SUDOP revue

čtvrtletník zaměstnanců, obchodních partnerů a akcionářů
společnosti SUDOP PRAHA a.s.

1/2020

Městský okruh v Praze pokračuje!

SUDOP PRAHA a.s. v roce 2019 – zpráva o stavu společnosti

Ing. Tomáš Slavíček, generální ředitel a předseda představenstva

Rok 2019 byl z pohledu ekonomických výsledků vynikající. Ekonomické ukazatele, dané finančním plánem, jsme opět výrazně překročili a v průběhu celého roku jsme neměli žádné finanční problémy. Naše pozice na trhu projektových prací dopravních staveb je stabilní a perspektivní. Je potřeba si uvědomit, že těchto výsledků jsme dosáhli díky mimořádnému nasazení našich pracovníků a jejich schopnostem kvalitně připravovat velké dopravní stavby. Je potřeba jim za to složit velkou poklonu.

Většina zpracovávaných zakázek byla zadavatelem opět velmi pečlivě sledována, zejména z pohledu plnění termínů. Naši hlavní zadavatelé, Správa železniční dopravní cesty a Ředitelství silnic a dálnic ČR, plánovali vypsat velký počet soutěží na zhotovitele stavby. Jsem opravdu velmi spokojen, že jsme v těchto složitých podmínkách obstáli a našim zadavatelům dodali včas podklady pro zadání staveb.

Velkou výzvou je pokračující příprava vysokorychlostních tratí v ČR. V uplynulém roce jsme intenzívně pracovali na studiích proveditelností, které by se v roce 2020 měly stát podkladem pro projektování prvních úseků ve stupni DUR.

V zahraničí jsme se soustředili na německý trh, kde jsme v průběhu roku 2019 pokračovali ve zpracovávání zakázek pro Deutsche Bahn, a též pokračovala naše účast na zakázkách na polském trhu.

Důkazem naší kvalitní práce je úspěch v prestižní soutěži Česká dopravní stavba roku 2019, ve které stavby, které projektovali naši inženýři, získaly dva tituly Česká dopravní stavba a technologie: Modernizace trati Rokycany–Plzeň a Zvýšení trakčního výkonu TNS, TNS Světec a SPS Bílina. Kromě dvou nejvyšších titulů si Cenu ČKAIT odnesl náš projektant Ing. Pavel Langer za projekt Uzel Plzeň, 2. stavba, Cenu Správy železniční dopravní cesty projekt Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Poříčany a Cenu časopisu SKYPAPER Revitalizace trati Karlovy Vary dolní nádraží – Johanngeorgenstadt.

Stejně jako v letech dřívějších jsme společně se SŽDC úspěšně zorganizovali dvě odborné konference, Železnice 2019 a konferenci Železniční mosty a tunely. Účast a zastoupení VIP hostů byla na obou konferencích rekordní.

Kromě výrobních činností jsme se věnovali dalším oblastem rozvoje naší společnosti. Jednalo se zejména o personální činnost, kdy jsme zvýšili úsilí o nábor nových zaměstnanců. Také pokračovala digitalizace nevýrobních procesů s cílem snížit administrativu společnosti.

Obchodní a výrobní oblast

Tradičními partnery zůstávají přirozeně ti nejvýznamnější státní investoři, kteří mají mimo jiné na starost přípravu největších infrastrukturních projektů – Správa železniční dopravní cesty a Ředitelství silnic a dálnic ČR. Mezi další významné partnery patří například Krajské úřady a jejich podřízené organizace, Dopravní podnik hl. m. Prahy, Ředitelství vodních cest ČR, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Hlavní město Praha, Statutární město Plzeň a další.

Spolupráce probíhala i mezi ostatními společnostmi s obdobným zaměřením na trhu, a to jak sesterskými a dceřinými, tak i ostatními mimo skupinu SUDOP GROUP. Významná byla i již tradiční spolupráce s dodavatelskými firmami – např. AŽD Praha, Kapsch CarrierCom, ELEKTRIZACE ŽELEZNIC Praha, EUROVIA CS, Metrostav, Chládek & Tintěra, či Swietelsky Rail CZ, STRABAG Rail.

Získané a zpracovávané zakázky

Železniční stavby

Z celkového počtu získaných zakázek v segmentu železničních staveb jmenujme alespoň ty nejvýznamnější pro Stavební správu Západ: Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov; Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo); Revitalizace trati Kostelec–Telč–Slavonice, Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno Ostrovec (včetně), Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část.

U Stavební správy Východ jsme byli úspěšní například v soutěžích na stavby: Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice – Rosice nad Labem – Stéblová, Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3., a 4. část; Elektrizace trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové, 1. etapa, ŽST Hradec Králové hl. n., Modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Choceň.

Technologické železniční stavby

Z technologických staveb se pokračovalo na studiích proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblastech Ústecko a Mělnicko, získána byla zakázka Rekonstrukce TNS Dobšice nad Cidlinou. Společně s partnerem AŽD Praha dodáváme své služby stavbám ETCS Kralupy n. Vlt. – Praha – Kolín a ETCS Praha Uhříněves – Votice a nově v roce 2019 i DOZ Praha Uhříněves – Praha hl. n. – Praha Vysočany. Významná je i Modernizace TNS Týniště nad Orlicí a příprava Rekonstrukce žst. Pečky.

Silniční stavby

V roce 2019 jsme získali velké množství zakázek v oblasti silničního projektování. Z nejvýznamnějších úspěchů jmenujme zakázky v různých stupních projektové přípravy, například: I/18 Příbram, jihovýchodní obchvat, 1. část; D6 Krupá, přeložka; D35 Janov–Opatovec, D35 Opatovec – Staré Město, I/16 Nová Paka – obchvat, nebo Rozšíření dálnice D1 na šestipruhové uspořádání.. Naplno se v roce 2019 rozběhla příprava na konci roku 2018 získaných staveb D11 1108 Jaroměř–Trutnov; I/20 Plzeň Jateční – Na Roudné a I/20 Plzeň Jasmínová – Jateční.

Pozemní stavby

V tomto oboru projektování jsme byli vybráni např. v tendrech: Studie rekonstrukce budovy F na Karlově náměstí č. 13, záměr projektu na rekonstrukci interiéru Fantovy budovy, Novelizace metodického pokynu Protihlukové stěny a valy, Chráněná úniková cesta hlavního schodiště budova Horská B a CHÚC – 2 vedlejší schodiště budovy Horská A – ČVUT FD, Stanovení technických limitů pro vybudování administrativního centra Whitewater (developerská firma PENTA). Dále probíhaly práce na akci Železniční stanice Plzeň hlavní nádraží – modernizace, dokončit se povedlo projektovou přípravu pro realizaci stavby Prodloužení severního podchodu v žst. Praha hl. n.

Koncepční práce

Díky koncepčním zakázkám pomáháme zadavatelům v projekční přípravě staveb, které následně vedou až k tendrovým dokumentacím na jejich realizace. Z těch nejzajímavějších získaných v uplynulém období jmenujme alespoň Aktualizace národního dopravního modelu 2019, Aktualizace studie proveditelnosti Uzel Pardubice, Aktualizace ekonomického hodnocení "Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha Hostivař – Praha hl. n.".

Naplno se rozběhly práce na zakázce Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha–Brno–Břeclav, což je páteřní trať VRT v rámci České republiky a současně se podařilo získat zakázku na její čistě moravskou navazující část, tedy VRT Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati (BRNO)–Přerov–Ostrava.

Z koncepčních zakázek v oblasti silničních staveb zpracováváme např. Generel dopravy městské části Praha 5, D6, Technicko-ekonomická studie, I/27 Kaznějov – obchvat; aktualizace záměru projektu vč. ekonom. hodnocení HDM-4, I/38 Zkapacitnění průtahu sil. I/38 v úseku MÚK Kosmonosy – OK Třída Václava Klementa.

Pohybujeme se i na vodních cestách, a to například zpracováním Aktualizace hodnocení ekonomické efektivnosti rekreační plavby na labsko-vltavské vodní cestě a Baťově kanále nebo Aktualizace marketingové analýzy rekreační plavby na labsko-vltavské vodní cestě.

Technické dozory, BOZP, claim management a administrace ZBV (změny během výstavby)

Vyšší rozběh stavebních prací roku 2019 oproti roku předchozímu doprovázelo i vypisování zakázek TDI. Mezi těmi, které se nám podařilo získat byly mimo jiné tyto: D7 Panenský Týnec zkapacitnění obchvatu – Tým Správce stavby, I/37 Pardubice MÚK Palackého, II/229 Rakovník – I/6, připojení na R6, II/335 Uhlířské Janovice – Staňkovice, rekonstrukce vozovky a odstranění bodové závady (1.etapa). Zajímavou zakázkou je akce Spodní část Václavského náměstí – výkon činností projektového řízení.

V železničním segmentu se podařilo získat např. akci Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova – Litvínov (BOZP a TDI), Rekonstrukce žst. Řetenice – výkon činnosti koordinátora BOZP, Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo) (BOZP), nebo výkon činnosti a zajištění funkce podpory technického dozoru stavebníka v rámci realizace stavby ETCS Plzeň (mimo) – Cheb a Rekonstrukce budovy Jeseniova. Omezené kapacity se snažíme vykrývat za pomoci dceřiných společností IPSUM CZ a KOMOVIA.

Geotechnika, geodezie, inženýrská činnost

Naši kolegové z geotechniky se tradičně podíleli nejen na nepřeberném množství zakázek pro jednotlivá základní střediska SUDOPU, ale i v rámci celé skupiny SUDOP GROUP. Mnoho bylo i samostatných zakázek, stručně alespoň jmenujme D35 Džbánov–Litomyšl, podrobný GTP, D7 MÚK Knovíz – MÚK Slaný – západ – realizace podrobného IGP, I/20 Chválenice – přeložka, předběžný GTP a I/2 Pardubice, jihozápadní obchvat, předběžný geotechnický a hydrogeologický průzkum.

Obdobně pracovali kolegové ze střediska inženýringu a geodezie – nasazeni na mnoha projektech kolegů i jako základní středisko u realizací například: D6, SSUD Lubenec – geodetické zaměření, I/37 Pardubice – MUK Palackého, dostavba, Zpracování projektové dokumentace pro Zhotovení primární vytyčovací sítě nebo Zasíťování prostor oblouků Negrelliho viaduktu (DÚR, DSP).

Životní prostředí

Kolegyně a kolegové, od roku 2019 sdružení do samostatného střediska 211, participovali na mnoha zajímavých úkolech nejen jako tradiční dodavatel skupiny SUDOP GROUP, ale i na našich mateřských zakázkách. Rovněž oni měli na starost řadu samostatných smluv, například Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) – Stod (včetně), D4 křižovatka II/118 – Milín, projekt monitoringu akustické studie, Výstavba trasy I.D metra v Praze prodloužení EIA, Optimalizace trati Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo) EIA, Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně) EIA, Aktualizace monitoringu ŽP I/12 Běchovice-Úvaly či Vyhodnocení vlivu na životní prostředí (SEA) k dokumentu Dopravní politika České republiky pro léta 2021–27 s výhledem do roku 2050.

Zahraniční zakázky a aktivity

Prestižní zakázkou je spolupráce na koncepční studii evropské vysokorychlostní železniční síti v rámci skupiny V4.

BIM

Nedílnou součástí projekčních prací je i vypracovávání zakázek v prostředí či výrobním procesu BIM, na kterých testujeme spolupráce v jednotném datovém prostředí na úrovni projektant – investor/stavebník – zhotovitel – správce díla v různé fázi projekční přípravy i realizace díla. V roce 2019 se jednalo zejména o projekty/stavby Rekonstrukce Negrelliho viaduktu, dokončená byla BIM modelu pro Rekonstrukci Masarykova nádraží. V rámci skupiny SUDOP GROUP pracujeme na pilotním projektu D35 Staré Město – Mohelnice a pro Kraj Vysočina realizujeme zakázku EDUBIM – procesní analýza výstavby liniových staveb v modelu BIM.

Počátkem roku 2019 bylo v nově zrekonstruovaných prostorách v přízemí budovy Olšanská otevřeno školící středisko tzv. **Bentley akademie – Bentley Digital Advancement Academy** za účasti a pod záštitou **vicepresidenta společnosti Bentley pana Alana Lamonta** (viz obrázek). Tyto prostory budou sloužit pro vzdělávání v procesu BIM a 3D projektování našich zaměstnanců, ale také pro školení našich klientů tedy pracovníků z řad investorů a dodavatelů stavebních prací pro nový způsob společné práce v očekávané digitalizaci stavebnictví (Stavebnictví 4.0).

Jakost a bezpečnost

Naše společnost je držitelem certifikátu systému managementu jakosti dle ČSN EN ISO 9001:2016, environmentálního managementu dle ČSN EN ISO 14001:2016, managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle ČSN OHSAS 18001:2008 a managementu bezpečnosti informací (ISIMS) dle ČSN ISO/IEC 27001:2017.

V roce 2019 byly výše uvedené certifikáty potvrzeny prostřednictvím velkého certifikačního auditu firmou TÜV SÜD, světově uznávanou společností v oblasti poskytování nezávislého ověřování a certifikace firem a pod dohledem Českého institutu pro akreditaci, s výrokem opět bez závad.

V roce 2019 jsme znovu provedli kontrolu *Compliance programu*, jehož obsah a nastavení je pro zaměstnance povinné a zabezpečuje, že chování všech zaměstnanců a společnosti v obchodních i dalších souvisejících vztazích je v plném souladu se všemi etickými a právními pravidly hospodářské soutěže, finanční a daňové integrity, ochrany životního prostředí a zaměstnaneckých vztahů včetně zajištění rovných příležitostí. Výše uvedená opatření byla znovu aktualizována na právní stav platný v roce 2019.

V souladu s výše uvedeným došlo v naší společnosti k opětovnému proškolování zaměstnanců s nastavením Compliance systému a s problematikou GDPR. Compliance program je dlouholetou nedílnou součástí naší firemní podnikatelské kultury a slouží nejen jako obrana proti trestní odpovědnosti společnosti, ale také přispívá rozvoji společnosti ve formě etických kodexů chování společnosti v podnikatelském prostředí.

Personální oblast a sociální politika

Ve společnosti bylo ke konci roku 2019 zaměstnáno 292 zaměstnanců, a to na pracovištích v Praze, Hradci Králové, Plzni a v zahraničí na pobočce ve Varšavě. Kancelář v Lipsku se stala od počátku roku 2019 samostatnou právní společností (dle německého obchodního práva GmbH). Z výše uvedeného počtu zaměstnanců pracuje na zakázkách společnosti 242 projektantů, ze kterých drtivá většina vlastní osvědčení autorizovaného inženýra ČKAIT, autorizovaného architekta nebo autorizovaného technika, případně jiná technická osvědčení, a to nejen v oblasti českých, ale i slovenských, polských a lotyšských autorizací.

V rámci své personální politiky společnost v roce 2019 zabezpečovala pro zaměstnance vzdělávání v oblasti využívání softwarových řešení projekčních prací a využívání nových technologických platforem v rámci geodézie. V rámci zvyšování komunikačních dovedností a možnosti uplatnění společnosti na zahraničních trzích byla prováděna jako každý rok výuka cizích jazyků. Pro zvýšení a zlepšení kvalifikace a manažerských schopností zaměstnanců společnost pořádala soft skills kurzy s akreditovanými kouči pro klíčové zaměstnance.

V roce 2019 bylo v rámci personální politiky pokračováno ve „Stipendijním programu SUDOP PRAHA a.s.“ pro absolventy bakalářského a magisterského stupně technických vysokých škol nejen z České republiky. Společnost v roce 2019 pokračovala v činnosti v Průmyslové radě VÚT Brno. Zároveň společnost uzavřela mnoho partnerských smluv s technickými vysokými školami a jejich technickými a technologickými fakultami.

Ve společnosti je zaměstnáno na asistentských místech 30 studentů především z ČVUT.

Působí zde odborová organizace „OSUD“, se kterou společnost uzavírá Kolektivní smlouvu na příslušný kalendářní rok.

Co nás čeká v roce 2020

Do roku 2020 vstupujeme velmi optimisticky. Již na začátku roku máme rekordní zásobník nasmlouvaných zakázek, naši pracovníci tvoří skvěle sehraný a kvalifikovaný tým, nemáme žádné rizikové obchodní závazky a dluhy či půjčky. Předpokládáme, že intenzivní příprava dopravních staveb bude pokračovat i v letošním roce a že naše společnost bude i nadále úspěšná v získávání veřejných zakázek.

Hlavním úkolem roku 2020 bude snaha o další zefektivnění systému projektování. Toho chceme dosáhnout optimalizací výrobních postupů, do které chceme zapojit formou pracovních týmů maximum zkušených kolegů. Kromě toho nás čeká úprava a částečný vývoj softwarových nástrojů řady Open od firmy Bentley, které se pro nás stanou základem projektování v systému BIM.

V oblasti zahraničních aktivit budeme pokračovat v prosazování se na německém trhu, a to zejména na zakázkách vypisovaných Deutsche Bahn. V případě jiných zemí budeme i nadále individuálně posuzovat možné příležitosti a případně se pak zúčastníme zajímavých tendrů i v dalších zemích.

Jsme připraveni i v roce 2020 být pro své obchodní partnery kvalifikovaným a korektním partnerem, který udržuje vysoký standard projektových technologií a nabízí své špičkové projektové týmy pro řešení i těch nejobtížnějších zakázek. Našim zaměstnancům chceme vytvořit klidné, týmové a motivující prostředí pro jejich náročnou a zodpovědnou práci.

Jako každoročně přeji všem kolegům, partnerům a příznivcům naší společnosti pevné zdraví, osobní spokojenost a v podnikání zdravé sebevědomí a úspěšný rok 2020.

Dva zájmy v jednom

Ing. Jan Hromádka, CSc. – 70 let

Nacházeli jsme se vysoko nad Prahou a obdivovali noční pohledy na Hrad i na širokou Olšanskou třídu s budovou SUDOPu, když oslavenec zahájil slavnost vítáním hostů. Vzal to z gruntu, podle toho, jak dlouho se s kým zná. Takže první na řadě byla maminka, přes své tři manželky, z nichž prostřední byla přítomná, se dostal k úctyhodnému počtu potomků a vnoučatům... a hodlal přikročit k další kategorii, když se z auditoria ozval nesouhlasný výkřik. Krátký pohled a „Ježíši, ségra, promiň, já na tebe zapomněl!“

Miluji chvíle, kdy se člověk perfektně připraví na událost, na níž mu záleží, a potměšilý osud mu do toho jemně šlápne – samozřejmě se tím bavím u jiných, ale je to spravedlivé, neboť sám jsem několik podobných zážitků hostům našich akcí připravil.

S oslavencem se známe od doby, kdy v roce 1973 vkročil do SUDOPu. Nejprve se staticky potýkal se stožáry u trakčáků, ale pak se dostal i ke kloudné statice na středisku průmyslových staveb. Ani to ho však plně neuspokojovalo, tak se vrhnul do dalšího studia, až z něho nakonec byl kandidát technických věd. Hráli jsme spolu sudopský volejbal a vymetli pěkných pár mejdanů...

Ale to všechno byla jen předehra, neboť byl osudem předurčen k výkonům daleko závažnějším. Aktivně se zúčastnil zápolení o nový SUDOP, po úspěšné privatizaci se stal prvním předsedou představenstva akciové společnosti. V únoru 1993 převzal řízení společnosti, dokončil základní projekt komputerizace a přicházel s projekty novými. Jako ředitel stál nohama v tvrdé přítomnosti, kdy šlo o přežití projektové firmy, ale hlava se už dívala do budoucnosti. A ta hlava vymýšlela...

V roce 1993 vymyslela setkání zaměstnanců před koncem roku SUDOP PARTY, o rok později firemní čtvrtletník SUDOP revue (což mi bylo příjemné), ale hlava už v dálce viděla podivnost zvanou ISO, v Česku tehdy téměř neznámý systém jakosti, a než jsem se vzpamatoval, měl jsem ho na krku (což bylo méně příjemné). A hlava pracovala dál, až vznikl SUDOP GROUP a náš pan ředitel zmizel ve výšinách, aby dál budoval projektantské impérium.

Byla ta devadesátá léta plna starostí a kvasu, ale taky byla plná legrace. Tehdejší PARTY se sice odehrávaly v naší jídelně, ale bývaly rozpustilé, neboť na každou ředitel vymyslel nějakou společenskou soutěž a zpívalo se a tancovalo ostošest (i na výdejním roštu jídelny, prosím), páni ředitelé se dokázali navzájem špičkovat na stránkách časopisu...

