



**Chládek
& Tintěra**

**Zpráva
o společnosti
2023/24**





Česká
stavební firma
z Litoměřic



Obsah zprávy

- 4 Slovo obchodního ředitele
- 6 Slovo výrobního ředitele
- 8 Slovo administrativního ředitele
- 10 Hospodářské výsledky
- 11 Organizační struktura
- 14 Naši lidé
- 15 Integrovaný systém managementu
- 16 Projekty
 - 17 Modernizace žst. Bohosudov
 - 18 Přestavba trati v úseku Lobzy-Koterov
- 20 Závod kolejových staveb
 - 21 Oprava trati v úseku Blatno-Petrohrad
 - 22 Oprava výhybek a kolejí v žst. Nymburk hl.n.
 - 23 Stavební úpravy kolejiště Odstavného nádraží Praha Jih
- 24 Závod mostních a inženýrských staveb
 - 25 Vybudování technické infrastruktury v obci Uhy Litoměřice, ulice Karolíny Světlé - nová komunikace a rozvod IS
 - 26 Rekonstrukce tzv. Sepekovského viaduktu na trati Tábor-Písek
- 28 Středisko pozemních staveb
 - 29 Rekonstrukce výpravní budovy žst. Teplice v Čechách
 - 30 Realizace dvou vestaveb v Nemocnici Slaný
 - 31 Rekonstrukce budovy kapucínského kláštera v Žatci
- 32 Středisko svařování
- 34 Středisko elektrostaveb
- 38 Středisko údržby
- 40 Mechanizace a vozový park
- 42 O společnosti
 - Informace pro akcionáře
 - Vedení společnosti
 - Vedoucí pracovníci závodů a středisek
- 43 Kontakty



Slovo obchodního ředitele

Společnost Chládek & Tintěra, a.s. je postavena na sounáležitosti pracovníků s firmou, jejich zdravém sebevědomí a odborné kvalifikaci.

Před 34 lety byla v Litoměřicích založena společnost Chládek & Tintěra, a.s. Již od začátku se do společnosti podařilo vetknout zdravý rozum a spořivost, což se managementu povedlo rozvinout a vybudovat tak odbornou českou stavební společnost s dostatečným vlastním kapitálovým zajištěním. To nám dnes umožňuje plánovat, soutěžit a získávat rozhodující stavební zakázky tak, abychom měli naplněn zásobník zakázek a zajistili práci pro naše zaměstnance. Během své existence jsme se tak zařadili mezi největší společnosti s vlastní personální kapacitou a strojní vybaveností v České republice. Stali jsme se lídrem českých firem, které tvoří protiváhu nadnárodním korporátním společnostem.

Realizujeme velké investiční dopravní stavby i drobné opravné práce na železnici. V našem portfoliu najdete mostní a inženýrské stavby, pozemní stavby i elektrostavby, a to po celé České republice. Každý rok se účastníme většiny vypisovaných výběrových řízení na velké státní železniční infrastrukturální stavby a daří se nám dosahovat plánovaných objemů. Na roky 2024 a 2025 se nám podařilo utvořit stabilní základnu zakázek, která nám poskytuje jistotu a prostor pro další rozvoj. Také se daří navázat nová důležitá partnerství, která nás nejen posunou vpřed, ale také posílí naši pozici na trhu.

Společnost je pravidelným hlavním partnerem celostátní konference Železnice. Vydáváme firemní časopis Hroch noviny, který distribuujeme zadavatelům, obchodním partnerům a našim

zaměstnancům. Pracujeme na soustavné propagaci obchodní značky jak cestou jasně rozpoznatelné grafiky společnosti, cestou práce na komunikaci uvnitř společnosti, tak i zviditelněním na webu a sociálních sítích, kde kromě veřejného sektoru oslovujeme média a veřejnost.

Všem našim zaměstnancům upřímně děkuji za profesionální přístup, loajalitu a úsilí, které každodenně vkládají do naší společnosti. Vím, že to není samozřejmost a vážím si toho. Těším se na další nové projekty a spolupráci s vámi.

Ing. Pavel Stoužil,
obchodní ředitel





Slovo výrobního ředitele

Je za námi velmi úspěšný hospodářský rok 2023, který se z pohledu celé historie firmy řadí k ekonomicky vůbec nejúspěšnějším a překonal i výsledky roku 2020, resp. 2021 – obrat společnosti byl ve výši 2 614 milionů korun, zisk před zdaněním dosáhl výše 243 milionů korun. Mohu proto konstatovat, že se nám podařilo překročit výrobní plán, který si vedení společnosti na začátku hospodářského roku stanovilo.

Vedle ekonomických cílů jsme se i nadále soustředili na oblast bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. BOZP je pro vedení společnosti a naše zaměstnance velkou prioritou, proto na bezpečnost a ochranu zdraví klademe velký důraz.

Nejvýznamnějšími stavbami v roce 2023 byly Uzel Plzeň, 5. stavba Lobzy–Koterov, Rekonstrukce žst. Bohosudov a Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Roudnice nad Labem.

Kromě velkých dopravních staveb realizujeme opravné a údržbové práce na železnici, stavíme, rekonstruujeme a modernizujeme mosty. Mezi významné zakázky roku 2023 patřily tyto stavby: Oprava staničních kolejí v žst. Mimoň, Oprava kolejí a výhybek v žst. Kdyně a Kout na Šumavě, Oprava trati v úseku Blatno–Petrohrad, Oprava trati v úseku Mladotice–Žihle–Blatno, Oprava výhybek a kolejí žst. Nymburk hl. n. Pro České dráhy jsme postavili stabilní myčku skříní vozidel v Havlíčkově Brodě a zrekonstruovali kolejiště vjezdové a střední skupiny Praha Jih. Mimo jiné jsme zrealizovali i tyto zakázky: Opravu mostu v km 67,750 na trati Horní Cerekev–Tábor, Splašková kanalizace v lokalitě Zadní Zájezd, Rekonstrukce chodníku ul. Jiříkovská v Rumburku, Rekonstrukce mostu přes Bílinu v Jirkově, Rekonstrukce mostu v km 39,019 na trati Středokluky–Podlešín, komunikace pro pěší podél II/262 Starý Šachov, Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor–Písek. Dále se nám podařilo dokončit časově i technicky náročnou stavbu – Sanaci nestabilního náspu v ŽST Karlovy Vary km 185,850–186,000, Etapa 1.

K nejvýznamnější zakázce v pozemním stavitelství určitě patřila Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Teplice v Čechách. Dokázali jsme zrealizovat několik velmi zajímavých staveb, jako jsou

dostavba atrií Nemocnice Slaný, Polyfunkční a spolkové centrum Regionální technologické centrum robotiky v objektu Kláštera kapucínů v Žatci a Oprava obálky administrativní budovy areálu TO Most. Letos jsme dokončili stavební úpravy administrativně kulturního objektu v Mnichově Hradišti a rekonstruujeme výpravní budovu v Žatci.

