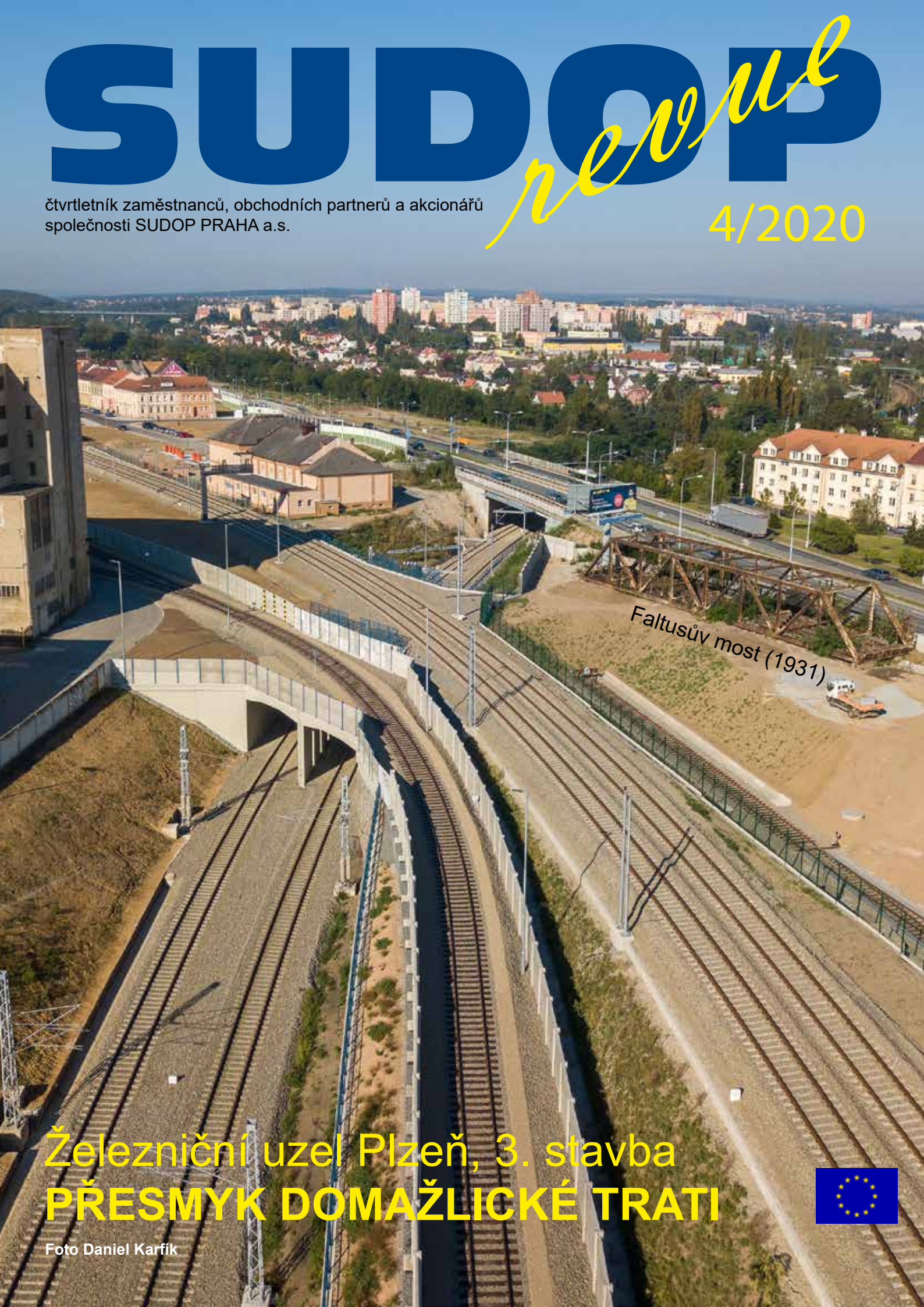
SUDOP revue

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

4/2020



Železniční uzel Plzeň, 3. stavba
PŘESMYK DOMAŽLICKÉ TRATI

Foto Daniel Karfík

ČDS&T 2019

DOPRAVNÍ STAVBA
DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE
VÝRAZNÁ INOVACE V DOPRAVĚ

Podobně jako jiné společenské akce bylo květnové vyhlášení výsledků soutěže ČDS postiženou koronavirovou krizí a přesunuto na 22. září 2020. V průběhu slavnosti se však ukázalo, že celá soutěž prožívá daleko těžší krizi.

Byli jsme zvyklí dostávat ceny nejvyšší, nyní jsme odešli s jedním diplomem - což o to, soutěž je soutěž a ve sportovním klání vítězí lepší. Pokud se jedná o fair play. Když během večera ani jednou nezaznělo slovo *železnice*, bylo to zvláštní. Nakonec vyšlo najevo, že organizátoři tentokrát nedostali tučný „železniční“ příspěvek, a tak železniční stavby zkrátka zlikvidovali. Nedáš peníze, nedostaneš diplom. Má taková soutěž vůbec smysl?

Modernizace železničního uzlu Pardubice zahájena

Ve čtvrtek 24. září 2020 byla slavnostním poklepáním kolejnice zahájena modernizace železničního uzlu Pardubice. Jedná se o největší projekt tohoto druhu v moderní historii.

Samotné poklepání nepostrádalo humor. Když si všichni hodnostáři v čele s ministrem dopravy Karlem Havlíčkem rozebrali kladívka, jedno zbylo. Pohotově zareagoval šéf Správy železnic Jiří Svoboda (na snímku zcela vpravo) a se slovy (volně interpretováno): „On tu stavbu někdo vymyslel a on bude viníkem všech budoucích problémů!“ pozval na podium šéfa SUDOPU PRAHA Tomáše Slavíčka (první vlevo).

Celkové investiční náklady akce činí 6 365 944 040 korun bez DPH. Maximální výše podpory EU může dosáhnout až 85 % z celkových způsobilých nákladů. Projekt je spolufinancovaný Evropskou unií z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Národní financování zajistí Státní fond dopravní infrastruktury.

Zhotovitelem stavby, kterou vyprojektoval SUDOP PRAHA, je Společnost Pardubice, kterou tvoří EUROVIA CS, Chládek a Tintěra, Elektrizace železnic Praha a GJW Praha.

O přípravě stavby informovala SR v čísle 1/2020.

Školicí den za časů koronakrize – 5. říjen 2020

Mělo to být podobné jako roky předtím - kongresový sál hotelu Olšanka, my všichni zaměstnanci v auditoriu, hovory při kafi a po obědě, diskuse... Ale nebylo tomu tak, protože tento podivný rok je všechno jinak. I my máme své nakažené a další v karanténě, vnitřní shromažďování je v tuto chvíli povolené do deseti osob, atd., atd.

A tak jsme se ukryli do svých kanceláří a domovů a sledovali okleštěný program školicího dne přenášený ze zasedaček v Olšanské ulici. Generální ředitel nás seznámil s dosavadním vývojem hospodářské situace (asi jsme dost zpychli, když se nám to zcela nepozdává), výrobní ředitel se věnoval výrobním problémům, finanční ředitelka měla zamotanou hlavu s koronavirem a soudním procesem, ale přesto jsme se vyškolili, a tak největší prostor získali kolegové z odboru technického rozvoje, neboť softvérové firmy neustávají v inovacích svých produktů, jednak aby držely krok s konkurencí, ale především aby si mastily kapsy.

Bylo to zvláštní představení, protože chybělo to nejpodstatnější - lidé. Připomnělo mi to dávnou historku ze zubařského prostředí, kdy babička po dlouhé době navštívila lékaře. Ten jí vyndal několik let nečištěnou zubní protézu a s odporem ji celou důkladně vyčistil. Když ji zase nandal zpět, tázavě se na ženu podíval.

„No, není to špatné,“ řekla váhavě, „ale ten šmak to už nemá.“ -kre-

Nová kniha pod stromeček

Na obrázcích:
*zasedačka pouze s přednášejícími (nahoře) * GŘ Tomáš Slavíček při analýze výsledků firmy (uprostřed) * FŘ Eva Kudynová z kanceláře (vpravo) * z referátu Petra Haupta o Microstationu (vpravo dole).*

Koronavirus řádí dál. Generální ředitel oslovil zaměstnance.

Vážené kolegyně, vážení kolegové, Sudopáci,

od jara letošního roku prochází každý z nás novou zkušeností. Učíme se žít s nám dosud neznámou chorobou, s omezeními, která jsou s ní spojená i se zvýšeným tlakem na každého jednoho z nás. A nejsou to rozhodně jednoduché časy.

Ze dne na den se nám změnil nejen náš soukromý život, ale i ten pracovní. Síla jednotlivých restriktivních opatření nám totiž totálně změnila řadu našich dosavadních zvyků. Otřásla našimi dlouholetými a základními jistotami.

Zažíváme tak něco, co jsme buď ještě nezažili nikdy v životě (pokud jste z mladších ročníků) nebo něco, co nám připomíná doby naštěstí již dávno minulé, u kterých jsme tajně doufali, že je již nikdy na vlastní kůži nebudeme muset prožívat. Nejsme svým způsobem svobodní, máme pocit ohrožení nejen sebe, ale především našich rodinných příslušníků a svých známých.

Smutnou pravdou je, že se mnoho rodin bohužel kvůli nastalé situaci dostalo nebo dostane do svízelné situace. Nejen samotnou nemocí. Mohou jim například vypadnout důležité části jejich tradičních rodinných příjmů. U mnoha profesí se již dnes řeší základní existenční problémy. V tom je ohromnou výhodou, že náš obor a snad i to, jakou specifickou částí stavebního inženýrství se zabýváme, nám dává určitou jistotu, že v tomhle ohledu si starosti dělat nemusíme. Nasmlouvaných zakázek máme naštěstí dost a zadavatelé projektových zakázek pokračují ve vypisování nových projektů. Skvělou zprávou je, že projektování vysokorychlostních tratí v ČR se opravdu stává realitou. Jsme těsně před podpisem smlouvy na dokumentaci pro územní rozhodnutí prvního úseku a další úseky se soutěží.

Přesto, že byl letošní nestandardní rok ovlivněn různými omezeními již ve své první polovině, nejsou naštěstí letošní čísla nijak špatná. Vzhledem k výše řečenému spíše naopak. V každém čtvrtletí jsme schopni vyplácet prémie a pokud poctivě dotáhneme vše, co máme v plánu do konce roku, pak nás čekají velmi zajímavé celoroční bonusy.

Proč to zde uvádím? Protože ve chvíli, kdy jiné obory zažívají krušné chvíle, je dobré si uvědomit, jak nadstandardní naše současná situace je, a že není třeba se obávat nějakých zásadních profesních změn. S větším klidem se tak můžete soustředit na řešení svých osobních a rodinných záležitostí.

Říká se, že všechno zlé je i pro něco dobré. Máme jedinečnou šanci si nyní znovu uvědomit jak důležitý a zásadní je pro nás kontakt s našimi rodinami. Jak cenné je setkání s kolegy. Jak uklidňující může být obyčejný fakt, že máme práci a že se tak vlastně máme relativně dobře.

Učíme se nejen v soukromém životě. Z první vlny máme vyzkoušené i mnoho nového v pracovní rovině. Díky COVIDU umíme komunikovat na dálku, schvalovat jednotlivé procesní kroky, sdílet naši práci, vést online porady. Prostě víme, že se zeměkoule nemusí zastavit a že jde žít a pracovat i za těchto podmínek.

Různé obtíže nás samozřejmě neminou. Vaši vedoucí jsou připraveni řešit situace, kdy potřebujete ošetřovat člena rodiny nebo se dostanete do kontaktu s někým nakaženým. Stejně jako v první vlně to prostě nechceme zabalit a jen čekat co bude. Budeme prostě žít dále. COVIDU navzdory. Přeji nám všem, ať se tímto složitým obdobím prokoušeme co nejlépe.

Pokud se kdokoliv z vás dostane do situace, kdy bude mít jakékoliv problémy, prosím, přijďte za mnou. Doufám, že společně najdeme způsob, jak vám v takové situaci pomoci. Moje dveře byly vždy otevřené, a jsou samozřejmě i nyní.

Pokud bych měl tento mail zakončit nějakou svojí prosbou směrem k vám, pak prosím: chovejme se ohleduplně, zodpovědně k vyhlášeným pravidlům a zároveň maximálně statečně. Situaci v žádném případě nepodceňujeme, ale zároveň z ní nebuďme nadbytečně vystrašeni. Právě klid a obyčejný zdravý rozum je totiž to, co nám nyní pomůže nejlépe překlenout všechnu tu negativní mediální masáž a politické zmatky, a v pořádku se zase potkat v lepších a zdravějších časech.

Držme se!