Letošní oslavenec si nepřál dárky, jen fotografie, abychom si společně oživili vzpomínky, tak mu zde jednu posílám. Ten nejhezčí dárek si totiž už několik let užívá: po celoživotním důkladném prověřování žen konečně nalezl tu pravou.

Ivan Krejčí

Ze Správy železniční dopravní cesty je nově **Správa železnic**!

Na železnici dějou se věci… Jeden z našich klíčových klientů, manažer železniční infrastruktury v České republice, používá od začátku roku nový název. Proč došlo k přejmenování státní organizace a kde všude se projeví?

Na konci roku došlo ke změně zákona a tedy, kromě jiného, i dosavadního názvu Správy železniční dopravní cesty. Od 1. ledna 2020 je oficiální název této instituce **Správa železnic**.

Organizace zahájila neprodleně v souvislosti se změnou názvu nezbytné zákonné a jiné úkony. Příslušné útvary organizace tak již řeší změny v Obchodním rejstříku a jiných registrech, registraci nového názvu a oznámení všem významným spolupracujícím subjektům, například Finančnímu úřadu, Živnostenskému úřadu nebo Drážnímu úřadu. Postupně by tak měl starý název mizet ze všech registrů. Mění se i marketingové výstupy, orientační systémy a označení budov, hlavičkové papíry, razítka a milion dalších maličkostí. U firmy zaměstnávající více než 17 tisíc lidí bude přechod na finální stav logicky chvíli trvat.

Právě přechodné období však přináší i mnohdy úsměvné varianty dočasných řešení. Jako je například dočasná úprava loga na budově OŘ v pražských Holešovicích (viz obrázek).

Správce dráhy v informační zprávě zároveň upozornil, že ***při označení názvu organizace lze použít pouze dvě varianty, a to:*** **Správa železnic, státní organizace,** a **Správa železnic**. Žádné jiné názvy, především však používání jakýchkoli zkratek, není dovoleno. Prosím, dejme si tedy hlavně v počátcích zvýšený pozor ve vzájemné oficiální komunikaci na nový název i jeho správné tvary.

Konference BIM 2019 v Mnichově

V listopadu 2019 se SUDOP PRAHA spolu s početnou družinou firem SUDOP GROUP zúčastnil dvoudenní konference BIM WORLD v Mnichově. Na této svého druhu největší akci v Evropě věnované BIM se SUDOP GROUP rozhodl prezentovat jako velká organizace se silným technologickým zázemím IT firem a projektových firem. Tuto myšlenku uskutečnil zřízením svého výstavního stánku, jemuž vévodila velká digitální videostěna, která byla v šedi ostatních vystavovatelů nepřehlédnutelná. Nepřetržitě promítané velmi zdařilé video budilo značný zájem návštěvníků, kteří pak diskutovali především s kolegy z IT firem SUDOP GROUP.

SUDOP PRAHA společně se SUDOP Deutschland a Metroprojektem návštěvníkům pak prezentoval především pilotní projekty BIM a praktické zkušenosti z nich. V nabitém programu nám zbyl i čas vystřídat se s kolegy na stánku a shlédnout některé zajímavé prezentace a workshopy v rámci veletržního programu. Po celou dobu veletrhu probíhal program ve dvou hlavních konferenčních sálech a třech menších, kde se konaly korporátní workshopy.

Z přednášek o digitálních dvojčatech, rozšířené realitě, správě majetku, nejvíce zaujal workshop finské skupiny InfraBIM, která prezentovala na příkladech metra nám blízké téma využití BIM na projektech liniových staveb. Druhý den byl pak velmi přínosný workshop s prezentacemi současného stavu a postupu implementace BIM v jednotlivých státech zemí bývalého východního bloku. Při jejich poslechu si člověk uvědomil, jak velký kus cesty k BIM jsme již ušli v České republice.

Dvoudenní maraton veletržního dění vřele doporučuji všem zájemcům o BIM. Na jednom místě se lze ve zhuštěné podobě seznámit s BIM ze všech úhlů pohledu ať již na stáncích vystavovatelů nebo prezentujících v konferenčních sálech, případně jen tak na výstavišti u kávy s ostatními návštěvníky.

Mnichov není daleko a BIM už je tak blízko. Na shledanou na BIM WORLD MUNICH 2020!

Jaroslav Veselý

Oznámení o dočasném omezení provozu společnosti s ohledem na vyhlášený nouzový stav a karanténní opatření v rámci ČR

Vážení klienti, obchodní partneři a zástupci úřadů,

s ohledem na aktuální situaci kolem rozšíření viru COVID-19 a s tím souvisejícími vládními nařízeními a z nich vyplývajícím omezením pro bezpečnost našich zaměstnanců, jsme byli nuceni učinit nutná provozní opatření, která bohužel zasáhnou do běžného režimu naší společnosti. Po určitou dobu může dojít k omezení rozsahu našich standardních služeb. Podobná opatření jdou aktuálně napříč celým trhem, tedy i ze stran našich subdodavatelů, obchodních partnerů a dalších zainteresovaných stran.

Ač prozatím všichni naši zaměstnanci pracují, byť s určitými omezeními, mohou být v budoucnosti ohroženy termíny některých našich smluvních závazků. Proto bych se rád předem za tato námi objektivně nezaviněná potencionální nenaplnění smluvních závazků jménem společnosti SUDOP PRAHA a.s. omluvil a ujistil Vás, že uděláme vše proto, aby tyto dopady byly minimální.

Děkuji za pochopení.

S přátelským pozdravem a přáním pevného zdraví
Ing. Tomáš Slavíček,
předseda představenstva a generální ředitel

Co si pamatujeme, tak se mu říkalo Péťa. Snad proto, že jako elév nastoupil v září 1986, hned po vysoké škole, do SUDOPu ke zkušeným inženýrům jako byli Ing. Karský, Ing. Štěrba nebo Ing. Kühn, se kterým pak strávil dlouhou řadu let v jedné kanceláři a ten mu jinak, než Péťo neřekl.

Většinu svého profesního života se věnoval hlavně železničním mostům. Z bezpočtu mostů, mostků a propustků bychom zmínili rekonstrukci Hranického viaduktu nebo právě dokončovanou rekonstrukci Negrelliho viaduktu.

Dokázal navrhovat i velmi složité podpůrné skruže, kdy si vystačil jen s tužkou a kalkulačkou, a tuto dovednost zužitkoval při velmi sofistikované přestavbě bývalé stodoly v Obděnicích na Sedlčansku na chalupu, kde tu něco podepřel, tu vyboural a vestavěl a vytvořil si tak základnu pro víkendové odpočinky.

Že by tedy odpočíval, to jsme od něj snad nikdy neslyšeli. Péťa byl pořád aktivní, ať už v lánu lesa, o který se staral, nebo chodil po kopcích, ať už pěšky, na běžkách nebo na kole a se psem nebo bez. Miloval turistiku a jako dlouholetý člen Klubu českých turistů s oddílem Banka Praha vyrážel na jejich akce do českých hor i do zahraničí.

Jeho velkou vášní bylo fotografování a cestování. Procestoval kus světa a mladším kolegům, kteří se chystali například do Peru nebo jiných exotických zemí, kde sám už byl, dokázal ledacos cenného poradit. Všude samozřejmě pilně fotografoval. Diapozitivů ze svých cest musel mít snad několik skříní a mnohokrát nám je promítal a vyprávěl svoje zážitky.

Řadu kolegů ke společnému cestování přesvědčil a letní cestování kololodí po Chorvatsku bylo jeho pravidelnou dovolenou.

Se svou ženou Lídou vychoval dnes už dospělou dceru Helenku.

Cenili jsme si ho pro jeho upřímnost, spolehlivost, optimismus, elán a dobré srdce, které ho bohužel zradilo a dotlouklo v sobotu 7. března. Letos by se dožil 58 let.
Budeme na něj rádi a v dobrém vzpomínat.

Tomáš Martinek a Jiří Elbel

Nevzdávej

Směj se dál,
když život srdce zreje ti
a zaplaví tě žal,
když otevře se rána,
jež zdála se být zhojená
a znovu duši mučí.

Směj se dál,
nic netrvá věčně
a vše se může stát,
vždyť svět se stále točí.

Směj se dál,
po zimě je jaro
a nese sílu novou,
jež přeměňuje světy
a z pichlavého trní
kouzlí něžné květy.

Směj se dál
a k novým růžím přivoň,
když staré zraňují,
a nechej se vést touhou
ať tóny štěstí
v srdci zaznějí.

Petr Adam

Náš kolega Ing. Petr Adam – technik se srdcem básníka

Do posledních dní mi připadal jako chlapec, který nikdy nezestárne. Bohužel, tak mu to i osud zařídil. Dalo se s ním hovořit o čemkoli, vždy zájem a jiskrný pohled v oku... Když jsem před dvaceti lety zjistil, že snad jako první sudopák procestoval Polynésii a požádal ho o zprostředkování zážitků čtenářům SUDOP revue, hned souhlasil a učinil to způsobem, za který by se nemusel stydět ani profesionál. Už tehdy vložil do fotografií i textu své poetické vidění světa... Takhle své vyprávění ukončil:

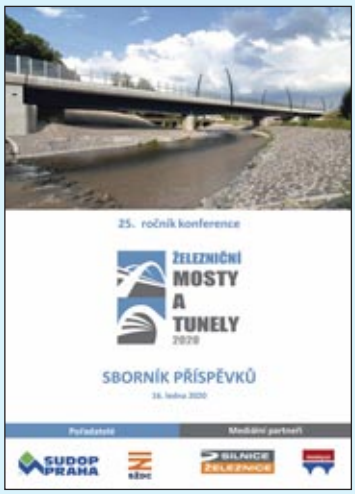
Nad hladinou moře zapadá slunce. Obzor se halí do zlatavého pláště a poslední paprsky posílají své teplo do pohupujících se vlnek. Vítr ševelí do listů palmy, která se uklání usínajícímu oceánu, děkuje mu za krásně prožitý den. Zlatá přechází postupně do červena. V nedalekém palmovém háji utichají ptačí zvuky, to červená přešla do modrofialové. Ještě je vidět nedaleká loďka, kampak asi popluje zítra?

Je mi moc líto, že ta jeho už definitivně doplula.

Ivan Krejčí

Rekonstrukce Negrelliho viaduktu – stav po třech letech od zahájení stavby
Ing. Tomáš Martinek, SUDOP PRAHA
Rekonstrukce Negrelliho viaduktu – třetí rok činnosti z pohledu dodavatele stavby
Ing. Linda Černá Vydrová, Ph.D., Ing. Martin Ředina, MBA, HOCHTIEF CZ
Rekonstrukce Negrelliho viaduktu – průzkumy
doc. Ing. Jiří Kolísko, Ph.D., Ing. Tomáš Bittner, Ph.D., ČVUT v Praze, Kloknerův ústav
Standardizace mostních objektů
Ing. Miroslav Teichman, SŽDC
Železniční tunely připravované v SUDOPu PRAHA
Ing. Michal Uhrin, Ing. Marcel Poštek, Ing. Jakub Střižík, SUDOP PRAHA
Tunel Milochov – předpoklad projektu a skutečnost
Ing. Petr Velička, Ing. Tomáš Holubek, Subterra
Železniční tunel Mezno
Radek Just, Ing. Martin Ňoch, OHL ŽS
Mosty na železniční trati Sudoměřice–Votice
Ing. Martin Pospíšil, Ing. Ondřej Doubek, Petr Novotný, OHL ŽS
Použitite antivibračných rohoží pod koľajové lôžko Getzner na betónovom železničnom moste v historickej obci Stádice
Bc. Tomáš Roth, HYDROBETON, Ing. Ján Šimo, CSc., Klub ZPS vo vibroakustike
Ocelové mostnice
Ing. Radka Sobotková, INPROVIA, Ing. Jan Látal, INFRAM
Rekonstrukce mostu v km 80,083 trati Lovosice – Česká Lípa
Ing. Ivo Heinz, Ing. Ondřej Lojík, Ph.D., TOP CON SERVIS
Rekonstrukce mostu v km 80,083 trati Lovosice – Česká Lípa (Zahrádky)
Bořivoj Leszko, STRABAG Rail
Rekonstrukce mostu v km 3,715 trati Praha Smíchov – Hostivice
Ing. Matěj Mikšovský, Ing. Štěpán Jakeš, TOP CON SERVIS
Rekonstrukce dvou železničních mostů na pražském „Semmeringu“
Ing. Petr Sýkora, Roman Šimáček, Metrostav
ŽSR, Modernizácia trate Púchov–Žilina pre rýchlosť do 160 km/h, I. etapa, optimalizácia SO 44.33.11 Púchov – Považská Bystrica, nový železničný most nad Nosickým kanálom
Ing. Denisa Nosková, Ing. Petr Šťasta, Ing. Jiří Nováček, Ing. Antonín Směták, Ing. Gabriela Šoukalová, FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby
Možnosti čištění historických ocelových mostů od korozních zplodin pro provedení PKO
doc. Ing. Pavel Ryjáček, Ph.D., Fakulta stavební ČVUT v Praze, Ing. Jan Kudláček, Ph.D., Ing. Michal Zoubek, Ing. Jakub Svoboda, Fakulta strojní ČVUT, Ing. Petr Pokorný, Ph.D., Kloknerův ústav ČVUT v Praze
Rekonstrukce mostu v km 35,579 trati Plzeň–Žatec
Ing. Libor Marek, Ing. Tomáš Vejběra, TOP CON SERVIS
Rekonstrukce mostu v km 35,579 trati Plzeň – Žatec „Plasy“
Bořivoj Leszko, STRABAG Rail

25. ročník konference
ŽELEZNIČNÍ MOSTY A TUNELY



Hostiteli tentokrát byli Ing. Marcela Pernicová, náměstkyně GŘ SŽDC a Ing. Tomáš Slavíček, generální ředitel SUDOPU PRAHA. Ti přivítali ve čtvrtek 16. ledna 2020 v pražském kongresovém centru Olšanka na 280 odborníků – projektantů, investorů, stavitelů i správců železničních mostů a tunelů z celé České republiky i ze zahraničí – ze Slovenska. Program konference byl pestrý – obsah sborníku přednášek je v levém sloupci.

Foto Ivan Malý

DOKONČENÍ MĚSTSKÉHO OKRUHU V PRAZE

zahájení konkrétní investorské přípravy

Ing. Aleš Merta, PUDIS a.s.

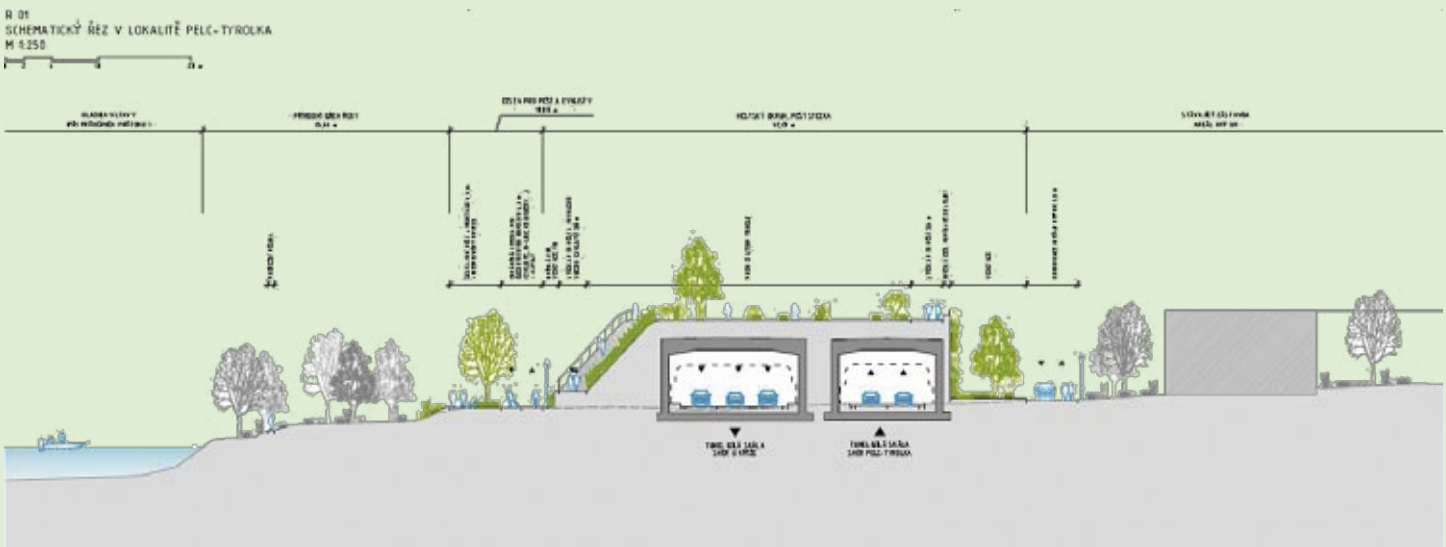
Hlavní město Praha již několik desítek let buduje svůj dopravní systém pro automobilovou dopravu. Postupným vývojem v jednotlivých územních plánech posledního půlstoletí je s různými modifikacemi naplňován historický koncept Základního komunikačního systému, jehož počátek lze vysledovat již v 70. letech 20. století. Přestože se společnost a její měřítka hodnot s časem vyvíjely, základní východiska pro funkci dopravního systému se nemění. Vizionářské představy o městě bez aut nejsou uskutečnitelné; stavby dopravní infrastruktury jsou nedílnou součástí urbanismu, který by měl usilovat o optimální vývoj města s udržením ekologické a sociální rovnováhy. Je proto chvályhodné, že i napříč bohatými názorovými diskuzemi pražský územní plán udržuje v dopravní koncepci automobilové dopravy kontinuitu a systém je postupně naplňován. Již méně chvályhodné je, že to trvá poměrně dlouho.

Posledním výrazným investičním počinem v oboru pražských dopravních staveb pro automobilovou dopravu bylo zprovoznění severního segmentu Městského okruhu v úseku Malovanka – Pelc-Tyrolka, veřejnosti známém jako tunel Blanka. Stalo se tak v září 2015 a v říjnu 2019 byl také po čtyřletém zkušebním provozu zkolaudován. Za dobu zkušebního provozu celý tunelový komplex Blanka délky cca 6 km prokázal přínosnost investice; výsledky dlouhodobého monitorování potvrdily očekávání, a to jak ve spolehlivosti objektů stavebních a technologických, tak v účincích na dopravní situaci a vlivech na životní prostředí v širších oblastech Prahy.

Do uzavření Městského okruhu v jeho východní části však zbývá ještě dokončit přibližně 30 % z jeho celkové délky 32 km. Příprava tohoto úseku probíhá v různých fázích již cca od roku 2000, na sklonku loňského roku však získala konkrétní obrysy. Rada hl. města Prahy totiž dne 4. 11. 2019 schválila svým usnesením č. 2309 úpravu koncepčního řešení staveb Městského okruhu č. 0081, č. 0094 v úseku Pelc-Tyrolka – Rybníčky a č. 8313 Libeňská spojka dle Urbanisticko-dopravní studie (UDS 2019). Zároveň uložila investičnímu odboru MHMP v souladu s Urbanisticko-dopravní studií zajistit vyhotovení dokumentace pro územní řízení předmětných tří staveb.

Povltavská
Všem důvěrně známý pohled na železniční most přes Vltavu na Holešovické přeložce, která ústí do tunelu pod Bílou skálou. Na rozdíl od původních představ (v rámečku) trasa Městského okruhu směřuje v obou směrech do tunelu pod Bílou skálou a uvolněné nábřeží zakládá celoměstsky významné rekreační propojení, navazující na přírodní koridor Rokytky a na souvislý pravobřežní rekreační pás podél Vltavy k Troji.

Dole je schematický řez na Pelc-Tyrolce ve vztahu k Vltavě a kampusu University Karlovy. Zřejmé je uvolnění nábřežní partie pro pěší promenádu a cyklisty.



Českobrodská
Rozdílové vizualizace naznačují, jak změna dopravního návrhu podpořila spojitost zeleného pásu s návazností podél budoucí Jarovské třídy do centra. Dopravní vztahy z původní okružní křižovatky jsou přeneseny do podzemí a zeleň je otevřena veřejnosti.

DOPRAVNĚ URBANISTICKÝ VÝZNAM

Systém nadřazené komunikační sítě Prahy je definován v platném územním plánu z roku 1999 a je potvrzován i ve vznikajícím Metropolitním plánu. Je postaven na radiálně okružním konceptu, kdy v kompetenci města je realizace vnitřního Městského okruhu a v gesci státu je vnější Pražský okruh. Městskými investicemi jsou i propojující radiály.