Do roku 2024 jsme vstoupili s celou řadou nově zasmluvněných projektů, které přispívají k vysoké zásobě práce. Ta je ve stavebnictví jedním z nejdůležitějších ukazatelů, protože nám dává jistotu do několika nadcházejících let. Mezi významné projekty patří Rekonstrukce žst. Vlkov u Tišnova a Rekonstrukce traťového úseku Příbyslav–Pohled či Oprava trati v úseku Tanvald–Kořenov.

Pevně věřím tomu, že patříme mezi nejlepší a nejsilnější stavební dodavatele nejen v železničním stavitelství. Ve stavařině neustále řešíme nějaké problémy či nepříjemné situace. Například i to, že máme hodně nebo málo práce či špatné počasí. Nezbyvá než doufat, že se díky našim zkušenostem a pracovitosti podaří překonat všechny neplánované obtíže i v následujícím období.

Rád bych touto cestou poděkoval všem našim zaměstnancům za jejich poctivě odvedenou práci, hroší soudržnost a flexibilitu, jejich práce si nesmírně vážím.

Ing. Jan Chlupsa,
výrobní ředitel



Slovo administra- tivního ředitele

Společnost Chládek & Tintěra, a. s. je dlouhodobě rostoucí ryze českou společností, jejíž významnou devizou je kvalita odvedené práce.

Zejména kvalita výsledného produktu z naší společnosti dělá důvěryhodného partnera pro naše zákazníky, uvedu zejména Správu Železnic, s. o. Důvěru v naše úsilí však nemají jen naši zákazníci, ale zejména pak milióny lidí využívajících denně železniční dopravu. Ti všichni věří, že děláme naši práci nejlépe, jak umíme.

Jsem pyšný, že mohu být součástí tohoto úžasného týmu, který se skládá z celé řady odborníků a správných lidí na správných místech. Lidé jsou a vždy budou prioritou pro naši společnost. Velmi dobře si uvědomujeme, že každý kvalitní zaměstnanec přispívá k rozvoji společnosti a pomáhá utvářet její budoucnost. Nemusíme mít nutně vždy na věci stejný pohled a názor (to by konec konců byla i pěkná nuda), důležité je dojít k dohodě, společně stanovovat správné cíle a ty následně plnit.

Podmínkou pro plnění cílů je funkčnost vnitřních procesů a jejich správné nastavení. Zavádění efektivních procesů a odbourávání těch neefektivních je pro každou společnost předpokladem úspěchu a růstu. Naše společnost pracuje na zvyšování efektivity každý den a budeme v tom pokračovat. Máme zavedenou celou řadu nástrojů, ať už v rámci certifikací ISO nebo ECM. V blízké době nás čeká zavedení systému nefinančního reportingu ESG a NIS2, pod touto zkratkou se skrývá nová legislativní úprava kybernetické bezpečnosti. Byť tyto systémy přichází z legislativních nařízení, pojďme je vnímat jako příležitost

a vytěžit z nich přidanou hodnotu a konkurenční výhodu pro naši společnost.

Vývoj posledních let byl pro celou řadu ekonomik a odvětví velmi obtížný s ohledem na několik krizí, které jsme všichni spolu zažili. Myslím, že je nemusím jmenovat. V tuto chvíli zažíváme období vzpamatování se a stabilizace. Nicméně stále musíme mít zvýšenou pozornost a citlivost vůči tomu, co se děje okolo nás na poli legislativy, politiky, trhu i dění ve světě.

Každému našemu zaměstnanci a partnerovi chci tímto poděkovat, že můžeme společně budovat železniční infrastrukturu České republiky, která slouží v konečném důsledku nám všem. Ke konci chci požádat o neustálé zvyšování úrovně bezpečnosti práce, ať můžeme naše splněné cíle slavit ve zdraví a plné síle.

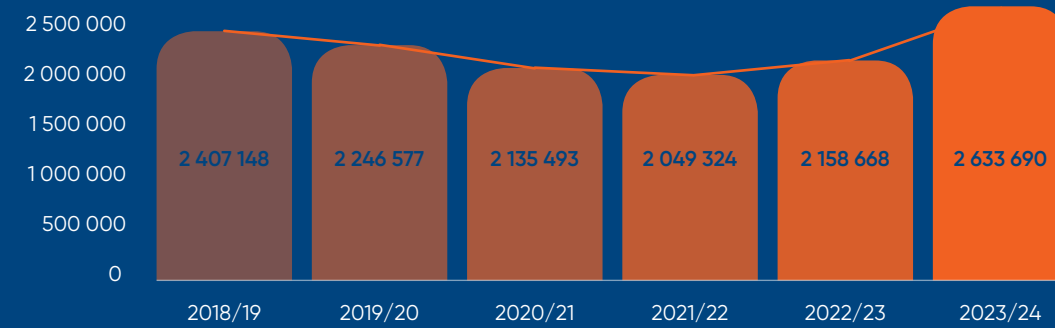
Všem našim zaměstnancům upřímně děkuji za profesionální přístup, loajalitu a úsilí, které každodenně vkládají do naší společnosti. Víím, že to není samozřejmost a vážím si toho. Těším se na další nové projekty a spolupráci s vámi.

Ing. Jan Tyl,
administrativní ředitel

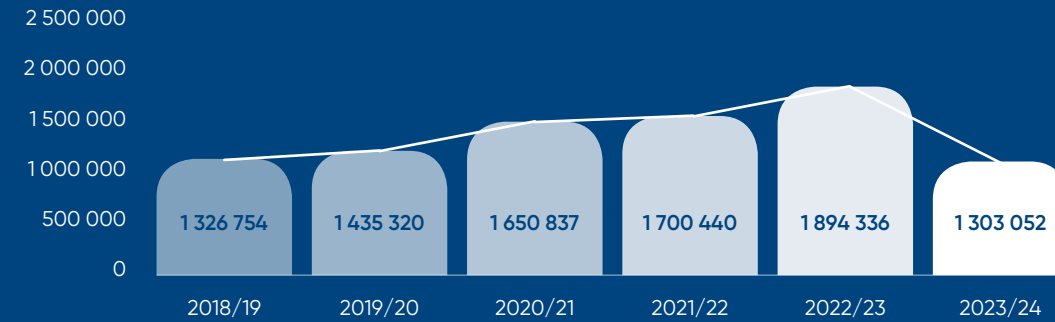
Hospodářské výsledky

Výsledky společnosti v tis. Kč

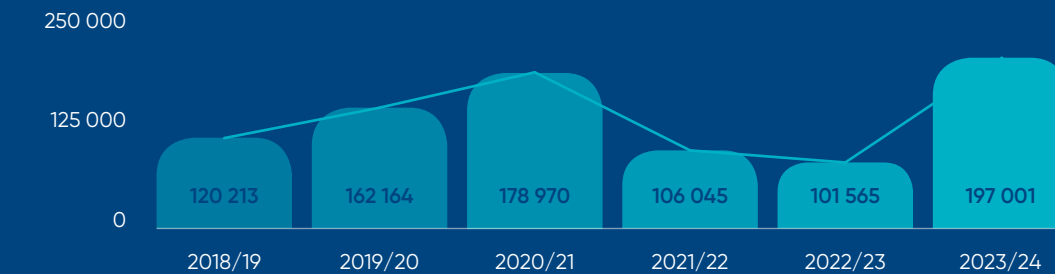
Čistý obrat za účetní období I, +II, +III, +IV, +V, +VI, +VII



