



# 35 let

## Tradice, kvalita, spolehlivost, pevné základy

### Legendární zubačku čeká rozsáhlá rekonstrukce

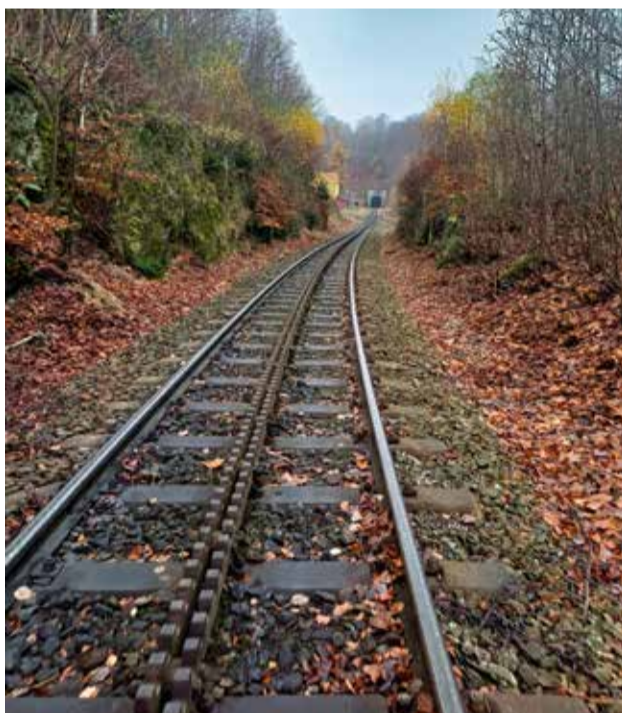
**Sedmikilometrová unikátní ozubnicová trať mezi Tanvaldem a Kořenovem na Jablonecku je nyní ve stavu, že ji nemohou využívat speciální vlaky tažené historickou ozubnicovou lokomotivou, pro které byla trať zkonstruována.**

Návrat historických vlaků, které na nejstrmější trati v Česku překonávají neuvěřitelných 235 výškových metrů, zajistí kompletní rekonstrukce železničního svršku, během které dojde zejména k výměně starých ocelových a dřevěných pražců za nové. „Přibližně na dvou třetinách trati s největším sklonem nahradíme původní ocelové pražce novými ocelovými ve tvaru písmene ypsilon. Ovšem bude se jednat o zcela unikátní úpravu těchto ocelových pražců, do kterých budou kotveny ozubnicové tyče,“ představuje zásadní část projektu hlavní stavbyvedoucí Martin Hůlka ze závodu kolejových staveb. Na celém úseku bude dále v rámci železničního svršku provedena výměna kolejnic, náhrada šterkového lože a rekonstrukce odvodnění.

Během úplné výluky trati, která začne v polovině dubna letošního roku a skončí až v říjnu, dojde také na sanaci ostění čtyř tunelů v souhrnné délce téměř 1500 metrů, sanaci skalních svahů podél trati, rekonstrukci propustků a mostků a šesti železničních přejezdů.

#### Nová nástupiště a doplnění ozubnice

Významná část oprav bude provedena v dopravních Desná a Dolní Polubný. V první jmenované budou vloženy čtyři nové betonové výhybky, vznikne tam nové ostrovní nástupiště a rekonstrukce se dotkne všech staničních kolejí. „V dopravně Dolní Polubný nás čeká kromě rekonstrukce všech staničních kolejí také vložení tří nových plechových výhybek s osazenou ozubnicí,“ doplňuje výčet prací v dopravních Martin Hůlka. Na trase se nachází ještě zastávka Kořenov, kde dojde na rekonstrukci šedesátimetrového nástupiště. Poslední rekonstrukce této unikátní trati byla provedena v šedesátých letech minulého století. Kvůli špatné-



Trať z Tanvaldu do Kořenova je nejstrmější v Česku

mu technickému stavu zakázala Správa železnic vloni v listopadu provoz historických vlaků až do skončení rekonstrukce.