Městský okruh je v pražském prostředí klíčovým prvkem systému. Jeho hlavní úlohou je převedení většiny vnitroměstských diametrálních vztahů s ochrannou funkcí vnitřního města. Je zřejmé, že současná nespojitost nedokončeného systému neumožňuje přijmout další návazná doprovodná opatření regulačního charakteru na uliční síti v centrální části Prahy, protože je nelze realizovat bez související funkční a dostatečně kapacitní dopravní infrastruktury na vnitřním kordonu. Absence východního segmentu Městského okruhu, ale i chybějících úseků vnějšího Pražského okruhu, se na tom zřetelně projevují.

Nejsou-li v odborné veřejnosti zpochybňovány systémové požadavky na funkčnost Městského okruhu, lze se zaměřit na to, jak tuto kapacitní dopravní stavbu začlenit do území rostlého města a umožnit jeho novou urbanizaci. Cílem přitom je, aby Městský okruh neměl jen samotnou dopravní funkci, ale aby jeho umístění a provedení zároveň podporovalo podmínky pro rozvoj urbanistické struktury dotčeného území. Vzorovým příkladem, jak k takovému nelehkému úkolu přistoupit, je právě výše zmíněná Urbanisticko-dopravní studie, která se po jejím schválení Radou hl. města Prahy stala výchozím vstupem pro zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí poslední části Městského okruhu.

URBANISTICKO DOPRAVNÍ STUDIE – POSTUPOVÉ ZÁSADY

Na zpracování Urbanisticko-dopravní studie se v období od prosince 2018 do června 2019 podílel ve společném výstupu široký autorský tým. Konkrétně byly smluvním plněním pro jednotlivé stavby dle výsledku veřejné soutěže pověřeny společnosti SATRA (vedoucí společnosti SATRA – MMD – Městský okruh, s kompetencí koordinace celého souboru staveb), PUDIS (vedoucí společnosti SG 0081 PTB), METROPROJEKT PRAHA (vedoucí společnosti SG 8313 LS), SUDOP PRAHA, MOTT MACDONALD CZ. Úkolu se účastnily i skupiny dalších externích kooperantů, včetně týmu architektů pod vedením Ing. arch. Jana Kasla.

Pro zadání veřejné soutěže na zpracovatele dokumentace pro územní rozhodnutí byl vstupním dokumentem „Technický podklad zadávací dokumentace pro výběr zhotovitele DÚR“ z roku 2016. Ten čerpal z dřívějších prací, mimo jiné i sumarizoval základní požadavky na trasové vedení a další podmínky vyplývající z platného stanoviska EIA vydaného již v roce 2012.

Práce na zakázce zahájily revizí zadávacího podkladu formou Urbanisticko-dopravní studie. Studie měla zohlednit konkrétní požadavky městských institucí, dotčených městských částí a hlavního města Prahy reprezentované koncepčním přístupem Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy na uspořádání městského parteru v bezprostředním kontaktu s trasou Městského okruhu.

Původní záměr zadavatele, pouze „oprášit“ historické podkladové studie a upřesnit tak zadání pro následné rozpracování v dokumentaci pro územní rozhodnutí, však při jeho rozpracování neobstál. S podporou politické reprezentace Prahy dostal sestavený tým architektů, urbanistů a technických projektantů prostor pro přehodnocení celkové koncepce

U Kříže

Jak dokládá situace tunelů, všesměrové podzemní propojení nadřazených komunikací Městského okruhu, Libeňské spojky a výhledově i Vysočanské radiály, vše v těsné návaznosti na významnou městskou křižovatku Balabenka, je ve svém návrhu unikátní a v českém prostředí určitě neopakovatelné.

Původní prostorové dopravní řešení ve třech úrovních výrazně dominovalo urbanistické struktuře. Nový koncept odstraňuje územní bariéry a umožňuje rozvoj území.

Horovo náměstí
Stejně jako v oblasti U kříže se novým návrhem na zahloubení trasy Městského okruhu otevřel prostor k dokončení urbanizace území. Příležitosti pro to jsou zejména jižně od železnice.

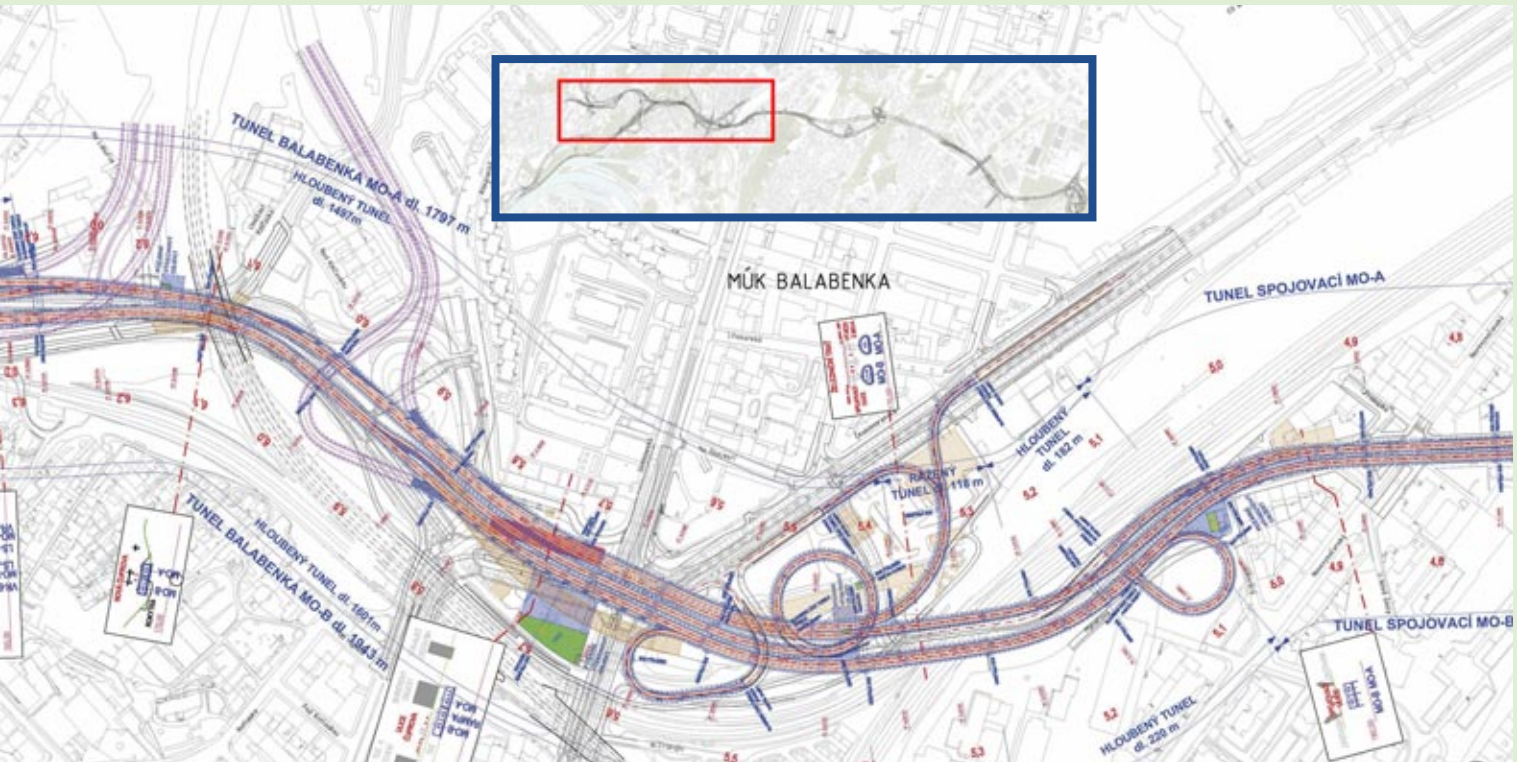
řešení. Takřka v celé trase Městského okruhu tak vznikl nový, z hlediska urbanismu komplexní návrh, reagující na současné společenské potřeby. Dopravní stavba je zde pojímána jako součást urbanistické disciplíny. Návrh akcentuje požadavky na moderní urbánní prostředí, a to jak ve vztahu ke stávající územní struktuře, tak z pohledu rozvoje přilehlého i vzdálenějšího území.

Nový návrh vychází z analýzy „Technického podkladu zadávací dokumentace pro výběr zhotovitele DÚR“ nad sestavenou problémovou mapou. Celý řešený úsek Městského okruhu byl přitom v kreativním procesu rozsegmentován na dílčí územní sektory, kde postupně vznikaly námětové náčrty s technickým prověřováním. Vznikající řada těchto variantních pracovních podkladů byla postupně za účasti IPR Praha vyhodnocována a vzájemně na styku koordinována. Přitom se přihlíželo zejména ke komplexnosti urbanistického návrhu, tedy k cílové podobě přilehlých území mimo vlastní technický zábor dopravní stavby. Zcela rovnocenně vstupovaly do hodnocení požadavky na veřejný prostor, opomenuty přitom nebyly i nemotorové dopravní vztahy, pěší a cyklistické, jejichž návrh nebyl do návrhů dodatečně vkládán, ale byl jejich nedílnou a rovnocennou součástí. Zmínit lze i vstřícný přístup k městské krajině, spočívající zejména v příležitostech pro rehabilitaci, propojení a rozvoj zelené infrastruktury.

Výsledkem je komplexní návrh, od zadávací dokumentace výrazně odlišný. Je založený na maximální možné integraci stavby nadřazené komunikační sítě do městského prostředí s nejvyšší možnou mírou vyloučení nepříznivých urbanistických, ale i environmentálních dopadů do struktury města. Řešení využívá vedení Městského okruhu a Libeňské spojky převážně v podzemí, zatímco na povrchu jsou vytvořeny podmínky pro místní městské dopravní vazby s uvolněním parteru pro příležitosti rozvoje městských funkcí jak veřejných, tak podnikatelských.

Nutno zdůraznit, že naplnění všech požadavků nebylo dosaženo snižováním kapacity nadřazené dopravní stavby. V technickém návrhu Městského okruhu a návazných mimoúrovňových křižovatek je respektována výhledová dopravní prognóza, která není dopravním návrhem nijak redukována.

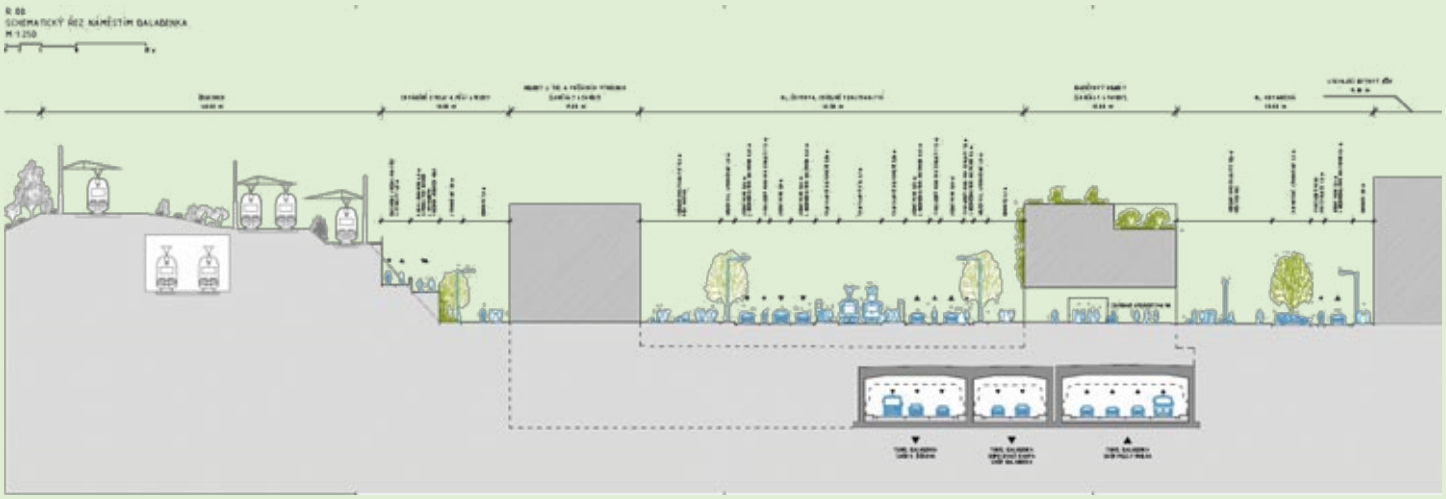
O tom, jakým vývojem projekt prošel, svědčí vybrané srovnávací vizualizace. Vizualizace konečného návrhu toho vlastně o provedení stavby vlastního Městského okruhu moc neříkají. Okruh zde není příliš viditelný, neboť je převážně pod zemí. Ve srovnání jsou však zřetelné rozdíly v městském parteru. A to bylo cílem. Bez omezení dopravní funkce okruhu využít jeho městotvornosti, a to nejen při respektování stávajících územních vazeb, ale i s podporou jejich rozvoje.



Balabenka

Oblast Balabenky byla v zadávacím návrhu rozdělena dvěma paralelními mosty přes křižovatku. Trasa okruhu a rozsáhlý rondel s návazností na neměstské rampy s protihlukovými stěnami zde vymezovaly řadu zbytkových ploch, prakticky nevyužitelných prostorů, a zbytkový městský parter byl zcela podřízen umístění nadřazené komunikace.

Nový návrh se vyznačuje komplexností urbanistického řešení. Výsledek zakládá veřejný prostor se zapojením městské zeleně a s podporou všech městských funkcí. To vše za cenu technicky náročného, ale funkčního řešení návrhu nadřazení dopravní stavby v podzemní úrovni.



CHARAKTERISTIKA VÝSLEDNÉHO NÁVRHU

Není předmětem tohoto článku popisovat jednotlivé části souboru staveb, systém dopravního řešení ani technické aspekty, se kterými návrh počítá. Bude pro to jistě dostatek příležitostí v průběhu zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí a jejím projednávání.

V této fázi přípravy lze konstatovat, že Urbanisticko-dopravní studie svým návrhem vymezuje jasný koncept a okrajové podmínky pro následné rozpracování v přípravné dokumentaci technickými a architektonickými prostředky.

Proto jen základní shrnující informace charakterizující připravovanou investici. Zbývající část Městského okruhu se skládá ze souboru tří staveb, které se stýkají v dopravním uzlu U Kříže – Balabenka, a navzájem se doplňují:

Městský okruh, stavba číslo 0081 Pelc-Tyrolka – U Kříže (2,4 km)

Libeňská spojka, stavba číslo 8313 Vychovatelna–Balabenka (pokrývá i část Městského okruhu) – 2,1 km

Městský okruh, stavba číslo 0094 Balabenka–Rybníčky (6,0 km)

Celková délka hlavní trasy souboru staveb činí cca 10,5 km. Trasa je vedena v délce cca 8,5 km v tunelech hloubených (5,7 km) a ražených (2,8 km). Jednotlivé tunely Bílá skála, Libeňský, Balabenka, Spojovací, Jarovský a Malešický na sebe bezprostředně navazují a vzniká tak jeden rozsáhlý podzemní dopravní komplex. Oproti předchozím řešením jsou trasy Městského okruhu i Libeňské spojky ve všech urbanisticky významných lokalitách nově vedeny pod povrchem, čímž nedochází k jejich negativnímu ovlivnění nadměrnou automobilovou dopravou a dopravními trasami s negativními důsledky na fragmentaci území.

Pro dopravní návrh je podstatné, že územní bariéry mimoúrovňových křižovatek napojujících Městský okruh na místní uliční síť jsou minimalizovány. Přispělo k tomu i využití krajních návrhových prvků (například max. podélný sklon na větvích křižovatek 8 % a možnost připojení zleva v tunelových úsecích). Zcela zásadní je v novém dopravním schématu Městského okruhu opuštění nábřežní stopy Povltavské. Ta nyní zůstává koridorem s promenádou podél vltavského nábřeží s vyloučením motorové dopravy. Ve srovnání s původním návrhem je vysokým bonusem rovněž umístění nové městské třídy pro místní vztahy v relaci ulic Spojovací–Čuprova–Zenklova, která tak v tangenciální poloze k centru logicky propojuje tři městské části.

Součástí návrhu je i přestavba návazné uliční sítě, kde mimo jiné vznikne více než 300 m nových vyhrazených pruhů pro autobusy, křižovatky povrchových tras městské hromadné dopravy budou vybaveny preferencí, na Balabence bude vybudován přestupní uzel mezi BUS a TRAM, zohledněny jsou i podmínky pro vybudování trolej/elektrobusových tras. Výsledný návrh také charakterizuje, že v rámci projektu vznikne přes 40 km bezmotorových komunikací, a to cca 11 km samostatných cyklostezek, cca 12,5 km sdružených chráněných tras a přes 18 km cyklopruhů v uličních profilech. Dále vznikne více než 7 ha nových ploch městské zeleně a dalších 25 ha stávajících ploch bude rekultivováno do podoby nových městských parků. S urbanizací území se otvírá příležitost pro vznik nové zástavby v úhrnné hrubé podlahové ploše přes 1,2 mil. m^2.

ZÁVĚREM

Příprava poslední části pražského Městského okruhu dostala schválením Urbanisticko-dopravní studie Radou hl. města náležitý podnět. Po několikaletém přešlapování vznikl během půl roku nový koncept stavby v pojetí, které má vysokou naději i na souhlasné přijetí pražskou veřejností. Studie je výzvou pro politickou reprezentaci Prahy i dotčených městských částí, jak v nastaveném tempu pokračovat a proces další přípravy podporovat. Je rovněž výzvou pro zpracovatelský tým, jak zhmotnit odvážnou stavební koncepci v dalších fázích přípravy do konkrétních odborných projektů ve všech profesích.

V doložených vizualizacích jsou na první pohled zřejmé přínosy připravované investice. Bude to i něco stát. Propočet Urbanisticko-dopravní studie sestavený z platných cenových normativů stanovil stavební náklady ve výši 51 miliard Kč. Přínosy investice lze sledovat i v širších souvislostech. Po uzavření Městského okruhu dokončením jeho východního segmentu dostane Praha ve vnitřním městě dopravní řešení, které lze již považovat za systémové. V návaznosti na to bude také možné vést diskuse o zavedení regulačních opatření uvnitř Městského okruhu, které zahrnuje území s rozlohou 56,3 km^2 a žije v něm půl milionu obyvatel.

Do zahájení stavby je však ještě dlouhá cesta, dobrou zprávou je, že práce na dokumentaci pro územní rozhodnutí byly započaty. Očekávaný termín pro vydání územního rozhodnutí je vymezen rokem 2022.

Poznámka:
Text článku čerpá i s nevyznačenými citacemi a obrazovými zdroji z kompletní dokumentace, která je výstupem širokého autorského týmu. Kompletní dokumentace včetně všech návazných částí Urbanisticko-dopravní studie je přístupná na https://mestskyokruh.info/

Slavnostní prorážka tunelu DEBOREČ proběhla v úterý 11. února 2020

Významné časové údaje
Rozhodující stavební povolení stavby bylo vydáno 12. 7. 2017 a nabylo právní moci 18. 8. 2017.
Stavba byla slavnostně zahájena 5. 6. 2018.
13. 12. 2018 byla vysvěcena soška sv. Barborky a zahájena ražba tunelu Deboreč.
25. 5. 2019 se uskutečnil Den otevřených dveří na stavbě pro veřejnost.
11. 9. 2019 slavnostní vysvěcení sv. Barborky a zahájení ražby tunelu Mezno.
11. 2. 2020 slavnostní prorážka tunelu Deboreč.

Modernizace trati Sudoměřice–Votice v polovině

Miloš Krameš

Stavba byla zahájena nejprve skrývkami povrchových vrstev, kácením kolidující vegetace, dále realizací staveništních komunikací, energetických přípojek pro ražbu tunelů a podobně.

S ohledem na stížnosti obyvatel v lokalitě Radíč na průjezd stavební dopravy osadou bylo v roce 2019 rozhodnuto o vybudování tzv. Staveništní komunikace Radíč. Jedná se o novou dočasnou staveništní komunikaci, která odkloní a převede těžkou staveništní dopravu mimo osadu Radíč.

Aktuálně se stavba nachází cca v polovině. Dá se konstatovat, že práce probíhají v plném rozsahu. Na mnoha místech jsou vidět velké objemy dosud provedených zemních prací, a to včetně mezideponií výkopového materiálu. Vznikají nová náspová tělesa dráhy, probíhá těžba materiálu v nových zářezech, kde se průběžně provádí i zajištění stability svahů. Intenzivně se pracuje na nových tunelech.

Zakládání budoucího náspového tělesa ve stanici Červený Újezd.

Provoz na stávající trati v sousedství stavby u Mezna.

Pilíře nové mostní estakády v Heřmaničkách.

Zlepšení konstrukčních vrstev nového náspového tělesa pojivem s využitím zemních fréz.

Nový železniční most na Radíči.

