



Chládek
& Tintěra

Zpráva o společnosti 2024/25





Česká
stavební firma
z Litoměřic

Obsah zprávy

4	Slovo generálního ředitele	32	Středisko údržby
6	Slovo obchodního ředitele	33	Oprava trati Havlovice–Trhanov
8	Slovo finančního ředitele	34	Výměna kolejnic na trati Klatovy–Točnick
12	Hospodářské výsledky	35	Oprava kolejí a výhybek – Kdyně a Kout na Šumavě
13	Organizační struktura	36	Středisko svařování
14	Naši lidé	38	Středisko elektrostaveb
16	Integrovaný systém managementu	42	Mechanizace a vozový park
17	PR & marketing	44	Kde aktuálně stavíme
18	Projekty	50	O společnosti
19	Rekonstrukce žst. Vlkov u Tišnova		Informace pro akcionáře
20	Závod kolejových staveb		Vedení společnosti
21	Rekonstrukce horské trati Nové Hamry–Pernink		Vedoucí pracovníci závodů a středisek
22	Oprava trati Poříčany–Nymburk	51	Kontakty
24	Závod mostních a inženýrských staveb		
25	Rekonstrukce železničního mostu v Teplicích		
26	Sanace sesuvu náspu v Žalhosticích		
28	Středisko pozemních staveb		
29	Oprava obálky budovy SŽ v Mostě		
30	Rekonstrukce historické budovy v Mnichově Hradišti		
31	Přestavba bývalé kotelny v areálu nemocnice Slaný		



Slovo generálního ředitele

Vážené dámy, vážení pánové, naši zaměstnanci, obchodní partneri a vy ostatní, jimž se dostane do rukou tato Zpráva o společnosti a kteří věnujete čas jejímu pročení.

V letošním roce slaví společnost Chládek & Tintěra, a. s. 35. výročí svého vzniku a to už je dost let na to, abychom o sobě mohli hrdě prohlašovat, že jsme tradiční, etablovanou firmou na českém stavebním trhu. V okruhu největších stavebních firem navíc specifickou tím, že je jednou z mála ryze českých společností.

Během předcházejících 35 let vyrostla firma z pozice lokálního „hráče“ do pozice globálního hráče schopného nabízet a realizovat stavby jakékoliv velikosti na železnici. Všech úspěchů společnosti by však nebylo možné dosáhnout bez vydatného přispění a zapojení každého jednoho z Vás, milí zaměstnanci, a bez úspěšné a konstruktivní spolupráce s Vámi, vážení zadavatelé a obchodní partneri. A za to Vám všem patří ocenění a velký dík!

Z pohledu fungování společnosti byl hospodářský rok 2024/2025 velmi náročný, ne-li jeden z nejnáročnějších. Společnost si v tomto roce prošla téměř kompletní obměnou nejvyššího vedení spojenou se značným odlivem zaměstnanců. Právě v tomto roce se více než v kterémkoliv jiném projevila síla pevného jádra zaměstnanců podpořená finanční stabilitou a zázemím firmy. Tuto náročnou etapu ve fungování firmy se nám společnými silami podařilo překlenout a budiž tento moment novým začátkem a hnací silou světlejších zítřků.

V uplynulém roce se nám podařilo opět posílit pozici na trhu a pokračovat v růstu obratu firmy, který překročil 2,7 miliardy korun. Pokles hospodářského výsledku byl ovlivněn zejména průběžně horšími výsledky v hospodaření velkých projektů způsobených podceněním kalkulací v akviziční fázi projektu. Tyto vlivy se zřejmě budou propisovat do hospodářského výsledku ještě i v roce následujícím. Není to však nic, co by nás mělo ohrozit a věřím, že se nám mnohé podaří i vylepšit. I přes mnohdy složitou situaci se nám daří držet vysokou laťku kvality našich staveb a poskytovat tak investorům „good value for money“, což není v našem oboru mezi konkurencí zdaleka samozřejmostí, o to víc mě tento pocit naplňuje hrdostí na náš tým!

Stav zakázky, který si neseme do dalšího roku, již nyní signalizuje, že příští rok bude pro naši firmu opět rokem rekordním. Je tak velmi důležité se na něj připravit.

To před nás klade nemalé úkoly. Současná situace na pracovním trhu bohužel příliš nenahrává technickým oborům a ten náš je nedostatkem zkušených odborníků zasažen ve velké míře. Není to jen problém náš, potýkají se s tím všechny firmy na trhu a naším úkolem do budoucna je snažit se stavebnictví zatraktivnit a přitáhnout k němu mladé. Bez tohoto předpokladu nemá stavebnictví šanci na svůj rozvoj v budoucnosti, ale ani na udržitelný stav v přítomnosti.

Stavebnictví je tradičně konzervativním oborem s pomalým procesem zavádění inovací. Abychom toto překonali, je třeba podpořit zavádění nástrojů digitalizace, BIM a automatizace do praxe a nebrat tyto nástroje jako překážku, ale jako nástroj pro rozvoj, optimalizaci a zvýšení efektivity v celém procesu životního cyklu stavby od přípravy, přes výrobu až po provoz a údržbu. Je třeba se zavádění těchto nástrojů nebát.

Všem našim zaměstnancům patří poděkování za profesionalitu, píli a nasazení při vykonávání své každodenní pracovní činnosti, jejíž výsledek mě naplňuje hrdostí. Díky patří taktéž investorům, díky jejichž projektům můžeme dělat to, co umíme a máme rádi a sledovat, jak výsledek naší práce nese užitek a spokojenost. Své díky bych chtěl touto cestou poslat taktéž našim obchodním partnerům, kteří se spolu s námi podílejí na realizaci zakázek a vhodně doplňují naše kapacity, obory a know how.

S nadějí, ale i pokorou, a pln optimismu hledím směrem do budoucna.

Ing. Emil Filip
generální ředitel



Slovo obchodního ředitele

Tento rok slaví naše společnost výročí. Před 35 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.