Váš Tomáš Slavíček

Organizační změny ve společnosti SUDOP PRAHA

Do funkce člena představenstva společnosti SUDOP PRAHA a.s. byl ke dni 23. 7. 2020 jmenován obchodní ředitel **Ing. Martin Chrastil.**

Statutárním orgánem společnosti je nyní představenstvo ve složení:

Ing. Tomáš Slavíček, předseda představenstva
Ing. Ivan Pomykáček, místopředseda představenstva
Mgr. Ing. Eva Kudynová Klimtová, místopředseda představenstva
Ing. Martin Chrastil, člen představenstva

Od 1. ledna 2021 dochází ke změně na čelním místě vedení naší dceřiné firmy Atelier 4, s.r.o. v Jablonci nad Nisou, když se dosavadní ředitel firmy Ing. Jiří Šmíd rozhodl vrátit se k tvůrčí činnosti.

Novým ředitelem firmy se od 1. ledna stává **Ing. arch. Jiří Škrábe**k (33), absolvent Fakulty architektury Českého vysokého učení technického v Praze a od roku 2011 do současnosti zaměstnanec naší sesterské firmy Metroprojekt Praha.

Pracovní výročí 2020

40 let	STAŇKOVÁ Hana Ing.
30 let	FRANZ Michal Ing.
	KRAMEŠ Miloš Ing.
25 let	FIŠAR Vladimír Ing.
	HALGAŠ Jan Ing.
	KOBLIŽEK Zdeněk
	KRSEK Miroslav Ing.
	MARTINEK Tomáš Ing.
	ŠMERÁKOVÁ Radmila Ing.
	TRAKSL Tomáš Ing.
	ŽABOVÁ Jitka
20 let	BUDSKÝ Aleš
	DEMO David Ing.
	JAROŠ Stanislav Ing.
	KOŠAŘ Karel Ing.
	PUŠ Vladimír Ing.
	ROHÁČ Pavel Ing.
	SEDLÁKOVÁ Jana Ing.
	WANGLER Dana Ing.
	ŽÁČEK Stanislav Ing.

Ing. Vladimír Verzich, CSc., PhD.

8. 10. 1935 – 25. 10. 2020

Inženýr Vladimír Verzich pocházel z železničářského města Nymburka. Železnice již v mládí ovlivňovala jeho život. Pro obor elektro se rozhodl studovat nejprve na průmyslovce a později dálkově na Vysoké škole železniční v Praze. Po studiích nastoupil do Státního ústavu dopravního projektování v Praze jako projektant na středisko průmyslových staveb a následně na specializované elektrikářské středisko 10, kde se vypracoval do funkce hlavního inženýra střediska. Vedení ústavu využilo jeho vlastností a schopností pro funkci vedoucího technického odboru ústavu. V roce 1977 byl jmenován výrobním náměstkem ředitele Sudopu. Po reorganizaci v květnu 1989 se stal ředitelem závodu technologického, ale tato organizace ústavu netrvala dlouho. Po sametové revoluci odešel na AŽD Praha, kde pracoval na vývoji napájecích technologií pro sdělovací a zabezpečovací zařízení.

Vláďa Verzich byl odborníkem, který se do předních funkcí vypracoval z pozice projektanta, a tak ho při technických jednáních nikdo neobalamutil. Publikoval řadu technických článků a napsal několik odborných knih z oboru elektro. Byl jedním z mála projektantů, kteří ovládali tři světové jazyky. Pomáhal Sudopu při zajišťování projektu Transsaharské silnice v Africe.

Byl čestný, pracovitý, byl to dobrý kolega, kamarád, sportovec, který se účastnil řady sportovních her Sudopu. Vláďa měl železnici rád. Odešel člověk, který jako odborník bude železnici chybět. -nez-

MOSTY 2020

25. MEZINÁRODNÍ SYMPOZIUM MOSTY - BRIDGES 2020
Brno 24. a 25. září 2020

V roce 2020 bylo sympozium zaměřeno na novinky v oblasti mostního stavitelství, na výstavbu nových, případně rekonstrukce stávajících mostů v České republice i v zahraničí, kde se stále častěji na stavbách podílejí české dodavatelské firmy. Předmětem jednání v rámci dvoudenního sympozia byly rovněž inovace technologií, materiálů a výrobků pro mosty.

Sympozium se konalo pod záštitou ministra dopravy doc. Ing. Karla Havlíčka, Ph.D., MBA., ředitele Státního fondu dopravní infrastruktury Ing. Zbyňka Hořelici, generálního ředitele Ředitelství silnic a dálnic ČR Ing. Radka Mátla a generálního ředitele Správy železnic Bc. Jiřího Svobody, MBA.

SUDOP PRAHA byl zastoupen příspěvkem Ing. Tomáše Martinka o Negrelliho viaduktu, několika našimi kolegy a především předsedkyní přípravného výboru Ing. Danou Wangler, z jejíhož úvodního slova ve sborníku vyjímáme nejdůležitější pasáže.

...V letošním roce čelíme všichni zcela nové situaci. Ať už jsou reálné dopady koronavirové epidemie jakékoli, po většinu roku výrazně změnila způsob naší práce i možnosti našich osobních životů.

Troufám si tvrdit, že zkušenosti, kterými procházíme, mohou určité oblasti naší práci zefektivnit a přinést také zklidnění do našich hektických životů. Mám na mysli zejména výrazné navýšení využívaných videokonferencí i změnu přístupu vedení některých firem k práci z domova. To se nepochybně týká pouze přípravy staveb, nikoli jejich samotné realizace – ani pokročilé technologie nemohou nahradit omezení dodávek materiálu i výpadek zahraničních pracovníků v důsledku karanténních opatření.

Za jednoznačný úspěch lze považovat, že za daných podmínek nedošlo k zastavení výstavby infrastruktury a vesměs ani k výrazným prodlením v harmonogramech provádění významných staveb.

Poněkud ve stínu koronavirové krize se skrývá další znepokojivý trend. Zdá se, že příprava i řízení výstavby inženýrských staveb se stále více řídí tužbami mocných než názory odborníků. Politická odpovědnost přitom zaniká s koncem volebního období, odpovědnost technika je i podle posledních soudních precedentů celoživotní. Obhajoba naší role je nepochybně úkolem nás všech.

Naději do budoucna pro naši práci naopak dává objem finančních prostředků alokovaných pro rozvoj infrastruktury i skutečnost, že Ministerstvo dopravy v reakci na výsledky prověrky Nejvyššího kontrolního úřadu deklarovalo zesílený důraz na hospodaření s mosty. Finanční prostředky, které se v posledních letech do našeho odvětví dostávají, jsou přitom směřovány nejen do oblasti nových investic, ale též do oblasti údržby, která byla dlouhou dobu velmi opomíjena.

Optimální využití těchto vstupních podmínek je úkolem nás všech, tedy nejen projektantů a zhotovitelů, ale i investorů a zástupců státní správy. Teprve další vývoj ukáže, čím bude proces výstavby a rekonstrukce mostů opravdu limitován. Konstruktivní spolupráce VŠECH účastníků výstavby je však nepochybně zcela nezbytná a jedině tak mohou být finanční zdroje využity efektivně.

Zleva maskovaní: ministr Karel Havlíček, za projektanty SUDOP PRAHA Ing. Martin Vlasák (Ing. Jiří Elbel byl na dovolené), za zhotovitele Metrostav, divize 5, Ing. Petr Hanzal.

Jižní most přes Mikulášskou ulici

Jižní most má kolmou světlost otvoru 26 m. Nové železobetonové krabicové opěry jsou rámově spojeny s NK. Ve vnějších dřících jsou ocelová táhla, která spřahují nosnou ocelovou konstrukci s konstrukcí opěr. Novou nosnou konstrukci tvoří celkem třináct zabetonovaných svařovaných nosníků s konzolami. V podélném směru jsou nosníky náběhovány směrem k opěrám. Výška NK je proměnná od 1,35 do 0,9 m.

MOSTY
2020

MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY

MOSTNÍ DÍLO ROKU 2018

ŽELEZNIČNÍ MOSTY PŘES ULICI MIKULÁŠSKÁ V PLZNI

INVESTOR: SPRÁVA ŽELEZNIC, STÁTNÍ ORGANIZACE
PROJEKT: SUDOP PRAHA A.S.
REALIZACE: METROSTAV A.S.

Severní most přes Mikulášskou ulici

Severní most má kolmou světlost otvoru mostu téměř 40 metrů. Novou nosnou konstrukci tvoří dvě samostatné deskové monolitické konstrukce z dodatečně předpjatého betonu. V podélném směru jsou konstrukce provedeny jako spojitý nosník o dvou polích s náběhem u střední stojky a s náběhem u podporových příčníků. Nosné konstrukce jsou uloženy na kalotová ložiska. Ke krajním pilířům byly osazeny původní litinové sloupy, které připomínají vzhled původního mostu.

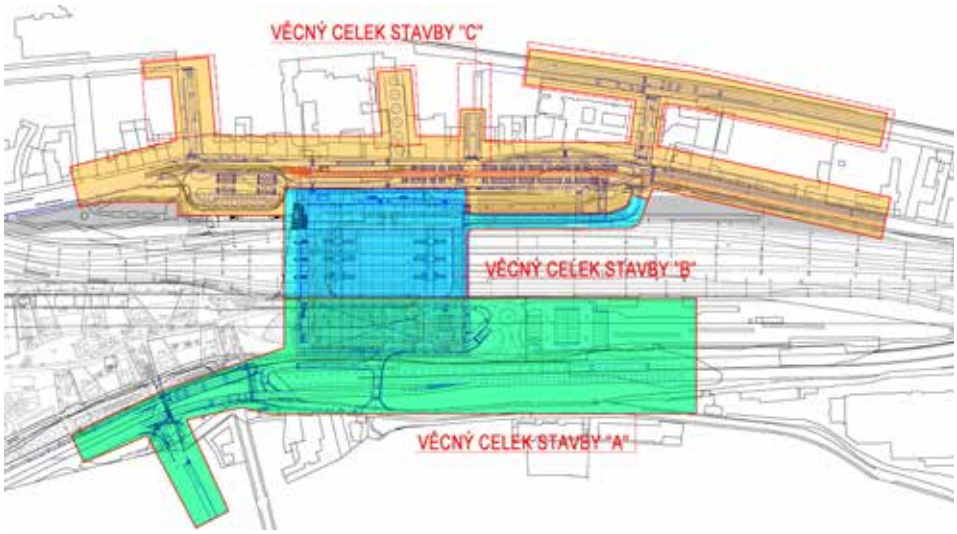
Obsáhlý materiál o železničních mostech přes Mikulášskou ulici v Plzni přinesla SR v čísle 4/2018.

Terminál Smíchovské nádraží

Text Ondřej Kafka, vizualizace IPR Praha

Území Smíchova prochází v posledních dvou dekádách nebývalou proměnou. Asi nejvíce viditelná je proměna na poli architektury. Jedním z prvních počinů byl Zlatý Anděl, který byl v postaven nad stanicí metra Anděl v roce 2000 podle návrhu francouzského architekta Jeana Nouvela. Následovalo obchodní centrum Nový Smíchov, postavené na pozemcích bývalých Ringhofferových závodů. Ty byly ve své době dokonce největší vagonkou tehdejšího Rakouska. Nová výstavba brzy pokračovala dál jižním směrem, kde zanedlouho vyrostlo několik bloků administrativních a obytných budov. Tím však plány na novou smíchovskou výstavbu zdaleka nekončí.

Společnost Sekyra Group plánuje jižně od Knížecí vybudovat celou novou obytnou a administrativní čtvrť Smíchov City. Tato oblast končí až u smíchovského vlakového nádraží, jehož rekonstrukci připravuje pro změnu Správa železnic. A aby toho nebylo málo, pražský magistrát plánuje nad nástupišti železniční stanice Smíchov vybudovat úplně nový terminál pro městskou, příměstskou a dálkovou autobusovou dopravu. Vznikne tak jeden z největších pražských přestupních uzlů hromadné dopravy, v němž bude úzce propojeno metro, tramvajová doprava, autobusová doprava a železnice.



Změny se na Smíchově a navazujících městských částech se nevyhnuly ani hromadné dopravě. Autobusový terminál na Knížecí se rozvojem lokality viditelně dostává do širšího městského centra, kde však nemá potřebné vazby na další hromadnou dopravu. Nabízí se tedy jeho přesun co nejblíže smíchovskému vlakovému nádraží. Institut plánování a rozvoje Praha (IPR) nechal zpracovat studii dopravních uzlů, která řeší nejen samotný terminál, ale i související dopravní vazby celého území. Nutno dodat, že se zpracování této studie velmi dobře společně s dopravními inženýry zhostili architekti z kanceláře A69.

Návrh, který z této studie vyšel, doslal od magistrátu zelenou a počátkem roku 2020 byla vypsána soutěž na projektanta dalších stupňů dokumentace. Tuto soutěž se podařilo SUDOPU PRAHA vyhrát ve sdružení s firmami METROPROJEKT Praha, A69 architekti a SUDOP EU.

Terminál Smíchovské nádraží je složen ze tří logických celků.