Nový vodojem s technologickým objektem pro obec Mezno.

V tunelu Deboreč došlo k proražení tunelového tubusu a tím se jeho stavba dostává do další fáze. Bude se pokračovat v dotěžení do plného profilu tunelu a následně na zbudování izolačních vrstev a sekundárního ostění. Na tunelu Mezno se intenzivně pracuje na ražbě, která byla časově posunuta s ohledem na mimořádné okolnosti se zajištěním vody v lokalitě Mezno a povolením trhacích prací.

Průběžně se dále pracuje na vícero mostních objektech, a to včetně čtyř nových mostních estakád. Jedná se o mostní estakády v lokalitě Radíč, Jiříkovec, a dvou v lokalitě Heřmaničky.

V září roku 2019 bylo NM GŘ SŽDC rozhodnuto o změně návrhových a technických parametrů stavby oproti schválené dokumentaci. Změna se týká zvýšení rychlosti nad 160 km/hod až do rychlosti 200 km/hod. Aktuálně se tedy pracuje na projekčních úpravách technického řešení, které následně budou promítnuty do vlastní realizace a provedeny stavbou.

Vytvoření odvodňovacího žebra v otevřeném zářezovém svahu u Nazdic.

Závěrečné uvádění do provozu a kolaudace stavby však bude probíhat dle platného stavebního povolení, tj. stavba bude uváděna do zkušebního a trvalého provozu na rychlost 160 km/hod. Zvýšení rychlosti nad tuto hodnotu do 200 km/hod bude převážně administrativně probíhat až poté na základě budoucího rozhodnutí investora.

Zhotovitelem stavby je OHL ŽS, stavba má být dokončena v lednu 2022. Celkové investiční náklady stavby: 7 159 048 858 Kč (bez DPH) – příspěvek EU: 5 151 794 403 Kč.

Motto:
Skutečné završení práce projektanta je úspěšná realizace jeho projektu.

Projekty odevzdány...

...začíná se stavět!

Osazování zpevňujících 3D prvků na otevřený svah zářezu u Nazdic (stavba Sudoměřice-Votice)

Modernizace železničního uzlu Pardubice (HIP Ing. Daniel Filip)

Zpověď Hradečáka.

I přes veškerou snahu musím připustit, že nedaleko Hradce Králové ležící menší město Pardubice se dočká modernizace železničního uzlu dříve než Hradec Králové, a to již v letech 2020 až 2024. Budou mít Pardubáci přes 25 km nového kolejiště a 100 nových výhybek, nové nástupiště č. 5, modernizovaná nástupiště č. 1 až 4, nové eskalátory a výtahy na všechna nástupiště, modernizované a prodloužené podchody na nástupiště. Přístup pro cestující bude plně bezbariérový. Cestující se dozvědí o pohybech vlaků z nového rozhlasu a z nových informačních panelů. Ani nákladní doprava s „dlouhými“ kolejemi nepřijde zkrátka. Na kolejích koridoru se bude jezdit 160 km/hod v režimu ETCS. Provoz bude řízen z CDP Praha.

Dominantou se stane lávka pro pěší přes železniční stanici spojující Zelené Předměstí se sídlištěm Dukla a autobusové terminály B a Jih. Z lávky bude přímý přístup na nástupiště č. 1 až 4. Nepřehlédnutelné budou železniční mosty přes koridor u Parama a na koridoru přes ulici Jana Palacha.

Stanice bude plná nových kabelů uložených ve stěžejním objektu kabelovodu délky 2,6 km, propojujícím obě zhlaví a všechny významné objekty ve stanici. Pro drážní technologie vznikne nový provozní a nový technologický objekt, budou rekonstruovány stávající trafostanice.

Pardubáci z okolí stanice vlaky po stavbě neuslyší a téměř ani neuvidí, okolí bude chráněno 1,3 km protihlukových stěn.

Součástí stavby je i dvoukolejný výjezd na Pardubice-Rosice nad Labem jako zárodek zdvoukolejnění do Hradce Králové.

Stavbě držme palce, bude se potýkat s nálezy nevybuchlé munice z 2. světové války a s likvidací zeminy kontaminované ropnými uhlovodíky v okolí areálu Paramo.

Blahopřejeme Pardubicím k nové stanici, ale příště už je na řadě HRADEC!

Uzel Plzeň, 5. stavba Lobzy–Koterov (HIP Ing. Pavel Langer)

Stavba řeší rekonstrukci stávající železniční tratě České Budějovice – Plzeň v úseku km 343,459–347,308, což je vjezd do uzlu Plzeň ve směru od Českých Budějovic. Celková délka stavby je 3,849 km.

Začátek stavby se nachází na stávající jednokolejné trati od Českých Budějovic před vjezdovým obloukem do ŽST Plzeň-Koterov. Bezprostředně za začátkem stavby je navrženo zdvojkolejnění části traťového úseku až do ŽST Plzeň-Koterov. V této stanici dojde k výrazné redukci stávajícího kolejiště a odstranění nástupišť s tím, že zde v cílovém stavu zůstanou čtyři dopravní koleje. Z obou zhlaví stanice zůstane zachováno kolejové napojení dnešních účelových kolejišť Správy železnic a ostatních subjektů. Dnešní dvojkolejný úsek trati mezi ŽST Plzeň-Koterov a lobezským kolejištěm železniční stanice Plzeň hl. nádraží bude rekonstruován ve stávající poloze a navazuje na již skončenou stavbu „Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví“.

Stavba neřeší jen standardní rekonstrukci a modernizaci všech drážních staveb a zařízení v řešeném úseku tratě, ale obsahuje stavební objekty výrazně ovlivňující dopravní obslužnost navazujícího území města Plzně:

• v km 344,374 je navržena nová lávka pro pěší a cyklisty přes rekonstruovanou železniční trať a dnešní čtyřpruhovou komunikaci I/20. Jde o zavěšenou ocelovou konstrukci s pylonem. Celková délka nosné konstrukce je 154,6 m. Lávka bude nahrazovat dnešní úrovňové přechody přes kolejiště i komunikaci I/20 a zajistí bezkolizní propojení ulic K Dráze a Na Lipce včetně přístupu k zastávkám MHD

• v těsném souběhu s řešenou stavbou se připravuje samostatná stavba přeložky čtyřpruhové silnice I/24. V km 346,510 bude tato přeložka silnice podcházet tunelovým objektem železniční trať. Při věcné a časové koordinaci staveb se jako optimální řešení ukázalo vybudovat 1. etapu tunelového objektu již ve stavbě „Uzel Plzeň, 5. stavba Lobzy–Koterov“. Tato 1. etapa představuje výstavbu 200 m dlouhého tunelového objektu, který bude z části jednokomorový a z části dvoukomorový. Umožní se tím následná realizace přeložky silnice I/20 bez omezení provozu železniční tratě (podrobně viz SR 4/2019)

• cca v km 347,0 v místě křížení ulic Sušické a Lobezské bude zřízena nová železniční zastávka Plzeň-Slovany. Tato zastávka zajistí snadnější přestup cestujících z vlaků na MHD než tomu bylo ve stávajícím stavu v ŽST Plzeň-Koterov. Přístup na nástupiště zastávky bude rampou od silničního nadjezdu a zastávek MHD. Druhý přístup na zastávku bude chodníkem a lávkou z ulice Sušické.

Celkové investiční náklady činí 2,1 mld. Kč.

Optimalizace traťového úseku Mstětice – Praha-Vysočany (HIP Ing. Michal Mečl)

V úterý 18. 2. 2020 proběhlo zahájení předání staveniště mezi stavebníkem Správou železnic, Stavební správa západ a zhotovitelem Sdružení „Mstětice–Vysočany“, jejímiž účastníky jsou firmy Subterra, OHL ŽS, EUROVIA CS a Elektrizace železnic Praha. Zahájení samotné stavby však bude možné až po vyřešení odvolání k vydanému hlavnímu stavebnímu povolení a nabytí jeho právní moci. Předpoklad je do konce března tohoto roku.

Předmětem stavby je rekonstrukce stávající dvoukolejné trati mezi Mstěticemi (mimo) a Prahou-Vysočany (včetně) s přesahem technologických profesí do úseku odb. Balabenka – Praha-Vysočany. Do řešení jsou zahrnuty i části žel. trati Praha hl. n. – Turnov a žel. trati Praha-Libeň – Praha-Vysočany.

Odbočka Skály se změní na Výhybnu Skály s tím, že ve výhledovém stavu bude v úseku Výhybna Skály – Praha-Vysočany k dispozici jedna tříkolejná elektrizovaná trať, která bude začleněna pod žel. trať Lysá n. L. – Praha-Vysočany.

Žel. stanice Praha-Horní Počernice bude modernizována v rozsahu stávajícího stavu, s doplněním vnějšího nástupiště ve směru Lysá n. L. u koleje u výpravní budovy s délkou 220 m.

V úseku Výhybna Skály – Praha-Vysočany bude vybudována nová železniční zastávka Praha-Rajská zahrada, situovaná v bezprostřední blízkosti stejnojmenné stanice metra linky „B“, s přístupem po nové lávce (investice hl. města) přes ulici Chlumeckou a žel. trať do ul. Borská v oblasti Na Hutích.

Stanice Praha-Vysočany bude modernizována v rozsahu stávajícího stavu, k dispozici budou tři hlavní koleje, tři předjízdné koleje pro možnost předjíždění vlaků hlavní trati a jedna účelová kolej. Nástupiště jsou navržena tři, dvě ostrovní s délkou 302 a 300 m a jedno vnější s délkou 200 m a výšky 550 mm nad TK. Stávající výpravní budova, která je v současné době nevhodně umístěna uprostřed kolejiště žel. stanice, bude zdemolována a nahrazena novou odbavovací budovou umístěnou na úrovni vstupu do podchodu z ulice Paříkovy.

Rekonstrukce žst. Bohosudov (HIP Ing. Ivan Grisa)

Stavba „Rekonstrukce žst. Bohosudov“ je součástí staveb na podkrušnohorské železniční trati Ústí nad Labem – Cheb. V cílovém stavu dojde ke zvýšení traťové rychlosti až na 135 km/h pro klasické vlakové soupravy.

V žst. Bohosudov budou odstraněna nástupiště a odbavení cestujících převezme nová zastávka Krupka-Bohosudov v blízkosti železničního přejezdu. Výpravní budova v Bohosudově (viz foto) se změní na technologickou, bude zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie – elektronické stavědlo, které zabezpečí tři dopravní koleje a tři manipulační. V zastávkách Krupka-Bohosudov a Proboštov budou vybudována nástupiště s výškou 550 mm nad TK. Stávající železniční svršek se vymění v nevyhovujících úsecích, tj. v celé délce koleje 1 a ve vybraných úsecích koleje 2. Svršek bude zcela vyměněn v obvodu žst. Bohosudov. Úhrnem to představuje cca 12,0 km koleje. Ve všech dotčených úsecích bude provedena výměna kolejového lože, zřízena bezstyková kolej a navržena úprava geometrické polohy kolejí pro účely zvýšení traťové rychlosti.

Bude provedena rekonstrukce mostů v km 13,697 a 15,226, sanace dalších pěti mostů a rekonstrukce či sanace devíti propustků. V km 16,876 vznikne nový most (nadjezd nad ulicí Emilie Dvořákové), naopak most v km 16,891 se změní na propustek (kolektor). V řešeném úseku je navrženo pět nových protihlukových stěn.

Celkové investiční náklady činí 1,4 mld. Kč.

Rekonstrukce trati Smíchov–Černošice (HIP Ing. Miroslav Krsek)

Smíchov–Černošice (–Řevnice)
2003–2019
2019–2022

Nápis, který by mohl být na náhrobku rekonstrukce trati ze Smíchova do Černošic. Ještě ale není pohřeb, jen pan Smrtka se už nezakecá…

Prvním nebožtíkem do hrobu je paní Příprava Stavby. Narodila se už roku 2003, měla se čile k světu prvních pár let, kdy se zpracovávala přípravná dokumentace pod bedlivým HIPování kolegy Pavla Kubáta. No, ale pak to měla nahnutý (paní Příprava Stavby, ne Pavel Kubát), nedařilo se jí dospět, a už to vypadalo, že upadne v zapomnění. Nebylo po ní ani vidu ani slechu, všude se mluvilo jen o jejím příteli z nového tunelu Praha–Beroun. Tam už jsem byl HIPem (Hlavním Investorovým Pachatelem) já. No ale sejde z očí, sejde z mysli.

Karta se obrátila, a už se zase dostala na výsluní naše paní Příprava Stavby ze Smíchov–Černošice. Užila si plodného života – v letech 2012–2014 na přípravné dokumentaci a následně od 2016 na projektu stavby. Život jí prodlužovaly chirurgické operace – úpravy projektu v letech 2017 a 2018, kdy přesné ruce chirurgů projektantů někde něco ubraly, někde něco přidaly či přešily. Už to s paní Přípravou Stavby vypadalo bledě, ale při životě ji drží do dnešních dnů rekondiční pobyty na Drážním úřadu. Zatím se paní Příprava Stavby dočkala požehnaného věku 16 let. Říkáte si nic moc věk, člověk v takových letech teprve dospívá. Ale Přípravy Staveb se až na výjimky takového věku zpravidla nedožívají. Pomíjím tedy dlouhověkou Přípravu vysokorychlostních tratí, která mnohé z nás ještě asi přežije.

Druhým nebožtíkem má být za cca tři roky právě narozená paní Realizace Stavby. Narodila se už v srpnu minulého roku, ale pokřtěna byla až za nevlídného deště 13. 11. 2019. U křtu se sešli kmotři – investoři ze SŽDC, stavaři (Společnost Černošice: EUROVIA CS a.s., STRABAG Rail a.s., Elektrizace železnic Praha a.s. a GJW Praha spol. s r.o.) i pan starosta MČ Praha Radotín. Všichni poklepali právě narozené kladívky na její kolejnici a přáli jen to dobré.

Historie je to dlouhá, a tak mě napadlo se podívat, nakolik se vlastně liší verze řešení například stanice Praha-Radotín z let 2004 (horní) a 2018.

Kolejově byla doplněna kusá kolej pro tangenciální linku a přímé napojení vlečky Českomoravský cement (přidaná třetí kolej „vpravo“ směr Beroun). Místo oboustranného nástupiště pro směr do Prahy budujeme dnes dvě jednostranná. Asi největší vylepšení – podchod v místě rušeného přejezdu Na Betonce se posunul ke stanici a je z něj přímý přístup na všechna nástupiště. Úlitba Radotínu – rozšíření protipovodňových opatření u podjezdu Prvomájová. Zajímavé je srovnání rozsahu navržených protihlukových stěn – překvapivě je v nové verzi rozsah menší – již nechráníme z dnešního pohledu poněkud nesmyslně areál závodu JANKA, obchody ve Vrážské a parkoviště na druhé straně oproti výpravní budově. Vše ostatní při starém – přestavba podjezdu Prvomájová, podchodu ve stanici, zrušení přejezdu v ulici Na Betonce, přestavba přemostění Karlické. I ty rychlosti jsou stejné…

A co třeba srovnání nákladů? Ve starých souborech se mi podařilo dohledat souhrnný rozpočet stavby z roku 2004. Z něj jsem vybral jen náklady objektů v Radotíně, indexoval je podle změny cen železničních staveb od roku 2004 do roku 2018. Vyšlo z toho, že dnes je stavba dražší o 37 procent. Pokud z toho odečtu „věci navíc“, jako třeba protipovodňová opatření, kabelovod a přímé zapojení vlečky, pak je nárůst 26 procent. Zajímavé je, že podle těchto podkladů dnes vyjde levněji zabezpečovací zařízení a protihlukové stěny… Naopak nejvyšší nárůst je v kolejích, neboť se nově rekonstruují všechny koleje, nejen hlavní a předjízdné.

Z přípravy stavby se chci podělit ještě o čtyři postřehy:

• Jak to tak bývá, kladou dotčená města a obce různé požadavky na stavbu, co všechno by tam chtěly doplnit. Většinou ze stavby nic moc nemají (obvyklý argument „všichni jezdí autem“), tak se alespoň snaží, aby za obtíže při stavbě něco dostali, a vcelku tomu rozumím. V Radotíně to však pro občany přínos má, využití vlaků je vysoké. Přesto požadavky přišly. Od těch ještě rozumných („podjezdy pod tratí jsou úzké a nízké a je tam málo protihlukových stěn“) přes opatření při stavbě (dočasná lávka přes stanici během stavby), až po náměty zdvihající obočí („podchod pod tratí chceme široký alespoň šest metrů a udělejte ho pěkně šikmo“ – tím byl míněn úhel křížení cca 40 stupňů a délka podchodu asi 130 metrů).

• Drážní úřad se změnil v takovou druhou „ó třináctku“. Procházeli jsme s Drážním úřadem podrobně výkresy, zatím mostních objektů a přejezdů. Pan drážní rada říkal, jaké čáry chce kam protáhnout a jaké kóty kde upravit. Byly situace, kdy Drážní úřad o souladu s normou nepřesvědčil ani projektant a odborné složky SŽDC táhnoucí za jeden provaz. Gestor normy jako by neměl váhu, snad mu zbyla vážnost.

• Kladně hodnotím spolupráci mezi projektantem, investorem a vedením MČ Praha 16. Na rozdíl od Velké Chuchle zde byl přístup konstruktivní a věcný. Podobně o tom mluví i pan starosta. Podařila se také dohoda mezi investorem a Prahou 16 o prodloužení zastřešení nástupišť tak, aby rozsah odpovídal aktuálním potřebám občanů.

• Aby náhodou stavba neplynula pěkně v poklidu a projektant se nenudil jen u tradičního autorského dozoru, zpracováváme během výstavby změny spočívající v prodloužení kdečeho – protihlukových stěn, nástupišť či již zmíněných zastřešení. Pověstnou třešničkou na dortu je doplnění připravenosti na magistrální rozvod 22 kV.

Tento článek navazuje na obdobný, zveřejněný v SUDOP revue 3/2017, a dokazuje, jak je naše vnímání času relativní. Co bylo tehdy současností, je nyní již minulost. Co bylo tehdy budoucností, je nyní současnost. A co bylo již tehdy minulostí, je nyní opět budoucnost. Studie Zrychlení spojení Praha–Mnichov, zpracovaná s našimi zahraničními kolegy pro BEG (Bayerische Eisenbahn Gesellschaft), leží již nějakou dobu ve skříni. Její závěry naštěstí nezapadly prachem jako papír, na kterém jsou napsány, ale propsaly se do zadání Aktualizace studie proveditelnosti Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN, kterou jsme nedáno dokončili. A jak dále zrychlit spojení z Prahy na Západ se dočtete v dalším díle „Zrychlení spojení Praha (– Plzeň) – Mnichov 3“.

Zrychlení spojení Praha–Mnichov 2

ASP Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN

Matěj Mareš

Tato aktualizace studie proveditelnosti prověřila a vyhodnotila několik variant modernizace železniční tratě mezi Plzní, Domažlicemi a státní hranicí se SRN, které se vzájemně liší navrženým rozsahem dvoukolejné novostavby na 200 km/h. Předmětná trať je součástí Rychlého spojení Praha – Plzeň – SRN. Základní předpoklad této ASP pro stav infrastruktury na německé straně ve všech projektových variantách je elektrizace, vybavení tratě ERTMS a kapacita umožňující průvoz 29/párů vlaků Nex, minimálně 1 vlak každou hodinu v obou směrech.

Prověřované varianty

varianta 4e (z SP2015)

Optimalizace stávající tratě, včetně elektrizace. Průběžná přestavba v celé délce tratě kromě úseku Staňkov–Blížejov a ŽST Česká Kubice. Obsahuje stavbu nového traťového úseku z oblasti Plzně, do oblasti Stodu. V Plzni nová trať začíná v odb. Nová Hospoda, která po technické stránce navazuje na stavbu 3 – Přesmyk železničního uzlu Plzeň. Nová dvoukolejná trať je pak vedena přibližně v koridoru silnice I/26, dálnice D5 a stávající tratě do oblasti Stodu.

varianta 5 (z SP2015)

Varianta 5 je totožná s řešením, které bylo v minulosti dokladováno jako varianta DMB (Donau Moldau Bahn). Představuje výstavbu nové dvoukolejné tratě s parametry na rychlost 200 km/h v úseku Nová Hospoda – Domažlice. Varianta 5 v tomto úseku představuje dosažení cílového stavu. V úseku Domažlice – státní hranice je navržena optimalizace stávající tratě, včetně elektrizace.

varianta 3b (studie Praha–Mnichov)

Varianta 3b je kombinací výše uvedených variant, kde je navržena:
- Nová Hospoda – Holýšov: nová dvoukolejná trať na rychlost 200 km/h,
- Holýšov–Blížejov: optimalizace stávající tratě, včetně elektrizace,
- Blížejov–Domažlice: nová dvoukolejná trať na rychlost 200 km/h,
- Domažlice – st. hranice SRN: optimalizace stávající tratě, včetně elektrizace,
- Výhybna Pasečnice II: s ohledem na potřebu zvýšení propustnosti úseku Domažlice – České Kubice je navržena nová dvoukolejná výhybna Pasečnice II, s užitnou délkou kolejí 795 m.

varianta 3c (studie Praha–Mnichov)

Varianta 3c je kombinací výše uvedených variant, kde je navržena:
- Nová Hospoda – Stod: nová dvoukolejná trať na rychlost 200 km/h,
- Stod–Blížejov: optimalizace stávající tratě, včetně elektrizace,
- Blížejov–Domažlice: nová dvoukolejná trať na rychlost 200 km/h,
- Domažlice – st. hranice SRN: optimalizace stávající tratě, včetně elektrizace.

varianta 5b (studie Praha–Mnichov)

Varianta 5b je technicky totožná s variantou 3c. Předpokládá však nasazení vozidel s naklápěcí skříní na vlaky Ex Praha–Mnichov.