Od června roku 2024 pracuje naše společnost s novou VIZÍ. Máme nová strategická partnerství a semknuté vedení s pozitivním a klidným myšlením. Společnost Chládek & Tintěra, a.s. je postavena na sounáležitosti pracovníků s firmou, jejich zdravém sebevědomí a odborné kvalifikaci. To vše nám dnes umožňuje vhodně regionálně plánovat, soutěžit a získávat rozhodující stavební zakázky tak, abychom měli naplněn zásobník zakázek a zajistili práci pro naše zaměstnance.

Od června roku 2024 se nám podařilo získat zejména následující ekonomicky zdařilé zakázky: Rekonstrukce dopravní Dolní Polubný, Sanace kolejového svršku Bohušovice–Lovosice, Oprava úseku Pernink – Horní Blatná, Rekonstrukce žst. Nymburk seřaďovací nádraží, Oprava trati Klatovy–Plzeň a Cyklická obnova trati v úseku Včelná – Horní Dvořiště. U pozemních staveb pak Rekonstrukce Obecního úřadu Horní Beřkovic a Rekonstrukce osobního nádraží v Podlešíně. Z velkých investičních akcí jsme získali ve sdružení zakázky: Rekonstrukce traťového úseku Chomutov–Kadaň-Pruněrov za 3,3 mld. Kč a Modernizace žst. Rakovník za 1,1 mld. Kč.

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 hospodářský rok 2025/26 se nám podařilo zajistit zásobník zakázek s rekordním obratem přes 3,5 mld. Kč., který nám poskytuje jistotu a prostor pro další rozvoj. Naše společnost s novou VIZÍ a strategií prosperuje.

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.

Závěrem bych rád upřímně poděkoval všem našim zaměstnancům 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. Baví mě pro vás získávat zakázky :)

Ing. Pavel Stoulil
obchodní ředitel



Slovo finančního ředitele

Hospodářský rok 2024/25 potvrdil, že naše společnost stojí na pevných základech. Obrat přesáhl 2,6 miliardy Kč a zisk před zdaněním dosáhl 186 milionů Kč. Tento výsledek je důkazem stabilní pozice firmy i schopnosti zaměstnanců zvládat složité podmínky stavebnictví. Všem kolegyním a kolegům patří mé poděkování za práci a nasazení, které za těmito čísly stojí.

V uplynulém období proběhly ve vedení společnosti významné změny směřující k efektivnějším procesům a k posílení stability celé firmy. V návaznosti na dosavadní působení administrativního ředitele vznikla nová role finančního ředitele. Zahrnuje řízení ekonomického oddělení, controllingu, IT, kvality a compliance i oblužných středisek dopravy a drážní dopravy. Do této funkce vstupuji s respektem k výsledkům dosaženým v minulosti a s odhodláním dále rozvíjet svěřené oblasti.

Mým cílem je podporovat bezpečné a kvalitní pracovní prostředí, a to nejen pro naše zaměstnance, ale i pro všechny, kteří přicházejí do styku s naší činností. V oblasti IT se zaměřím na moderní nástroje, které podpoří efektivní komunikaci a spolupráci mezi týmy, posílí ochranu dat a umožní rychlejší a účinnější digitalizaci procesů. Do konce roku 2025 plánujeme zahájení implementace opatření vyplývajících ze směrnice NIS2 a další kroky k posílení kybernetické bezpečnosti.

V oblasti drážní dopravy bude prioritou stabilizace střediska a jeho další rozvoj. Chceme dosáhnout vyšší úrovně bezpečnosti provozu

i profesionality v údržbě kolejových vozidel. Současně pokračujeme v investicích do strojního vybavení, které zvýší naši kapacitu a konkurenceschopnost. Důležitou součástí strategie je i nové pojetí firemní flotily – efektivnější využívání vozidel, větší komfort pro zaměstnance a postupná obměna směrem k energeticky úspornějším technologiím.

Budoucnost vidím v posilování ekonomické efektivity, zjednodušování procesů a v systematickém rozvoji moderních technologií.

Chci, aby naše společnost byla stabilní a důvěryhodná, ale zároveň pružná v rozvoji a místem, kde dobře odvedená práce přináší nejen výsledky, ale i hrdost a radost.