V rámci **části A** je navrhován několika patrový parkovací dům P+R, který vyroste v těsné blízkosti Dobříšské ulice. Součástí jsou dále připojovací komunikace včetně několika mostních objektů a v neposlední řadě i odstavná stání pro autobusy.

Část B reprezentuje vlastní terminál, který je navržen převážně v úrovni nad vlakovými nástupišti a je tak převážně na mostech. Tato úroveň je překryta obrovskou ocelovou střechou velikosti šesti fotbalových hřišť, nebo chcete-li 3,2 hektaru. Z úrovně terminálu budou moct cestující přímo přestoupit na jednotlivá nástupiště železniční stanice, navštívit Smíchov City, přestoupit na tramvaj nebo pomocí výtahu sjet až do podzemní stanice metra Smíchovské nádraží.

V rámci **části C** bude revitalizován předprostor nádraží na úrovni Nádražní ulice. Součástí budou i nová propojení se stanicí metra a v neposlední řadě i s výpravní budovou žst. Praha-Smíchov. Celý prostor bude navržen nově, včetně reorganizace automobilové, tramvajové i autobusové dopravy.

Celý projekt čítá přes 130 provozních souborů a stavebních objektů. Nemělo by cenu tu popisovat všechny. Pojďme si tedy představit alespoň ty nejdůležitější.

Parkovací dům P+R je situován do západní části terminálu. Budova bude mít obdélníkový tvar, velikosti přibližně 180/60 metrů. Na čtyřech podlažích bude mít asi 900 parkovacích stání. Dvacet až dvacet pět z nich bude navrženo i pro dobíjení elektromobilů. Některé části parkovacího domu budou přístupné i pro vozidla LPG a CNG. Vjezd do parkovacího domu bude z komunikace procházejícího v úrovni 1. PP podél posledního vlakového nástupiště. U západní fasády budou umístěné rampy spojující jednotlivá podlaží. V rámci objektu budou dále umístěny objekty měnírny DP hl. m. Prahy, trafostanice a objekt vsakovacích nádrží. Z nejnižšího podlaží budou moci cestující projít do obou podchodů železniční stanice. Střecha objektu bude sloužit pro potřeby autobusového terminálu –konkrétně pro odstavy autobusů, dobíjení elektrobusů a pro zázemí řidičů. Na této úrovni je počítáno například i se dvěma venkovními stáními, která budou určena pro mytí dálkových autobusů.

Úroveň autobusového terminálu je v podstatě celá na mostech. Východní část, které pracovně říkáme Východní galerie, začíná nad prvním nástupištěm železniční stanice, překračuje výpravní budovu a v Nádražní ulici se opírá o řadu betonových sloupů. Rozpětí, které je nutné konstrukcí překonat, je přibližně 25 metrů. Na této konstrukci budou zastavovat autobusy a nastupovat cestující. V této části je navrženo i zázemí pro cestující s čekárnami, drobnou komercí, infocentrem a podobně. Přes kolejiště budou autobusy přejíždět po dvojici mostů. Na jižním mostě jsou navrženy dvě autobusové zastávky. Na severním mostě je navrženo hned pět stání a dále zázemí pro cestující. Podél severního mostu plánuje Správa železnic postavit ještě lávku pro pěší. Všechny mostní konstrukce jsou navrhovány jako železobetonové. Některé z nich budou navíc předpínané.

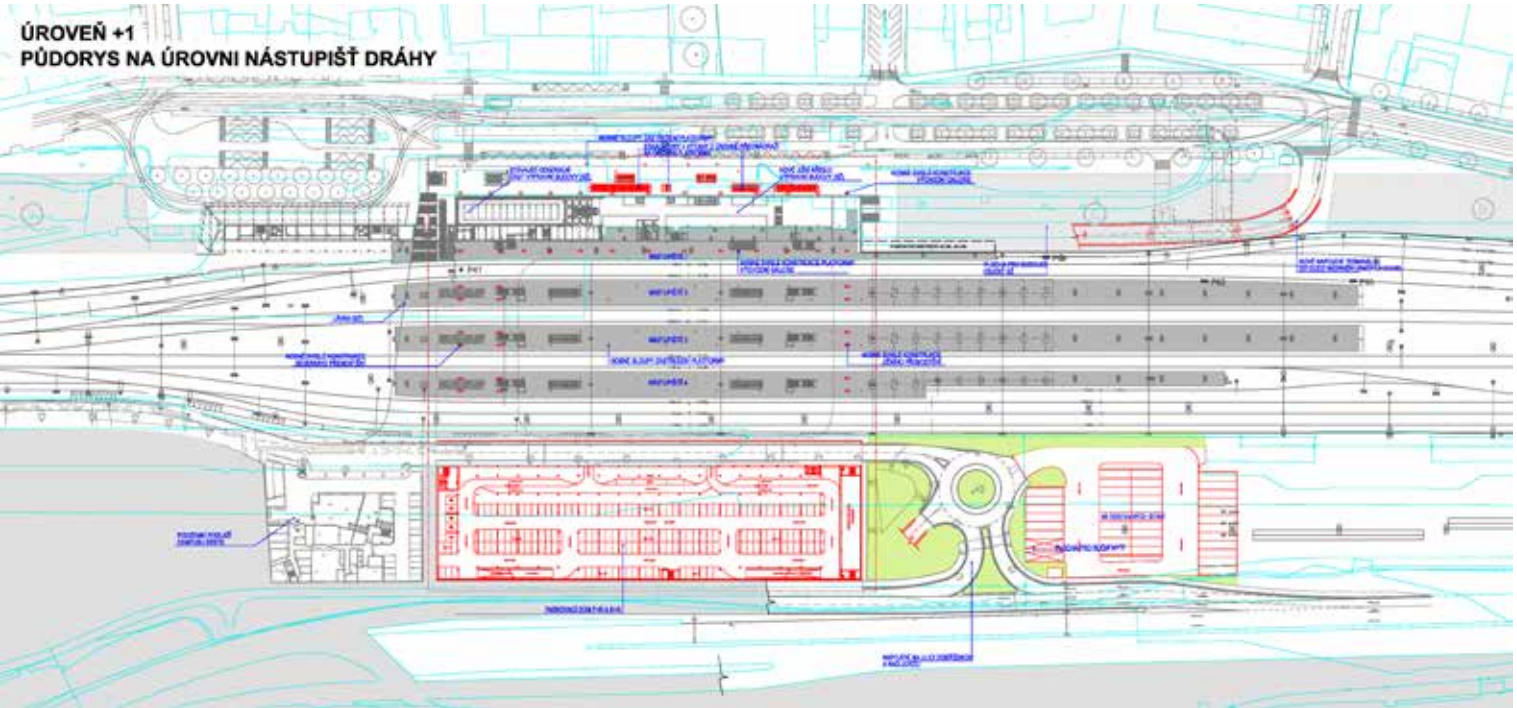
Samostatnou kapitolou je **zastřešení terminálu**. Jak již bylo řečeno, jde o ocelovou střechu s úctyhodnými rozměry 180 x 183 metrů. Konstrukce ortogonálního nosného roštu má základní rastr 3 x 3 m a výšku rovněž 3 metry. Nosný rošt je podepřen kruhovými sloupy průměru 50 centimetrů. Sloupy budou využity pro zavěšení trakčních bran, informačního systému, orientačního systému, osvětlení atd. Střešní plášť tvoří ve směru kolmo na koleje mezi každou dvojicí vazníků šedový systém v jednostranném sklonu. Šikmé části budou neprůhledné a svislé budou kvůli lepšímu prosvětlení vlakových nástupišť prosklené. Pro revize, čištění a opravy budou ve směru východ/západ navrženy přístupové lávky.

Terminál Smíchovské nádraží s novou administrativní budovou Správy železnic vpravo.

Jak již bylo řečeno, **ulice Nádražní** s celým přednádražním prostorem v délce přibližně 750 metrů bude kompletně rekonstruována. Od tramvajové smyčky směrem ke Zlíchovu budou tramvajové koleje v nové poloze. Nové budou i tramvajové zastávky, včetně přístřešků pro cestující. Prostor před výpravní budovou bude navržen jako pěší zóna. Do budoucna se uvažuje dokonce s novou ulicí, která obousměrně propojí ulice Nádražní a Strakonická.

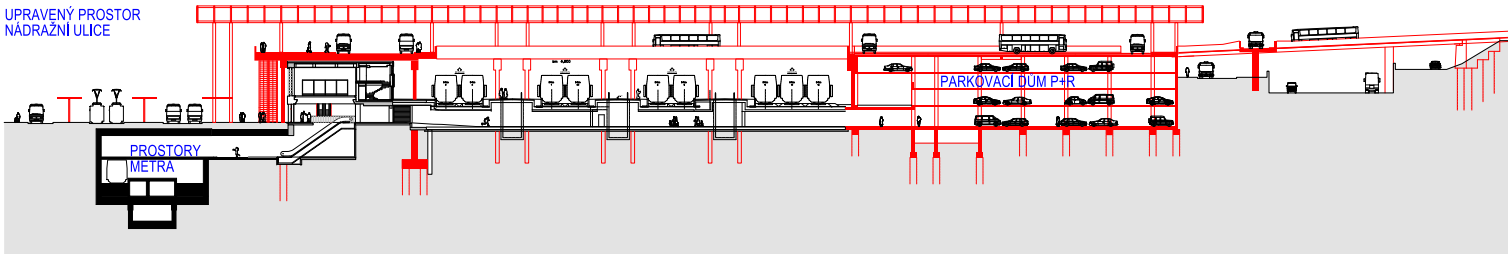
Projekt terminálu je v poměrně komplikovaném území. Je nutné jej koordinovat a přizpůsobovat několika dalším projektům, které jsou buď v těsné blízkosti nebo dokonce, jako v případě rekonstrukce žst. Smíchov, na stejném půdoryse. Jednotlivé projekty jsou v různých projekčních stupních, některé zatím jen ve fázi úvah. Vše dohromady skloubit bude pro všechny zúčastněné zajímavá výzva.

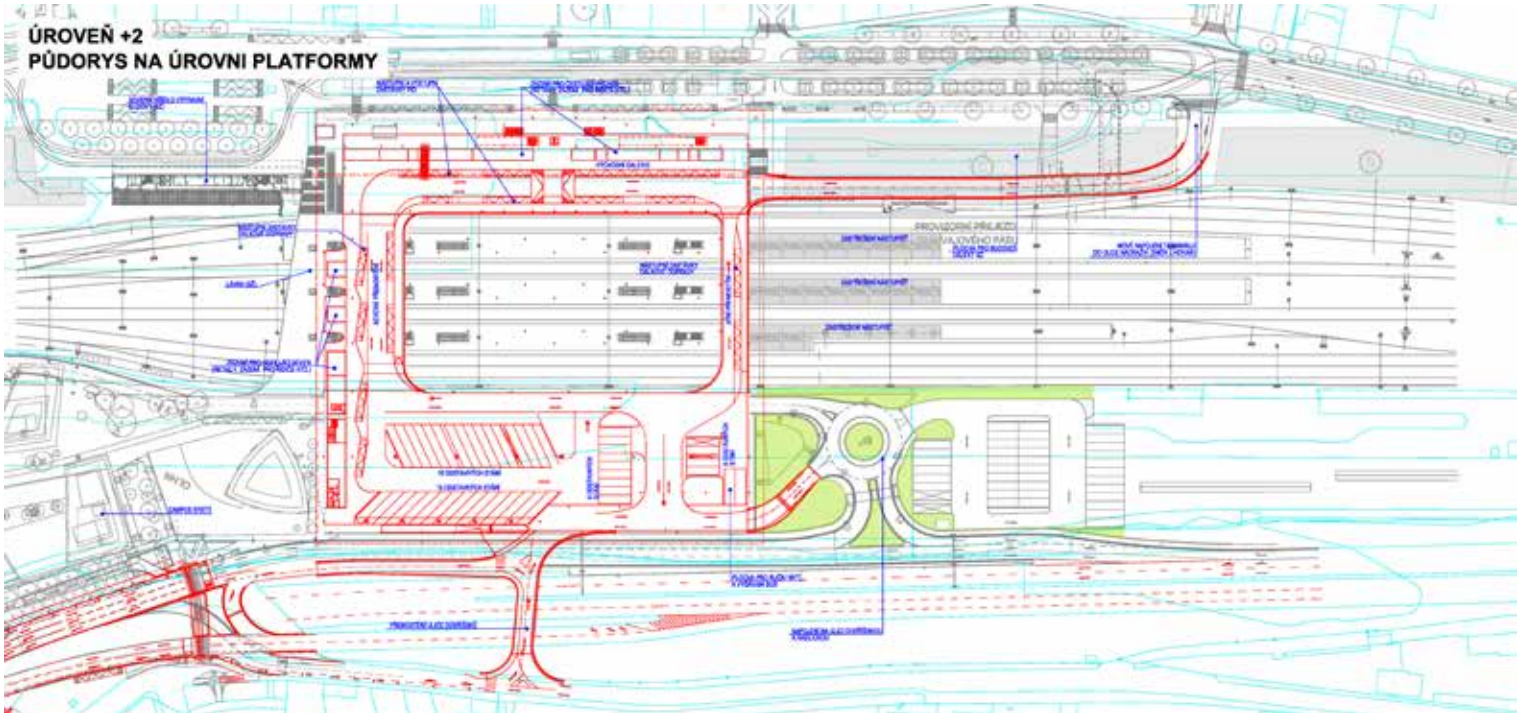
Projekční práce jsou nyní na úplném začátku. Pokud půjde vše podle plánu, mohli bychom územní rozhodnutí získat koncem roku 2021 a stavební povolení v roce 2022. Výstavba by následně začala v první polovině roku 2023 a pokud vše půjde dobře, první cestující by mohli využít služeb terminálu již v roce 2026. Vzhledem k tomu, jak je v současné době komplikované projednat a schválit i podstatně menší stavby, jde o poměrně optimistický scénář. Nicméně Smíchov, Praha, a hlavně všichni cestující by si takový přestupní uzel bezesporu zasloužili.