- Trať z Tanvaldu do Kořenova je jednou z posledních normálně rozchodných ozubnicových železnic v Evropě a také je nejstrmější trati v Česku.
- V roce 1992 ji ministerstvo kultury prohlásilo za kulturní památku.
- Trať na necelých sedmi kilometrech překonává 235 metrů výškového rozdílu.
- Abtova ozubnice je dnes již využívána jen pro nostalgické jízdy, pro běžný provoz již není potřeba, je však památkově chráněná.

### Slavíme 35 let

Vážené kolegyně, vážení kolegové, obchodní partneři a přátelé, tento rok slavíme významný milník – 35 let od založení společnosti Chládek & Tintěra, a.s. Když jsme začínali, měli jsme jasnou vizi: budovat kvalitní stavby, spolehlivé vztahy a pevné základy nejen v naší práci, ale i v obchodních partnerstvích. Za 35 let jsme prošli mnoha výzvami, rostli, modernizovali se a stali se respektovaným jménem v oboru. Realizujeme projekty po celé ČR, přitom jsme stále hrdí na to, že jsme ryze česká stavební firma z Litoměřic.

Tento úspěch by nebyl možný bez našich zaměstnanců, kteří svou prací a nasazením tvoří skutečné srdce firmy, za což jim patří velké díky. Děkujeme také našim obchodním partnerům a zákazníkům za jejich důvěru, kterou do nás vkládají.

Třicet pět let je důvodem k reflexi, zamyšlení a k pohledu do budoucnosti. **Máme pevné základy. Naší filozofií je kvalitně odvedená práce. Naší vizí je propojovat naše dlouholeté zkušenosti a odbornost s moderním strojním vybavením. Naší společnost chceme i nadále rozvíjet a smysluplně do ní investovat.** Realizujeme železniční, mostní a pozemní stavby, včetně elektrostaveb. Jsme zaměřeni na údržbu železničních tratí, výstavbu dopravní infrastruktury a aktivní účast na projektech, které reflektují nejnovější trendy a potřeby společnosti. Děkuji vám všem za dosavadní spolupráci. Těším se na další společné kroky a věřím, že to nejlepší teprve přichází.

Jaroslav Tintěra

# Rekonstrukce železničního svršku na koridoru mezi Bohušovicemi a Lovosicemi

**Na konci května začne první velká výluka v rámci kompletní rekonstrukce dvoukolejné koridorové trati Praha–Děčín.**

Závod kolejových staveb se na celém projektu bude podílet jako subdodavatel pro společnosti Eurovia a GJW. Úkolem našich kolejarů bude rekonstruovat železniční svršek v délce tří kilometrů. Vzhledem k tomu, že se jedná o dvoukolejnou trať, bude celková délka rekonstruovaného svršku šest kilometrů. „Kromě výměny železničního svršku, kde se zatím nepočítá s kompletní výměnou pražců, ale jen kolejnic, budeme dále rekonstruovat dva železniční přejezdy a v Nových Kopistech jeden rušit,“ říká k projektu specialista na železniční svršek Jiří Kneifl. U stávajících betonových pražců projekt v tuto chvíli počítá pouze s výměnou upevňovadel včetně pryžových podložek a vrtulí.

## Využijeme blízkého zázemí naší společnosti

Realizace projektu začne na přelomu května a června letošního roku vyloučením druhé traťové koleje z provozu. Na rekonstrukci tratě pod druhou kolejí budou mít stavaři 85 dní, pak plynule začne rekonstrukce první traťové koleje, která potrvá shodnou dobu. „V místech stavby budou vlaky projíždět pouze po jedné koleji a se sníženou rychlostí,“ upozorňuje Jiří Kneifl. S kompletním dokončením díla se počítá na jaře příštího roku, kdy bude provedeno finální opravování železničního svršku.