Bc. Vlastimil Polák
finanční ředitel

Vlastimil Polák



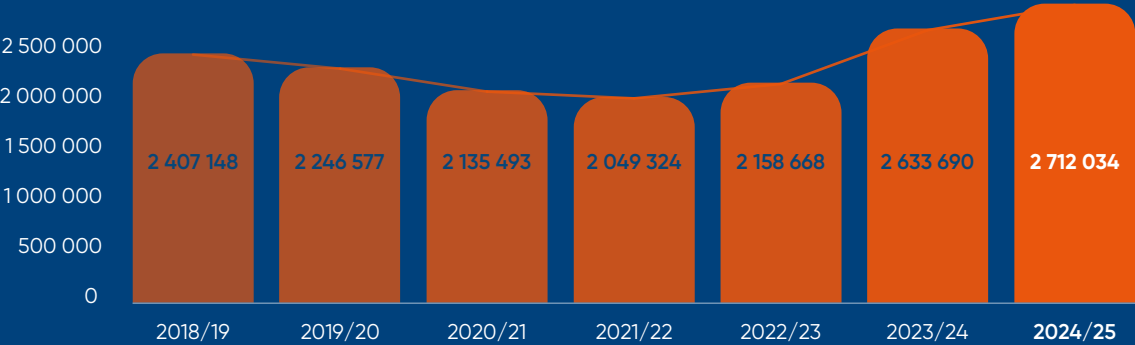
**Železniční stanice
Kdyně**

Komplexní obnova železničního
svršku

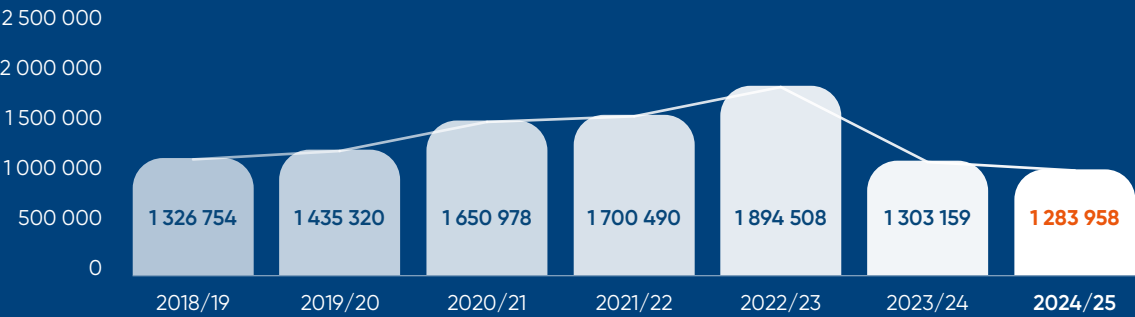
Hospodářské výsledky

Výsledky společnosti v tis. Kč

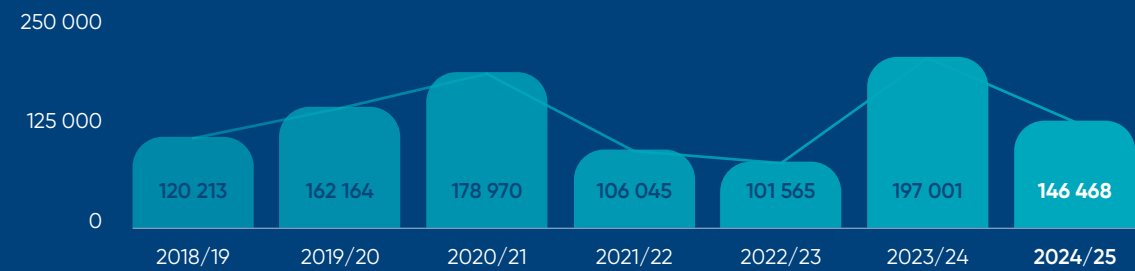
Čistý obrát za účetní období
I, +II, +III, +IV, +V, +VI, +VII



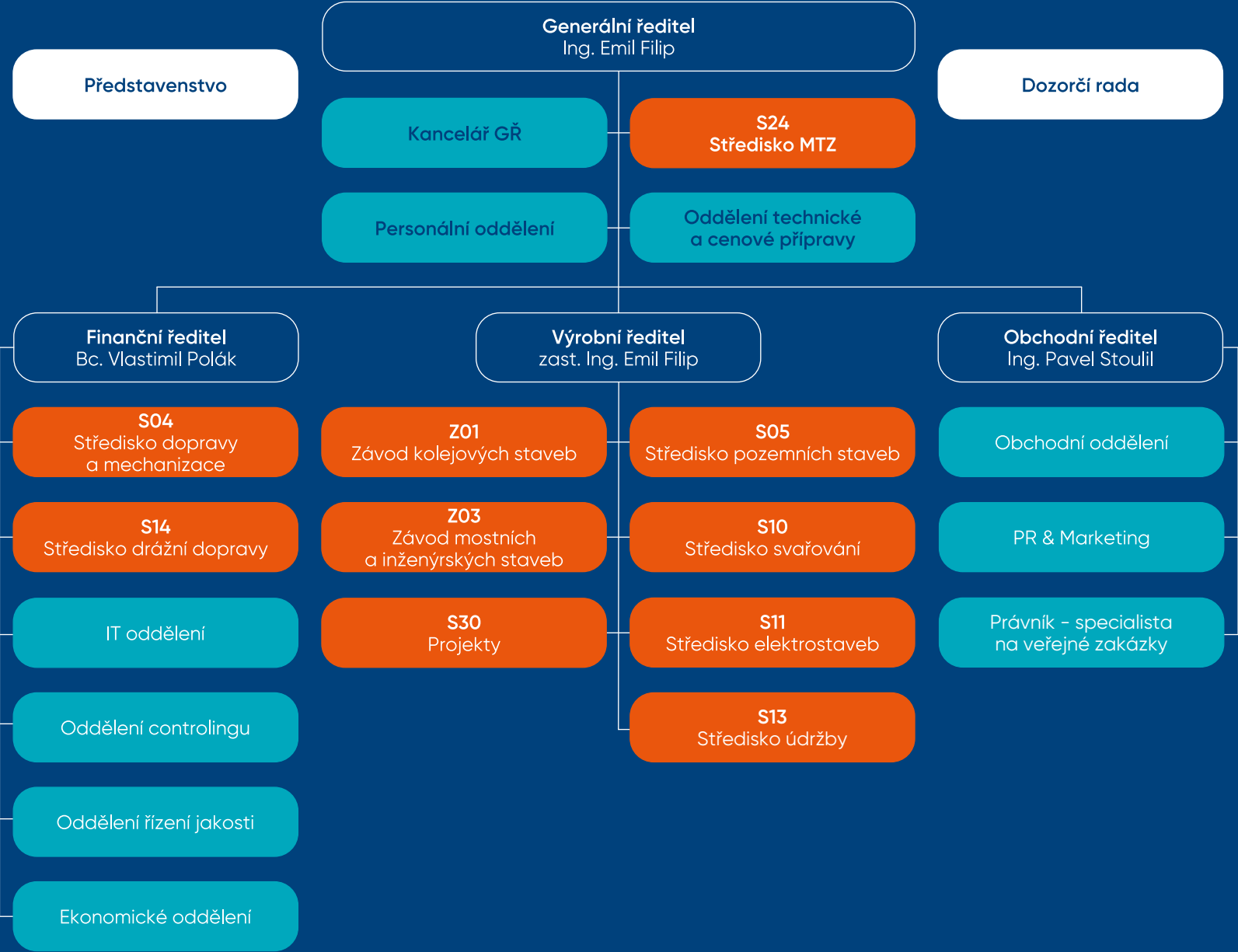
Aktiva Celkem



Výsledek hospodaření
po zdanění



Organizační struktura



Naši lidé

Společnost kladе 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 2024/2025 pracovalo ve společnosti průměrně 352 zaměstnanců: 189 zaměstnanců na pozicích THP a provozních THP a 163 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. Současný nedostatek vhodných lidských zdrojů se shoduje s celorepublikovým vývojem pracovních kapacit v technických oborech a nezájmem veřejnosti o odvětví stavebnictví.