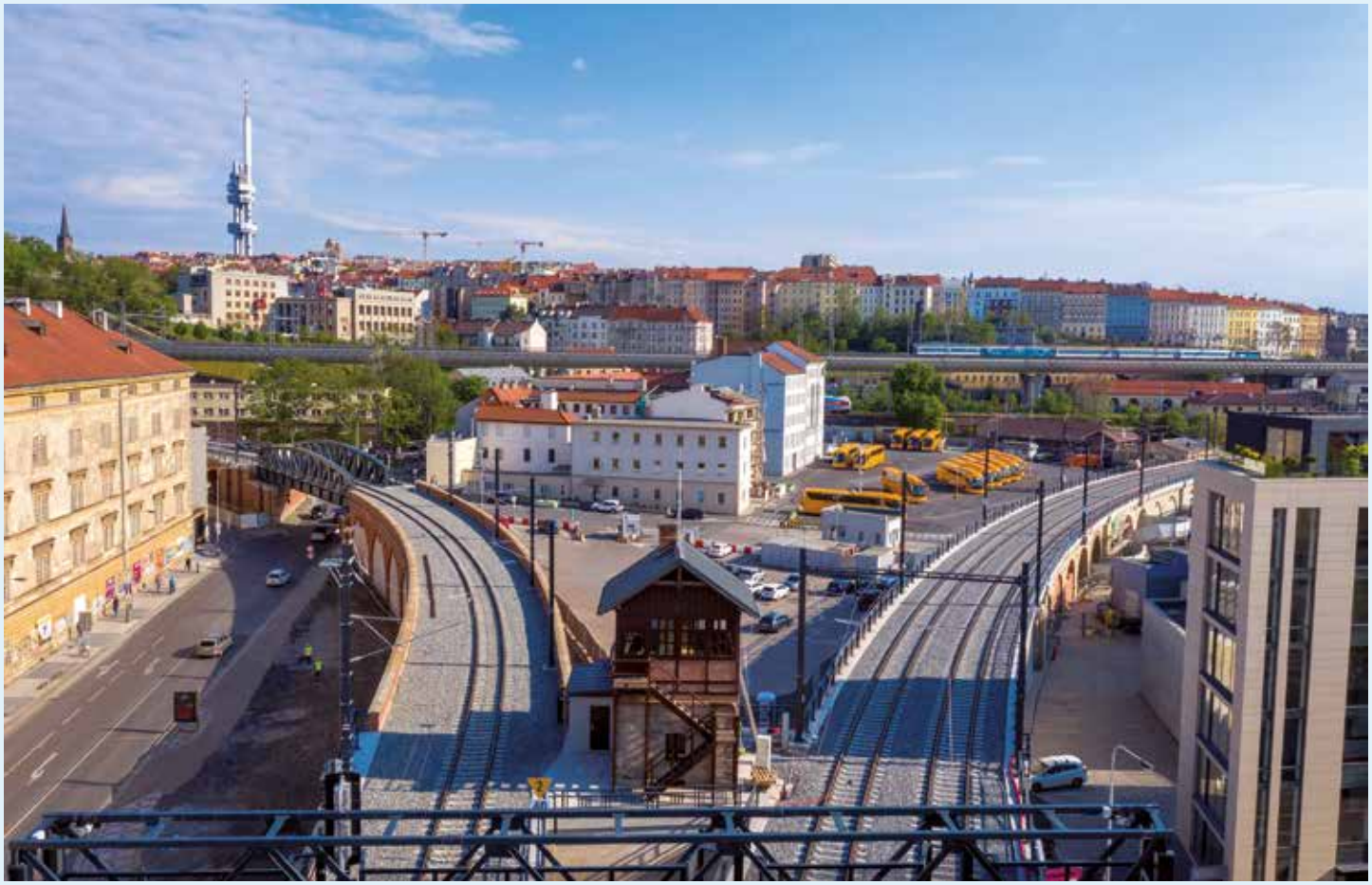


Terminál Smíchovské nádraží v úrovni platformy.

Uprostřed: příčný řez terminálem.







Negrelliho viadukt ještě jednou

(Sice žádná ohrada, přesto jedna výhrada)

2 x letecké foto Daniel Karfík, na této straně HOCHTIEF CZ

Tímto Vám chci poděkovat za zaslání třetího čísla letošního ročníku se zajímavostmi o Plzni či o českém severu. A pochopitelně vítám text o hitu sezóny - Negrelliho viaduktu. K historickému úvodu hodnotného materiálu bych si ale dovolil připodotknout jednu maličkou poznámku.

Dovolím si tvrdit, že titulek „O stavbě pražského viaduktu Společnosti státní dráhy“ není zcela přesný. Stavebníkem díla, dnes nazývaného Negrelliho viadukt, byl totiž stát; jeho Severní státní dráha (Nördliche Staatsbahn - NöSB) most i celou trať také pět let vlastnila. Po známém výprodeji státních drah cizímu kapitálu se k 1.lednu 1855 stalo majitelem francouzské konsorcium a jeho podnik, přijavší název Rakouská společnost státní dráhy. Tato firma (od roku 1886 Rakousko-uherská společnost státní dráhy) vlastnila pak Negrelliho viadukt až do svého postátnění v roce1909 (zákon sankcionován 21. března 1909). Z uvedeného plyne, že spojovat stavbu Negrelliho viaduktu se společností, v době výstavby neexistující, připomíná ono známé zapřahání kočáru před koně.

Jsem si vědom toho, že z pohledu drtivé většiny čtenářstva Revue se jedná o marginální záležitost. Navzdory tomu jsem toho byť nesměrodatného názoru, že s historickými fakty by nemělo být nakládáno lehkovážně. I na stránkách magazínu revuálního zaměření.

Tož tak.

Pavel Schreier

Má pravdu, historik a náš dlouholetý příznivec, jsme technici a ctíme fakta - i když ta historická bývají pro nás mnohdy dost zamotaná. Ale to není výmluva.

A protože každý dobrý úmysl či skutek má být po zásluze potrestán, dostane nyní Pavel Schreier do ruky přeložený text románu o stavbě Semmeringské dráhy, který chystáme do předposledního Rodokapsu, aby v něm odhalil sebemenší chybičku. A žádný šťoural se nám už na kobylku nedostane.

Tož tak.

Ivan Krejčí

VRT – tři písmena, představující zářivou budoucnost české železnice – železnici novou, rychlou, moderní, ale také kapacitní, spolehlivou a výkonnou, protože tak jako vždy i v případě vysokorychlostních tratí platí, že důvodem, proč je chceme, není pouze neustálá touha jít kupředu, ale zároveň potřeba udělat krok z louže, ve které stojíme. Důvodem pro stavbu nové (vysokorychlostní) trati mezi Brnem, Přerovem a Ostravou proto není pouze touha po dalším zkrácení cestovních dob napříč republikou, ale zejména potřeba zvýšení kapacity železniční dopravy v úseku Přerov–Ostrava, paralelní tratí ke stávajícímu železničnímu koridoru, a v dlouhodobém horizontu i v relaci Brno–Přerov, v souběhu s modernizovanou stávající tratí na 200 km/h.

Vysokorychlostní železniční spojení BRNO–PŘEROV–OSTRAVA

Matěj Mareš

stručně o studii

Předmětem dokumentace je zpracování Studie proveditelnosti pro novou vysokorychlostní trať (VRT) Brno–Přerov–Ostrava. Studie bude zejména podkladem pro přípravu pilotního projektu VRT v úseku Přerov (Prosenice) – Ostrava (Ostrava-Svinov). Součástí studie je zároveň prověření potřebnosti, účelnosti a způsobu další územní ochrany VRT v úseku Brno–Přerov (Prosenice), která je doposud v ZÚR dotčených krajů sledována jako územní rezerva.

zpracovatelé

SUDOP PRAHA a.s., EGIS RAIL, SUDOP BRNO, spol. s r.o., MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Mott MacDonald CZ spol. s r. o.

V době sepsání tohoto článku se studie nacházela v podstatě v poločase – provozní koncepty jsou stanoveny, technické řešení navrženo a též vyhodnoceno z pohledu vlivů na životní prostředí a územní průchodnosti, a investiční náklady jsou odhadnuty. Práce v tuto chvíli probíhají na zpracování přepravní prognózy osobní i nákladní dopravy a vyhodnocení ekonomické efektivnosti projektu. Koncept SP bude odevzdán začátkem prosince 2020 a vydání čistopisu je předpokládáno na konci února 2021.

prověřované varianty

V rámci SP je prověřováno 6 projektových variant, které se vzájemně liší návrhovou rychlostí (250 km/h vs. 350 km/h), způsobem obsluhy regionu (sjezdy vs. terminály) a existencí VRT v úseku Brno – Přerov (PrO vs. B-PrO):

varianty	provozní rychlost	sjezdy	terminály	Brno – Přerov
PrO-s 250	250 km/h	Brodek, Prosenice, 2x Hranice, 2kolojně Jistebník	---	M2
PrO-t 250	250 km/h	Brodek, Prosenice, 1kolejně Jistebník	Trnávka RS, Odry RS	M2
PrO-s 350	320 km/h	Brodek, Prosenice, 2x Hranice, 2kolejně Jistebník	---	M2
PrO-t 350	320 km/h	Brodek, Prosenice, 1kolejně Jistebník	Trnávka RS, Odry RS	M2
B-PrO-s 350_1	320 km/h	Brodek, Prosenice, 2x Hranice, 2kolejně Jistebník, 1kolejně Nezamyslice	---	M2 + VRT
B-PrO-s 350_2	320 km/h	Brodek, Prosenice, 2x Hranice, 2kolejně Jistebník, 1kolejně Nezamyslice, Olomouc (270)	---	M2 + VRT

dopravní a provozní technologie

Ve studii byly navrženy provozní koncepty pro dva časové horizonty, a to pro stav před realizací VRT Praha–Brno („2035“) a stav po její realizaci („2050“), jelikož existence VRT Praha–Brno výrazným způsobem ovlivňuje vedení jednotlivých linek dálkové dopravy v ČR.

V budoucnu je předpokládáno navýšení rozsahu osobní dopravy, což v kombinaci s požadavky nákladní dopravy nebude stávající trať schopna z pohledu kapacity zabezpečit. Nutná je proto stavba nové tratě, která umožní odklonění dálkové osobní dopravy, a tím uvolnění prostoru pro nákladní dopravu. Na konvenční trati nadále zůstane primárně doprava regionální (příměstská).

Dalšími přínosy nově navrhované VRT mezi Přerovem a Ostravou je zkrácení cestovních dob vlaků osobní dopravy. V úseku Olomouc – Ostrava-Svinov dojde ke zkrácení cestovní doby až o 20 minut, v úseku Přerov – Ostrava-Svinov až o 13 minut. V případě realizace VRT v celém úseku Brno–Ostrava dojde ke zkrácení cestovní doby mezi těmito centry až o 34 minut a cestovní doba mezi Brnem a Olomoucí se zkrátí pod 30 minut.

Relace	Bez VRT	PrO-s/t 350	B-PrO-s_2 350
Brno – Ostrava-Svinov	1:09	0:56	0:36
Olomouc – Ostrava-Svinov	0:46	0:26	0:26
Přerov – Ostrava-Svinov	0:37	0:24	0:24
Brno – Olomouc	0:52	0:52	0:25
Olomouc – Hranice	0:25	0:18 (PrO-s)	0:18
Ostrava hl.n. – Vsetín	není přímý spoj	1:05 (PrO-s)	1:05
Praha hl.n. – Ostrava hl.n.			
- přes Olomouc	2:52	2:30	2:30
- po VRT Praha – Brno	2:22	2:08	1:48

Srovnání cestovních dob pro významné relace [hod]

Oblast je protkána tranzitními železničními koridory, tedy dvoukolejnými, elektrizovanými železničními tratěmi, a to na spojení Brno–Přerov–Ostrava, Olomouc–Přerov–Břeclav a Hranice n. M. – Vsetín – st. hranice SR (červeně), které obsluhují většinu významných sídel v oblasti (číslo udává počet obyvatel v tisících). Obsluha zbylých významných sídel je zajištěna taktéž elektrizovanými železničními tratěmi, ovšem s nižšími parametry (oranžově).
Také „konkurenční" silniční doprava je v uvedené oblasti zastoupena relativně hustou sítí dálnic a silnic I. třídy (zeleně).
Případná nová vysokorychlostní železniční trať (fialově) kopíruje směr stávajících železničních koridorů. Jejím hlavním smyslem by proto mělo být částečné uvolnění kapacity na stávajících tratích a další zrychlení železniční dopravy, kterého ale bude dosaženo (v zajímavé výši pro cestující) pouze při výraznějším zvýšení provozních rychlostí vlaků.