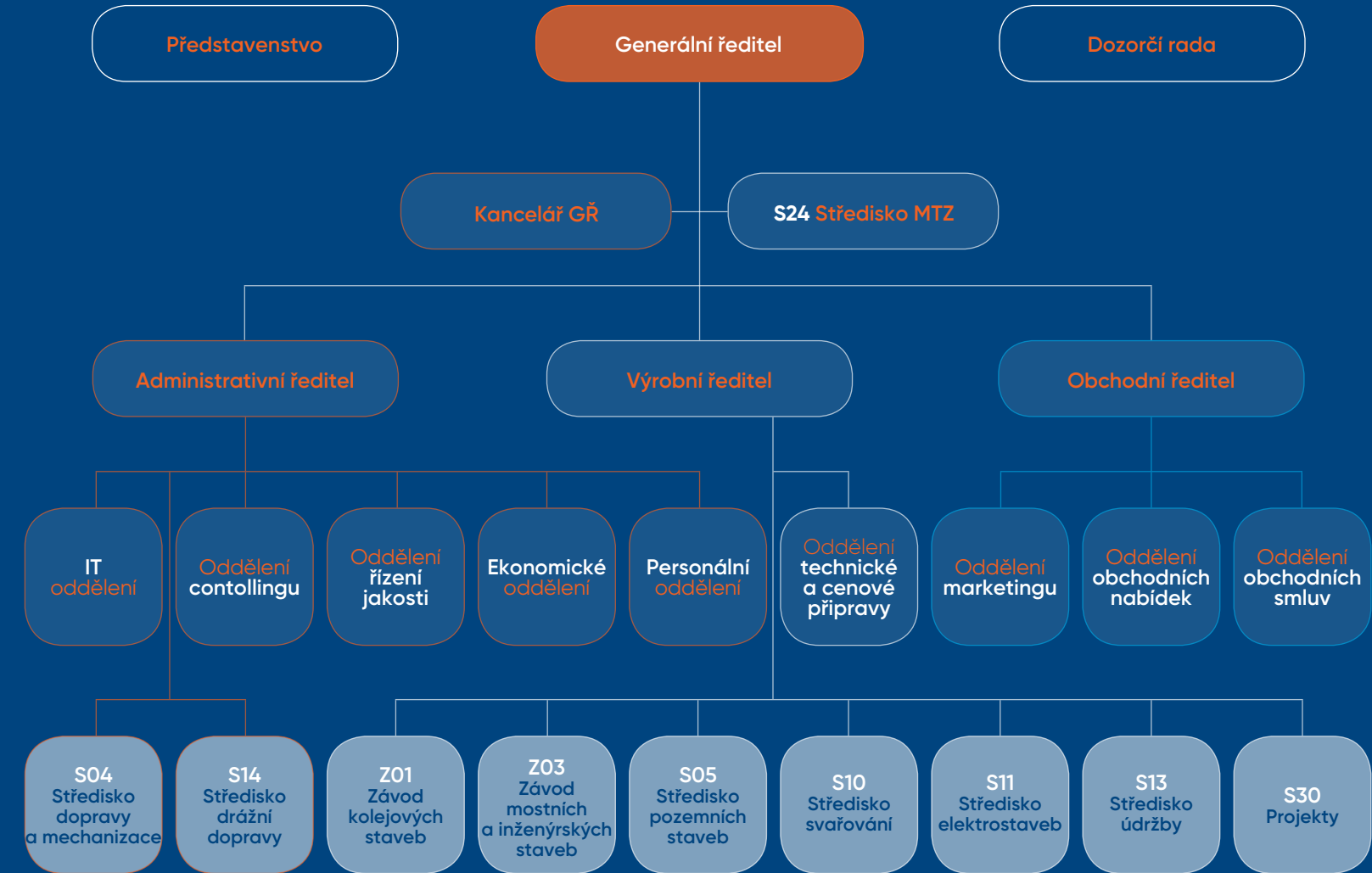
Aktiva Celkem



Výsledek hospodaření po zdanění



Organizační struktura





Sepekovský viadukt

Pohled na realizaci Sepekovského viaduktu v květnu 2024 před dokončením v srpnu 2024.



Naši lidé

Společnost klade velký důraz na oblast lidských zdrojů a neustále se snaží získávat nové zaměstnance, kteří jsou svými znalostmi a dovednostmi přínosem pro společnost.

V hospodářském roce 2023/2024 pracovalo ve společnosti průměrně 360 zaměstnanců: 191 zaměstnanců na pozicích THP a provozních THP a 169 zaměstnanců v dělnických profesích.

Do budoucna přetrvávají požadavky na získání kvalitních zaměstnanců v odborných dělnických a technických profesích, které se snažíme aktivně získávat prostřednictvím sociálních sítí, personálních portálů a aktivním vyhledáváním a oslovováním vhodných uchazečů. V uplynulém hospodářském roce jsme se účastnili několika akcí „Burza práce“ s cílem získat nové zaměstnance a zviditelnit naši společnost veřejnosti.

Tuto činnost plánujeme rozvíjet i v dalším období. Kromě trvající spolupráce s VOŠ a SPŠ Děčín jsme zahájili spolupráci se SPŠ stavební Mělník a ISŠT Mělník. Současný nedostatek vhodných lidských zdrojů se shoduje s celorepublikovým vývojem pracovních kapacit v technických oborech a nezájmem veřejnosti o odvětví stavebnictví.

Integrovaný systém managementu

Společnost Chládek & Tintěra, a.s. má certifikovaný integrovaný systém managementu v oblasti řízení kvality, ŽP a BOZP (ČSN EN ISO 9001:2016, ČSN EN ISO 14001:2016 a ČSN ISO 45001:2018).

Funkčnost integrovaného systému je průběžně kontrolována formou interních auditů a externě formou každoročních dozorových auditů a jedenkrát za 3 roky recertifikačním auditem. V říjnu roku 2023 proběhl bez výhrad i první dozorový audit.

Společnost přikládá velký význam dodržování zásad řízení a principů definovaných normami a také neustále usiluje o zdokonalování a rozšiřování kvalifikačních předpokladů pro další činnosti společnosti. Optimalizuje výrobní procesy a náklady tak, aby byly zabezpečeny kapacitní a finanční zdroje pro rozvoj společnosti a byly nastaveny optimální ceny a podmínky pro spokojenost zákazníků.

