vnitřní dispozice. „Zásadní změnou je vložené patro z ocelových nosníků a železobetonové desky s přístupem po ocelovém schodišti,” říká hlavní stavbyvedoucí Igor Zdeněk. Spodní část je nyní rozdělena na dva samostatné sklady.



## Kilometr bezbariérových chodníků v Rumburku

**Po tři čtvrtě roce jsme na konci června dokončili rozsáhlou úpravu chodníků a navazujících sjezdů v Jiříkovské ulici v Rumburku.**

Hlavním důvodem opravy chodníků přiléhajících k levé krajnici silnice II/263, bylo zřízení bezbariérových chodníků a zvýšení bezpečnosti podél silnice. „Kromě rekonstrukce samotného chodníku jsme také rozšířili dvě stávající autobusové zastávky, upravili jsme a rozšířili křižovatku s ulicí 2. polské armády a vylepšili parkovací stání před základní školou Pastelka,” vypočítává náplň projektu hlavní stavbyvedoucí Fridrich Herceg ze závodu mostních a inženýrských staveb. Celkem se jednalo o zřízení 1100 m<sup>2</sup> nových živých povrchů komunikací a 1250 m<sup>2</sup> povrchů ze zámkové dlažby.



## Sanace sesuvu trati v Žalhosticích

**Přibližně stovcetimetrový úsek jednokolejné trati mezi Lovosicemi a Litoměřicemi musíme opravit do začátku října letošního roku.**

K sesuvu náspu mezi mostem přes dvoukolejnou trať Ústí n.L. – Lysá n.L. a mostem přes silnici v Žalhosticích došlo vlivem vydatných dešťů na začátku června. Výška náspu mezi mosty dosahuje 7,5 m.

### Oprava ve zrychleném procesu

Úsek trati mezi Žalhosticemi a Lovosicemi byl okamžitě vyloučen z provozu a Správa železnic reagovala na nastalou situaci zajištěním nezbytných zemních prací, přípravou projektu a vypsáním výběrového řízení na zhotovitele opravy ve zrychleném procesu. Zakázku na sanaci náspu vyhrála naše společnost, která ve sdržení se společností REMEX CZ a.s. zajistí vybudování nového náspu a zřízení železničního svršku. „Staveniště jsme převzali 30. července. V tu dobu byl starý násep již odtěžen. Konstrukci nového náspu zakládáme na sanované a zlepšené základové spáře s konsolidační vrstvou. Vlastní těleso náspu bude kombinací vrstev zlepšených místních zemin a dre-



Sanace se týká 120 m dlouhého úseku trati

nážních vrstev. V koruně náspu nakonec zřídíme konstrukční vrstvu, na kterou bude uloženo kolejové lože,” říká k projektu hlavní stavbyvedoucí Karel Mikas ze závodu mostních a inženýrských staveb. Přechodová oblast na most přes trať Ústí nad Labem – Lysá na Labem bude sanována vzhledem na pokleslé zidky kombinací vertikálních a horizontálních konstrukcí. Hlavní stavební práce jsou po zkrácení harmonogramu plánované na 45 dní, tedy do 15. 9. 2024. Následně by se na trať měly vrátit vlaky.

## Úpravy kolejí a nástupišť ve stanici Kryry

**Během června naši kolejáři provedli rekonstrukci kolejí a nástupišť v dopravě Kryry na Lounsku.**

Rekonstrukce kolejí ve staničním úseku se dotkla první a třetí staniční koleje délky 466 m, respektive 435 m. Opravy byly provedeny během dvou výluk, vždy pro jednu kolej. „U první staniční koleje jsme nahradili staré betonové pražce a kolejnice za nové. V případě třetí staniční koleje byl k náhradě určen užitý materiál z první staniční koleje,“ říká k projektu stavbyvedoucí Jiří Herna. Součástí opravy kolejí byla následná směrová a výšková úprava a svaření do bezстыkové koleje. Opravou obou staničních kolejí nebyly dotčeny stávající výhybky.