Dopravně-technologické posouzení kromě jiného ukázalo, že v projektových variantách, které uvažují s novou VRT v úseku Brodek u Přerova – Prosenice – Ostrava-Svinov, sice dochází k uvolnění kapacity na konvenční trati pro nákladní dopravu, ale problémem i nadále zůstávají traťové úseky Olomouc – Brodek u Přerova a Přerov–Prosenice, které budou nejméně propustným místem celé trati Olomouc/Přerov – Ostrava-Svinov. Traťový úsek Olomouc–Dluhonice bude omezujícím pro nákladní dopravu na III. TŽK.

technické řešení variant

Předmětem studie není hledání nových tras, ale spíše upřesnění polohy trasy v rámci daných koridorů definovaných v ZÚR jednotlivých krajů, které byly stanoveny na základě dříve zpracovaných dokumentací.

úsek Brodek u Přerova – Ostrava-Svinov

Návrhové parametry hlavní trasy VRT jsou ve všech variantách identické, pouze je uvažováno s rozdílnou provozní rychlostí – 250 vs. 320 km/h. Celková délka úseku je cca 75 km.

Začátek nové trati je uvažován v žst. Brodek u Přerova. Napojení do osy VRT bude u obce Rokytnice provedeno tak, aby výhledově bylo umožněno napojení VRT ve směru od Brna (Odb. Rokytnice RS). Trasa VRT je vedena v koridoru územní rezervy převážně v souběhu s dálnicí D1. V prostoru žst. Jistebník se VRT přimyká ke koridorové trati a až do zaústění do žst. Ostrava-Svinov jsou tratě vedeny v souběhu, přičemž v úseku mezi Jistebníkem a Polankou nad Odrou dochází k mimoúrovňovému přesmyku tratí. Od tohoto místa je navržena přeložka stávající tratě až do Polanky n. O. Konec nové trati je navržen zaústěním do žst. Ostrava-Svinov.

Mezi VRT a konvenční sítí je navrženo pravidelně pojížděné propojení do žst. Brodek u Př., žst. Prosenice a žst. Ostrava-Svinov. Údržbové/provozní propojení je navrženo do žst. Lipník n. B. a žst. Polanka n. O.

Ve variantách PrO-s je navíc navrženo oboustranné propojení do ŽST Hranice n. M. Ve variantách PrO-t jsou namísto propojení do žst. Hranice n. M. navrženy 2 dopravní terminály s pracovními názvy žst. Trnávka RS (v Lipníku n. B.) a žst. Odry RS (na křížení dálnice D1 s žel. tratí Studénka–Odry).

úsek Brno–Přerov

V úseku Brno–Přerov (Odb. Rokytnice RS) je trasa VRT vedena převážně v koridoru územní rezervy. Celková délka úseku je cca 65 km. Začátek nové trati je uvažován v odb. Šlapanice RS, kde dochází k mimoúrovňovému propojení modernizované trati Brno–Přerov a nové VRT, která bude navazovat na bypass Brna realizovaný v rámci VRT Praha–Brno. Návrhové parametry hlavní trasy VRT jsou v obou variantách identické a je uvažováno se stejnou provozní rychlostí 320 km/h. V obou variantách je navrženo provozní propojení VRT s konvenční sítí do žst. Nezamyslice pro případ mimořádností. Prověřované varianty se liší pouze existencí / neexistencí sjezdu z VRT od Brna na trať 270 směr Olomouc.

předpokládaný harmonogram realizace

úsek	zahájení stavby	dokončení
Prosenice – Ostrava-Svinov	2026	2029
Brodek u Přerova – Prosenice RS	2029	2031
Brno – Rokytnice RS	2046	2050

odhad investičních nákladů (CÚ 2020)

varianta [mld. Kč]	PrO-s 350	PrO-s 250	PrO-t 350	PrO-t 250	B-PrO-s_1 350 (Brno – Přerov)	B-PrO-s_2 350 (Brno – Přerov)
CIN	61,4	60,9	59,8	59,4	41,3	44,5
rizika	21,3	21,2	20,7	20,6	14,7	16,2
celkem	**82,7**	**82,1**	**80,5**	**80,0**	**56,0**	**60,7**

Technické výzvy úseku VRT Brodek u Přerova – Prosenice – Ostrava-Svinov

Nejdelším z pilotních úseků VRT, připravovaných Správou železnic k brzké realizaci, je s délkou přibližně 65 km úsek Prosenice – Ostrava-Svinov. V rámci I. etapy VRT Brno – Ostrava je tento úsek navíc prodloužen z Prosenic až do Brodku u Přerova. Že jsou deklarované snahy o urychlení realizace VRT myšleny vážně dokládá mimo jiné i skutečnost, že je v současné době, tedy ještě před dokončením SP, zadáváno zpracování DÚR právě na zmíněný pilotní úsek VRT.
Již nyní, při zpracování SP, jsme však narazili na množství míst, jejichž detailní vyřešení bude jistě zajímavou technickou výzvou pro budoucí zpracovatele navazujících dokumentací.

gordický uzel Rokytnice

Pravděpodobně nejkomplikovanější místo celého úseku I. etapy VRT Brodek u Přerova – Ostrava-Svinov se nachází hned na jeho začátku u obce Rokytnice. Téměř na pětníku zde dochází ke křížení hlavní trasy VRT, mimoúrovňového sjezdu z VRT směr Brodek u Přerova, dálnice D55 a vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe. Složitost tohoto 4úrovňového křížení navíc posiluje skutečnost, že v první fázi by měla být realizována dálnice D55, jejíž vedení kopíruje stávající terén a bude muset být upraveno v případě budoucí realizace D-O-L, a sjezd z VRT do Brodku u Přerova, který tvoří nejvyšší patro celého křížení. Na realizaci zbylých dvou staveb (VRT směr Brno a koridor D-O-L) potom může území čekat přes 10 let, pokud k jejich realizace vůbec dojde.

křížení s vodním koridorem Dunaj–Odra–Labe

Trasa VRT musí být navržena tak, aby neznemožnila, ani výrazným způsobem nezkomplikovala budoucí realizaci vodního koridoru Dunaj–Odra–Labe. Niveleta tratě je proto navržena tak, aby v budoucnu umožnila relativně „jednoduchou“ výstavbu mostních objektů. S ohledem na rozměry kanálu a úhel křížení se bude jednat o objekty s délkou pole 100–200 m. Na úseku I. etapy VRT se nacházejí čtyři budoucí křížení s koridorem D-O-L.

křížení VRT s D55 a vodním koridorem D-O-L u Rokytnice (nahoře)
křížení VRT s vodním koridorem D-O-L u Hranic (dole)

vizualizace šikmého křížení VRT s dálnicí (zdroj: MCO)

křížení s dálnicí

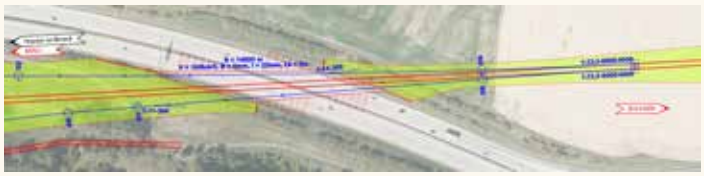
Trasa VRT je z velké části vedena v souběhu s dálnicí D1. Ke křížení trasy VRT a dálnice dochází na třech místech, přičemž s ohledem na návrhové parametry VRT a těsný souběh obou staveb se ve dvou případech jedná o křížení velmi šikmá.

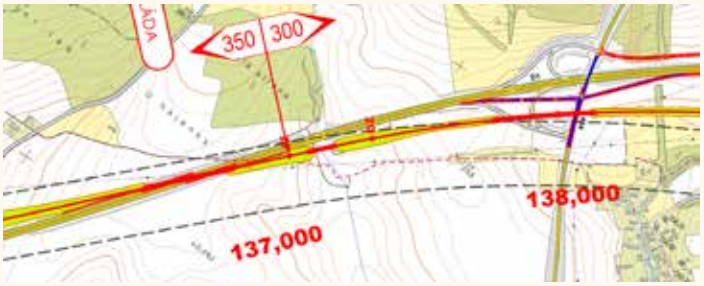
Na protější stránce nahoře:

vlevo:
křížení VRT s dálnicí D1 u Hranic

vpravo:
křížení VRT s dálnicí D1 u Studénky

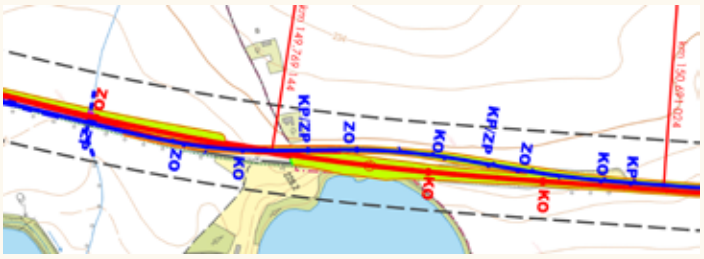
V obou případech je navrženo olemování dálnice soustavou zdí a sloupů vzájemně spojených průvlaky, na kterých by byla šikmo vedena trať v železobetonovém žlabu. Toto řešení však prozatím nebylo kladně přijato ze strany ŘSD a vyřešení tohoto problému si vyžádá další jednání.





křížení se stávajícím železničním koridorem

V úseku Přerov–Ostrava dochází na pěti místech ke křížení tratí pod úhlem mezi 10° a 30°. Jedná se o podobný případ jako u křížení s dálnicí D1. S ohledem na možný náraz vlaku budou ale stěny masivnější a konstrukce bude pohledově blíže tunelu. Předpokládá se výstavba pěti objektů v délce 80–230 m. Jedním z křížení je například navržený přesmyk tratí mezi Jistebníkem a Polankou n. O.



přesmyk VRT a tranzitního železničního koridoru u Jistebníku (vpravo)

Hranické viadukty

Jedná se o dvě provázané mostní konstrukce – kamennou a cihelnou. Oba mosty mají zásadní památkovou hodnotu, jelikož se jedná o nejstarší drážní mosty v Evropě. Z pohledu NPÚ tedy bude nutné zachování autenticity původní hmoty (nejen vzhledu). Kamenná konstrukce je v současné době využívána kolejí Drahotušské spojky, cihelný most není využívaný. Cihelná konstrukce má v současnosti problém se stabilitou přerovské opěry, kde dochází k poklesům.

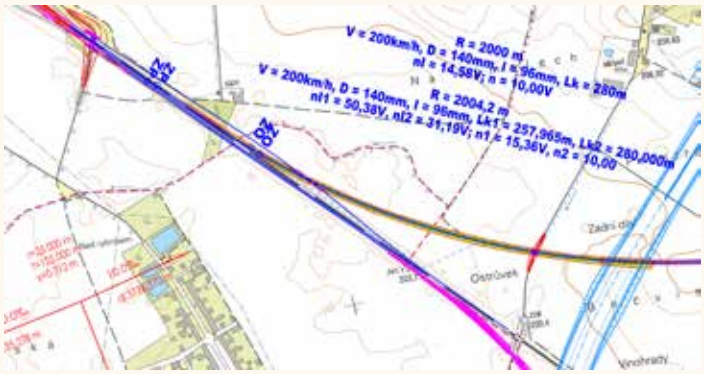
V rámci návrhu VRT je uvažováno s dvoukolejným zaústěním do žst. Hranice n. M. směrem od západu, kdy se nabízí využití obou mostů. Pro stanovení variant rekonstrukce je nutné zpracovat podrobný průzkum obou konstrukcí, nicméně návrhy možných řešení jsou:

- demolice a následná výstavba nové konstrukce vzhledově blízké původním mostům (vzhledem k legislativní ochraně kulturní památky není tato varianta v tuto chvíli pro NPÚ akceptovatelná);
- výstavba paralelního mostu a ponechání stávajících konstrukcí bez provozu. Preferována je poloha nového mostu ze severní strany (za koridorovým mostem), při umístění z jižní strany by byla zakryta pohledovost historické konstrukce, která je významným krajinotvorným prvkem;
- komplexní sanace obou mostů s využitím původních materiálů, stavebních technologií a konstrukčního uspořádání;
- kompletní přestavba s využitím současných technologií v původním konstrukčním uspořádání, kdy je preferována pohledovost (analogicky jako byl rekonstruován Jezernický viadukt, kde byly betonovány klenby a pohledově obloženy kamenem a cihlou). Z hlediska památkové ochrany se i tato varianta jeví jako velice problematická;
- možná je i varianta, že sjezd do Hranic nebude s ohledem na provozní koncept realizovaný a mosty zůstanou ve stávajícím využití.