Velký důraz je stále kladen na vzdělávání zaměstnanců v oblasti Compliance management systému (CMS), který je ve společnosti implementován. Také v tomto roce proběhlo

prezenční školení vedoucích zaměstnanců na technickém semináři.

V oblasti drážní dopravy společnost získala nové jednotné osvědčení o bezpečnosti, které jí umožňuje nadále provozovat drážní dopravu zejména v souvislosti s realizací stavebních a údržbových zakázek. Dále společnost disponuje Osvědčením o shodě subjektu odpovědného za údržbu a Osvědčením o shodě pro funkce údržby (Provádění údržby – úroveň 3 pro nákladní vozy a úroveň 4 pro speciální vozidla a traťové stroje). Naše společnost tedy může poskytovat opravy a údržbu v rámci ECM i ostatním společnostem, které tuto certifikaci nemají. V červenci 2023 proběhl stání dozoru ze strany Drážního úřadu v oblasti ECM bez negativních zjištění. Na konci příštího roku končí platnost tohoto osvědčení a naše společnost se bude muset recertifikovat v této oblasti, což znamená, že bude potřeba splnit stejné podmínky jako při prvotním udělení osvědčení.

*Ing. Jitka Beranová,
referentka odd. řízení jakosti*



Projekty

Modernizace žst. Bohosudov

Rekonstruovali jsme sedmikilometrový úsek dvoukolejné trati z Teplic do Chabařovic. Jedna z největších železničních staveb naší společnosti skončila po 48 měsících od zahájení. V prvním roce realizace projektu byl částečně zrekonstruován pouze úsek trati z Bohosudova do Chabařovic, dále se stavbaři zaměřili na objekty, které nevyžadovaly výlukou trati. Zejména se jednalo o přestavbu původní výpravní budovy v Bohosudově na technologický objekt, výstavbu nakládací rampy ve stanici Bohosudov nebo přípravné práce pro nové protihlukové stěny.

Jedním z nejnáročnějších objektů stavby byla přestavba železničního přejezdu v ulici Emilie Dvořákové na podjezd pod železniční trati, tvořený železničním mostem a téměř 100 m dlouhou masivní betonovou vanou pod ním. Podjezd je koncipován tak, aby sloužil také pro trolejbusy a mimoúrovňově i pro chodce a budoucí cyklostezku.

Výraznou změnou prošla také samotná stanice Bohosudov. Oproti stávajícímu stavu došlo k výstavbě dvou nových vnějších nástupišť délek 120 metrů s bezbariérovým přístupem. V rámci rekonstrukce stanice došlo k významné redukci počtu kolejí. Z původních deseti kolejí ve stanici zbylo pět kolejí. Dvě hlavní vedou k nástupišťům a zbylé tři slouží jako manipulační nebo odstavné koleje. Dále byla provedena instalace nového sdělovacího a zabezpečovacího zařízení a návazných technologií a kompletně nové trakční soustavy.

Zrekonstruovaná stanice je zároveň také zkušebním úsekem pro připravované vysokorychlostní tratě. Pro obě hlavní staniční koleje jsme použili dle požadavku investora speciální pražce BC 12, které jsou konstruované na rychlost vlaků přes 300 km/h.

Žst. Bohosudov

Zrekonstruovaná stanice je mj. zkušebním úsekem pro připravované vysokorychlostní tratě.



Přestavba trati v úseku Lobzy- Koterov

Na přestavbě čtyřkilometrové trati v úseku Lobzy–Koterov jsme pracovali ve sdružení spolu s Metrostavem téměř 4 roky.

Výsledkem provedených úprav je dvoukolejka, po které teď mohou vlaky jezdit stovacetkilometrovou rychlostí. Dále vznikla nová zastávka v srdci čtvrti Slovany s lávkou přes koleje a bylo zrušeno nádraží v Koterově. Zastávka se tak významně přiblížila obyvatelům, nástupiště jsou kousek od slovanské radnice i linek MHD.

Součástí projektu je také málo vídaná stavba, a sice tunelové zárodky. Dvě betonové podzemní konstrukce ukryté pod tělesem dráhy byly vybudovány s předstihem pro budoucí přeložku silnice I/20, která povede zčásti právě tunelem pod železniční tratí.

Zastávka Plzeň-Slovany

Nástupiště nové zastávky Plzeň-Slovany je blízko stanice MHD.



Závod kolejových staveb

Oprava trati v úseku Blatno-Petrohrad

Oprava na jednokolejné celostátní trati Plzeň–Žatec, která zajistila normové parametry v daném úseku, byla naší další stavbou na této trati.

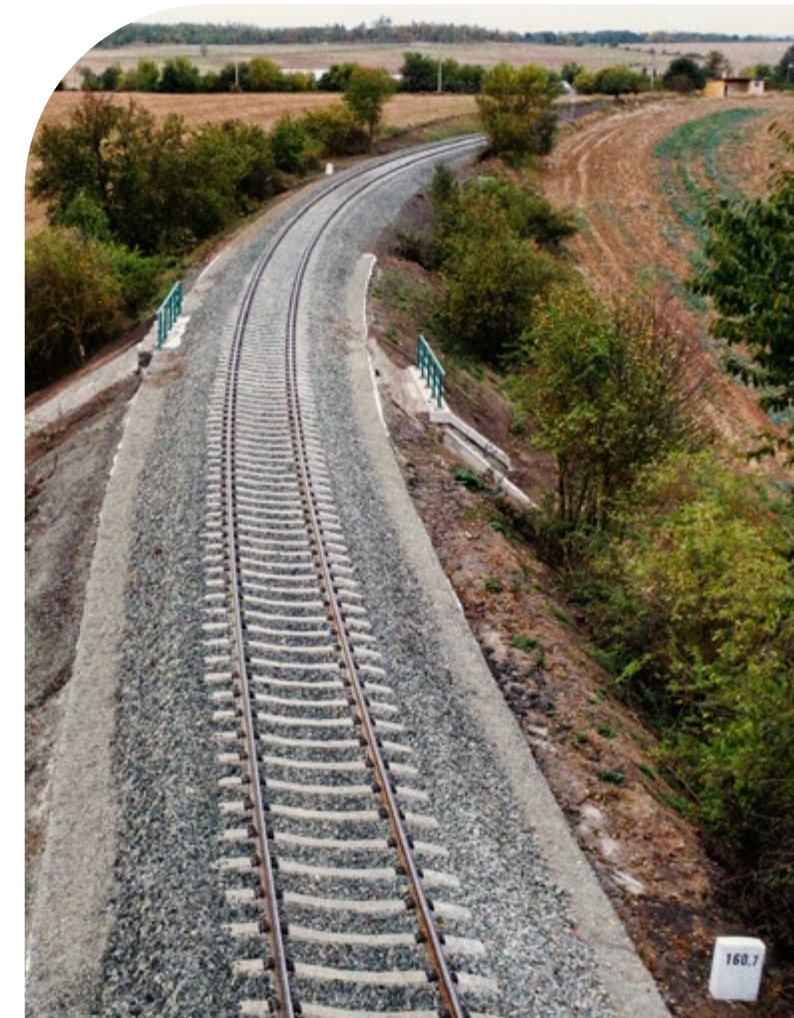
V předchozích třech letech jsme opravovali traťové úseky z Petrohradu do Kryr a z Vroutku do Kryr. Stejně jako u těchto staveb, i nyní byla předmětem těžká střední oprava zahrnující zejména kompletní rekonstrukci železničního spodku i svršku. Na úseku dlouhém 5,3 km se nachází také deset mostních objektů, z nichž dva prošly kompletní rekonstrukcí a zbylých osm bylo sanováno. Rekonstrukce se dotkla také dvou železničních přejezdů. Kromě toho jsme vybudovali trativody v délce asi 3 kilometrů, pražcové rovnániny v délce 500 metrů, zpevněný příkop v délce 600 metrů a 1100 metrů gabionových zdí. Opravy se dotkly také zabezpečovacího zařízení a telematik.