Máme zájem i o spolupráci s budoucími absolventy technických oborů, účastníme se kariérních veletrhů, např. na Fakultě stavební ČVUT. V rámci těchto veletrhů prezentujeme naši společnost a projekty, na kterých pracujeme. Představujeme studentům možnosti jejich uplatnění na našich stavbách i v zázemí. Zároveň získáváme pomocí marketingového průzkumu důležité informace o tom, co studenti očekávají od svých budoucích zaměstnavatelů.



Integrovaný systém managementu



Společnost má zavedený a certifikovaný integrovaný systém managementu v oblastech řízení kvality, ochrany životního prostředí a bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, který je v souladu s normami ČSN EN ISO 9001:2016, ČSN EN ISO 14001:2016 a ČSN ISO 45001:2018. Funkčnost tohoto systému je pravidelně ověřována prostřednictvím interních auditů, každoročních dozorových auditů a recertifikačního auditu konaného jednou za tři roky. V říjnu 2023 společnost úspěšně absolvovala první dozorový audit bez výhrad, čímž potvrdila vysokou úroveň svých procesů.

Velký důraz je kladen na dodržování zásad a principů řízení definovaných normami a na neustálé zlepšování kvalifikačních předpokladů pro rozšiřování činností společnosti. Cílem je optimalizace výrobních procesů a nákladů tak, aby byly zajištěny

potřebné kapacity a finanční prostředky pro další rozvoj, a zároveň vytvořeny optimální podmínky pro spokojenost zákazníků. Společnost také dlouhodobě rozvíjí Compliance management systém (CMS). V rámci jeho udržování a rozvoje je kladen důraz na pravidelné vzdělávání zaměstnanců, především vedoucích pracovníků, kteří se účastní odborných seminářů a školení. V oblasti drážní dopravy společnost získala nové jednotné osvědčení o bezpečnosti, které jí umožňuje nadále zajišťovat provoz drážní dopravy, zejména při realizaci stavebních a údržbových zakázek. Dále disponuje Osvědčením o shodě subjektu odpovědného za údržbu (ECM) a Osvědčením o shodě pro funkce údržby – na úrovni 3 pro nákladní vozy a na úrovni 4 pro speciální vozidla a traťové stroje. Díky těmto certifikacím je společnost oprávněna provádět opravy a údržbu i pro další subjekty, které vlastní certifikaci ECM nemají.

PR & marketing

Činnost v oblasti PR a marketingu je ve společnosti zaměřena na komplexní podporu tří klíčových oblastí – firemní komunikace a marketingu, HR marketingu a publicity stavebních projektů.

První oblastí je klasické PR a marketing, jehož cílem je udržování pozitivního obrazu společnosti navenek. Zahrnuje pravidelnou komunikaci s médii, správu obsahu na sociálních sítích i v tradičních médiích, spolupráci s redakcemi a novináři, a také zajištění krizové komunikace v případě mimořádných situací. Součástí této činnosti je rovněž brand management, příprava marketingových materiálů a marketingové průzkumy podporující strategické rozhodování společnosti.

Druhou oblast představuje HR marketing, jehož hlavním cílem je budování a posilování značky stabilního a atraktivního zaměstnavatele. Tato činnost podporuje jak nábor nových pracovníků, tak i motivaci a angažovanost stávajících zaměstnanců prostřednictvím interní komunikace, prezentačních aktivit a účasti na veletrzích práce či vzdělávacích akcích.

Třetí oblast tvoří podpora publicity stavebních projektů, která je často požadována investorem jako součást podmínek realizace stavby. Zahrnuje naceňování publicity do nabídek, zajištění produkčních prací u již získaných projektů a koordinaci propagačních aktivit – od přípravy tiskových zpráv, přes instalaci informačních tabulí či tvorbu audiovizuálních materiálů až po koordinaci účasti staveb v odborných soutěžích. Díky propojení těchto tří oblastí dokáže PR a marketing efektivně posilovat povědomí o značce společnosti, podporovat její obchodní i personální cíle a zároveň přispívat k pozitivnímu vnímání společnosti ve veřejném prostoru i mezi odbornou veřejností.



Rekonstrukce žst. Vlkov u Tišnova

Název projektu: Rekonstrukce žst. Vlkov u Tišnova

Investor: Správa železnic, státní organizace

Cena bez DPH: 1 476 mil. Kč

Doba výstavby: 12/2023–9/2025

Projektový manažer: Martin Počta

Rekonstrukce žst. Vlkov u Tišnova byla pro nás významnou zakázkou na železnici na pomezí Jihomoravského kraje a Vysočiny.

Rekonstrukci jsme realizovali ve sdružení se společností Elektrizace železnic Praha. Naším hlavním subdodavatelem byla společnost Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod.

Zásadním bodem celé rekonstrukce stanice Vlkov u Tišnova bylo přemístění nástupišť blíže k zástavbám obcí Vlkov a Osová. Stávající nástupiště i podchod k nim byly zdemolovány a stejně tak původní výpravní budova, kterou nahradil skromnější technologický objekt. Nová nástupiště jsme vybudovali asi o kilometr dále ve směru na Havlíčkův Brod. Kromě přemístění nástupišť byla součástí projektu také kompletní rekonstrukce železničního spodku a svršku dopravních a vybraných

manipulačních kolejí v celkové délce kolem šesti kilometrů. Výstavba nových, 140 metrů dlouhých nástupišť blíže obcím Vlkov a Osová, si vyžádala mírné napřímení trati. Kvůli tomu bylo nutné zdemolovat a nově postavit most přes silnici napojující průmyslový areál. Dále došlo k rekonstrukci dalšího mostu v předmětném úseku a k rekonstrukci dvou propustků. Úpravy spojené s úpravami kolejí si vyžádaly vložení více než dvaceti nových výhybek. Koleje v původní stanici byly prodloužené na maximální možnou délku, aby zde mohly bezpečně zastavovat 740 metrů dlouhé nákladní vlaky.