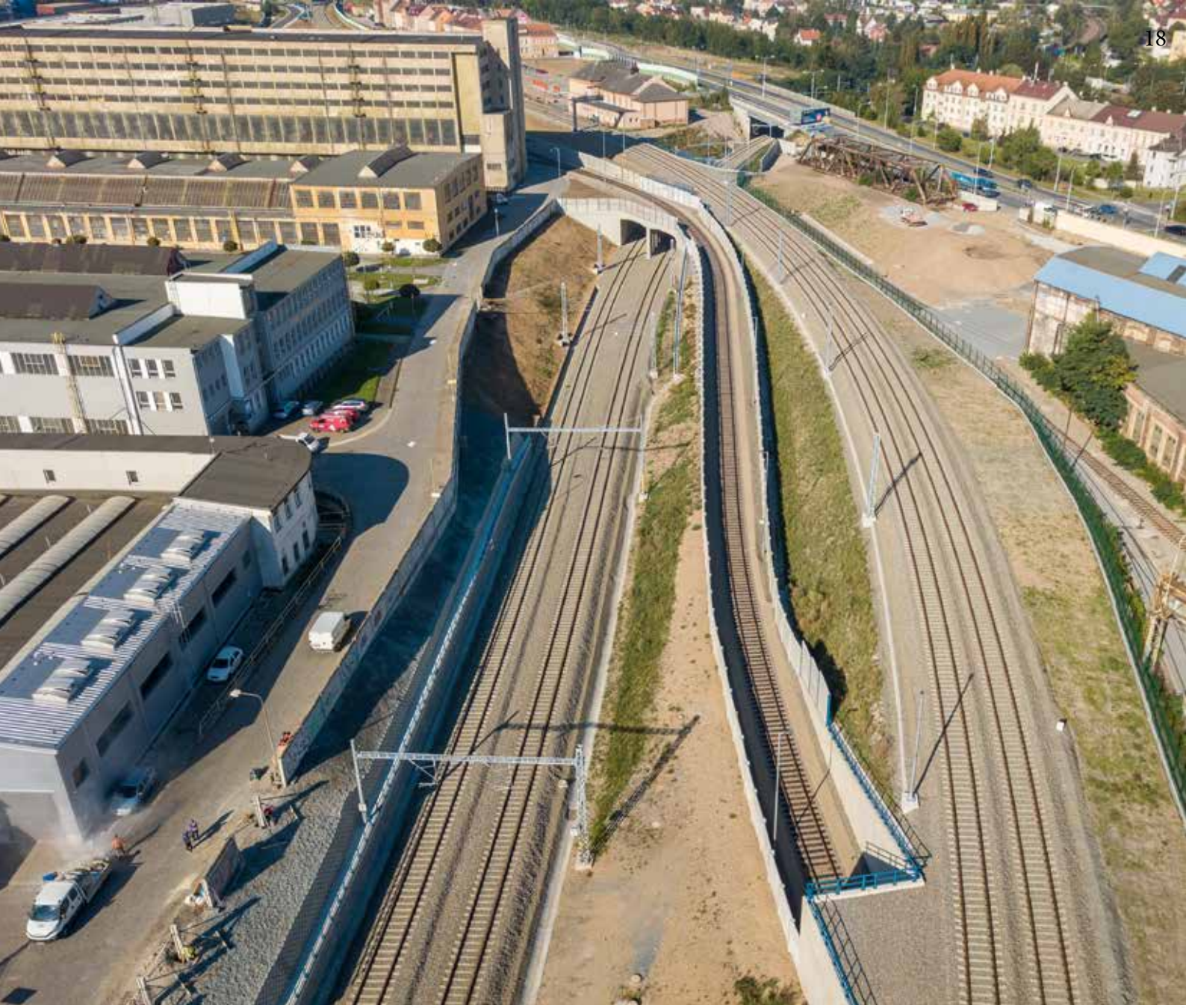
zaústění do stávající tratě

Již bylo zmíněno, že v některých variantách jsou navrženy sjezdy z VRT do žst. Hranice na Moravě, kde západní sjezd částečně využívá kolej Drahotušské spojky a předpokládá zdvoukolejnění přes Hranické viadukty. Východní prochází značně stísněných územím a jeho koleje rozšiřují již tak komplikované šikmé křížení s dálnicí. Mimoto jsou navržena zaústění VRT na obou koncích do žst. Brodek u Přerove, resp. žst. Ostrava-Svinov a dále do žst. Prosenice.

Do žst. Prosenice jsou koleje VRT přivedeny vně stávajících kolejí železničního koridoru, ovšem v případě obou „koncových“ stanic je navrženo opačné řešení, kdy koleje VRT jsou zaústěny doprostřed, do stávajících traťových kolejí a koleje stávajících tratí jsou přeloženy vně. V případě žst. Brodek u Přerova je nutné do celkového obrázku přidat i kolej přesmyku Dluhonické spojky a budoucí koridor D-O-L.



zaústění VRT do Ostravy-Svinova
zaústění VRT do Brodku u Přerova (vlevo)

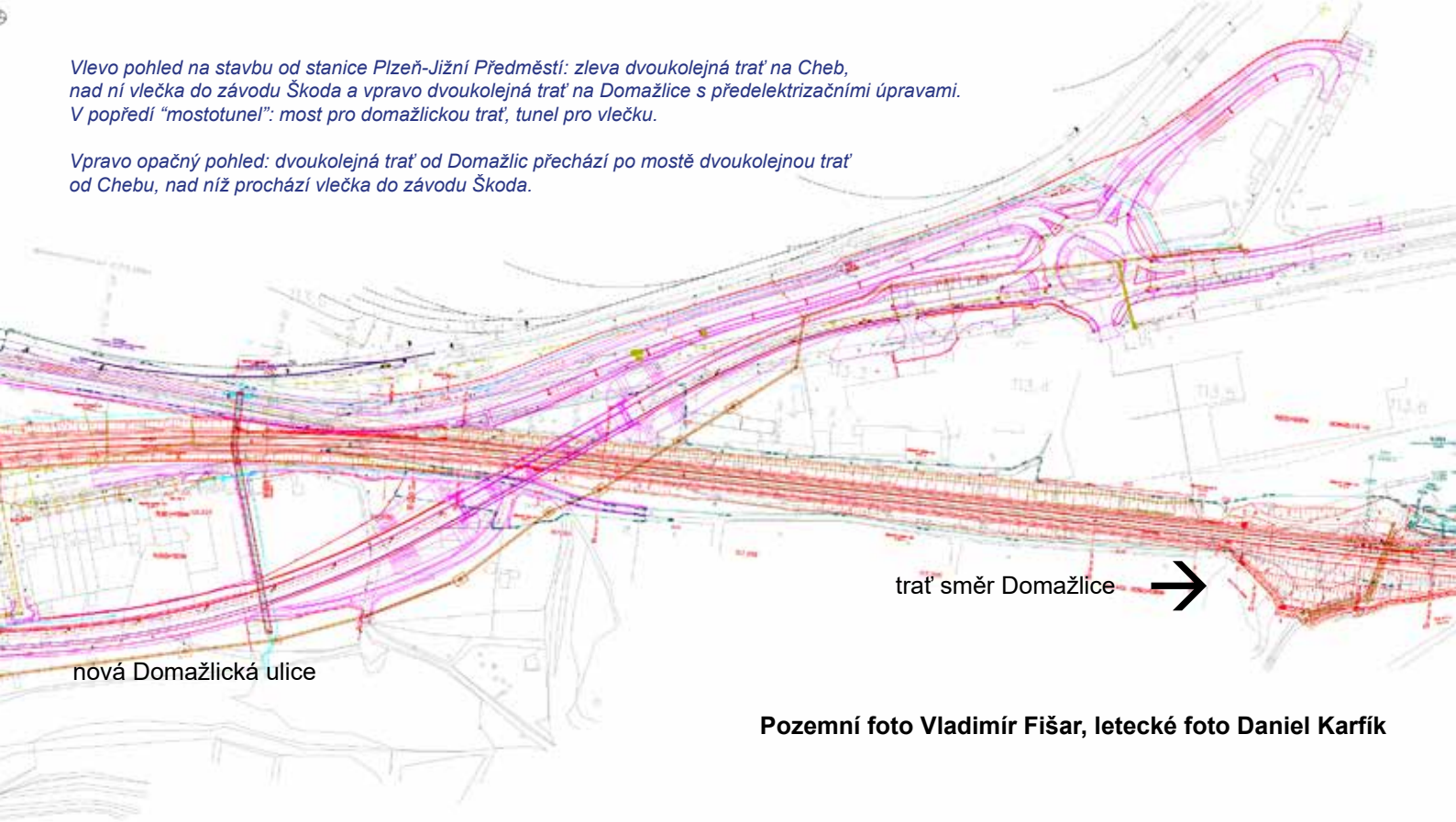


Železniční uzel Plzeň, 3. stavba
PŘESMYK DOMAŽLICKÉ TRATI

Pavel Kubát

Vlevo pohled na stavbu od stanice Plzeň-Jižní Předměstí: zleva dvoukolejná trať na Cheb, nad ní vlečka do závodu Škoda a vpravo dvoukolejná trať na Domažlice s předelektrizačními úpravami. V popředí "mostotunel": most pro domažlickou trať, tunel pro vlečku.

Vpravo opačný pohled: dvoukolejná trať od Domažlic přechází po mostě dvoukolejnou trať od Chebu, nad níž prochází vlečka do závodu Škoda.



Pozemní foto Vladimír Fišar, letecké foto Daniel Karfík

Předpreludium

„Ale kdepak," zvolal inženýr Josef Fidler (71), když si přečetl *preludium* kolegy Pavla Kubáta, „historie přestavby uzlu Plzeň je mnohem bohatší!"

A hned nás s ní na redakční radě seznámil.

„Někdy na začátku osmdesátých let minulého století mi na pracovní stůl přistála zakázka na vypracování dokumentace pro územní řízení (tehdy projektový úkol) pěti staveb, řešících železniční průtah Plzní. Jako podklad jsem obdržel studii souboru staveb s názvem **Přesmyk domažlické trati.** Autorem studie byl Ing. Václav Kulhavý, projektant sudopského závodu Plzeň. Práci jsem pochopitelně zahájil prostudováním oné studie. Bez mučení se přiznávám, že jsem k tomu přistoupil s jistým despektem – tak, jak je to mladým dáno. Ovšem po prostudování studie jsem se v duchu autorovi omluvil. Byla naprosto profesionální, koncepčně zřejmá, řešící i velmi důležité časové konotace mezi jednotlivými stavbami. Začal jsem pracovat na těch projektových úkolech. Práce probíhaly bez problémů, i když těch pět staveb mělo dva různé investory: Jihozápadní dráhu Plzeň a Silniční investorský útvar Plzeň.

Na závěr prací jsem vyrazil na závěrečné projednání projektových úkolů na Jihozápadní dráhu do Plzně. Se SIU Plzeň jsem už měl vše projednáno. Projednání na dráze jsem považoval víceméně za formální, vše bylo konzultováno v průběhu prací s investorem, rozpory žádné. Ovšem setsakra jsem se zmýlil!

Na jednání se totiž objevili dva zástupci Dopravního rozvojového střediska Praha (Krejčí, Tikman) a předložili zúčastněným mapu v měřítku 1 : 50000 s fixem namalovanými trasami železničních trati uzlu Plzeň. Samozřejmě úplně jinak, než jsem měl ve svých projektových úkolech. A investor se rozhodl, že již dokončené projektové úkoly všech pěti staveb do územního rozhodnutí nepošle.

Řešení železničního uzlu Plzeň uskutečňované v současné době odpovídá tomu, co ve studii souboru staveb navrhl Vašek Kulhavý. Cesty projektů, zejména těch liniových, jsou někdy opravdu křivolaké."

Poznámka k ničitelům práce kolegů Kulhavého a Fidlera:

- ten Krejčí jsem nebyl já a místopřísežně prohlašuji, že jsem s ním nikdy neměl nic společného.

- a ten Tikman… Ing. Pavel Tikman se za dvacet let stal zakládajícím vedoucím sudopského střediska koncepce dopravy a podřízeným ředitele divize projektové a inženýrské Ing. Josefa Fidlera.

Takové jsou někdy křivolaké i životní cesty projektantů.

Ivan Krejčí

Průhled od mostu v Břeňkově ulici na novotou vonící souběh modernizovaných tratí (vlevo směr Cheb vpravo směr Domažlice).