V rámci sanace železničního spodku, kterou provedou společnosti Eurovia a GJW, bude realizováno zvednutí tělesa až o 70 cm, zejména v místech kolem Nových Kopist, kde byla trať během velkých povodní zaplavena. „Ze stavebního hlediska to bude komplikovaný proces, protože bude nutné zvedat těleso pod každou



Kolem Nových Kopist dojde ke zvednutí tělesa dráhy až o 70 cm nad úroveň záplavové čáry

koleji zvlášť. Znamená to vybudovat dočasné pažení mezi rekonstruovanou a provozovanou kolejí,“ vysvětluje Jiří Kneifl. Na rekonstruovaném úseku tratě mezi bohušovickým a lovosickým zhlavím se nacházejí železniční zastávky Nové Kopisty a Lukavec, kde bude provedena rekonstrukce stávajících nástupišť.

Vzhledem k blízkosti sídla a zázemí naší společnosti plánujeme na projektu využít jednak maximální počet vlastní techniky, jako jsou dvoucestné bagry, automatická strojní podbíječka, stroj pro úpravu kolejového lože nebo portálový pokladač Donelli, jednak přilehlé areály pro sklad materiálů.

Cílem sanace tratě v předmětném úseku je především zajištění spolehlivosti provozu a kapacity dráhy na vytiženém koridoru.



V součtu bude opraveno přibližně 6 km žel. svršku

## Druhá etapa sanace nestabilního náspu ve stanici Karlovy Vary pokračuje podle plánu

**Navzdory zimnímu počasí se našim stavbařům daří držet harmonogram prací a pomalu se schyluje k vlastním budování nového železničního náspu pod první traťovou kolejí.**

Druhá etapa sanace, která začala loni v září, spočívá v kompletním přebudování železničního náspu v místech chebského zhlaví karlovarského horního nádraží, čímž dojde k zajištění jeho dlouhodobé stability. V praxi to znamená odtěžení železničního náspu pod lichou skupinou kolejí v délce asi 150 metrů až na základovou spáru, vybudování nového náspu vyztuženého šterkodrtí, který bude doplněn modulárním stavebním systémem Green Terramesh, a zřízení nového systému odvodnění s napojením do šachet.

### Zachování provozu vyžaduje speciální řešení

Zásadním požadavkem realizace projektu je zachování jednokolejného provozu vlaků po celou dobu stavebních prací. Nyní vlaky využívají druhou kolej, po které jezdí se sníženou rychlostí 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 odtěžení tělesa,“ vysvětluje postup prací hlavní stavbyvedoucí Petr Novák ze závodu mostních a inženýrských staveb. Stavbaře během zimy čekalo odtěžit několik tisíc tun materiálu. „Na přelomu února a března jsme dokončovali odvodnění paty budoucího náspu a postupně začínáme s budováním náspu samotného, a to od mostu přes silnici směrem na Cheb,“ doplňuje hlavní stavbyvedoucí. S budováním nového náspu bude souviset také realizace nových pochozích žlabů pro umístění široké škály překládaných kabelů.

Po dokončení náspu, železničního spodku a svršku a po dobudování trakce pod lichou skupinou kolejí bude realizována rekonstrukce spodku a svršku pod druhou, nyní provozovanou, kolejí. „V rámci celého projektu se již nebude jednat o tak výrazný zásah do tělesa železničního spodku. Provedeme pouze rekonstrukci do hloubky přibližně jednoho metru a rekonstrukci odvodnění,“ doplňuje Petr Novák. Hlavní část prací má být dokončena v závěru letošního roku.



Celková délka sanace náspu dosahuje délky asi 150 m



Budování náspu začne od mostu směrem do Chebu

## Zajištění stability trati mezi Plzní a Chebem

**Přibližně třicetkilometrový úsek jednokolejné trati z Kozolup do Mariánských Lázní byl loni na tři měsíce vyloučen z provozu.**

Důvodem nepřetržité výluky byly stavební práce na dvanácti místech, které souvisejí se stabilizací trati zejména v přechodových částech mostních konstrukcí, sesuvných svazích a tělese náspu železniční trati. „Na této velmi frekventované trati byla zjištěna porucha geometrické polohy koleje na několika místech, což vedlo ke snížení rychlosti projíždějících vlaků,“ zdůvodňuje aktuální opravu trati Pavel Vlček ze závodu kolejových staveb. Projekt realizujeme ve sdružení se společností Rataela, a.s. „My se na projektu podílíme demontáží a montáží železničního svršku v opravovaných místech, společnost Rataela má na starost větší část, tedy úpravy železničního spodku,“ shrnuje Pavel Vlček.