Podél obou opravených kolejí ve stanici jsou rovněž nově zrekonstruovaná nástupiště délek 110 m z dílů Tischer uložených do betonového lože. „U první staniční koleje jsme použili nástupištní desky, nástupiště u třetí staniční koleje tvoří ztuhlá vrstva šterkodrti s asfaltovým postřikem mezi hranami,“ doplňuje skladbu opravených nástupišť Jiří Herna.



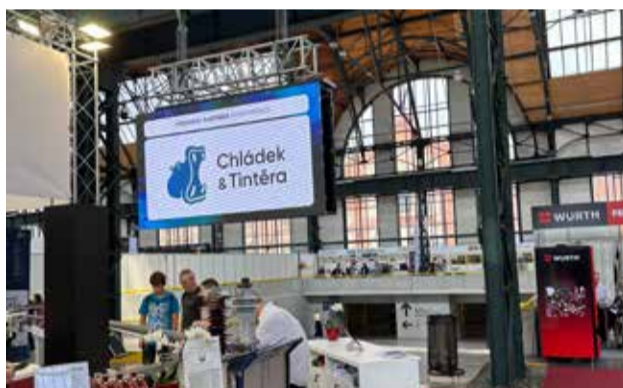
## Partneři Rail Business Days 2024

**Ostravské Trojhalí Karolina hostilo ve dnech od 11. do 13. června Mezinárodní železniční veletrh a konferenci Rail Business Days 2024.**

Naše společnost se stala premium partnerem doprovodného programu, tedy konference a galavečera, které proběhly hned první den veletrhu.

Konference se věnovala aktuálním tématům v oboru, s odborníky v publiku na ní diskutoval ministr dopravy Martin Kupka, své příspěvky přednesly přední kapacity železniční dopravy u nás i v zahraničí. Mezi příspěvky a také během galavečera byla příležitost pro neformální setkání s důležitými obchodními partnery.

Prezentace odborných firem na veletržních stáncích byla doplněna venkovní expozicí, kde si návštěvníci mohli prohlédnout např. elektrickou jednotku RegioPanter osazenou bateriemi nebo legendární Slovenskou strelu.



Letošní akce byla s 11 344 návštěvníky rekordní

## Na kolech i pěšky Českou Kanadou

**Pravidelná jarní akce Hroši na kolech se letos uskutečnila zkraje června v malebném prostředí České Kanady na Jindřichohradecku.**

Cyklisty letos doplnili také zájemci o pěší turistiku. Celkem se tak přihlásilo rekordních 47 účastníků. Všichni našli příjemné zázemí v penzionu Lada v Blatech u Nové Bystřice, odkud se během dvou krásných slunečných dnů podařilo navštívit řadu přírodních i architektonických památek. Cyklisté za nimi naježdili více než 110 km a turisté našlapali bezmála 30 km.



Skalní útvar Ďáblůva prdel



Náměstí ve Slavonicích



Ani večer se neodpočívalo

**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 10 000 Kč. Pokud u nás nový kolega odpracuje šest měsíců bez kázeňských přestupků, odměnu vám přiznáme.

### Jedná se o profese:

- Dělník pro elektromontážní práce na trakčním vedení
- Elektromontér
- Provozní zámečnick
- Zedník
- Tesař
- Stavební montážník
- 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

### Ostatní pracovní pozice:

- Mzdová účetní

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 navrhuje vedoucí výroby nebo střediska.

### Dále hledáme pracovníky na odborné technické pozice:

- FIDIC specialista
- Projektant/ka železničních staveb
- Hlavní geodet/ka
- Geodet/ka
- Přípravář/ka – rozpočtář/ka pro pozemní stavby; inženýrské stavby; mostní stavby; elektrostavby
- Projektový manažer/ka pro dopravní stavby
- Koordinátor/ka velkých železničních staveb
- Specialista/tka – stavbyvedoucí na železniční svršek; železniční spodek; na mosty a inženýrské konstrukce; pozemní stavby
- Stavbyvedoucí – pro středisko železničních staveb; mostních staveb; inženýrských staveb; elektrostaveb
- Mistr stavby – pro středisko železničních staveb, inženýrských staveb a pro středisko oprav a údržby mostů a kolejí

Bližší požadavky na jednotlivé profese najdete na [www.cht.cz/kariera/](http://www.cht.cz/kariera/)



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 • fax: +420 416 741 669 • 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.