Opravenou trať tvoří nové betonové pražce PKK 13, které nahradily původní pražce SB5. Projekt byl realizován s použitím nových kolejnic a s recyklací štěrkového lože.

Výsledná oprava traťového úseku pomohla odstranění propadu traťové rychlosti a k umožnění budoucího zavedení traťové třídy D4.

Trať Blatno-Petrohrad

Opravou této trati jsme navázali na naše předchozí stavby.



Oprava výhybek a kolejí v žst. Nymburk hl.n.

Na hlavním nádraží v Nymburce jsme zrekonstruovali tři nová nástupiště v souhrnné délce přes 1100 metrů.

S opravnými pracemi, které se kromě nástupišť týkaly také kolejí a výhybek, jsme začali v polovině září 2023. Během výluky, která trvala měsíc a půl, jsme stihli opravit čtyři krajní staniční koleje u výpravní budovy, zrekonstruovat tři nástupiště mezi těmito kolejemi, kompletně zrekonstruovat čtyři dřevěné výhybky a dalších jedenáct výhybek nově podbit. Dvě staniční koleje v celkové délce asi 1500 metrů byly kompletně vyměněny za nové.

Původní nástupiště jsme nahradili modulárním systémem typu SUDOP, které se skládá z tvárníc Tischer, úložných bloků, výplňových desek a konzolových desek. Celkem jsme takto instalovali dvakrát 392 metrů a jednou 320 metrů nástupišť. Na každé nástupiště jsme měli omezený čas, během kterého jsme museli řešit i nepředvídatelné vedení kabelových tras v prostoru nástupišť. Jen k dopravě modulů pro nová nástupiště bylo zapotřebí asi 50 kamionů. V případě železniční stanice Nymburk se oprava týkala prostoru prvního nástupiště, které je blíže k výpravní budově.

Žst. Nymburk hl.n.

Zrekonstruovali jsme tři nová nástupiště.



Stavební úpravy kolejiště Odstavného nádraží Praha Jih

Na stavebních úpravách kolejiště střední a vjezdové skupiny Odstavného nádraží Jih jsme pracovali něco přes půl roku.

Projekt zahrnoval kompletní rekonstrukci železničního svršku na zhruba dvaceti různých kolejích a propojkách v souhrnné délce přes 1100 metrů. Součástí prací byla také úprava celkem osmnácti výhybek a jedné dvojitě spojky kolejové části staničních kolejí. Spolu s tím Závod kolejových staveb ve spolupráci se Střediskem elektrostaveb měnil v úseku úprav stavebního svršku trakční vedení včetně výstavby nových stožárů, modernizoval zabezpečovací zařízení, rekonstruoval rozvody vysokého a nízkého napětí a upravil systém elektrického ohřevu výměn a sdělovacího optického kabelu.

Během stavebních prací směrem z Vršovic byl vjezd do depa mimo provoz. Vlaky k údržbě ale mohly najíždět z druhé strany od Záběhlic, která jinak slouží jako výjezd z depa. Zcela zásadní byla úzká koordinace všech prací, tedy zejména mezi kolejáři, kteří měnili železniční svršek, a elektrikáři, kteří stavěli nová trakční vedení a rekonstruovali kabelovody.

Hlavním cílem projektu bylo zajistit provozuschopnost tohoto významného střediska údržby Českých drah.

Odstavné nádraží Praha Jih

Závod kolejových staveb zde úzce spolupracoval se Střediskem elektrostaveb.



Vybudování technické infrastruktury v obci Uhy

Středočeské Uhy se rozrostou o nové rodinné domy.

Na ploše přibližně jednoho hektaru ve východní části obce Uhy jsme připravili území pro výstavbu třinácti rodinných domů.

Budovali jsme dopravní a technickou infrastrukturu pro rodinné domy, hlavním úkolem bylo kompletní zasíťování pozemku a výstavba komunikací. Po celém pozemku jsme rozvedli až na hranice parcel vodovod, plyn, splaškovou i dešťovou kanalizaci, elektřinu, veřejné osvětlení a telekomunikační kabely. To vše s napojením na stávající rozvody v obci, které jsou pro tuto výstavbu

již připravené. Délky hlavních řadů jednotlivých sítí včetně přípojek na jednotlivé parcely dosahují přibližně 400 metrů. Kromě toho byly v závěru projektu provedeny také asfaltové komunikace a zádlažby pro parkovací místa v souhrnné ploše kolem 2000 m², rozvody kanalizace a vody a rozvody plynu.

Stavební pozemek se nachází v mírném svahu s poměrně strmou hlavní příjezdovou komunikací. Po dohodě s investorem jsme nad rámec projektu mírně narovnali příjezdovou komunikaci, což si dodatečně vyžádalo ještě stavbu asi sedmnáctimetrové opěrné zdi a vyvolanou přeložku plynu a vodovodu.

Závod mostních a inženýrských staveb



Infrastruktura v obci Uhy

Připravili jsme území pro 13 rodinných domů.

Litoměřice, ulice Karolíny Světlé – nová komunikace a rozvod IS

V litoměřické městské části Pokratice jsme připravili území pro nový blok rodinných domů. Plocha vymezená k výstavbě 16 nových rodinných domů se nachází v zahrádkářské kolonii v jižní části Pokratic.

Příprava území spočívala především ve vybudování nové komunikace a rozvedení inženýrských sítí k hranicím parcel. V podstatě se jednalo o prodloužení ulice Karolíny Světlé přes Plešiveckou ulici.