Investiční a provozní náklady

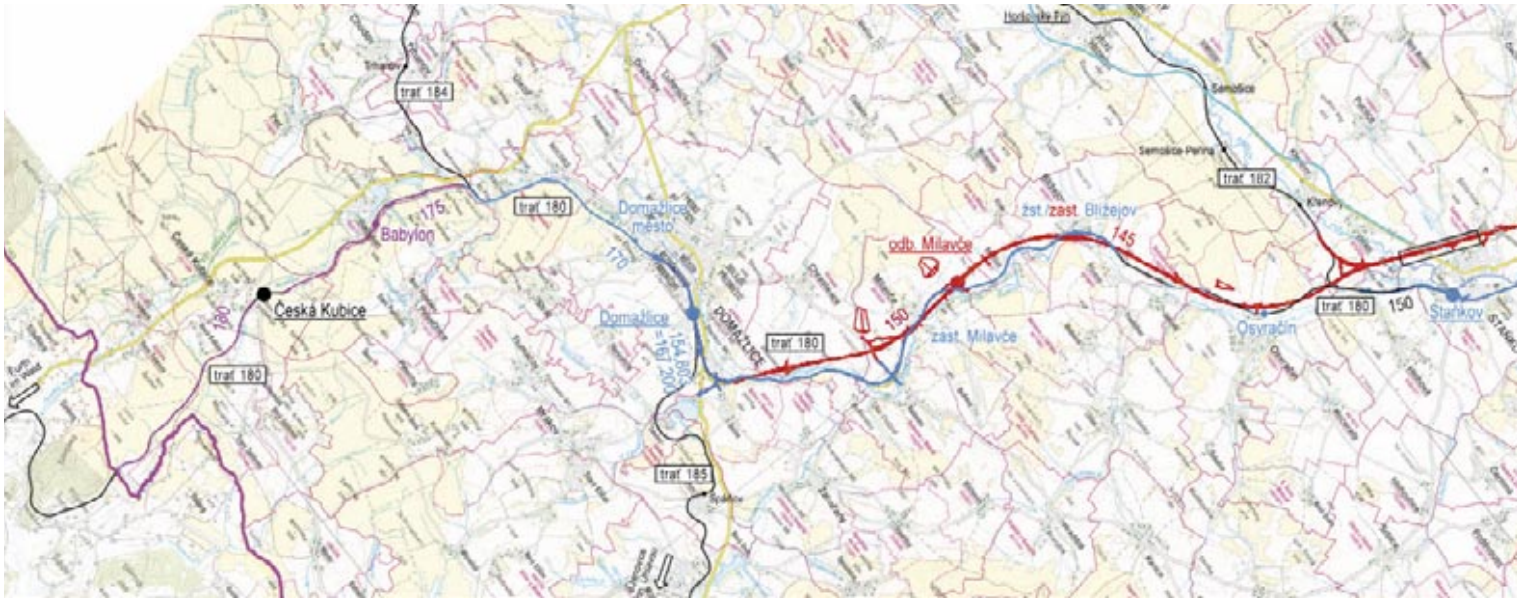
Investiční náklady 1., 2. a 4. stavby Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN byly převzaty z rozpracovaných ZP/DÚR.

Varianta [mld. Kč]	**BP**	**4e**	**3c / 5b**	**3b**	**5**
PN	9,4	8,0	9,2	10,0	10,9
IN	—	17,4	19,7	23,2	28,9
Celkem	**9,4**	**25,4**	**28,9**	**33,2**	**39,8**

Provozní a investiční náklady (CÚ 2019)
PN – náklady po dobu celého hodnotícího období (30 let)

Dopravně-technologické prověření

Ve všech projektových variantách je dosaženo základního cíle, a to krácení jízdních a cestovních dob především v osobní dopravě, které v konstrukci tras vlaků Ex umožňuje dosažení stabilního provozního konceptu v celém úseku 3. TŽK Praha–Plzeň–Cheb. Cestovní doba v relaci Praha hl. n. – München Hbf. je ve všech projektových variantách krácena pod hranici pěti hodin. Konkrétně se cestovní doba pohybuje kolem 4:15 hod, což odpovídá Česko-Bavorskému memorandu „Společné prohlášení o rozvoji železniční dopravy do roku 2030 mezi Ministerstvem dopravy České republiky a Státním ministerstvem vnitra, výstavby a dopravy Bavorska“. V případě realizace dalších infrastrukturních opatření na navazující železniční síti se uvedená cestovní doba může ještě dále zkrátit.



V projektových variantách dochází oproti variantě bez projektu k významnému zlepšení parametrů tratě, jednak z důvodu elektrizace, ale taktéž i zvýšením její propustnosti. Varianty 3c/5b a 4e neposkytují v modelové konstrukci GVD příliš prostoru k trasování přijatelně plynulých tras. Naopak v případě variant 3b a 5 je stav lepší vzhledem k dvoukolejnosti téměř, resp. úplně, celého úseku Plzeň–Domažlice. I přes uvedená omezení lze považovat projektový stav za odpovídající výhledovému rozsahu nákladní dopravy s tím, že vyšší plynulosti a spolehlivosti tras nákladní dopravy bude ve variantách 3c/5b a 4e dosahováno především v době přepravních sedel a noční době. U variant 3b a 5 lze dosáhnout požadovanou plynulost v podstatě téměř celý den.

Přepravní prognóza

V přepravní prognóze se u všech projektových variant potvrdil potenciál navržených opatření. V nejzatíženějším úseku Plzeň – Nová Hospoda je v dlouhodobém horizontu předpokládán nárůst absolutního počtu cestujících o cca 4 000 denně. Na opačné straně trati, tedy v přeshraničním prostoru, je zaznamenán modelový nárůst o cca 600 cestujících denně, který je způsoben výrazným zkrácením cestovních dob vlaků Ex, které již dokáží rychle a spolehlivě přepravit cestující mezi ČR a Bavorskem.

Hodnocená trať bude mít pozitivní přínosy pro rozvoj nákladní dopravy. Důvodem je zejména elektrizace a v některých projektových variantách i celkové navýšení kapacity. Při očekávaném rozvoji dopravní sítě jde v podstatě o dokončení kapacitního spojení ČR a Slezska se středním a jižním Německem, které se projeví až trojnásobným nárůstem dopravního zatížení oproti stavu bez projektu. V případě realizace zkapacitnění úseku Praha–Beroun lze očekávat ještě další růst zatížení nákladní dopravou. Přibližně pětina přeprav bude převedena ze silniční dopravy, zbytek z alternativních železničních tras. Jihozápadní spojení ČR s nejvýznamnějším obchodním partnerem SRN tvoří nejen významné kvalitativní zlepšení nabídky pro železniční nákladní dopravu pro jižní a střední Německo, ale i alternativu pro tradiční severozápadní napojení ČR na Porýní a Porůří i přístavy v Severním moři, které se v současnosti potýká s kapacitními problémy.

Ekonomické hodnocení

Z hlediska ekonomické analýzy (celospolečenské prospěšnosti) vykazují hodnocené varianty 4e, 3c, 5b a 3b ekonomickou efektivitu. Varianta 5 nedosahuje hranice ekonomické efektivity. Nejvyšší hodnoty vykazuje varianta 4e. Velmi podobné výsledky pak vykazují varianty 3c a 5b. Výsledky těchto variant jsou poměrně vysoko nad hranicí efektivity, jak je zřejmé nejen z poměrně vysokých kladných hodnot ENPV, ale i z výsledků analýzy citlivosti a přepínacích hodnot. V případě varianty 3b je efektivity dosaženo s menší rezervou.

Závěr

Zcela zásadní pro tento projekt jsou předpokládaná infrastrukturní opatření v Německu. Studie je postavena na předpokladu, že i na německé části tratě dojde minimálně k elektrizaci,

zavedení ERTMS a zajištění dostatečné kapacity pro předpokládané počty vlaků nákladní dopravy. Česká republika by proto měla na všech úrovních podporovat a propagovat modernizaci trati na německém území ve srovnatelném rozsahu jako v ČR.

V rámci zpracovávání této ASP se opět ukázalo, že pro dosažení ekonomické efektivity je klíčové, aby projekt představoval reálný přínos i pro nákladní železniční dopravu. Rozsah budoucí osobní dopravy a časové polohy jednotlivých vlaků zejména v kritickém přeshraničním úseku Domažlice – Česká Kubice – Furth im Wald by proto měly respektovat požadavek na nejméně jednu trasu vlaků nákladní dopravy za hodinu v každém směru i v období přepravní špičky.

K dalšímu sledování vybrala Centrální komise ministerstva dopravy variantu 3b, tedy dvoukolejnou novostavbu na 200 km/h v úseku Plzeň–Holýšov a Blížejov–Domažlice, doplněnou o optimalizaci a elektrizaci stávající trati v úseku Plzeň–Nýřany–Chotěšov, Holýšov–Blížejov a Domažlice – st. hranice SRN. Tato varianta sice vzhledem ke své investiční náročnosti dosahuje nejnižší ekonomické efektivity ze všech prověřovaných variant (vyjma varianty 5), zato však představuje dosažení prakticky cílového stavu infrastruktury v nejvyšším rozsahu řešené infrastruktury z ekonomicky efektivních variant.

V rámci další předprojektové a projektové přípravy varianty 3b bude nutné pečlivé sledování vývoje investičních nákladů a případně včasný zásah do rozsahu projektu, jelikož výši přepínací hodnoty pro investiční náklady činí „pouze“ 11 % (2,5 mld. Kč). S tímto souvisí i případná realizace dalších infrastrukturních opatření nad rámec varianty 3b zejména v oblasti Staňkova, která by z pohledu kapacity dráhy měla jistě pozitivní vliv, ne už ale z pohledu výše investičních nákladů a cílového stavu infrastruktury, za který by měla být stále považována plně dvoukolejná trať na 200 km/h v úseku Plzeň–Domažlice a v budoucnu po dohodě s Německem i velkorysejší řešení úseku Domažlice – Furth im Wald – Schwandorf.‘

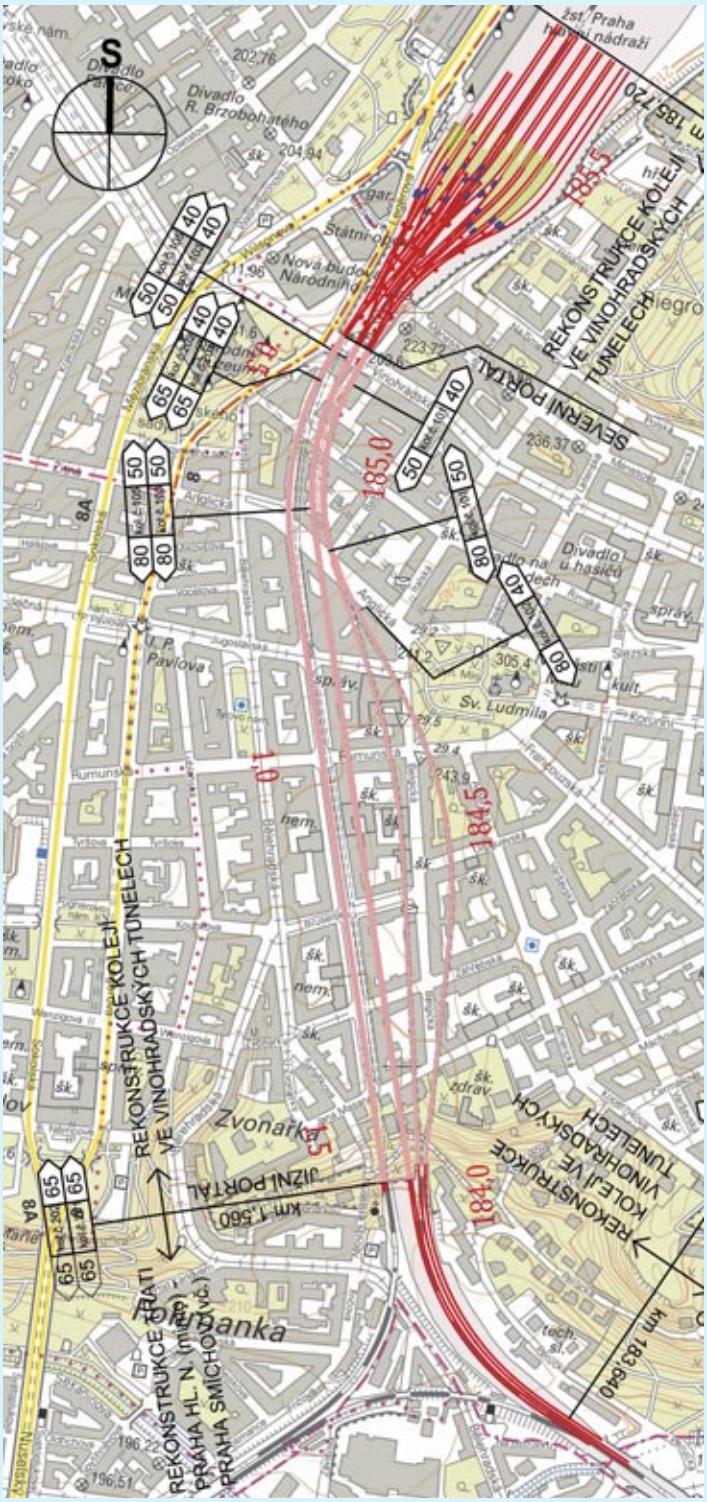
Společnost SUDOP PRAHA se v roce 2019 zabývala návrhem několika zajímavých železničních tunelových objektů v různých stupních projektové přípravy. Nejkomplexnější stavbou řešenou na úrovni záměru projektu byla Rekonstrukce kolejí ve vinohradských tunelech při železniční stanici Praha hlavní nádražní. Na zpracování technického řešení se podíleli také kolegové ze společnosti AMBERG Engineering Brno, jejichž úkolem byl návrh sanace tunelového ostění, a kolegové ze společnosti PRISTA pokrývající profese železničního svršku, spodku a nástupišť. Nositelem investiční akce je Správa železnic, Stavební správa západ.

Zvláštní ocenění vedení společnosti v soutěži Projekt roku 2019

Rekonstrukce Vinohradských tunelů

záměr projektu stavby

Michal Uhrin



Pohled na severní portál tunelů v žst. Praha hlavní nádraží.

Stávající stav

Vinohradské tunely představují soubor tří tunelů se společnými portály. Tunely I (z roku 1871) a II (z roku 1944) jsou dvoukolejné po celé délce, III. tunel se po krátkém dvoukolejném úseku (z roku 1949) přilehlém k jižnímu zhlaví stanice Praha hl. n. rozdvojuje do dvou větví, tj. do dvou jednokolejných tunelových trub vedoucích samostatně až k jižnímu portálu, označovaných jako tunel IIIa a IIIb (z roku 1989). Délky tunelových trub jsou: 1145 m (I. tunel), 1126 m (II. tunel), 333 m (tunel III), 769 m (tunel IIIa) a 791 m (tunel IIIb). Všechny koleje pokračující z žst. Praha hl. n. na jih vedou vinohradskými tunely. Koleje umístěné v I. tunelu vedou směrem na Smíchov. Ostatní koleje umístěné ve II. a III. tunelu vedou směrem Vršovice / Hostivař.

Železniční stanice Praha hl. n. je největší, nejvýznamnější a dopravně nejvytíženější osobní nádraží v ČR. V současné době je provozována na hranici své dopravní kapacity. Objednatelé dopravy a dopravci by uvítali zvýšení této kapacity, současně však negativně reagují na případný stav kapacity snížené v důsledku provádění stavby. Dopravní kapacita směrem na jih je dána dopravní kapacitou a prostorovou průchodností trub

Pohled na jižní portál tunelů – zleva tunel II, IIIa a IIIb.

vinohradských tunelů. Případné omezení dopravy ve vinohradských tunelech má přímý dopad na dopravní kapacitu celého nádraží.

Značná část prvků, konstrukcí a systémů drážní infrastruktury v oblasti jižního zhlaví žst. Praha hl. n. a v rozsahu vinohradských tunelů je dožilá. Prvky železničního svršku ve vinohradských tunelech extrémně trpí průsaky agresivní podzemní vody. Odvodnění vinohradských tunelů je s výjimkou opravené stoky I. tunelu prakticky nefunkční. Segmentové ostění ve větvích IIIa a IIIb vinohradského tunelu č. III je silně zkorodované a degradované. V některých místech tunelů je prostorová průchodnost nevyhovující stávajícím předpisům. Intenzivní dopravní vytížení komplikuje režim údržby, oprav nebo rekonstrukcí drážní infrastruktury. Stav jižního zhlaví kontrastuje se stavem zhlaví severního, které bylo rekonstruováno v rámci stavby Nového spojení.

Cíl stavby a navržený stav

Obecným cílem stavby je zajištění provozuschopnosti dráhy rekonstrukcí nebo náhradou dožilých konstrukcí a staveb, zejména pak rekonstrukce kolejí a kolejových konstrukcí ve vinohradských tunelech a na jižním zhlaví žst. Praha hl. n., sanace stávajících tunelových trub za účelem zlepšení jejich odvodnění a zmírnění průsaku vody skrze ostění trub. Zároveň je od stavby očekáváno snížení hlukové zátěže a vibrací díky použití antivibračních rohoží a zřízení bezstykové koleje.

Železniční svršek a spodek

Je navržena celková rekonstrukce železničního svršku a spodku v obvodu stavby s těmito upřesněními: Kolejový rošt bude nahrazen novým tvaru S49 na pražcích betonových s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Kolejové konstrukce budou nahrazeny novými soustavy S49 přednostně na betonových pražcích. Ve vinohradských tunelech bude v oblasti nízkého nadloží zástavby použita antivibrační rohož pod kolejovým ložem.

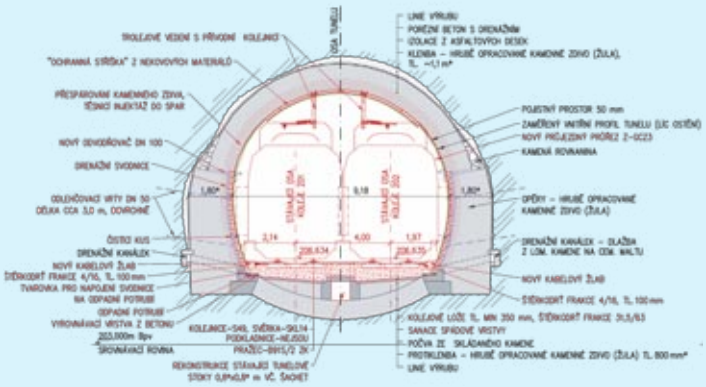
V rozsahu rekonstrukce svršku bude sanován železniční spodek zajištěním únosnosti pražcového podloží zřízením konstrukční vrstvy ze štěrkodrti a zřízením, resp. rekonstrukcí odvodňovacího systému pomocí trativodů. V tunelech bude dosažen průjezdný průřez odvozený od kinematického obrysu GCZ3 se stávajícími omezeními volných postranních prostor a stezek při dodržení minimálního rozměru pojistného prostoru k průjezdnému průřezu. Klíčovým tématem bylo trasování kolejí a umístění výhybek na jižním zhlaví hlavního nádraží. Postupně bylo vypracováno 11 variant, aby mohla být nalezena kompromisní shoda mezi požadavky různých profesí a zúčastněných stran.

Tunely

Vinohradské tunely se nacházejí na extrémně zatížených železničních tratích, a tak byl hledán takový způsob rekonstrukce a sanace, který by respektoval skutečný nevyhovující až kritický stavební stav některých úseků za současného co nejkratšího možného omezení provozu na trati.