Kromě oprav tělesa trati projekt řeší i stabilizaci a zajištění pohybů drážní stezky nebo celé drážní cesty. Realizace projektu je rozdělena na dvě stavební sezóny, v loňském roce byla provedena převážná část, na jaře letošního roku bude realizován jeden zbývající stavební objekt.



Naše společnost provádí práce na železničním svršku

# Rekonstrukce budovy žateckého vlakového nádraží výrazně pokročila

Přibližně po roce od zahájení opravy historické nádražní budovy je již vidět, jak bude objekt vypadat.

Stavbařům střediska pozemních staveb se podařilo kompletně opravit střechu, což bylo z hlediska rekonstrukce střešní, nyní se soustředí na rekonstrukci fasády a přístřešku, který bude replikou původního zastřešení. „Dá se říci, že máme hotovou více než třetinu plánované rekonstrukce, zejména ty nejnáročnější části, jako jsou nové inženýrské sítě a střecha. Střešní část prací musíme mít hotovou do srpna letošního roku, kdy má být opravený objekt přístupný veřejnosti,“ říká hlavní stavbyvedoucí Petr Suchý. Prakticky to znamená dokončit opravu celé fasády, hlavního vchodu a vestibulu budovy včetně nových sociálních zařízení, pokladen, výtahu a v neposlední řadě venkovní prostranství směrem k peronům. „Nejpozději v lednu příštího roku předáme zrekonstruované i zbylé části objektu, zejména neveřejných vnitřních prostor,“ dodává Petr Suchý.

## Zničené cenné prvky nahradí repliky

Cílem rekonstrukce objektu je návrat k jeho původní historické podobě z roku 1873. Dříve provedenými nevhodnými zásahy byly zničeny nebo zakryty cenné prvky, které nyní stavbaři střediska pozemních staveb opravují nebo nahrazují replikami, a to pod dohledem odboru památkové péče. Zejména se jedná o původní okna, dveře a průčelí, sloupy, schodiště, dlažby, zábradlí a okrasné štuky ve vstupní hale. Nové zakrytí nastu-



Více než třetina plánované rekonstrukce výpravní budovy je již hotová, a to včetně nové střechy

piště bude nadále podírat jedenáct litinových sloupů, které bylo nutné repasovat.

## Největší penzum prací je v prvním podlaží

Nejméně se rekonstrukce dotkne druhého patra, kde jsou dříve zrekonstruované kancelářské prostory. Naopak největší proměna čeká první nadzemní podlaží, které navazuje na první nástupiště. „Tam měníme

kompletně dispozice, inženýrské sítě a právě tam je i nejvíce historických prvků k renovaci,“ podotýká hlavní stavbyvedoucí. Rekonstrukce se týká i přízemí, které je přístupné z přednádražní ulice. Vznikají tam komerční prostory, nová plynová kotelná a základ pro výtah, který povede až do druhého nadzemního patra. Částečná proměna se týká také vnějšího okolí, kde vznikne jednak nový přístřešek k nástupišti, jednak nové chodníky.

## Nový obecní úřad v Horních Beřkovicích

V polovině příštího roku by měla být dokončena novostavba Obecního úřadu v Horních Beřkovicích na Mělnicku.