Délka nových komunikací je 274 m, šířka asfaltové komunikace činí 5,5 metru plus oboustranné chodníky. Spolu s budováním nové komunikace jsme rozvedli pro novou zástavbu také splaškovou a dešťovou kanalizaci, vodu, elektřinu a veřejné osvětlení. Vše v délkách asi 170 metrů. Veškeré inženýrské sítě jsou napojeny na stávající páteřní stoky rozvody. Investorem stavby bylo město Litoměřice.

Sepekovský viadukt

Historický železniční most převádí trať přes údolí říčky Smutné.



Rekonstrukce tzv. Sepekovského viaduktu na trati Tábor–Písek

Realizovali jsme rozsáhlou renovaci téměř sto padesát metrů dlouhého mostu mezi stanicemi Božejovice a Sepekov.

Hlavní fáze rekonstrukce viaduktu začala dvouměsíční výlukou trati. Během výluky jsme snesli kolejový svršek, opravili izolace a odvodnění mostu a rozšířili most o pochozí lávky, které byly navázané na zbudování nových říms. Součástí této etapy byla také úprava kabelových tras a kompletní obnova železničního svršku. Další omezení provozu nastalo v momentě, kdy jsme provedli druhé podbití kolejí na mostě a v předmostích. Následná sanace spodní stavby již pokračovala bez omezení provozu.

Historický železniční most z roku 1889 tvoří deset polokruhových kamenných kleneb a převádí trať Tábor–Písek přes údolí říčky Smutné. Výška mostu nad údolím dosahuje přibližně 20 metrů. Náročná sanace spodní kamenné stavby sestávala z opravy deseti polokruhových kleneb, devíti pilířů a dvou opěr. K tomu je třeba přičíst ještě obnovu kamenných zádlažeb u mostních opěr.

Sanace spodní stavby, která již neovlivňovala provozovanou trať, spočívala především v odstranění starých spár a v otryskání křemičitým pískem, dále ve zpevnění kameniva injektážemi, následném otryskání vodou a nakonec v novém zaspárování kamenného zdiva. Právě sanace spodní kamenné stavby si vyžádala důkladné přípravy ještě před zahájením stavby. Museli jsme připravit pevné podloží přímo pod mostem, na které jsme mohli pak postavit pevné lešení do výšky až 20 metrů.

Důležitým aspektem celé rekonstrukce byl její vliv na životní prostředí. V lokalitě se totiž nachází významné druhy rostlin a živočichů. Na průběh oprav tak dohlížel nejen investor, ale také ekologové. Rekonstrukce mostu pak umožnila na trati provoz vlaků s větším zatížením.

Rekonstrukce výpravní budovy žst. Teplice v Čechách

Středisko pozemních staveb



Cílem rekonstrukce souboru budov žst. Teplice v Čechách stavěných od roku 1858 do roku 1930 byla kompletní oprava jejich vnějších částí. Celkem se jedná o pět objektů, které se liší jak proměnnou výškou, tak i dobou výstavby. Nejvyšší a největší je prostřední část, směrem do krajů se výšky budov postupně snižují.

Naše společnost převzala staveniště od Správy železnic v polovině srpna 2022 a v ten moment začalo odpočítávání 544 dní pro úplné dokončení rekonstrukce. Během necelých dvou let jsme museli na tomto památkově chráněném objektu opravit střechu, celou fasádu včetně výměny oken a dveří. Součástí projektu je také rekonstrukce 1. nástupiště, jeho bezbariérové řešení, zvýšení jeho nástupní hrany, rekonstrukce historického zastřešení tohoto nástupiště a oprava asi 350 metrů přilehlé 3. koleje.

Celá rekonstrukce vnějších částí budov podléhala přísnému dohledu investora a památkové péče, kteří plánují budovu prakticky zrestaurovat do původní podoby. Pro naše stavbaře to znamenalo například repasovat stávající ozdobné kamenné prvky, nechat vyrobit okna a dveře podle těch úplně původních, nebo například zrestaurovat či nechat odlít nové litinové sloupky k přístřešku prvního nástupiště. Navazujícím projektem rekonstrukce teplické výpravní budovy má být druhá etapa, která bude zahrnovat zejména kompletní rekonstrukce interiéru a všech instalací v budově.

Žst. Teplice v Čechách

Rekonstrukce obálky výpravní budovy se týkala celkem pěti stavebních objektů.

Data o stavbě v Teplicích

5 000 m² Celková plocha střech

7 500 m² Celková plocha fasád

320 ks Celkový počet oken

48 ks Celkový počet dveří

350 m Délka nástupiště u výpravní budovy

350 m Oprava 3. staniční koleje

Realizace dvou vestaveb v Nemocnici Slaný

Realizovali jsme stavební úpravy v pavilonu interny Nemocnice Slaný.

Hlavními stavebními pracemi v rámci úprav interny byly realizace dvou nových jednopodlažních vestaveb ve vnitřním traktu pavilonu. Nové vestavby jsou situovány v místech, kde se nacházely nevyužívané vnitroblokové zahradní dvorky.

Z jednoho nevyužívaného dvorku vznikla nová čekárna o velikost asi 53 m², z druhého dvorku vznikl nový operační sál o ploše skoro 50 m². Ten je navíc propojený se stávajícím sálem, který byl v rámci projektu celý zrekonstruován. Oba operační sály nyní působí kompaktně a splňují nejnáročnější medicínské požadavky. Výška obou atrií je kolem 3,5 m, na plochých střeších obou atrií jsou umístěné nové technologie, zejména vzduchotechnika.

Prostor nové čekárny je vklíněn mezi stávající stěny okolních místností interny. Jinak to ale je v případě operačního sálu. Do nově vzniklého atria jsme v podstatě nainstalovali samostatný speciální modul, který splňuje podmínky operačního sálu. Operační sál tak připomíná vestavbu ve vestavbě.

V souvislosti s následným využitím nových prostor se stavební práce výrazně dotkly také stávajících prostor pavilonu interny, kde stavbaři vytvořili nové prostupy, vyměnili okna, dveře a upravili vnitřní prostory pro nové účely. Vznikl tím například nový zákrovový sál, čekárny a sociální zařízení.

Významnou součástí projektu byla kromě stavebních prací také dodávka vybraných nemocničních technologií. Kromě standardních instalací, jako je voda, topení nebo vzduchotechnika, jsme prováděli rozvody medicinálních plynů do nového operačního sálu a jednotlivých vyšetřoven. Samozřejmostí bylo provedení veškerých rozvodů v nemocničním standardu.



Rekonstrukce budovy kapucínského kláštera v Žatci

Rekonstruovali jsme budovu kláštera kapucínů v Žatci.

Rozsáhlá rekonstrukce památkově chráněné čtvercové budovy konventu vrátila objektu téměř původní podobu.