U tunelu I, II a části tunelu III je navržena sanace stávajícího kamenného ostění, která bude směřovat k zatěsnění přítoků podzemních vod. V místě rozpletu kolejí v tunelu III je vyžadována plošná sanace. Sanace ostění zde bude provedena formou vestavby dalšího ostění ze železobetonu dovnitř profilu tunelu.

Prstencové ostění tunelu IIIa a IIIb je natolik poškozeno, že sanace v podobě reprofilace betonu a ošetření výztuže by byla pouze krátkozraká. Hlavní příčinou degradace ostění zde jsou masivní přítoky dovnitř tunelu a současně ne zcela kvalitní provedení tohoto ostění. Sice nákladnějším, avšak dlouhodobým a komplexním řešením, se jeví realizace nového ostění. Navržena je vestavba ostění ze železobetonu uvnitř profilu stávajícího tunelu.



Nový stav: řez dvoukolejným tunelem I.

Technologické profese

Navržené úpravy zabezpečovacího zařízení budou zahrnovat úpravu stávajícího SZZ pro zabezpečení přechodových stavů při kolejových úpravách na jižním zhlaví. Nová kabelizace na jižním zhlaví a v tunelech bude připravena na konverzi napájení trakčního vedení na 25 kV AC.

V rámci nového sdělovacího zařízení bude provedena úprava stávajícího sdělovacího zařízení pro zajištění přechodových stavů, provedeny přeložky metalických a optických kabelů včetně zajištění provizorních stavů, nová místní kabelizace na jižním zhlaví a úpravy informačního a rozhlasového zařízení. Nová metalická kabelizace bude připravena na konverzi napájení trakčního vedení na 25 kV AC.

Z důvodu výhledu na budoucí přechod trakční soustavy 3 kV DC na napěťovou hladinu 25 kV AC je v jednotlivých tunelech navržena rekonstrukce stávajícího trakčního vedení, které bude vyhovovat tomuto výhledovému stavu. Potřebě přepnutí odpovídá i návrh izolačních vzdáleností. Rovněž jsou navrženy související úpravy silnoproudé technologie.

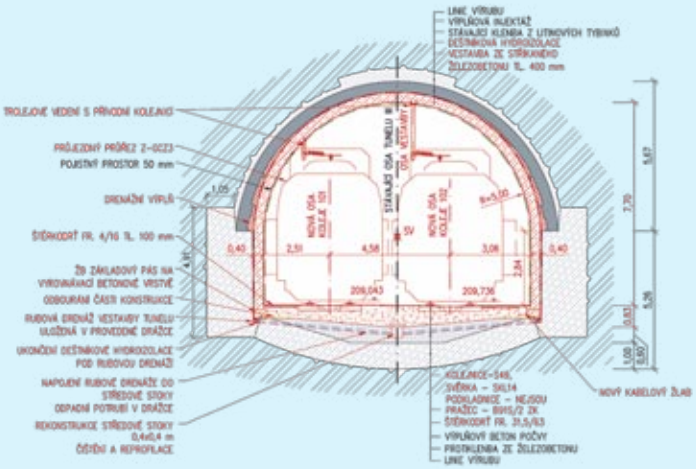
Předpoklady průběhu realizace

Zahájení výstavby se předpokládá nejdříve v roce 2022. Z hlediska průběhu výstavby byly diskutovány dva alternativní scénáře s tím, že výsledný postup bude dohodnut a do dalších detailů rozvinut ve stupni DÚR. První scénář počítá s tím, že rekonstruovat se bude vždy jeden tunel (při vyloučení obou kolejí v něm vedoucích) a související část (svazek) jižního kolejového zhlaví hl. n. V ostatních tunelech a na zbylé části zhlaví bude zachován provoz.

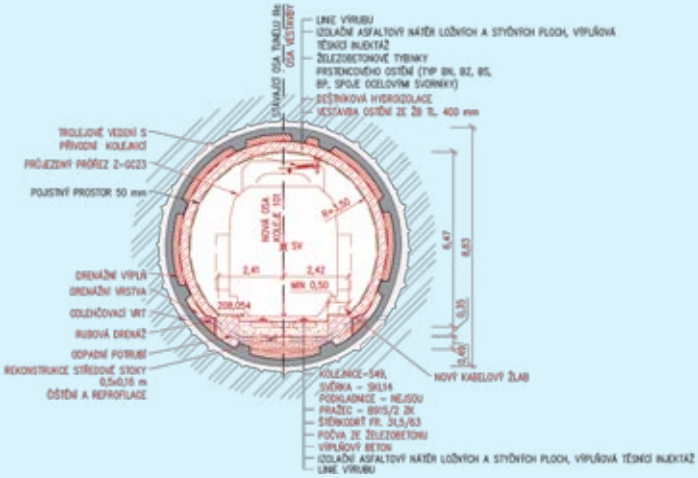
Před uzavírkou I. tunelu se na „smíchovské“ straně tunelů počítá s vybudováním provizorního kolejového propojení ze 105. koleje po vyústění z II. tunelu do 201. koleje pokračující z I. tunelu tak, aby mohl být při rekonstrukci I. tunelu zachován (omezený) provoz ve směru Smíchov. Alternativní scénář předpokládá, že nejprve bude po částech rekonstruováno celé jižní kolejové zhlaví a teprve poté budou jeden po druhém rekonstruovány vinohradské tunely.

Závěr

V době uzávěrky článku byla dokumentace záměru projektu u SDFI, který s ohledem na investiční náročnost zajišťuje oponentní posudek před podáním záměru na Centrální komisi Ministerstva dopravy. V případě schválení záměru očekáváme, že investiční akce vstoupí do projektové přípravy. Jedním z nejzásadnějších úkolů navazujícího projektování bude vyřešení organizace výstavby tak, aby byl nalezen kompromis s přijatelným dopadem na všechny strany dotčené výstavbou.



Nový stav: řez tunelem III - dvoukolejná část.



Nový stav: řez tunelem IIIa - jednokolejným.

HISTORIE: Dvě dopravní kuriozity v Praze Podolí

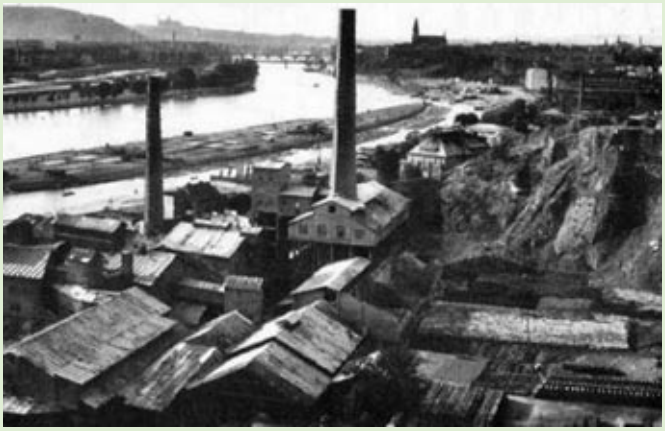
Místní dráhu Nusle–Modřany postavily v roce 1882 České obchodní dráhy a ze začátku sloužila především pro potřeby modřanského cukrovaru. K 1. lednu 1894 byla dráha zestátněna a provoz převzala společnost kkStB. V roce 1898 byla postavena tovární vlečka, která vedla ze stanice Braník k vápenkám branického lomu a dále až k cementárně v Podolí do míst kde je dnes Plavecký stadion. Provoz na vlečce zajišťovaly státní dráhy kkStB.

Ke dni 28. 10. 1918 se vlastníkem a provozovatelem vlečky staly ČSD. První ministr železnic Československé republiky Isidor Zahradník měl klíčovou zásluhu na tom, že byla v roce 1919 do doby vybudování tramvajové trati povolena po této vlečce dočasná přeprava cestujících z Podolí do Braníka a zpět vlaky ČSD. Podle ministrova řeholního jména byla vlečka s osobní dopravou přezdívána „Izidorka“.

Po druhé světové válce pozbyla na významu i nákladní doprava a vlečka byla v roce 1945 zrušena.

Veřejná doprava na vlečce Cementárna–Braník

Výjezd ze stanice Braník na vlečku do podolské cementárny v místech pozdější křižovatky ulic Na Mlejnku a Jiskrova. Na nábřeží se trať stáčí vpravo k Podolí. Za řekou v pozadí je vidět zlíchovský lihovar a vpravo nahoře Vyšehrad.



Pohled na cementárnu v Podolí, kde byl konec trati. Dnes je v těchto místech Plavecký stadion.

Pohled na Branické skály okolo roku 1923. Dole je vidět část vlečky, po které jezdily i osobní vlaky, na protějším břehu je trať Praha Smíchov – Plzeň. Pod skalou je dnes kostel a namísto vlečky je v těchto místech silnice a tramvajová trať.

K Podolské vodárně se tramvaje přiblížily 31. července 1910, když po dokončení Vyšehradského tunelu a nábřežních zdí byl zahájen provoz na novostavbě tramvajové tratě od Palackého náměstí. Plně dvoukolejná trať odbočovala z nábřeží do dnešní Podolské ulice a končila krátkým jednokolejným obratištěm na nároží se Sinkulovou ulicí. Již v roce 1913 schválilo Ministerstvo železnic projekt navazující tratě z Podolí do Braníka, ale první světová válka jeho realizaci zhatila.

Stále vzrůstající počet cestujících, oddávajících se populárnímu trampingu, mířících po první světové válce z Braníka železniční tratí Posázavského Pacifiku do lůna přírody v okolí řeky Sázavy, si žádal vybudování tramvajové tratě k branickému nádraží. Její výstavba se však stále odkládala, a tak jako dočasné řešení byla umožněna přeprava cestujících z Podolí do Braníka a zpět vlaky ČSD po tovární vlečce k vápenkám branického lomu a k cementárně, která se nacházela zhruba v místech dnešního plaveckého stadionu.

Provoz vlaků na vlečce byl zahájen v roce 1919, neměl však dlouhého trvání a dalo by se říct, že skončil nezdarem. Paradoxně pro nezájem cestujících, kterým se zřejmě zdála kilometrová vzdálenost mezi koncem vlečky a nejbližší zastávkou tramvaje, umístěnou v prostoru dnešní smyčky Podolská vodárna, příliš velká.

Zásadní zlom pro dopravu cestujících tedy mělo přinést kýžené prodloužení tramvajové tratě od Podolské vodárny dnešní Podolskou ulicí až k Cementárně. Dvoukolejná trať byla uvedena do provozu 25. června 1922, a protože se zmenšila docházková vzdálenost, učinily Československé státní dráhy v této souvislosti druhý pokus s provozováním osobní dopravy na železniční vlečce.

Od 2. července byla o nedělích zavedena na vlečce znovu osobní doprava ČSD a k všeobecnému překvapení těmito vlaky do Modřan a Zbraslavi opět téměř nikdo nejezdil, a proto byla už 6. srpna 1922 doprava znovu zastavena. V podstatě není známo, co bylo příčinou nezájmu cestujících o podolskou lokálku.

O dva roky později, 15. srpna 1924, bylo do provozu uvedeno prodloužení tramvajové tratě v podobě jednokolejné tratě Cementárna–Braník (Lomy). Již o rok později však byla postavena druhá kolej, zprovozněná 3. července 1925.

Podklady
Kniha autorů Lapáček-Ovsenák-Bosáček: Zmizelé koleje, zmizelá nádraží, Albatros 2019, čb. obrázky ze sbírky Josefa Bosáčka, www.prazsketramvaje.cz, mapy.cz

Říční tramvaj Podolská vodárna – Výtoň

Bylo to na začátku 80. let, telefon, který jsme sdíleli spolu s devíti dalšími sousedy, byl náhodou volný, a tak jsme mohli z Podolí pohovořit s kamarádkou, která se před pár lety odstěhovala do jihočeských hvozdů, neb si vzala za muže lesníka.

„Povídejte, co je v Praze nového," dychtila po novinkách z rodného města.

„No, představ si, že jsem dnes zaspal a skoro mi ujela loď. Na poslední chvíli jsem skákal z můstku. Chybný krok a plaval jsem ve Vltavě," zahlásil jsem briskně.

Myslel jsem jak ji potěším, ale opak byl pravdou.

„Ty vole," hulákala rozčileně, „ty myslíš, když žiju v lese, že jsem už úplně zblbla, abych ti baštila takový nesmysly? Příště si vymysli něco věrohodnějšího!"

Byly v té době velmi omezené informační kanály, tak pár dní trvalo, než se přesvědčila o mé pravdomluvnosti.

Miloval jsem tu situaci. Neměli jsme tehdy ve zvyku projíždět se po Vltavě jako turisti, tak jsme si každodenní jízdy lodí podél vyšehradské skály vychutnávali – ve dne s pohledem na zářivě žluté květy tařice na jejím tmavě šedém povrchu, i občas při návratech v noci, kdy Hrad, nábřeží i Vyšehrad byly nádherně osvětleny a jarní větřík tak opojný...

Ivan Krejčí

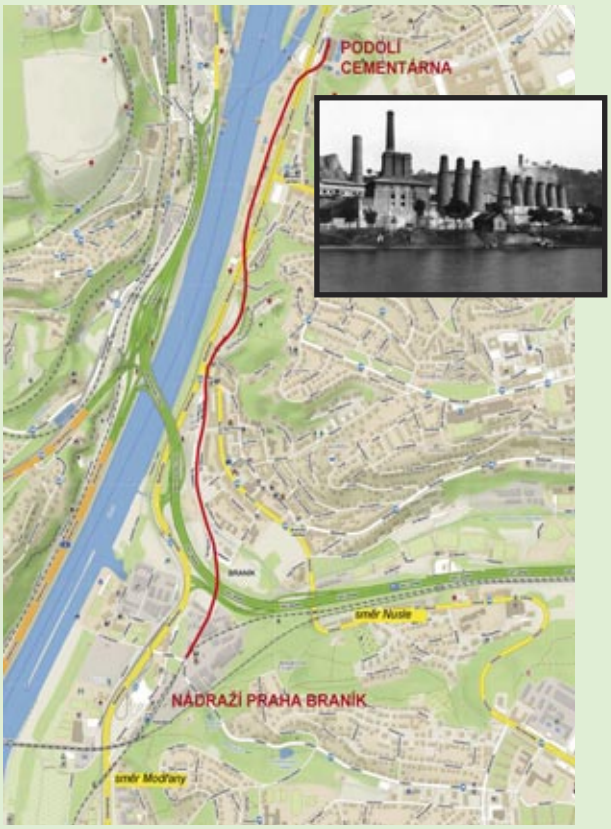
Poprvé bylo toto netradiční řešení náhradní dopravy za tramvaj použito v roce 1975, když se po pětašedesáti letech tramvajového provozu přikročilo k první velké rekonstrukci tratě ve Vyšehradském tunelu. Lodě náhradní dopravy pluly po Vltavě mezi 3. listopadem a 12. prosincem 1975. Nasazeny byly lodě Solidarita, Svoboda, Balaton a Dunaj (ve špičce 4, v sedle 3), jako rezerva sloužila také loď Odra.

O sedm let později, v roce 1982, opět vyplula náhradní lodní doprava mezi 23. březnem a 30. červnem. Kolejiště v tunelu a přilehlém okolí bylo v té době přeměněno do konstrukce tvořené velkoplošnými panely BKV s plánovanou životností 35 let... Pražský Dopravní podnik provozoval v té době také lodní dopravu, proto veškeré náležitosti uskutečnil svými prostředky, linka byla formálně značena jako X-700.

V průběhu roku 2008 se stav velkoplošných panelů BKV ve Vyšehradském tunelu zhoršil natolik, že bylo nutné přistoupit k radikálnímu zásahu spočívajícímu v rekonstrukci tratě metodou svršku w-tram. Na scéně se proto opět objevila náhradní lodní doprava, provozovaná stejně jako v minulých letech v úseku Výtoň – Podolská vodárna. Obě přístaviště se nacházela velmi blízko tramvajových zastávek. Plavidla plula mezi přístavišti každý den od 6 do 22 hodin. Oproti minulému nasazení podélné vodní dopravy však došlo k několika změnám. Označení lodní linky X-21 bylo v symbióze s provozem zkrácené tramvajové linky číslo 21 provozované v úseku Sídliště Modřany – Podolská vodárna. Dále byl na rozdíl od roku 1982 na každém přístavišti instalován jen jeden přístavní můstek.

Celotýdenní provoz zajišťovaly motorové lodě Visla (z roku 1965) a Odra (1968), obě původem z polské loděnice Stocznia v Krakově. Mají délku 33,6 m, šířku 6 m a jsou poháněny vznětovým motorem Caterpillar o max. výkonu 138 kW. Maximální kapacita plavidla činí 285 osob. V přepravních špičkách vypomáhal posilový spoj tvořený lodí Danubio společnosti Evropská vodní doprava s kapacitou 350 míst.

Změny klimatických podmínek se nevyhnuly ani provozování náhradní lodní dopravy, která musela být několikrát na několik hodin přerušena z důvodu husté mlhy nebo silného větru.



Do programu SUDOP PARTY neoddělitelně patří poděkování kolegům za dlouholetou věrnost firmě. Ti na snímku ve firmě pracují už čtvrt století.

SUDOP PARTY 2020

Letošní SUDOP PARTY se konala ve čtvrtek 9. ledna, po roce opět v prostorách Autoklubu České republiky. Návštěvníky vítalo ředitelské trio Slavíček – Pomykáček – Kudynová Klimtová (skutečně byli jen tři) sympaticky se sklenkou vína v ruce, a když byli všichni na místě, došlo na program. Ten se léty nemění: generální ředitel Ing. Tomáš Slavíček všechny přivítal a stručně zhodnotil minulý rok (podrobně viz strany 2 a 3), přidal informace o novinkách ve firmě a kladně kvitoval podepsání kolektivní smlouvy na rok 2020.

Poté páni ředitelé postupně gratulovali věrným zaměstnancům, hezky od dvaceti let ve firmě, přes 25 a 30 let až k loňským dvěma rekordmanům s pětatřiceti roky práce pro firmu.

Oceněných staveb roku 2019 bylo habaděj, dokonce dvě si odnesly tituly nejvyšší, ale také Ústečtí uspěli v soutěži o stavbu Karlovarského kraje, a tak páni ředitelé předávali i habaděj dárkových košů s pochutinami odpovědným projektantům. Výrobní ředitel Ing. Ivan Pomykáček zhodnotil vnitrofiremní soutěž o Projekt roku 2019 a předal oceněným poukázky na peníze a dárkové koše.

Novoroční přání generálního ředitele všem zaměstnancům… a pak už volná zábava, dobré jídlo a pití… ale především báječné setkávání se s kolegy mnohdy z opačných koutů země, hovory o práci i o všem možném (a pro mě nenásilné získávání přispěvatelů do našeho firemního čtvrtletníku).

Vyčítal jsem našemu fotografovi, že nemáme ani fotku tancujících. „To jsem měl fotit ty dva páry na parketu?“ ohradil se rozhořčeně. „Sebral jsem se a odjel.“ Na jeho omluvu nutno dodat, že když se v sále pomalu rozjížděla taneční zábava, jemu se rozjížděl rychlík do Hradce Králové, který se v četnosti jízd v noci nepřetrhne. Takže se tancovalo, i když se to z naší reportáže nezdá.

Text Ivan Krejčí, foto Vladimír Fišar

Obligátní fronta na šatnu s jednou šatnářkou...

ředitelské uvítání s přípitkem (zde Hradečáci)...

pozornost předních řad (a zábava těch vzadu)...

Soutěž o Projekt roku 2019

Tak už zase máme sečteno a ocenění za Projekt roku SUDOP PRAHA jsou předána, tentokráte za uplynulý rok 2019. Nejvíce hlasů získal projekt napěchovaný moderními technologiemi pro řízení železniční dopravy, jehož nositelem bylo středisko 208, tentokráte však pouze o jediný hlas, a takto vyrovnané to tu ještě nebylo. Letošní ročník byl opět velmi bohatý počtem (celkem 28) nominací, ale také počtem hlasujících (celkem 202 z celkového počtu 316 potencionálně možných).

K vlastním výsledkům:
Nejvíce hlasů (44/202) získal projekt
ETCS Kralupy–Roudnice, projekt ke stavebnímu povolení (HIP Ing. Martin Raibr),
následoval (43/202) projekt
Rekonstrukce ŽST Bohosudov, projekt pro realizaci díla (HIP Ing. Ivan Grisa),
třetí místo v závislosti na počtu hlasů (30/202) obsadil projekt
IGP mostu v km 41,791 trati Tábor–Písek (HIP Mgr. Jakub Hruška, RNDr. Petr Vitásek).
Zvláštní ocenění vedení společnosti získal letos projekt
Rekonstrukce vinohradských tunelů (HIP Ing. Michal Uhrin),
zejména za mimořádně podrobné zpracování doprovodné dokumentace k záměru projektu na hlavním nádraží v metropoli České republiky (na snímku s řediteli Ing. Michal Uhrin).