Preludium

Historie přípravy realizace stavby *Uzel Plzeň, 3. stavba* sahá hluboko do nultých let 21. století. Asi první ucelenou (nestudijní) dokumentací v Plzeňském uzlu byla „dvojstavba" Uzel Plzeň a Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. tranzitního koridoru. Ta se stala podkladem pro vydání Územního rozhodnutí (2009) a byla i výchozím podkladem pro jednotlivé stavby plzeňského uzlu, na které se záměr modernizace železniční infrastruktury uzlu dělil.

Uzel Plzeň, 3. stavba jejímž předmětem je výjezd dvou celostátně i mezinárodně významných tratí směr Domažlice a Cheb z plzeňského uzlu byla původně součástí *Průjezdu uzlem Plzeň*. V jejím rámci byl tento výjezd řešen jako souběh dvou dvoukolejných tratí s rozpletem v místě dnešního přesmyku, který vycházel z předpokladu vedení hlavního směru III.TŽK Praha–Plzeň–Bavorsko přes Cheb (směr Nürnberg).

Vzhledem k neuzavření tématu vedení hlavního směru napojení železničních koridorů ČR na tuto část Německa byl Průjezd uzlem Plzeň ve směru III. tranzitního koridoru realizován „pouze" v úseku od západní části stanice Plzeň hlavní nádraží – Plzeň-Jižní Předměstí a v krátkém úseku chebské trati za přesmykovými mosty s návazností na již modernizovaný úsek Plzeň–Stříbro.

Pohled na přesmykový most vlečky Škoda z východní strany.

Souběh modernizovaných tratí u ocelárny Pilsen Steel.

Projekt a příprava stavby

Revize pohledu na vedení hlavního směru do Německa (Bavorska) vyhodnotila v roce 2012 jako prioritní napojení přes Domažlice (Furth im Wald – Regensburg – München). To vedlo ke změně technického řešení od původně navrženého rozpletu na současný přesmyk tratí.

S ohledem na výše uvedené bylo nejdříve nutné zpracovat dokumentaci na změnu územního rozhodnutí. Její základní náplní byly:

* ***Rekonstrukce železniční trati Plzeň–Cheb****, km 350,8–km 352,2.* Tento úsek propojuje dřívější stavební úpravy provedené na této trati v rámci Průjezdu uzlem Plzeň ve směru III. TŽK a uzavírá tak modernizační úsilí na této větvi koridoru. Dosažené rychlosti na úseku 100–130 km/h (dle režimu jízdy)

* ***Modernizace trati Plzeň–Domažlice****, km 105,2–km 107,8.* Stavební počiny zahrnují zdvoukolejnění trati v celém úseku stavby, které vytváří předpoklady pro plánovanou navazující investici Modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN. Součástí modernizace je i vedení trati v nové stopě (přeložce) v prostoru Skvrňany a ***přesun zastávky Plzeň Skvrňany*** do nové polohy. Přeložka si vyžádala v dotčeném prostoru relativně rozsáhlé demolice stávající zástavby.

Modernizovaná trať navazuje – *jako dlouhodobé provizorium* – na konci stavby směr Domažlice na stávající stav štíhlou výhybkou 1:26,5–2500 umožňující průjezd odbočkou rychlostí 120 km/h. Elektrizace není součástí stavby, provádí se pouze tzv. předelektrizační příprava. Elektrizace bude součástí navazující investice. Úsek bude po skončení stavby pojížděn rychlostí až 120 km/h (výhledově – po dokončení navazující investice až 160 km/h).

* ***Úpravy v areálech Škody Plzeň****.* Rekonstrukce a modernizace obou tratí významně zasahují do areálů a infrastruktury Škody Plzeň (Adelardis), které stavbu obklopují ze severní i jižní strany. Nejviditelnější součástí vyvolaných investic pak byla ***úprava vlečkového kolejiště***, a to především vlečkové trati spojující severní a jižní areál Škody Plzeň.

Vlečková trať na své trase ze severního areálu nejprve podjíždí trať domažlickou (*tzv. „mostotunelem“ v km 106,164*) a poté nadjíždí samostatným vlečkovým mostem (*souběžným s přesmykovým mostem domažlické trati v km 106,418*) trať chebskou.

Specialitou tohoto úseku byla podmínka vlastníka areálu navrhnout technické řešení a postup výstavby tak, aby vlečka byla schopna prakticky nepřetržitého provozu v průběhu celé stavby z důvodu technologických vazeb mezi ocelárnou v severním areálu a chladírnou a kalírnou v jižní části areálu. *Tento požadavek bohužel vedl k návrhu poměrně komplikovaného řešení,*

Vlečka Škoda – stoupání z „mostotunelu“ na přesmykový most vlečky.

a to jak z hlediska vlastního technického řešení, tak z hlediska nutnosti řešit řadu provizorních mezistavů. Návrh se navíc v oblasti návrhu geometrické polohy koleje pohybuje na okraji parametrů přípustných technickými normami.

V rámci vyvolaných úprav v areálech bylo jako součást stavby navrženo i odstranění dvou technicky zajímavých a významných objektů (dokladů technické invence našich předků, které ovšem pozbyly svého funkčního významu) a to:

- tzv. **Faltusova mostu** (*z roku 1931, první svařovaný most v Československu*), který přemosťoval přesmykové mosty a sloužil do konce 2. světové války k silničnímu propojení severního a jižního areálu Škody Plzeň. V aktuálním stavu sloužil jako nosič inženýrských sítí především potrubních vedení užitkové a průmyslové vody. Sítě z Faltusova mostu byly navrženy k přemístění do raženého hloubkového kolektoru, který propojuje severní a jižní areál Škody Plzeň,
- betonového silničního **spirálového toboganu** (z téže doby jako Faltusův most), který v severním areálu Škody Plzeň sloužil jako nájezd na Faltusův most (aktuálně již zcela bez funkce a ve špatném stavebním stavu).

* ***Přeložka silnice I/26 v oblasti Skvrňany***. Záměrem bylo odstranit úrovňové křížení silnice I. třídy (Domažlická ulice) s železničním koridorem (s budoucí rychlostí až 160 km/h) a současně vyřešit vedení trolejbusové trati po této ulici i plánovanou elektrizaci trati. Řešení spočívá ve vedení silnice v nové stopě (přeložce) s překročením trati směr Domažlice ***novým silničním mostem*** (km 107,090 domažlické trati).

Rozsah přeložky silnice I/26 byl také v průběhu projekčních prací revidován – z původního velkorysého čtyřpruhového uspořádání byl upraven na dvoupruhové, a to s ohledem na aktuální i předpokládaný vývoj dopravních intenzit v souvislosti s dokončením dálnice D5.

Ne zcela obvyklou součástí projektu (*která se na SUDOPu často neobjevuje)* byla i ***trolejbusová trať*** vedená po přeložce I/26. Přeložka silnice je pak na svém západním konci napojena na stávají I/26 a místní komunikace a výjezdy areálů kruhovým objezdem.

Průhled z přesmykového vlečkového mostu na modernizovanou trať od Chebu ve směru Plzeň-Jižní Předměstí.

Samozřejmou součástí stavby jsou i ***úpravy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení***, které dokončují a doplňují úpravy prováděné v předchozích stavbách uzlu Plzeň (1. a 2. stavba s centralizací ovládání zabezpečovacího zařízení z ústředí na „Trianglu“ s budoucím možným přenosem na CDP Praha).

Přípravu a zpracování dokumentace komplikovaly nejasnosti kolem skutečných poloh (ale i vlastnictví a funkčnosti) inženýrských sítí vč. měnících a upřesňujících požadavků správců. Přeložky inženýrských sítí byly klíčovou a relativně komplikovanou záležitostí celé stavby – jejich přeložky si vyžádaly výstavbu tří kolektorů (dva hloubené a jeden ražený).

Stavba byla připravována s ohledem na vazby na městskou infrastrukturu jako společná investice s Městem Plzeň (*zaštítěno Smlouvou o spolupráci mezi SŽDC a Městem Plzeň*). Mezi významné společné investice patří například přeložka tzv. Zátišského sběrače – jedné z klíčových částí plzeňské městské kanalizační sítě.

Velká výzva čekala v majetkoprávní (geodetické) části a ve výkonu inženýringu. Řada majetkových změn (výkupů) byla prováděna přes Správu železniční dopravní cesty, ale konečným nabyvatelem byli jiní institucionální vlastníci (ŘSD, Město Plzeň). Skloubit různá právní i interními pravidly nastavená omezení v rámci uzavíraných smluv rozhodně nebyl jednoduchý úkol.

Další drobnou komplikací (ale i zajímavostí) přípravy stavby bylo vystřídání tří hlavních inženýrů stavby (HIS) na straně investora…

Nechybí ani kilometry zdí: opěrných i protihlukových.

Pohled ze silničního mostu na domažlickou trať směrem k zastávce Plzeň-Skvrňany. Vpravo opravená Emingerova ulice.

Nový silniční most přeložky silnice I/26 přes domažlickou trať.

*Dole: **n**ová zastávka Plzeň-Skvrňany na přeložce domažlické trati.*

Provádění stavby

Stavba byla zahájena v roce 2017 demolicemi v prostoru Skvrňan, které uvolnily prostor výstavbě přeložky domažlické trati a silnice I/26 (Domažlická ul.). Provádění demolic zajišťovala českobudějovická stavební společnost EDIKT.

Veřejná obchodní soutěž na hlavní stavbu probíhala v druhé polovině roku 2017. Provedením stavby bylo po jejím vyhodnocení pověřeno sdružení Swietelsky Rail CZ s.r.o. a Swietelsky stavební s.r.o.

Stavba byla zahájena v prosinci 2017 a protože veřejná obchodní soutěž probíhala o něco déle než se předpokládalo (*a začátek stavby byl s ohledem na výlukové vazby pevně stanoven*), byl zhotovitel hned na samém počátku postaven před obtížnou situaci, kdy vstupoval do výluk bez přípravné etapy, což v dalších fázích stavby přinášelo řadu problémů.

Vlastní realizace stavby probíhala v sedmi stavebních postupech. Dlouhodobé výluky (spojené s náhradní autobusovou dopravou) byly pouze na domažlické trati, chebská trať byla (s výjimkou krátkodobých výluk spojených s demolicemi stávajících přesmykových mostů a výstavby a snesení podskružení) stále alespoň po jedné koleji v provozu.

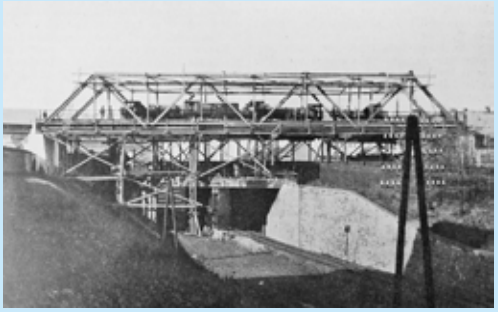
Komplikace především v první polovině stavby způsobovalo především opožděné a „nepřesné“ provádění přeložek inženýrských sítí (především v režii ČEZ a CETIN). Příčinou byly (alespoň z našeho pohledu) průtahy při uzavírání smluvních vztahů, které vedly k pozdnímu zpracování projektů přeložek na straně správců a nebyly pak řádně koordinovány s naším projektem, což se bohužel přeneslo až do provádění stavby.

Mezi významné milníky stavby patřilo ***dokončení hloubkového raženého kolektoru*** (*výstavba probíhala i s ohledem na obtížnější geologické podmínky, než se předpokládalo celý rok 2018*) a přepojení vodovodních vedení do tohoto kolektoru. To umožnilo snesení Faltusova mostu na Velikonoce 2019 a uvolnění prostoru pro další postup prací na přesmykových mostech, které byly klíčovým bodem celé stavby. Faltusův most měl být bezprostředně po snesení předán městu Plzeň k dalšímu využití jako most pro cyklostezku nad silnicí I/20 (směr Karlovy Vary). Bohužel ještě v říjnu 2020 most stále spočívá na místě, na které dosedl v dubnu 2019…

Stavba byla ukončena v dubnu 2020, ale drobnější dokončovací práce probíhaly až do července 2020. V září 2020 probíhalo předávání objektů a odstraňování vad a nedodělků.

Navzdory všem peripetiím, které ale lze u takto komplikované stavby v exponovaném území důvodně očekávat se zdá, že akce Uzel Plzeň, 3.stavba – přesmyk domažlické trati šťastně doputovala k úspěšnému konci a bude důležitou a prospěšnou součástí modernizované části železniční sítě České republiky.

Název stavby
Uzel Plzeň, 3.stavba – přesmyk domažlické trati
Investor
Správa železniční dopravní cesty s.o.
Zpracovatel projektové dokumentace
(PD/DUR a P/DSP): SUDOP PRAHA a.s. (2012–17)
Zhotovitel
Sdružení Swietelsky Rail CZ s.r.o. a Swietelsky stavební s.r.o. (2017–20)
Náklady stavby
1,084 mld. CZK (bez DPH) dle SOD zhotovitele stavby (bez dodatků). Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy.



Téměř sto let spojoval dvě části Škodových závodů silniční

FALTUSŮV MOST.