K výstavbě nového zázemí využila obec uvolněný pozemek v jejím centru, kam architekt navrhl objekt se zastavěnou plochou téměř 350 m<sup>2</sup>. „Bude se jednat o objekt ve tvaru písmene T, který bude mít přízemí, jedno nadzemní patro a podkroví,“ shrnuje stručně projekt stavby hlavní stavbyvedoucí Jan Březina ze střediska pozemních staveb. Objekt bude založen na základových pasech a železobetonové desce. Svislé obvodové zdivo je navrženo ze zateplených keramických cihel, vodorovné konstrukce mají tvořit stropní panely. Valbová střecha bude pokryta keramickou



V místě výstavby kdysi stával původní obecní úřad

skládanou krytinou. „Cílem architekta bylo novostavbu přiblížit původnímu obecnímu úřadu a také, aby stavba svým pojetím nevybočovala z lokality, ve které vzniká. Proto například bude mít střecha polovalby, dveře a okna budou dřevěná, špaletová, omítka bude hlazená v historizujícím provedení,“ vysvětluje navržené ztvárnění nového objektu Jan Březina.

## Do zimy musí být uzavřena hrubá stavba

Výstavba byla zahájena v závěru loňského roku, a to budováním základových pasů. „Do konce března tohoto roku chceme mít hotovou základovou desku a začít s realizací hrubé stavby. Během podzimu musíme mít hotovou hrubou stavbu, která již bude uzavřena, abychom přes příští zimu mohli provádět vnitřní stavební práce,“ vypočítává navazující sled prací hlavní stavbyvedoucí. Na jaře pak stavbaře čeká provést zpevněné plochy ze žulových kostek a drobná výsadba zeleně. Součástí projektu je také zřízení přípojek inženýrských sítí – voda, elektro, kanalizace. Objekt bude vytápěn pomocí tepelného čerpadla s napojením na podlahové vytápění. Z hlediska vzduchotechniky bude v objektu instalována rekuperační jednotka. Nový obecní úřad nabídne pestré využití. Ve spodním patře má být zázemí úřadu, knihovna, kadeřnictví, kosmetika nebo pošta. Nadzemní podlaží má sloužit také jako zázemí úřadu, a to včetně obřadní místnosti. V podkroví budou umístěny různé technologie.

## Rekonstrukce výpravní budovy ve stanici Podlešín



Středisko pozemních staveb opravuje další nádražní budovu na trati z Kralup do Slaného.

Na konci roku 2020 jsme Správě železnic předali zrekonstruovanou nádražní budovu ve Zvoleněvsi a na

konci letošního roku předáme opravenou výpravní budovu v sousedním Podlešíně nedaleko Kladna.

Rekonstrukce budovy v Podlešíně však bude náročnější. „Kromě oprav budeme také bourat. A to celý přístavek, kde dosud byla letní čekárna pro cestující, a veřejné toalety. Na stejném místě postavíme dřevěný přístřešek, který bude sloužit jako venkovní čekárna,“ říká k rekonstrukci hlavní stavbyvedoucí Daniel Kubín. Zásadní opravy se dočká dvoupatrový objekt, který slouží jako dopravní kancelář s čekárnou ve spodním patře a obytné prostory ve vrchních patrech.

## Rekonstrukce od střechy až po sklep

Nejviditelnější bude oprava vnější části objektu, a to od výměny střešní krytiny, klempířských prvků přes opravu fasády, výměny oken a dveří až po odizolování základů stavby. „Začali jsme ubouráním komínů, které

budou nahrazeny novými, a pracemi uvnitř objektu. Během března plánujeme odstranit přístavek, a jakmile to počasí dovolí, tak začneme měnit střešní krytinu,“ podotýká Daniel Kubín. Na přelomu jara a léta začnou s rekonstrukcí fasády, kam spadá i repase kamenného soklu s ozdobnou římsou kolem celého objektu.

Uvnitř budovy se rekonstrukce dotkne zejména přízemní části, kde bude kompletně zrekonstruovaná dopravní kancelář včetně zázemí a vnitřní čekárny. V patrech dojde na rekonstrukci společných prostor, zejména chodeb. Částečně se oprava týká také sklepních prostor, kde dochází k sanaci zdiva a rekonstrukci elektrických rozvodů.

V poslední fázi opravy bude provedena rekonstrukce prostranství u nádražní budovy, kde vzniknou nové zpevněné plochy a prostor bude vybaven mobiliářem. Realizace, která má skončit letos v říjnu, probíhá za nepřetržitého provozu dopravní kanceláře.