Mohu potvrdit, že vedení společnosti už nyní připravuje soutěž pro rok 2020, tentokráte 10. jubilejní ročník v očekávání opětovně projekčními pracemi napěchovaném roce, abychom si znovu připomenuli, kde všude zase může SUDOP PRAHA, popřípadě SUDOP EU zanechat svou stopu. A co jiného si přát, než jen tak dá!!

Ivan Pomykáček

...popovídání s kolegy...

dobré jídlo a pití...

a oficiální fotografie střediska (zde ovšem SUDOP EU z Ústí nad Labem).

Další ročník Zimních sportovních her pod novým vedením se uskutečnil v dřívějším termínu než bylo v předchozích letech obvyklé, a to již druhý lednový víkend, a navíc bezprostředně po SUDOP PARTY. Nicméně ani tento termín neodradil od účasti dostatečný počet závodníků, i když v průběhu týdne před samotnými sportovkami se neustále množily dotazy, zda je připraven náhradní program. Bylo to celkem logické, letošní zima byla na množství sněhu poměrně chudá a obavy, co konec týdne přinese, byly na místě. Nicméně se obavy naštěstí nenaplnily a vše proběhlo tak jako dříve. Jako v předchozích letech, i letos jsme vyrazili do Albrechtic v Jizerských horách a opět do penzionu Berounka, kam v podstatě jezdíme jako domů. Výborné ubytování, příjemná obsluha a perfektní zázemí, co víc si přát.

Sobotní ráno nás velmi mile překvapilo nadílkou sněhu, i když žádné závěje to nebyly, ale za každý centimetr sněhu jsme byli v tu chvíli rádi. Na dopolední sjezd jsme se opět vypravili na nedalekou sjezdovku, kde nás znají skoro stejně dobře, jako na Berounce a vždy nám ochotně zapůjčí tyče na slalomové branky a určí, kde si máme trať postavit. Sněhu sice nebylo jako loni, ovšem podmínky pro sjezd byly příznivé, a tak se mezi branky spustili závodníci jak na carvingách, tak na běžkách bez obav, že skončí někde na trávě. Vzhledem k počtu sjezdařů byl závod poměrně rychle za námi, a tak jsme si mohli dopřát malé občerstvení u místní maringotky.

Zimní sportovní hry 2020

Odpoledne následoval již tradiční běh se startem pod sjezdovkou ve 14:00 končící u rozcestníku na Mariánskohorských boudách, tedy cca 3,5 km s počátečním prudkým stoupáním po samotné sjezdovce, přičemž ani na zbytku trasy se moc svézt nedá, mimo krátký úsek před koncem této etapy. Po vyčkání na posledního borce se peloton závodníků vydal zpět a zde bylo zásadní, jak kdo měl namazáno a jak mu to jelo. Někteří tak bohužel museli zabrat i z kopce, ovšem sjezdovka pak byla o to přívětivější. Ti, co nebyli mezi dravci, si naopak užívali jízdu za sněžným skútrem vytvářejícím novou stopu. A jako dopoledne, jsme opět využili služeb místní maringotky až do zavíračky. Následně jsme pak již v teple restaurace na velkoplošné obrazovce mohli sledovat závěr soutěže, a po jejím uzavření i vítěze jednotlivých disciplín. Tak nějak se nám tam vloudila ještě jedna disciplína, která může být vyhlášena maximálně jednou za 10 let, a to skokan roku. A můžeme jen doufat, že její vítěz svoje předsevzetí, které vyslovil a je stvrzeno jeho podpisem, příští rok beze zbytku naplní.

Nutno ještě podotknout, že oba večery byly zpříjemněny hrou na kytaru Jirky Syrového a „náčelníka“ Michala Mečla.

Nedělní ráno bylo ve znamení vyhlášení jednotlivých vítězů, předání diplomů, závěrečné fotografovaní a poté již následoval rozchod s tím, že záleželo na každém, jak s nedělním dnem naloží neb sněhové podmínky pro výlet po hřebenech hor byly naprosto ideální.

Michal Mečl

Slalom ženy: *1. Jana Trejdlová, 2. Jarmila Rydlová, 3. Veronika Kotková*
Slalom muži: *1. Jirka Syrový, 2. Michal Gottwald, 3. Michal Mečl*

Běh ženy: *1. Jarmila Rydlová, 2. Veronika Kotková, 3. Jana Trejdlová*
Běh muži: *1. Michal Mečl, 2. Jindra Přívratský, 3. Jirka Syrový*

Železná žena: *1. Jarmila Rydlová, 2. Jana Trejdlová, 3. Veronika Kotková*
Železný muž: *1. Michal Mečl a Jirka Syrový, 2. Michal Gottwald a Jindra Přívratský, 3. Stanislav Žáček*

Skokan roku: *Matěj Mareš*

Bylo v tom hodně jásotu a veselí, protože slavnost zahájil křest nového fyzioterapeutického přístroje BTL-4000. A protože na něj přispěl i SUDOP, byl jsem odchycen paní ředitelkou spolu s dalšími dvěma zástupci firmy innogy, abychom pronesli pár ušlechtilých slov a tvářili se sponzorsky.

Na slavnosti nechyběl tradiční prodejní trh s výrobky klientů, v nichž převažuje keramika, ale žádané byly třeba i síťované tašky.

Ovšem největší jásot a hluk stvořila bubenická performance Petra Šušora, který přivezl téměř 30 bubnů a spolu s klienty se pokusil zbořit dům.

Vánoční setkání v Modrém klíči 2019

S ředitelkou Modrého klíče Ing. Mgr. Milanou Remarovou jsme přemítali, jak dlouho už SUDOP tuto bohulibou organizaci podporuje a tudíž se i my dva známe, a došli jsme ke čtvrtstoletí. Historii vzniku Školy SPMP Modrý klíč v roce 1991 a postupného rozšiřování objektů i sociálních služeb klientům s mentálním a kombinovaným postižením (v současnosti jich je 115) se čtenář dozví na webových stránkách www.modry-klic.cz. Nedozví se tam však nic o tom, jaký byl skutečný začátek.

V roce 1980 se Milaně Remarové narodil syn s těžkým kombinovaným postižením. Nastalo několik let denního několikahodinového cvičení. Později získala zaměstnání v sociálním zařízení na Praze 6, kde mohl přebývat i syn, což znamenalo každodenní ježdění autem se synem z Modřan přes celé město. Potom nejprve syn a následně i ona onemocněli černým kašlem. Když se po třech měsících vrátila do práce, dali ji na srozuměnou, že pro ně není plnohodnotnou pracovní sílou a že by si měla zkrátit pracovní úvazek...

„Jela jsem autem a přemýšlela, jestli to nemám skončit," přiznala mi.

Nevzdala to. Začala hledat na Praze 4 nějaké odpovídající zařízení. To jediné bylo přeplněné. Jenže to už byla nová doba, když obcházela úřady a všude jí poradili: „Tak si ho založte!" Rušily se jesle a mateřské školky, jeden příhodný objekt našla ve Smolkově ulici a s vervou se pustila do shánění spolupracovníků, do rekonstrukce, a hlavně do naháněni sponzorů. Což úspěšně činí dodnes.

Ivan Krejčí

Projektantem kolejí v SUDOPU... šance na dožití vysokého věku!

95 let: Ing. Jiří Stříbrný (2. 3. 2020)

Není to zase tak dlouho, jen pár let, kdy jsme se ve třech setkávali v kanceláři: starý pán Jiří Stříbrný se vrtal v projektu organizace nějaké stavby, do stáří se řítící Ivan Krejčí bojoval s firemním časopisem a mladík Václav Jann šílel z technického dozoru stavby X. Tři generace mužů, ale v okamžiku, kdy jsme byli pohromadě, stávali se z nás kluci s hromadou legrace, sotva jeden či druhý otevřel pusu. Těch vzpomínek, historek a příběhů starého pána… „Napište ty vzpomínky, pane inženýre," říkal jsem mu, „kde já je mám lovit?" Vrtěl hlavou. „Kdepak, musel bych napsat pravdu, jak to bylo, a to nejde. Musím počkat, až ti aktéři umřou." Smůla je ovšem v tom, že dotyční jsou zpravidla mladší než on.

Prožil obdivuhodně naplněný život: válečného veterána s medailí „Za zásluhy o čs. armádu mimo boj", projektantský – s množstvím obrovských staveb (později předával zkušenosti mladým), milostný – ovšem i jeho lásky musely umět projektovat, sportovní – se svou největší turistickou závislostí, Alpami, se rozloučil až v loňském létě, hrál tenis, ale cizí mu nebyl třeba ani orientační závod…, fandovský – celý život stál neochvějně po boku fotbalové Slavie Praha v dobách dobrých i zlých, aby se na stará kolena dožil pocitu hrdosti na svůj klub.

V roce 2015 si koupil novou škodovku, stejně jako já, ale za dva roky hlásil, že má opět další. „Copak," zeptal jsem se účastně, „byla tak špatná?" Zavrtěl hlavou. „Ona ne… to já trošičku zaspal…" A napálil to do lesa. Zdá se, že andělé stojí při něm.

Tak jo, pane inženýre, počkáme, až všichni ostatní umřou a vy napíšete vzpomínky. Škoda jen, že já už si je nepřečtu.

95 let: Ing. Karel Kuna (19. 9. 2020)

Zeptal jsem se před časem Jiřího Kulíka, současného náčelníka Klubu seniorů, zda pan inženýr Kuna stále chodí na jejich pravidelné sedánky v SUDOPu. „Jo," odpověděl nadšeně, „a já mu říkám: pane inženýre, od té doby, co jsem kdysi dávno nastoupil do SUDOPu, jste se vy nezměnil!" Můžu potvrdit a dodat: při osobním setkání vždy s dobrou náladou...

Patří do generace „otců zakladatelů" SUDOPu, v němž prožil celý svůj projektantský život – 36 let. Pracoval na řadě studií, z nichž jmenujme alespoň Generel Praha-sever, přestavbu žst. Praha-Malešice, přestavba žst. Praha-Smíchov, studii východoslovenských překladišť, jednu ze studií na zdvoukolejnění trati Benešov – Tábor – Veselí n. L., studii 3. koleje Praha-Libeň h. n. – Běchovice a Poříčany–Kolín.

Zároveň ovšem vedl řadu velkých projektů jako HIP. Proslavil ho už jeden z prvních – Přestavba žst. Praha-Libeň horní nádraží, při němž vyučil tehdejšího prezidenta Antonína Zápotockého, že představy politika o termínu dokončení stavby se razantně liší od skutečnosti. Ale byly velké stavby další: první úsek širokorozchodné trati na Slovensku od státní hranice SSSR do Trebišova, zdvoukolejnění trati Lázně Kynžvart – Lipová u Chebu, poloperonizace železniční stanice Nymburk, spojka Praha-Libeň – Praha-Vysočany...

Loudil jsem z něho nějakou vzpomínku. „Nic si nepamatuju," zkoušel mě odehnat. Nakonec se slitoval a slíbil, že něco přinese. Když jsem ho přepadl příště, začal se šacovat. „Já to zapomněl doma..."

Tak snad jednou... času je dost…

90 let: Ing. Antonín Janovský (21. 11. 2019)

Na SUDOP se vlastně dostal jen díky prozíravosti železničního lékaře doktora Jelínka, když mladého absolventa ČVUT nasměrovala umístěnka k Traťové distanci Praha. Doktor ho vyšetřil a pak se ho zeptal, co vlastně chce dělat. „Mým snem je projektování," odvětil mladík. Doktor pokýval hlavou. „A máte nějaké ponětí o traťové distanci?" „Ne." „Hned jsem si to myslel," řekl doktor a vyřkl ortel: „Vypadáte sice zdravě, ale já vám dám radši dvojku."

A tak se mladý inženýr stal nezpůsobilým pro práci u traťové distance a šupem byl odeslán na SUDOP. Nebýt doktora Jelínka, ústav by přišel o originální vytáhlou postavu v černém plášti s nezbytnou lulkou v zubech. Když se na chodbě míjeli s náčelníkem odboru pozemních staveb doktorem Dandou, vypadalo to jako setkání dvou parních lokomotiv.

Vedl projekty obrovské přestavby uzlu Česká Třebová i tamní pracoviště, ale i další projekty v Praze a Žilině, náročné přeložky železničních tratí v severočeském regionu, rekonstrukce tratí v bývalé NDR… Dnešní mladí projektanti studují trasy vysokorychlostních tratí v Česku (a budou stále studovat a studovat, protože v naší stísněné zemi nenajdou stezičku, kterou by odsouhlasili všichni dotčení), ale dříve než se budoucí projektantíčci narodili, on už měl trasy VRT vymyšlené i s několika alternativami příjezdu do Prahy.

Aby dýmka dobře bafala, musí se zuby udržovat vzhůru a její nositel s vysunutou bradou tak trochu vzbuzuje dojem nadřazenosti. Ale nejenom to… „Kdo že to bude dělat?" zeptal se jednou nevěřícně inženýr Petr Kladivo, šéf technologů na středisku průmyslových staveb, a protáhl obličej. „Janovský? No to zase budou dohady… Ten žije v přesvědčení, že technologické vybavení je něco jako zdravotní instalace." No, každý z nás se nezavděčí všem.

Tak dál, pane inženýre... Zpěvem a turistikou vzhůru k 95!

Od podzimu 2019 do podzimu 2020... S upřímným uznáním všem Ivan Krejčí (aby jubilanti věděli, komu eventuálně vynadat).

SPOLEK SENIORŮ SUDOP

V říjnu jsme si vybrali návštěvu hradu Křivoklát, jednoho z nejstarších a nejvýznamnějších středověkých hradů českých knížat a králů.

Hrad byl založen nejspíše okolo roku 1230 na přelomu období vlády králů Přemysla Otakara I. a Václava I. V první polovině 13. století se stal jedním ze sídelních hradů českých králů a byl spravován purkrabím. Často zde pobýval Václav I. a Přemysl Otakar II. Po požáru Pražského hradu v roce 1316 se s dětmi na Křivoklát uchýlila královna Eliška Přemyslovna. Hrad sloužil po nástupu Habsburků na český trůn jako obávané státní vězení. Jako vězení sloužil ovšem i dříve.

Dále jsme navštívili motocyklové museum v Křivoklátu, které vystavuje kompletní řadu sériově vyráběných cestovních motocyklů Jawa a ČZ od zahájení jejich výroby do roku 1959, ukázky zajímavých typů vyráběných později, prakticky všechna provedení automobilů Jawa, motocykly Praga, malé motocykly Pionýr a mopedy Stadion, Jaweta a Babeta a ukázky speciálů, které nejvíce značky Jawa a ČZ proslavily. Celkem sbírka čítá na 150 zajímavých exponátů.

Listopadový výlet nás zavedl do Plzně a jak jinak, než v souvislosti s pivem. Dopoledne v Pivovarském muzeu s prohlídkou rozsáhlého historického podzemí, které sloužilo pro uchovávání potravin a k výrobě piva a stalo se i součástí obranného systému města. Odpolední návštěva pivovaru Prazdroj (od roku 1842) nás zavedla do varny z 30. let 20. století i do moderní stáčírny, která zvládá 120 000 lahví za hodinu. Během prohlídky jsme se dozvěděli, že tvrzení „jedině Prazdroj je pivo zásadité“, není pravda, všechna piva jsou kyselá (na stupnici PH).

V prosinci jsme si vybrali velmi zajímavou návštěvu letiště Václava Havla v Praze, s prohlídkovým okruhem venkovního areálu a Hasičské záchranné stanice. Venkovní prostory jsme projížděli autobusem (volně na plochu nás samozřejmě nepustili) a viděli jsme i zaparkovaných šest letadel nešťastné série BOEING 737 MAX, čekajících na opravu a možnost dalšího používání. Mnohá z letadel se svojí délkou nevejdou do hangárů, a proto vrata hangárů jsou upravena tak, aby ocasní části byly venku. Byli jsme přítomni i příletu dvou vrtulníků NATO. V Hasičské záchranné stanici jsme viděli současnou nejmodernější techniku i s nástupem družstva po tyči (ale jenom cvičně, asi šli na oběd). Zároveň jsme se dozvěděli, jak vzniklo označení československých letadel OK. Na konferenci ve 20. letech minulého století se přidělovala takováto označení a československá delegace se opozdila a logické označení CS již bylo přiděleno Portugalsku, tak naše delegace navrhla označení OK podle iniciál vedoucího delegace (Otakar Koudelka).

Jiří Kulík

V posledním čtvrtletí roku 2019 oslavili svá životní jubilea:
90 let Ing. Antonín Janovský (21. 11.),
85 let Marta Cízlová (7. 11.), 75 let Jarmila Blovská (17. 10.),
70 let Květoslava Hýsková (18. 11.)

Sevilla

To (ne)byla dovolená – 1991!

Poprvé svobodně po Evropě

Karel Nezval

(dokončení z minulého čísla)

Sevilla a Cádiz

V Seville mají nádraží postavené jako „nadkolejovou halu"; v informacích jsme už tentokrát byli ostražití a plán města jsme dostali aktuální. Před nádražím jsme porovnali jména některých ulic, abychom se mohli v klidu na čas věnovat krásnému městu a uzřít slavnou katedrálu, vyzdobenou velkým množstvím zlata a zlatých předmětů, které Španělé nakradli v jižní Americe. Katedrála je skvostem Evropy a stojí za to ji vidět.

Cádiz

Po dvoudenní cestě plné zážitků jsme se už potřebovali trochu zmátořit; sestoupili jsme k dlouhé a široké písečné pláži a začali s hygienou a osvěžováním. Po delším plavání se dostavil hlad. Měli jsme ještě instantní polévky, a tak jsme se rozhodli jednu si na malém cestovním lihovém vařiči uvařit. Protože od moře vál silný vítr, zasunuli jsme vařič s polévkou pod nejbližší člun, který se na pláži povaloval dnem vzhůru, a sledovali, jak se nám povede.

No, vedlo se nám střídavě. Polévka se už začínala vařit, když tu náhle se od silnice nad pláží dolů řítil chlápek, který už z dálky silně křičel a mával rukama, kterýma naznačoval, že okamžitě musíme vše uhasit. Když doběhl a my viděli, že to myslí vážně, a navíc jsme si všimli, že člun je laminátový, vše jsme uhasili. Ale polévku jsme jako vlci hlídali, aby se nevylila. Námořník se představil jako El Capitano. Vyrozuměli jsme, že člun je jeho – dalším jeho vášnivým výrazům jsme nerozuměli a popravdě, ani jsme o to nestáli. Postupně se ale zklidnil, my jsme se představili, že jsme z Česka, on pochopil, že jsme cizinci, a my zase, že je to první jídlo, které od rána máme a nesmíme o něj přijít. Nakonec nás El Capitano pozval k malému kiosku na drobné občerstvení. Vyfotili jsme se a přátelsky jsme se rozloučili. My spěchali na vlak zpět do Sevilly a odtud jsme se opět večerním rychlíkem vydali zpět do Barcelony.

Z Barcelony do Monte Carla – přes Itálii

V Murcii, stanici na trase, přistoupila do našeho kupé mladá dívka, celá udýchaná, a anglicky vysvětlovala, že je pronásledovaná neznámým mužem. Posadili jsme ji do kouta a s napětím očekávali, co se bude dít. Za chvíli se skutečně otevřely dveře a do kupé se dral mladík s velikým sombrerem, přičemž ukazoval na tu dívku. Hrdinně jsme zahradili dveře, dívka tvrdila, že toho muže nezná a bojí se ho. Situaci nakonec vyřešila železniční policie, mladíka legitimovala, neměl ani jízdenku, a proto ho vyvedla na další stanici ven. V ranním přímořském oparu jsme ještě zahlédli, jak mladík, jako by se nic nestalo, oprášil sombrero a zamířil k taverně s názvem EL PASO.

Dívka byla studentkou univerzity v Barceloně, kam dojížděla na zkoušky. V Barceloně se s námi s díky rozloučila.

Po dobrém vykoupání v Barceloně jsme pokračovali vlakem opět na přechod v Portbou a dále do Marseille.