Stav objektu byl s ohledem na jeho využívání v nedávné minulosti v dezolátním stavu a hned bylo jasné, že naše stavbaře čeká náročný úkol. Cílem dokončené rekonstrukce, do které spadala i změna dispozic vnitřních prostor, bylo z objektu kláštera vytvořit polyfunkční komunitní centrum, resp. prostory pro poskytování dvou sociálních služeb a současně zázemí pro volnočasové, kulturní, vzdělávací a environmentální aktivity. Rekonstrukce se kromě již opravené střechy dotkla

prakticky všech ostatních částí objektu, kde jsou provedeny nové podlahy, omítky, sociální zařízení i rozvody inženýrských sítí. Ve dvou patrech areálu se nachází dvě desítky místností, dlouhé chodby a spojovací prostory. Obnovy se samozřejmě dočkala také fasáda objektu. Každý náš postup museli nejprve odsouhlasit památkáři. Ti rozhodli, jestli se stěna, strop nebo podlaha vymění, nebo jen opraví. Šlo i o mnoho částí, které jsme museli kompletně zrestaurovat. Rekonstrukce tímto způsobem byla jednak pomalá a pak také organizačně náročná. Snahou památkářů bylo v co největší míře obnovit původní vzhled objektu. Na mnoha místech jsme proto obnovili nejen dřevěné a kamenné konstrukce či štuky, ale i původní malby stěn a stropů, které byly ukryté pod všemožnými nátěry.

Historie oprav kapucínského kláštera v Žatci

1676-1684 Stavba kláštera s kostelem

19. stol. Ve 20. letech 19. st. kapucíni započali s většími úpravami klášterních budov

1950 Zrušení kláštera. Objekt sloužil jako škola a domov důchodců.

20. stol. V 90. letech minulého století byla opravena fasáda kostela a vyměněna střešní krytina.

2013 Město Žatec nechalo alespoň opravit střechu konventu.

2021 V říjnu 2021 začala kompletní rekonstrukce konventu.

Kapucínský klášter v Žatci

Každý náš postup při rekonstrukci byl konzultován a odsouhlasen s památkáři.

Středisko svařování



Středisko svařování

Zajištění havarijní i pravidelné údržby tratí

Jako samostatná provozní jednotka Středisko svařování u naší společnosti funguje od roku 2012 a pracuje převážně pro Závod kolejových staveb. Zajišťujeme kapacity na činnosti ve svařování.

Řídíme svářečské práce při svařování kolejnic do kolejnicových pásů a při zřizování bezстыkové koleje. Další naší činností je navařování ocelového materiálu železničního svršku nebo kovářské práce na výhybkách.

V poslední době pracujeme převážně pro velké projekty, které aktuálně stavíme. Jsou jimi stavby Rekonstrukce žst. Vlkov u Tišnova, Rekonstrukce traťového úseku Příbyslav–Pohled, svářečské a kovářské práce na železnici jsme také zajistili pro stavby Opravné práce v úseku Tábor–Bechyně, SDR-Oprava trati v úseku Poříčany–Nymburk hl. n., nebo Údržba, opravy a odstraňování závad u ST OŘ Plzeň 2024/2025 – obvod ST Plzeň.

Středisko elektrostaveb



Středisko elektrostaveb se specializuje na komplexní realizaci elektroinstalací a technologických systémů napříč projekty celé společnosti.

Jeho činnost zahrnuje široké spektrum služeb zaměřených na instalaci a údržbu elektrozařízení, od projektování až po samotnou realizaci a revize. Podílí se na zajištění kvalitního a spolehlivého elektrotechnického zázemí pro různé typy stavebních projektů, ať už se jedná o novostavby, rekonstrukce či specializované technologické instalace.

Významné zakázky v uplynulém roce

- Stavební úpravy kolejí střední skupiny Praha Jih
- Údržba, opravy a odstraňování závad u Správy elektrotechniky a energetiky SŽ v Ústeckém a Karlovarském kraji
- LT-Horní Vysoké – rekonstrukce stávající distribuční sítě NN a nová kabelizace
- Nová trafostanice - 220,4kV-1x160Kva TS UL_0132 v Ústí nad Labem

Středisko elektrostaveb

Zajištění elektrotechnické části všech projektů



Žst. Teplice v Čechách

Za rekonstrukci výpravní budovy teplického nádraží jsme získali ocenění Železniční stavba roku 2023 v kategorii Rekonstrukce historických staveb.

Středisko údržby

Středisko údržby

Zajištění havarijní i pravidelné údržby tratí

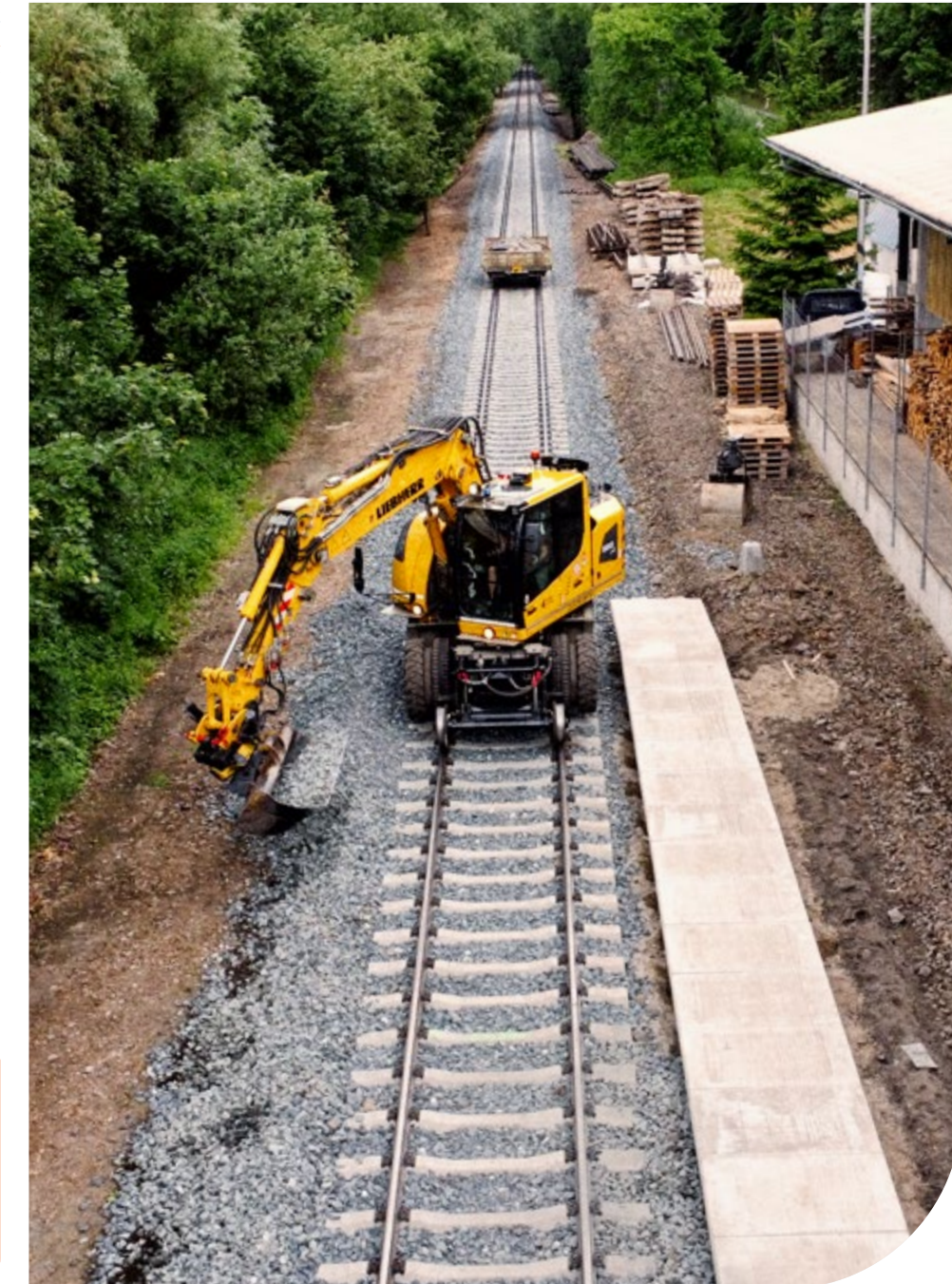
Středisko údržby se v naší společnosti zaměřuje na pravidelnou i havarijní údržbu ve třech klíčových oblastech po celé České republice:

- údržbu železničního svršku a spodku,
- údržbu mostních objektů
- a údržbu budov.

Pro Správu železnic i soukromé investory realizujeme stovky menších zakázek ročně, jejichž celkový roční obrat přesahuje přibližně 250 milionů Kč.

Významné zakázky v období 2023/24

- Oprava kolejí a výhybek v žst. Kdyně a nz. Kout na Šumavě
- Přestavba propustku v km 12,959 a v km 12,971 na TÚ Roudnice nad Labem – Straškov
- Oprava zastávky v žst. Dolní Habartice



Mechanizace a vozový park

Dvoucestné rypadlo

Tento stroj je - kromě hrocha - symbolem naší společnosti.



Naše mechanizace a vozový park jsou klíčovými součástmi stavebních projektů po celé České republice. Středisko dopravy a mechanizace se stará o kolovou mechanizaci, vozový park a půjčovnu drobné techniky, zatímco Středisko drážní dopravy se specializuje na správu kolejové mechanizace. Stroje využíváme především pro naše vlastní projekty, a pokud máme volnou kapacitu, nabízíme je k pronájmu i dalším firmám. Všechna zařízení v našem vlastnictví obsluhují kvalifikovaní a proškolení strojníci.

Do našeho vozového parku přibylo nově dvoucestné rypadlo Liebherr, pro Středisko elektrostaveb připravujeme také další soupravu železničního kolejového jeřábu.

Kolejová mechanizace

- automatická strojní podbíječka Unimat 08-4x4/4S
- stroj pro úpravu a doplňování šterkového lože USP 2000 C2
- dvoucestná mobilní svařovna Schlatter AMD 200 na podvozku Volvo
- hydraulický portálový jeřáb Donelli PTH 350
- dvoucestné bagry včetně přídavných zařízení
- přívesné vozíky, drážní podvozky, gradery
- lokomotivy, choppery, výsypné SA vozy, montážní vozy
- železniční kolejový jeřáb
- kontejnery, plošinový vůz RES
- kolejový přepravník KOP
- servisní vozidla

Kolová mechanizace

- rypadlové nakladače JBC
- smykem řízená rypadla CAT
- kompaktní rypadla Wacker Neuson
- nákladní vozidla s HR a vlekem
- třístranné sklápěče
- tahače s podvalníkem pro přepravu strojů

O společnosti

Informace pro akcionáře

Název společnosti: Chládek & Tintěra, a.s.

Právní forma: Akciová společnost

Sídlo společnosti: Nerudova 1022/16, 412 01 Litoměřice

Rok založení: 1997

Základní kapitál: 357 000 000,- Kč

Splaceno: 100 %

Převažující předmět činnosti: Provádění prací v dopravním, pozemním a inženýrském stavitelství

Vedení společnosti

Členové představenstva:

Libuše Tintěrová

Ing. Jan Tyl

Bc. Marek Kameník

Člen dozorčí rady: Jaroslav Tintěra

Odborní ředitelé

Obchodní ředitel: Ing. Pavel Stoužil

Výrobní ředitel: Ing. Jan Chlupsa

Administrativní ředitel: Ing. Jan Tyl

Vedoucí pracovníci závodů a středisek

Ředitel Závodu kolejových staveb: Pavel Holzknicht

Ředitel Závodu mostních a inženýrských staveb: Vladimír Jehlička, DiS.

Vedoucí Střediska dopravy a mechanizace: Bc. Marek Kameník

Vedoucí Střediska pozemních staveb: Michaela Kneiflová, DiS.

Vedoucí Střediska svařování: Jiří Neruda

Vedoucí Střediska elektrostaveb: Martin Harvan

Vedoucí Střediska údržby: Jan Vachtl

Vedoucí Střediska drážní dopravy: Jan Čížek

Vedoucí Střediska MTZ: Ing. David Topol

Kontakty

Kontakt pro zájemce o volné pracovní pozice

T +420 724 545 553

E personal@cht.cz

W www.cht.cz/kariera

Kontakty - obchodní úsek

Ing. Karel Vavřena, zástupce obchodního ředitele a manažer obchodu

E vavrena@cht.cz

Lenka Kameníková, vedoucí obchodního oddělení

E kamenikova@cht.cz

Kontakty - administrativní úsek

Šárka Orthová, vedoucí personálního oddělení

E personal@cht.cz

Ing. Jirka Beranová, referentka oddělení řízení jakosti

E beranova@cht.cz

Kontakt pro média

Blanka Zouna, PR & marketingová manažerka

T +420 724 450 507

E zouna@cht.cz

Kontaktní a fakturační údaje

Chládek & Tintěra, a.s.

Nerudova 1022/16

412 01 Litoměřice

IČ: 62743881

DIČ: CZ62743881

ID datové schránky: zvin7tc

KB Litoměřice, č.ú. 205 330 0217/0100

Společnost zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Ústí n. L., spisová zn. B 706

T +420 416 741 668

E cht-ltm@cht.cz

W www.cht.cz

Zpráva o společnosti 2023/24

Autoři textů publikace: Pavel Stoužil, Jan Chlupsa, Jan Tyl, Štěpán Sedláček, Blanka Zouna

Fotografie: Petr Páral, Štěpán Sedláček, Roman Biričkai, Blanka Zouna

Grafika a sazba: Roman Biričkai

Informace uvedené v této publikaci jsou aktuální k datu: 1. 11. 2024

© Chládek & Tintěra, a.s., Nerudova 1022/16, 412 01 Litoměřice

www.cht.cz

www.cht.cz