## Správa železnic slavnostně zprovoznila tři stavby na Ústecku

Obnovou prošly mosty v krajské metropoli a Teplicích, nadjezd v Libochovanech a také traťový úsek v Litoměřicích.

Slavnostní ukončení souboru tří staveb se uskutečnilo 5. února na vlakovém nádraží v Ústí nad Labem. Své zástupce tam měla také naše společnost, která realizovala nový dvoukolejný most nedaleko stanice Teplice v Čechách, na kterém bude výhledově možné zvýšit traťovou rychlost až na 120 km/h. Změna jeho celkové délky zajistila zlepšení rozhledových poměrů na křižovatce Spojenecké ulice a ulice Na Hrázi, chodník pod mostem se rozšířil na dva metry. „Původní most tvořil jakýsi dopravní špunt pro auta i pro pěší. Postavili jsme nový, který je širší a bezpečnější. Místo je lépe průchodné pro lidi a lépe průjezdné pro auta. I tady je průběžné kolejové lože,“ nechal se při slavnostních proslovch slyšet ředitel Stavební správy západ Správy železnic Petr Hofhanzl. Další oficiálně zprovozněnou stavbou byla náhrada nevyhovujícího ocelového mostu mezi střekovským a západním nádražím v Ústí nad Labem. Obnovou prošla i dvoukolejná trať napříč Litoměřicemi, která nově získala protihlukovou stěnu. Součástí této stavby byla i rekonstrukce silničního nadjezdu v Libochovanech, která zajistila plnohodnotný přístup do centra obce.



Pásku stříhli zástupci investora a zhotovitelských firem



Důvodem rekonstrukce mostu v Teplicích bylo jeho rozšíření

## Sepekovský viadukt Železniční stavbou roku 2024

Rekonstrukce tzv. Sepekovského viaduktu na trati Tábor–Písek byla oceněna jako Železniční stavba roku 2024 v kategorii Historické dědictví.

Rozsáhlou renovací téměř 150 metrů dlouhého kamenného železničního viaduktu mezi stanicemi Božejovice a Sepekov realizoval závod mostních a inženýrských staveb pod vedením zkušeného mostaře Miroslava Běhavého v letech 2023 až 2024.

Historický železniční most z roku 1889 tvoří deset polokruhových kamenných kleneb a převádí trať přes údolí. Výška mostu dosahuje přibližně 20 metrů.

Rekonstrukce viaduktu byla rozdělena do dvou základních etap. Během první hlavní fáze byla za úplné výluky provedena sanace vrchní části mostu. Ve druhé etapě byla provedena náročná sanace spodní kamenné stavby. Celkem se jednalo o opravu deseti polokruhových kleneb, devíti piliřů a dvou opěr. K tomu je třeba přičíst obnovu kamenných základy u mostních opěr.

„Jsem tímto oceněním opravdu velice poctěn, ovšem není to jenom moje zásluha, ale i celého realizačního týmu. Nikdy to není zásluha jednoho pracovníka. Stejný význam pro mě má například i ocenění Sanační dílo roku 2018 za sanaci klenbových viaduktů v Kutinách délek 100 a 200 metrů. Ale zase musím podotknout, že zásluhu na tom má celý tým pracovníků,“ nechal se slyšet krátce po převzetí ocenění hlavní stavbyvedoucí Miroslav Běhavý.



Realizační tým v čele s Mirkem Běhavým (uprostřed)



## 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 zámečník
- Zedník
- Tesař
- Kameník
- 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

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:

- Projektant/ka železničních staveb
- Hlavní geodet/ka
- Geodet/ka
- Přípravář/ka – rozpočtář/ka; 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 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; pozemních staveb; elektrostaveb
- Stavbyvedoucí pro stavbu Příbyslav–Pohled do závodu mostních staveb
- Mistr stavby pro stavbu Příbyslav–Pohled do závodu mostních staveb
- Stavbyvedoucí pro středisko údržby mostních staveb
- Projektový manažer/ka na mosty a inženýrské konstrukce
- Stavební technik – fakturant/ka

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.