Mezinárodní rychlík s námi ujížděl k vytoužené metě jižního pobřeží Francie, slavnému Monte Carlu. Byli jsme přímo nadšeni krásou pobřeží, vykloněni z oken jsme sledovali hlavně přírodu a moře. Automaticky jsme předpokládali, že mezinárodní rychlík zastaví v pěkné přímořské železniční stanici světoznámého Monte Carla, leč ukázalo se, že naše představy byly značně nadnesené. Vlak rychlost nesnížil, a tak jsme překvapeně zahlédli malou zastávku se sypaným nástupištěm a cedulí Monte Carlo na dřevěném kůlu jen z okna vlaku. Zastavovaly zde jen některé rychlíky.

Projeli jsme podél celé zátoky, vlak pomalu začínal brzdit a my jsme už viděli, že to je špatně, že jsme přejeli hranici a zastavujeme v pohraniční stanici, italské Ventimiglii. Naše nadšení přešlo v mrazivé překvapení. Co teď, jsme v jiné zemi, bez platné jízdenky a nám nebezpečně začíná ubíhat čas, tak potřebný pro další cestu.

Vystoupili jsme z vlaku a hnali se za cestujícími výstupním tunelem do halového prostoru stanice, kde nás ihned uviděla italská pohraniční stráž. Asi nás dobře odhadli, protože nás okamžitě vyčlenili z houfu cestujících, přidrželi za ruku a italsky vyzvali, abychom je následovali do místnosti „dobře utěsněné", připravené pro podezřelé osoby.

Těšili jsme se na Monte Carlo, na to, že se dostaneme k vodě, hlavně vodě pitné, neboť dlouhou cestou už nebyla v Pet lahvích ani kapka. Ale nic takového. Okamžitě jsme předložili cestovní pasy a požádali o pitnou vodu. Pasy nám odebrali, vodu však nedali. Vysvětlovali jsme, že jsme omylem přejeli hranici, že jsme z Československa, že jsme turisté a naším cílem bylo Monte Carlo. Kategoricky jsme žádali o propuštění a umožnění návratu do Monte Carla.

Policisté sice dodatečně vodu přinesli, ale jinak si nás vůbec nevšímali. Po hodině čekání, nebylo ani na čem sedět, přišel velitel stráže a stroze oznámil, že vše prověřili na našem konzulátě, že je to v pořádku, vrátil nám pasy jako by se jich štítil, ale zdůraznil, abychom ihned opustili výsostné italské území.

My jsme už na nic nečekali, doslova vypadli na peron, a pečlivě studovali, který vlak jede do Monaka a staví v Monte Carlu. Netrvalo to dlouho, osobní vlak přijel. Hned po nástupu jsme se začali ukrývat před průvodčím, abychom neměli ještě další potíže se zaplacením jízdného. Už jsme se nikam a na nic nedívali, jen jsme toužebně vyhlíželi našeho „prkenného výpravčího“ na sypaném nástupišti.

Monte Carlo

Sice nás Italové okradli o drahocenný čas, ale plán byl jasný: urychleně do města, do přístavu, prohlídnout si soutěžní okruh formule F1, a pochopitelně i slavné kasino. To jsme viděli jen z venku, peněz nebylo, času nebylo, tak alespoň pár snímků a honem na „Skálu” k sídlu monackého knížete, kde se již houfovali lidé k slavnostnímu přivítání.

Kníže se objevil záhy v plné parádě, což bylo naše štěstí. Mimo jiné bylo zajímavé, jak k organizaci lidí používala knížecí garda krásně postrojené a ověnčené koně stejné barvy. Ty nás již naučeným způsobem seskupili, aby každý dobře viděl a mohl knížete pozdravit. Ceremoniál netrval dlouho a my jsme rychle opouštěli prostranství. Takřka jsme utíkali ze „Skály“ dolů na zastávku k našemu „kamarádovi prkennému výpravčímu“, abychom stihli vlak do dalšího krásného místa Nice.

Koupání v Nice se odehrávalo, řekl bych, mezi bohatými turisty. Ale protože jsme byli jen v plavkách, žádnou chudobu na nás neviděli. Stará dobrá pravda: čím méně oděvů lidé na sobě mají, tím jsou si rovnější.

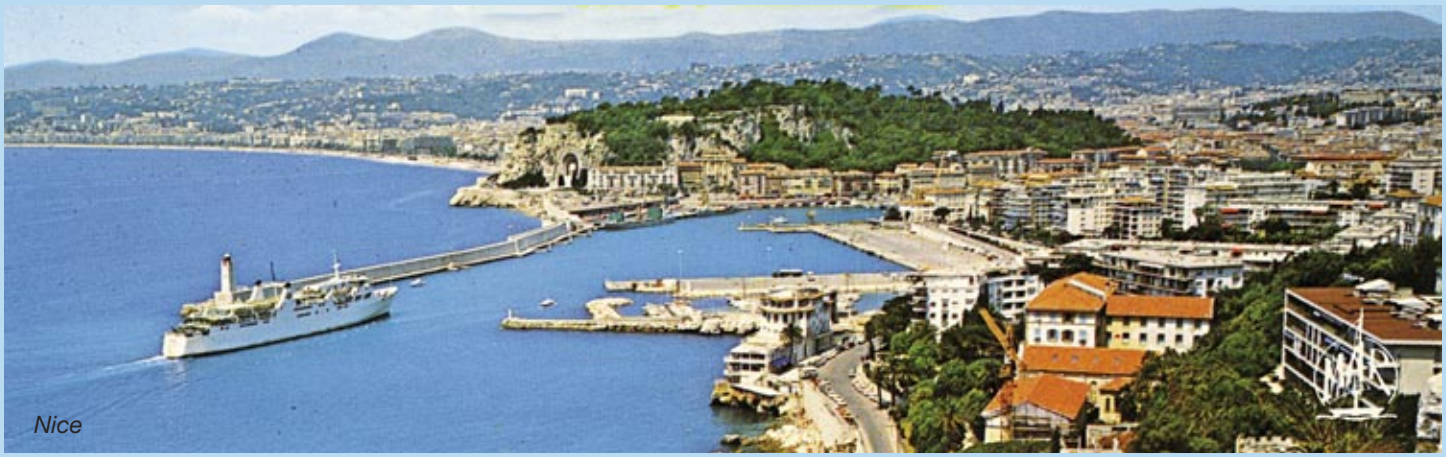
Večerní odjezd naplánovaným rychlíkem z Nice přes Lyon do Ženevy byl zpestřený opět naším problémem s pitnou vodou. Ano, voda. Obyčejná pitná voda (jedna lahev 20 Fr, jeden Fr. 7 Kčs).

Vzal jsem si PET lahve, a protože peníze na nákup nebyly, začal jsem shánět pitnou vodu. Na peronu netekla, výpravčí odmítl nejen natočit vodu v kanceláři, ale vůbec do výpravní kanceláře vstoupit. S úšklebkem doporučil WC. Na nic jsem nečekal a zašel jsem do umyvárny. Vše bylo čisté včetně podlah, takže jsem se rozhodl konat, neboť vlak nečeká…

Rozhlédl jsem se po kohoutku, ale ten byl obsazen mladým mužem s dlouhými černými vlasy, na nichž právě pracoval. Namočil vždy velký hřeben pod kohoutkem a přistál s ním na vlasech, kde protáhl slepenou část (něco vždy popadalo do umyvadla). Když jsem tu technologii práce pozoroval a při tom sledoval čas odjezdu, rozhodl jsem se, že jakmile omočí hřeben tekoucí vodou, a začne pročesávat, zastrčím láhev č. 1 ke kohoutku a proudem co to dá, rychle láhev naplním. Po očku jsem přitom sledoval „protihráče“. Ten se krásně usmál, láhev mi jemně odsunul, hřeben důkladně opláchl a opět ho zavedl ke svým slepeným vlasům. Já nečekal na nic, láhev č. 1 doplnil, uzavřel, položil na zem, a jal se opakovat stejný postup s lahví č. 2. Protože byl na řadě on, já jsem se připravoval na konečné naplnění láhve č. 3. Když mladík nakonec pochopil, že mi jede vlak, nechal mě láhev doplnit a se smíchem se se mnou přátelsky rozloučil.

Kolegové netrpělivě čekali u vlaku, drželi má zavazadla, já PET láhve a jakmile jsme všichni nastoupili do vlaku, zazněl signál, došlo k elektronickému uzavření dveří a vlak se rozjel. Protože bylo volno, pohodlně jsme se usadili a já začal rozdávat drahocennou studenou pitnou vodu. Ale přece jen mi to nedalo a láhev jsem každému před předáním prohlédl, zda tam neplave kousek vlasové pokrývky toho mladíka. Na otázku proč je tak důkladně prohlížím, jsem jen ledabyle odpověděl, že čistotu vody kontroluju ze zvyku.

Rychlík nabíral rychlost a my nabírali na tvrdém spánku k hranicím Francie a k další celní prohlídce. Vše probíhalo v klidu, i naše cesta Švýcarskem až do Ženevy.



Nice

Ženeva

Dopoledne na nádraží, kde jsme si ukládali již hodně prázdná zavazadla – stačila pro nás jen jedna menší skříňka – jsme měli to štěstí vidět moderní a svými ladnými tvary okouzlující, toho času v Evropě nejrychlejší vlakovou soupravu TGV. Mohli jsme na ní oči nechat. Říkali jsme si: „To kdyby někdy jezdilo u nás“, ale tu myšlenku jsme rychle potlačili a soustředili se raději na prohlídku města.

Na nádraží jsme potkali kolegu z AŽD Praha, který se nám mimo jiné pochlubil velikým lodním pytlem, který nebyl ani tak těžký, jak vypadal a který při pohybu vydával chrastivé zvuky. Ptali jsme se odkud jede a kam směřuje, ale hlavně jsme chtěli zjistit, s čím se tak s patřičnou opatrností vláčí. Kolega z AŽD byl z nás nejstarší a na naše otázky ochotně odpovídal.

„Jedu z Anglie přes Belgii a Francii, a teď mám po prohlídce Ženevy namířeno do Španělska a do Ceuty v Maroku. V tom lodním pytli vezu prázdné hliníkové nádobky od různých, hlavně světově známých piv. To vše doma nemáme a já počítám s jejich prodejem a budu mít uhrazenou tu velikou cestu.“

Rozpačitě jsme se na sebe podívali, pokývali uznale hlavou a rozloučili se. Touha poznat tak dlouho odpírané cizí kraje překonávala i zoufalý nedostatek finančních prostředků.

Ženeva je opravdu krásné město. Její malebnost dotváří Ženevské jezero, nad nímž se pnou překrásné vrcholy Alp. Říkali jsme si: „Kdybychom měli ty jejich peníze, mohli bychom vidět Lausanne, Montreux, vyjet lanovkou na některý z alpských velikánů… ale když jsme přestali snít a uvědomili si, že nemáme ani na pitnou vodu, tak jsme se uklidnili.

Zaujalo nás Ženevské jezero celé i příroda kolem. Přitom jsme si všimli vláčku, který kroužil kolem něho. To nám starým železničářům nedalo, spočítali poslední drobné a pomohl nám i provozovatel, kterému jsme vysvětlili náš problém, a nakonec nám umožnil jízdu kolem jezera zadarmo. Cítili jsme se jako malé děti, jen nám chyběl ten bohatý tatínek, aby nám jízdu i ostatní mohl zaplatit. Kolem jezera vedle parků se subtropickou vegetací jsme sledovali řadu krásných hotelů a lázeňských zařízení, jejich architekturu apod.

Upoutal nás uprostřed jezera obrovský gejzír, tryskající do neobvyklé výše, přístupný maják na molu, vodní lyžování za motorovými čluny.

Prohlídli jsme si město, pozastavili se a prohlédli si objekty Světové zdravotnické organizace (WHO) a Spojených národů (UN). Zejména tato místa nám dříve nebyla přístupná. Poznávali jsme již takřka na stará kolena „nový svět“, který nám dříve minulý režim odpíral. Švýcarsko je rozděleno do tří kantonů na německý, francouzský a italský, tedy má i tři úřední jazyky, které jsou v kantonech běžně používány.

Velmi zajímavé je pozorovat děti a mládež, jež je ovládají a s nimi se podle potřeby dorozumívají. Čistota je tu fantastická, dnes vidíme, jaká je někdy obtíž navyknout si na tříděný odpad a toto ustanovení dodržovat.

Vyprávěl nám jeden Ženevan, že kdyby se v lesoparku či lese třeba omylem povalovala jediná Pet láhev či něco podobného, občanu nic nebrání v tom, aby láhev vzal a nesl ji třeba kilometr, aby odstranil znečištění. Na čistotu města a krásného okolí jsou zde lidé skutečně hrdí.

Z Curychu oklikou domů

Měřeno našimi předchozími přejezdy, je to ze Ženevy do Curychu kousek. Po prohlídce města jsme se shodli, že bychom mohli ještě na závěr projet SantGotthartdským tunelem do italského Lugana.

Vyjeli jsme brzy ráno a po několika hodinách jsme stanuli v Itálii na nádraží v Luganu.

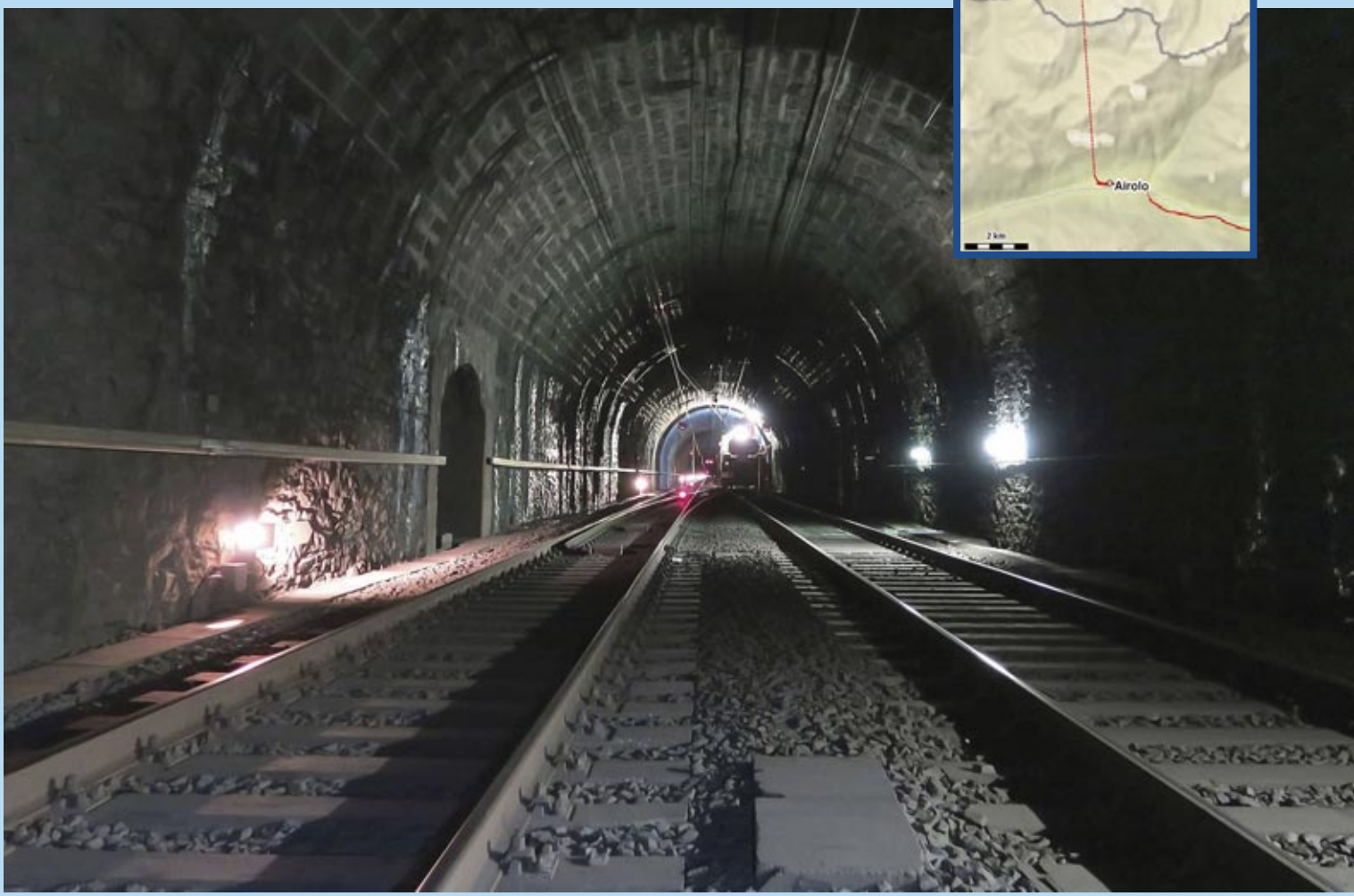
Prohlédli jsme si malebné město obklopené horami, odpočinuli si a po snězení předposlední konzervy jsme večer zase odjížděli zpět tunelem do Curychu. Nepředpokládali jsme, že zažijeme ještě nějakou příhodu, ale skutečně platí: nikdy neříkej nikdy. Šlo o noční rychlík a na nás přicházel hlad...

Jako poslední před smrtí hladem jsme měli v zásobě ruskou „Stavridu“, populární rybí konzervu, která komunistickému bloku nahrazovala nedostatkové sardinky – celkem úspěšně. Tato konzerva, velká či malá, byla cítit silně rybinou. A právě toho jsme se nejvíce obávali, a tak zůstala jako poslední, jak se říká na ocet. V mezinárodním rychlíku jsme z důvodu té „lahodné cítivosti“ zaujali poslední místa úplně vzadu ve voze Balm, naštěstí poměrně blízko toalet. Zde jsme dostali odvahu konzervu otevřít, rozdělit a předat prvnímu jedlíkovi. Konzerva se předávala tak, že se šoupala pomaloučku po zemi k sousedovi a zbytek se musel opatrně a v nestřeženém okamžiku přesunout přes uličku na druhou stranu.

Při nočním osvětlení bylo šero a lidé většinou podřimovali. Byla tak naděje, že se akce povede, a i třetí kolega se nají. Ale v okamžiku, kdy první najezený kolega šoupl Stavridu vedle kolegovi, se zmátořilo několik podřimujících cestujících a znepokojeně začali nasávat neznámý zápach. Pootevřená konzerva byla přizavřena, ale ne na dlouho, neboť přes uličku sedící kolega měl takový hlad, že byl ochotný se zvednout a pro konzervu si dojít. Tomu jsme však museli zabránit. Naštěstí pro nás někteří spáči vepředu napomínali ty citlivější, že chtějí spát a ať se zklidní. V tom zmatku jsme využili situace a přesunuli rychle zbytek konzervy přes uličku kolegovi. Díky únavě cestujících, nočnímu osvětlení a tomu, že za celou cestu k nám nepřišel průvodčí, mohl kolega zbytek olejovek nasoukat do sebe. Jak vlak sjížděl do údolí a byl v náklonu, vyřešil případný důkaz o zápachu kolega rázně. Silně kopl do konzervy tak, aby prázdná po zemi doletěla co nejdál od nás do přední části vozu. Tak jsme slavně dorazili do švýcarského Curychu a odtud posléze i domů.

Gotthardský tunel *je 15 km dlouhý železniční tunel ležící ve Švýcarsku mezi městy Göschenen a Airolo. Dvojkolejný tunel prochází napříč Gotthardským masivem. Severní portál leží u města Göschenen ve výšce 1106 m, jižní portál leží nedaleko města Airolo ve výšce 1142 m. Jízda tunelem trvá asi 7–8 minut. Tunel byl stavěn v letech 1871–81. Stavba byla vedena švýcarským inženýrem Louisem Favre, který zemřel na infarkt uvnitř tunelu v roce 1879. Kromě něho zemřelo během stavby kolem 200 pracovníků (přesné číslo není známo). Tunel byl uveden do provozu v roce 1882, v roce 1920 projela tunelem první elektrická souprava.*

V sousedství Gotthardského železničního tunelu byly vybudovány ještě dva tunely: Gotthardský silniční tunel (16,4 km, otevřen v roce 1980) a Gotthardský úpatní tunel (57 km, otevřen 11. prosince 2016). Tento železniční tunel je nejdelší na světě (jedná se o dva jednokolejné tunelové tubusy).



SUDOP revue
čtvrtletník zaměstnanců, obchodních partnerů a akcionářů společnosti SUDOP PRAHA a.s.

Redakční rada:
Ing. Josef Fidler, Ing. Tomáš Slavíček,
Ing. Ivan Pomykáček, Ing. Petr Lapáček,
Ing. Ivan Krejčí, Mgr. Jakub Ptačinský
Typo a tisk Reklampress s.r.o.
Číslo 1/20 vyšlo 31. 3. 2020
Vydává:
SUDOP PRAHA a. s., Olšanská 1a, 130 00 Praha 3
IČ: 25793349
Reg. MK ČR E 12272 • ISSN 1803-6708
www.sudop.cz