Modernizace se dotkla také trakčního vedení, silnoproudých i slaboproudých rozvodů, osvětlení a v neposlední řadě staničního zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Provoz je tak nově řízen z Křižanova, výhledově pak z Centrálního dispečerského pracoviště Přerov.

Projekty



Rekonstrukce horské trati Nové Hamry – Pernink

Název projektu: Prostá rekonstrukce trati v úseku
Nové Hamry – Pernink

Investor: Správa železnic, státní organizace

Cena bez DPH: 289,8 mil. Kč

Doba výstavby: 6/2024–3/2026

Projektový manažer: Martin Hůlka

Po pěti letech jsme se vrátili na tzv. Krušnohorský Semmering, abychom opravili další část jednokolejné trati z Karlových Varů do německého Johanngorgenstadtu. Rekonstrukce trati se týkala osmikilometrového úseku z Nových Hamrů do Perninku a prakticky tak navazovala na v roce 2018 dokončenou rekonstrukci z Karlových Varů do Nejdku.

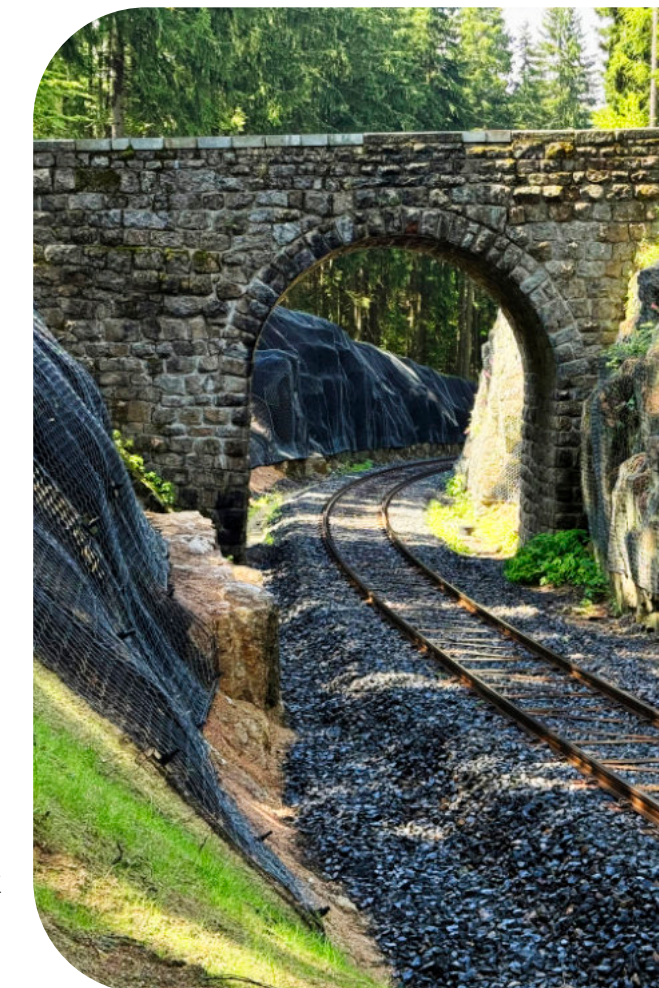
Výluka na rekonstruované části trati trvala skoro pět měsíců.

V první fázi projektu jsme řešili především rekonstrukci železničního spodku, která spočívala v obnově odvodnění podél celé opravované části trati. V některých úsecích jsme vybudovali odvodnění pomocí betonových žlabů, což bylo velmi náročné, protože jsme hloubili a zakládali na skalním masivu, někde pomocí trativodů a někde pomocí příkopů. Zároveň došlo 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 pak byla realizována kompletní rekonstrukce asi stometrové opěrné zdi u zastávky Oldřichov, která měla být původně jen sanována.

Druhá fáze stavby byla pak už převážně na bedrech našich kolejířů. Na celém osmikilometrovém úseku trati byla provedena kompletní výměna železničního svršku. Došlo k odstranění jak starých dřevěných pražců, tak starých kolejnic. Na většině trati jsme z důvodu četných oblouků s malými poloměry vkládali ocelové pražce ve tvaru písmene ypsilon. Nové betonové pražce pak byly využity asi na 20 % opravované trati. Realizovali jsme také rekonstrukci sedmi menších a jednoho velkého železničního přejezdu.

Vzhledem k horskému profilu trati si naši kolejáři museli vystačit s omezenou strojní technikou, zejména s dvoucestnými bagry. Ke snášení svršku jsme využili pokladač kolejových polí, ke zřízení šterkového lože a k pokládce nových pražců a kolejnic pak bagry. V závěru jsme nasadili dvě automatické strojní podbíječky.

Závod kolejových staveb



Oprava trati Poříčany – Nymburk

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 dopravy S12. Na trati se nacházejí zastávka Třebestovice, stanice Sadská, zastávka Hořátev, stanice Nymburk město a stanice Nymburk hl. n.

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 prázců na trati a v přejezdech a lokální reprofilace příkopů.

Oprava se citelně dotkla také zastávky Hořátev, kde je zrekonstruované nástupiště s novou délkou 125 m, 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.



Název projektu: Oprava trati v úseku Poříčany – Nymburk hl. n.

Investor: Správa železnic, státní organizace

Cena bez DPH: 144,4 mil. Kč

Doba výstavby: 06/2024–11/2024

Projektový manažer: Václav Beneš

Rekonstrukce železničního mostu v Teplicích

Název projektu: Rekonstrukce mostu v km 18,582 trati Ústí nad Labem – Most

Investor: Správa železnic, státní organizace

Cena bez DPH: 61,9 mil. Kč

Doba výstavby: 10/2023–6/2025

Projektový manažer: Karel Mikas

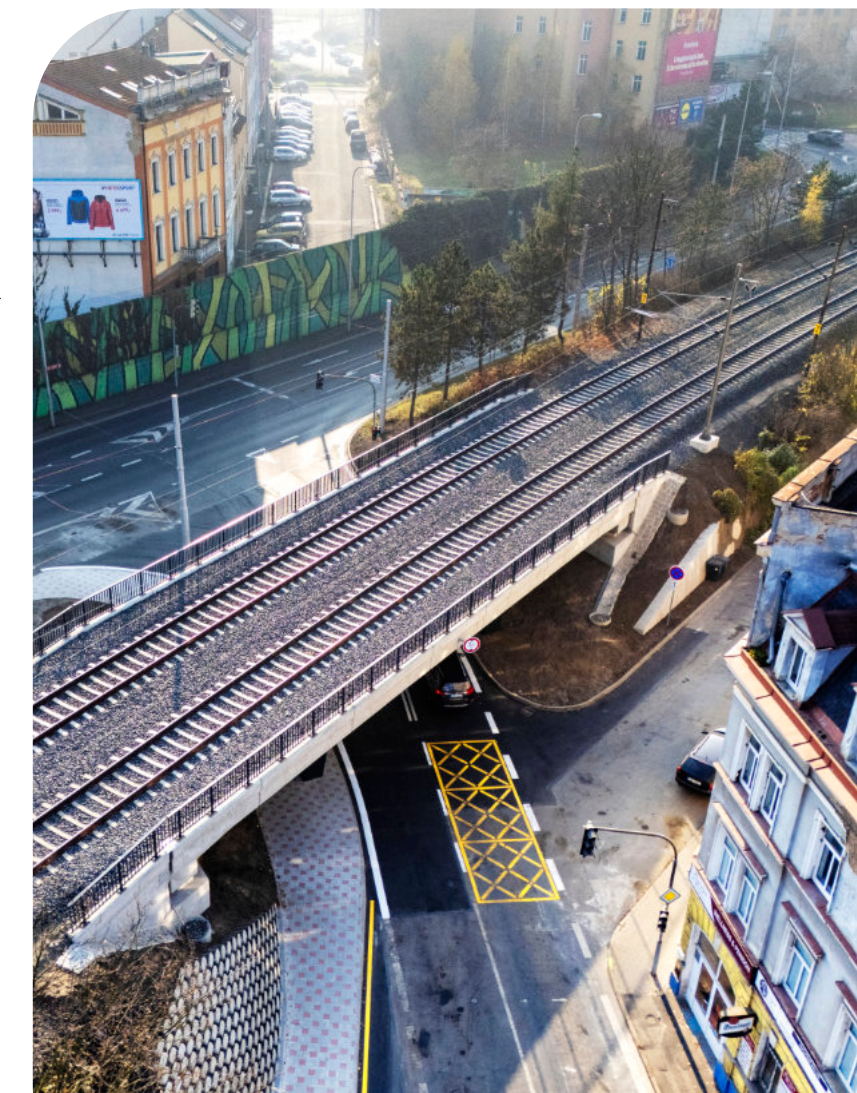
Rozšíření dosluhujícího mostu a bezpečnější podchod pro pěší byly hlavními důvody rozsáhlé rekonstrukce mostu přes Spojeneckou ulici.

Dvukolejný most v intravilánu Teplic, asi 300 metrů od nádraží, převádí železniční trať spojující Teplice a Řetenice přes rušnou Spojeneckou ulici, která je hojně využívána jak automobilovou dopravou, tak chodci. K celkové rekonstrukci mostu Správa železnic přistoupila hned z několika důvodů. Most byl jednak starý a výrazná oprava by byla nevyhnutelná, dále byl poměrně úzký a z hlediska využívání také chodci i nebezpečný. Projekt proto spočíval s kompletním zbouráním původního třináctimetrového mostu a s výstavbou nového mostu, jehož délka bude přibližně 40 metrů.

Přípravné práce byly zahájeny v březnu 2024, první výluka, během které došlo k rekonstrukci první poloviny mostu, začala v dubnu a trvala až do července 2024. Během této etapy došlo k bourání mostu pod první traťovou kolejí a k výstavbě nové poloviny mostu. Nový most je oproti tomu původnímu výrazně jiný. Významnou změnou je s ohledem na rozšíření mostu realizace dvou středových ocelových pilířů založených na pilotách. Nově jsme vybudovali i krajní opěry, které byly založeny na mikropilotách. Nosnou konstrukci tvoří zabetonované železobetonové nosníky. Ve stejném režimu pokračovala i rekonstrukce druhé poloviny mostu pod druhou traťovou kolejí, která bezprostředně navázala na konec výluky první etapy a trvala do poloviny září. Na trati byl po celou dobu výstavby zachován jednokolejný provoz.

Součástí stavby byla také rekonstrukce železničního svršku na mostě a jeho přechodových oblastech.

Závod mostních a inženýrských staveb



Sanace sesuvu náspu v Žalhosticích

Přibližně stodvacetimetrový úsek jednokolejné trati mezi Lovosicemi a Litoměřicemi jsme museli opravit co nejrychleji. K sesuvu náspu mezi mostem přes dvoukolejnou trať Ústí nad Labem – Lysá nad Labem a mostem přes silnici z Žalhostic do Pišťan došlo vlivem vydatných dešťů na začátku června. Výška náspu mezi mosty dosahuje asi 7,5 metru.

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 sdružení se společností REMEX CZ a.s. zajistila vybudování nového náspu a zřízení železničního svršku. Staveniště jsme převzali 30. července. V tu dobu byl starý násep již odtěžen. Konstrukci nového náspu jsme zakládali na sanované a zlepšené základové spáře s konsolidační vrstvou. Vlastní těleso náspu bylo realizováno kombinací vrstev zlepšených místních zemin a drenážních vrstev. V koruně náspu jsme nakonec zřídili konstrukční vrstvu, na kterou bylo následně uloženo kolejové lože. Přechodová oblast na most přes trať Ústí nad Labem – Lysá nad Labem byla sanována vzhledem na pokleslé zidky kombinací vertikálních a horizontálních konstrukcí.

Hlavní stavební práce plánované na 60 dní jsme nakonec zvládli za 45 dní. Vlaky se tak mohly vrátit na trať již v půlce září.

Název projektu: Sanace sesuvu náspu v km 39,600 – 39,720 na trati Lovosice–Žalhostice

Investor: Správa železnic, státní organizace

Cena bez DPH: 33,3 mil. Kč

Doba výstavby: 7/2024–1/2025

Projektový manažer: Karel Mikas

Oprava obálky budovy SŽ v Mostě

Název projektu: Most areál TO - oprava obálky administrativní budovy

Investor: Správa železnic, státní organizace

Cena bez DPH: 5,8 mil. Kč

Doba výstavby: 10/2023–9/2024

Projektový manažer: M. Verner

Naproti vlakovému nádraží v Mostě jsme zrekonstruovali fasádu administrativního objektu Správy železnic.

Jednalo se již druhý administrativní objekt Správy železnic na severu Čech, u kterého jsme provedli opravy vnějších částí a dodali tak objektům charakteristický vzhled.

Třípodlažní objekt v Mostě pochází z roku 1977. V minulosti byla na objektu provedena nová střešní konstrukce a výměna oken za

nová bílá plastová. Na naši společnost čekala rekonstrukce fasády, která spočívala v demontáži původní boletické fasády a montáži nového kontaktního zateplení s fasádními kazetami. Rekonstrukce fasády se dotkla také štítů budovy, které jsou dodatečně zateplené. Součástí projektu byly také nové sokly z probarveného kameniva a úpravy dlažeb a obrubníků kolem budovy.

Rekonstrukce fasády objektu a navazujících částí trvala necelý rok.

Středisko
pozemních
staveb



Název projektu: Stavební úpravy objektu č.p. 299
Masarykovo nám., Mnichovo Hradiště III

Investor: Město Mnichovo Hradiště

Cena bez DPH: 32,8 mil. Kč

Doba výstavby: 3/2023–6/2024

Projektový manažer: Daniel Kubín

Rekonstrukce historické budovy v Mnichově Hradišti

Cílem rozsáhlé rekonstrukce historické budovy Klubu na Masarykově náměstí v Mnichově Hradišti 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. Oprava vnější části budovy od začátku patřila mezi nejnáročnější části rekonstrukce. Zrekonstruovat vnější část objektu o rozloze asi 1000 m² se nám nakonec podařilo rychleji, než jsme počítali. I 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 m² se ukázala jako nejnáročnější část celého projektu. Vzhledem k tomu, že se ukázalo, že je v havarijním stavu, museli jsme měnit, repasovat a doplňovat krovy a související prvky. 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.

Během léta byla budova dovybavena nábytkem a dalším zařízením. Do opraveného objektu se v září 2024 nastěhovali zaměstnanci městského úřadu.



Přestavba bývalé kotelny v areálu nemocnice Slaný

Název projektu: Nemocnice Slaný - přestavba kotelny

Investor: Město Slaný

Cena bez DPH: 18,7 mil. Kč

Doba výstavby: 8/2023–5/2025

Projektový manažer: Igor Zdeněk

Během necelého roku jsme přestavěli objekt bývalé kotelny v areálu nemocnice Slaný na skladové prostory o rozloze přes 400 čtverečních metrů.

Rekonstrukcí zchátralého objektu jsme začali v srpnu 2023. Objekt bývalé kotelny má půdorysné rozměry přibližně 26×16 m a výška objektu je kolem 7,5 metru. Cílem projektu bylo provést kompletní rekonstrukci haly a zřídit nové vnitřní dispozice. Zásadní změnou bylo vložené patro z ocelových nosníků a železobetonové desky s přístupem po ocelovém schodišti. Dříve otevřená hala získala tedy jedno nadzemní patro, kde se připravuje další využití. Spodní část byla rozdělena na dva samostatné sklady pro potřeby nemocnice.

Rekonstrukce se dotkla jak vnitřních, tak vnějších prostor. Zcela nová je střecha, zateplená fasáda, okna a dveře. Uvnitř jsme realizovali nové podlahy, omítky a rozvody inženýrských sítí. Zrekonstruovaný objekt jsme předali slánské nemocnici v květnu 2024.



Oprava trati Havlovice–Trhanov

Název projektu: Oprava trati v úseku Havlovice–Trhanov (ISKD)

Investor: Správa železnic, státní organizace

Cena bez DPH: 7,7 mil. Kč

Doba výstavby: 5/2024–6/2025

Projektový manažer: Tomáš Landa

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.

Na dvoukilometrovém úseku trati Havlovice–Trhanov byla realizována komplexní obnova železničního svršku. Projekt zahrnoval výměnu 1993 kusů betonových pražců a 2430 metrů kolejnic, čímž došlo k výraznému zlepšení technického stavu koleje a zvýšení bezpečnosti i komfortu jízdy. Součástí stavby bylo rovněž zřízení bezstykové koleje (BK), která přispívá ke snížení hluchnosti, omezení opotřebení materiálu a zajištění plynulejšího provozu.

V rámci prací byla provedena také lokální výměna kolejového lože, zejména v místech se zhoršenými drenážními podmínkami, kde byl odstraněn znečištěný štěrk a nahrazen novým, kvalitním materiálem. Nedílnou částí projektu byla oprava tří železničních přejezdů, které byly uvedeny do stavu odpovídajícího současným bezpečnostním a provozním požadavkům.

Středisko údržby



Název projektu: Výměna kolejnic v úseku Klatovy–Točnick (ISKD)

Investor: Správa železnic, státní organizace

Cena bez DPH: 9,3 mil. Kč

Doba výstavby: 5/2024–6/2025

Projektový manažer: Václav Beneš

V rámci stavby byla provedena výměna kolejnic v celkové délce 3 kilometry. Součástí projektu bylo rovněž zřízení bezстыkové koleje.

Došlo také k ojedinělé výměně 50 kusů pražců, u nichž byl zjištěn nevyhovující technický stav. Pro zlepšení odvodnění a stability svršku bylo dále realizováno strojní čištění kolejového lože v délce 750 metrů, které zajistilo lepší stabilitu kolejového roštu.



Výměna kolejnic na trati Klatovy–Točnick

Oprava kolejí a výhybek – Kdyně a Kout na Šumavě

Název projektu: Oprava kolejí a výhybek v žst. Kdyně a nz. Kout na Šumavě

Investor: Správa železnic, státní organizace

Cena bez DPH: 37,4 mil. Kč

Doba výstavby: 9/2023–5/2024

Projektový manažer: Jan Oláh



V železničních stanicích Kdyně a Kout na Šumavě byly realizovány práce zaměřené na komplexní obnovu železničního svršku a zajištění vyšší bezpečnosti provozu. V obou stanicích došlo k opravě výhybek č. 2 a 3, které byly vyjmuty a nahrazeny užitými výhybkami dodanými investorem, následně svařenými do bezстыkové koleje (BK). V rámci projektu byla provedena oprava kolejí, kdy bylo ve stanici Kdyně vyměněno 1136 pražců a 1425

metrů kolejnic a ve stanici Kout na Šumavě 1089 pražců a 1500 metrů kolejnic, přičemž koleje byly nově zřízeny jako bezстыkové. Součástí obou staveb bylo také zřízení deskového nástupiště o délce 62 metrů, které zajišťuje bezpečnější a komfortnější pohyb cestujících; v obou stanicích byl navíc vybudován přechod koleje k nástupišti. Projekt přispěl k celkovému zlepšení technického stavu tratě a zvýšení kvality železniční dopravy v obou stanicích.

Středisko svařování

Středisko svařování působí ve společnosti jako samostatná provozní jednotka od roku 2012 a svou činnost zaměřuje především na podporu Závodu kolejových staveb. Zajišťuje potřebné kapacity pro svařovací práce a odborně řídí procesy svařování kolejnic do kolejnicových pásů i zřizování bezстыkové koleje. Mezi další činnosti střediska patří také navařování ocelových částí železničního svršku a kovářské práce na výhybkách, které přispívají k prodloužení životnosti a spolehlivosti železniční infrastruktury.



Středisko elektrostaveb

Středisko elektrostaveb se zaměřuje na komplexní realizaci elektroinstalací a technologických systémů napříč všemi projekty společnosti. Poskytuje široké spektrum služeb od projektování a montáže elektrozařízení až po jejich údržbu, revize a technickou podporu. Svou činností zajišťuje spolehlivé elektrotechnické zázemí pro různé druhy staveb – od novostaveb a rekonstrukcí až po specifické technologické instalace – a přispívá tak k efektivnímu a bezpečnému provozu celých stavebních celků.

V loňském roce to byly například tyto zakázky:

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





**Historická budova Klubu
Mníchovo Hradiště**

Rozsáhlá rekonstrukce historické
budovy Klubu na Masarykově
náměstí



Mechanizace a vozový park



Automatická strojní podbíječka

Speciální hnací vozidlo určené úpravě
směrového a výškového uspořádání
koleje

Naše mechanizace a vozový park představují zásadní součást stavebních projektů realizovaných po celé České republice. Středisko dopravy a mechanizace zajišťuje provoz a údržbu kolové techniky, vozového parku a půjčovny drobného nářadí, zatímco Středisko drážní dopravy se specializuje na správu a provoz kolejové mechanizace. Stroje jsou využívány především pro vlastní stavební projekty společnosti, v případě volných kapacit jsou však nabízeny k pronájmu i externím subjektům. Veškeré zařízení obsluhují zkušení a odborně proškolení strojníci, což je zárukou bezpečného a efektivního provozu.

Kolejová mechanizace

- automatická strojní podbíječka Unimat 08-4x4/4S
- stroj pro úpravu a doplňování štěrkového lože USP 2000 C2
- dvoucestná mobilní svařovna Schlatter AMS 200 na podvozku Volvo
- hydraulický portálový jeřáb Donelli PTH 350
- dvoucestné bagry včetně přídatných zařízení
- přívěsné 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 vletem
- třístranné sklápěče
- tahače s podvalníkem pro přepravu strojů

Kde aktuálně stavíme



Žst. Kadaň–Pruněrov

Práce na rekonstrukci 12 km trati z Chomutova
do Pruněrova budou probíhat až do roku 2027



Budova žst. Žatec

Na rozsáhlé opravě památkově chráněného objektu pracujeme již od začátku r. 2024



Žst. Karlovy Vary

Sanace nestabilního náspu přešla již do druhé etapy



Žst. Pernink

Na rekonstrukci trati Nové Hamry–Pernink navazuje další, z Perninku do Horní Blatné



Rekonstrukce trati Přibyslav–Pohled

Součástí tohoto velkého projektu jsou i stavby a výměny mostů



Rekonstrukce historické "zubačky"

Realizujeme rozsáhlou opravu trati Tanvald–Kořenov a dopravní Dolní Polubný



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

Člen představenstva: Ing. Emil Filip

Člen dozorčí rady: Jaroslav Tintěra

Generální ředitel

Ing. Emil Filip

Odborní ředitelé

Obchodní ředitel: Ing. Pavel Stoulil

Finanční ředitel: Bc. Vlastimil Polák

Vedoucí pracovníci výroby

Ředitel Závodu kolejových staveb: Martin Počta

Ředitel Závodu mostních a inženýrských staveb: Martin Suchan

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: Kamil Kratochvíl

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

Lenka Kameníková

vedoucí obchodního oddělení

E kamenikova@cht.cz

Kontakty - personální oddělení

Šárka Orthová

vedoucí personálního oddělení

E personal@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 2024/25

Autoři textů publikace: Emil Filip, Pavel Stoulil, Vlastimil Polák, 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. 10. 2025
© Chládek & Tintěra, a.s., Nerudova 1022/16, 412 01 Litoměřice

www.cht.cz



www.cht.cz