Před léty dosloužil a v rámci stavby Uzel Plzeň, 3. stavba byl snesen. Snad se dožije vzkříšení...

„To nemohli to rezavé železo někam odklidit?“ kvílel nešťastný fotograf, když se snažil pomocí dronu udělat nejkrásnější záběry třetí plzeňské stavby.

Netušil v té chvíli, že nechtěně se mu do obrazu tlačí světová památka, ocelový unikát, nad nímž pravověrní oceláři docházejí k profesnímu orgasmu - ve své době největší svařovaný most na světě!

Společnost Moravia Consult Olomouc se v letech 2015–17 podílela na vypracování dokumentace pro stavební povolení pro 13 stavebních objektů včetně snesení Faltusova mostu.

V únoru 2018 byly zahájeny práce na demolicích budov pod severní rampou a následně byla demolována většina rampy.

V září 2018 byla při kolejové výluce odstraněna betonová mostovka mostu.

Od května 2018 byl pod tratí budován nový kolektor, do kterého byly v dubnu 2019 přeloženy inženýrské sítě z mostu.

Snášení mostu bylo zahájeno 19. 4. 2019 v 23:30 pomocí jeřábu o nosnosti 550 tun. Z ložisek se podařil uvolnit až 20. 4. v 2:00 a ve 2:45 byl uložen na plochu u Domažlické ulice.

Celková váha břemena byla 185 tun při vyložení 30,5 m.

120 let od narození českého ocelářského guru Františka Faltuse

František Faltus (5. ledna 1901, Vídeň – 6. října 1989, Praha) se narodil v české rodině ve Vídni, kde také vystudoval reálku a později Vysokou školu technickou (stal se zde rovněž cvičitelem a posléze náčelníkem Jednoty Sokol Vídeň I). Po složení závěrečné zkoušky nastoupil v roce 1923 do společnosti Waagner-Biro, kde se ihned zapojil do projektování mostu přes Dunajský kanál. Během působení ve vídeňské firmě podnikl několik služebních studijních cest, na nichž se také poprvé seznámil s ručním svařováním elektrickým obloukem, tehdejší technologickou novinkou v oblasti spojování ocelových konstrukcí. V roce 1925 získal na vídeňské technice doktorát za práci věnovanou výpočtu staticky neurčitých konstrukcí.

Rok nato přijal místo v oddělení mostních konstrukcí Škodových závodů v Plzni. V témže roce získal československé občanství a také se zúčastnil zakládajícího sjezdu mezinárodní inženýrské organizace IABSE – International Association for Bridges and Structures Engeneering. V dalších letech pak absolvoval řadu zahraničních kongresů věnovaných navrhování a realizaci mostů, ocelovým stavbám a svařování železa a oceli.

Ve Škodových závodech, kde se brzy stal vedoucím oddělení pro svařování, Faltus usiloval o uplatňování aktuálních poznatků ve výrobě. Tak již vzápětí po návratu ze sjezdu IABSE inicioval zahájení testů únosnosti ocelových svařovaných spojů. Již v roce 1931 byl díky jeho průkopnické aktivitě v hlavním areálu společnosti dokončen nejdelší příhradový svařovaný most na světě, s rozpětím přes 49 metrů. Tento rozpon o dva roky později překonal obloukový celosvařovaný most přes Radbuzu v Plzni-Doudlevcích, první svého druhu vůbec. Dnešní Tyršův most, provedený rovněž podle Faltusova návrhu, překonal téměř 200 metrů široké údolí.

Během 2. světové války Faltus působil ve Škodových závodech. V roce 1945 začal přednášet na Vysoké škole inženýrského stavitelství ČVUT (začleněné roku 1960 do nově zřízené Fakulty stavební), i nadále však pokračoval ve spolupráci se Škodovými závody. Krátce po válce také spolu s dalšími kolegy na fakultě obnovil činnost Prvního ústavu stavitelství mostního. Ústav – později katedru ocelových konstrukcí – pak v letech 1946–1970 také vedl. Zřídil zde svářečskou laboratoř a podporoval vědeckou a výzkumnou činnost pedagogů. Podílel se na vydávání velkého množství vysokoškolských skript, odborných publikací, ale i svářečských příruček určených pro použití v praxi. Od roku 1953 byl korespondentem Československé akademie věd. V letech 1958–1967 se významně podílel na návrhu Žďákovského mostu, klenoucího se nad Orlickou přehradou. V projektu se tehdy uplatnil největší ocelový plnostěnný oblouk na světě.

Věhlas profesora Faltuse dalece přesáhl hranice Československa. Přednášel v mnoha zemích Evropy, v SSSR, Číně i USA. V roce 1963 mu bylo uděleno státní vyznamenání; v průběhu let získal také Zlatou Felberovu medaili ČVUT a dvě Zlaté plakety ČSAV. Díky činnosti při IABSE se stal čestným členem této organizace a na Technické univerzitě v Drážďanech obdržel čestný doktorát.

Na ČVUT působil František Faltus do roku 1972. V dalších letech se věnoval především konzultační činnosti a expertizám. Byl přizván k výstavbě Štefánikova (tehdy Švermova) mostu v Praze a zasedl v porotě soutěže na přemostění Nuselského údolí. Zemřel v říjnu roku 1989.

Od roku 2001 nese jméno Františka Faltuse nadace, kterou založila Fakulta stavební ČVUT.

Projednávali jsme aktuální číslo *SUDOP revue* na redakční radě a když jsme se dostali ke stránce profesora Faltuse, emeritní ředitel SUDOPU Josef Fidler se rozzářil.

„Tak si, pánové, představte," rozhlédl se po nás vítězoslávně, „že profesor Faltus byl mým vedoucím diplomového projektu!"

Zatímco se kochal svým překvapivým sdělením na našich tvářích, my ostatní jsme si spočítali, že tehdy mladičký student je dnes v tehdejším věku svého profesora. Tak ten čas letí!

„Nejzajímavější na celé věci bylo," pokračoval kolega, „že jsem ho po celou dobu ani jednou neviděl. Setkali jsme se až u obhajoby projektu před státnicemi. V komisi byl mimo jiných i další věhlasný ocelář profesor Ferdinand Lederer z Brna. Ten se zahleděl do mých pauzákových výkresů – mé téma bylo ocelové silo…"

„Takže ty vlastně ani nejsi mostař," podotkl současný ředitel Tomáš Slavíček poťouchle, ale vypravěč ho vznešeně odmávl.

„Pořád zkoumal a zkoumal a nakonec prohlásil: *Tak to nepůjde!* Což byl ale červený hadr hozený před oči býka Faltuse. Ponořil se do výkresů a po chvíli prohlásil: *Tak to půjde!*

Tím rozpoutal vzrušené klání dvou autorit. V jedné chvíli jsem se chtěl zapojit – přece jenom se tomu říkala obhajoba diplomového projektu – ale přítomný asistent mi za zády těch dvou dával posuňky najevo, že mám být zticha. A pak jsme všichni se zatajeným dechem vysledovali zuřivou hádku dvou největších ocelářských kapacit v zemi.

Výsledkem bylo, že jsem dostal za jedna, druhý student po mně za dvě, třetí za tři a čtvrtého vyhodili. Vzápětí za ním se ze dveří vyřítil brunátný profesor Lederer, který se vzdal místa přísedícího v komisi, a pospíchal na rychlík do Brna."

Nadace Františka Faltuse

Myšlenka založit nadaci Františka Faltuse vznikla při přípravě oslav stých narozenin českého nestora ocelových konstrukcí profesora Faltuse, které připadly na 5. 1. 2001. Nadace byla oficiálně založena v únoru 2001 s cílem finančně pomáhat studentům Fakulty stavební ČVUT v Praze zaměřeným na ocelové konstrukce. Základní jmění nadace, víc než půl milionu Kč, pocházelo z daru dnes již nežijící dcery profesora Faltuse, paní Ing. Very Dunder, CSc., z Kalifornie, USA. Nadace se postupně navyšuje o dary poskytnuté českým ocelářským a stavebním průmyslem. Pravidelným přispěvatelem je již řadu let i společnost SUDOP PRAHA.

Plzeňský svařovaný unikát

Na severním okraji hlavního závodu Škoda při ulicích Tylova a Domažlická se nacházel unikátní ocelový silniční most. Byl jednopolový s příhradovými hlavním nosníky a dolní mostovkou. Nosná konstrukce mostu sestává ze dvou příhradových hlavních nosníků lichoběžníkového tvaru, kosoúhlé soustavy se svislicemi. Rozpětí hlavních nosníků je 49,2 m, teoretická výška je 6,4 m, osová vzdálenost 8,35 m. Příčníky výšky 0,9 m jsou plnostěnné, podélníky o rozpětí 6,15 m jsou z válcovaných profilů. Ocelovou nosnou konstrukci doplňují spodní a horní větrová ztužidla s příčkami ve tvaru kosočtverců a konzoly pro převedení plynového potrubí na východní straně. Hmotnost ocelové konstrukce činila 145 t.

Vozovka byla dlážděna žulovými kostkami, uloženými na 15 cm široké železobetonové desce a zalitými asfaltem. Příjezdové rampy k mostu byly železobetonové, přičemž jižní přímá rampa měřila 136 m s největším stoupáním 6 %. Severní rampa byla pro nedostatek místa vedena ve tvaru jakéhosi tobogánu o dvou zákrutách, dlouhá 185 m se stoupáním 6 %. Podpěry mostu byly železobetonové.

Hlavní výjimečnost stavby spočívá v okolnosti, že při výrobě ocelové konstrukce bylo použito výhradně elektrického svařování, na místo tehdy ještě běžného nýtování. Projekt této konstrukce, jakožto veškeré práce navrhl a řídil Ing. František Faltus a vyrobila jí Akciová společnost, dříve Škodovy závody v Plzni (mostárna Doudlevce). Projekt i stavba železobetonových ramp byly zadány známé firmě Kapsa a Müller. (Obě rampy byly odstraněny ještě před zahájením 3. stavby).

V roce 2018 byla zahájena studijní příprava projektu, který pro tento památkově významný objekt (v současnosti skladovaný vedle trati) hledá nové využití. Měl by být cca v roce 2021 přemístěn na severní okraj města, kde přemostí silnici I/20 a propojí tak pro pěší a cyklisty bezpečnou cestou Kyjovský a Radčický les s městskými lesy mezi Košutkou a Krkavcem.

Zdroje: Plzeňský architektonický manuál a www.mosty-tunely.cz

Revitalizace Václavského náměstí v Praze zahájila

Miroslav Vlček a Jan Bergler

Po letech příprav začala ve středu 15. dubna 2020 celková rekonstrukce jednoho z největších náměstí ve střední Evropě – Václavského náměstí. Představitelé hlavního města slavnostně předali staveniště firmě Hochtief CZ, která zajistí rekonstrukci spodní části prostranství za necelých 327 milionů korun. Projekt opravy celého náměstí vznikl podle vítězného návrhu architektů z kanceláře Cigler Marani architects (v současnosti Jakub Cigler Architekti) již v roce 2005 a jeho realizace by měla být dokončena do roku 2025.

Slavnostní zahájení rekonstrukce, na kterém se shromáždily špičky města i stavební firmy, která spodní část náměstí za 330 milionů korun promění, zaujalo policii.
Ta ceremoniál přerušila, protože jej považovala za nedovolené shromáždění v době koronaviru. Výzvou, aby se účastníci rozestoupili, slavnost prakticky skončila.
Mluvčí magistrátu Vít Hofman policistům nicméně za zákrok poděkoval.

Ve spodní části náměstí se bude jednat především o úpravy, které směřují ke zvýšení kvality prostředí pro obyvatele a návštěvníky. Nově budou vydlážděny povrchy náměstí a osazen nový mobiliář, dále se plánuje vysazení dvouřadého stromořadí po obou stranách náměstí včetně zajištění mechanismů pro zavlažování stromů. Vedle těchto zásahů, které pomohou k větší obytnosti prostoru, bude postaveno také několik technických prvků, které zajistí ochranu stanic metra proti případnému zaplavení. Velký důraz byl kladen také na výběr nové zeleně. Stávající bude totiž nahrazena novými alejemi líp malolistých. Smyslem změny je navázat na historickou tradici, kdy právě lípy byly na Václavském náměstí už od konce 19. století.

První etapa prací, rozdělená do tří fází, proběhne do konce roku 2020. Práce byly zahájeny v březnu předvýrobní přípravou a přípravnými pracemi.
V rámci jednotlivých fází proběhly nebo ještě proběhnou následující práce:
- demontáže mobiliáře, sejmutí kamenných dlažeb a obrub - odtěžování betonových a asfaltových povrchů, odvoz sutí - hloubení a pažení výkopů pro šachty a základy pro podpovrchové rozvody (PPR) - instalace PPR, chrániček, šachet, odvodnění, drenáží - osazení armatur pro výsadbu nových stromů - montáž podzemních odpadkových košů - opravy kanalizačních šachet, výměna poklopů, výškové korekce vstupů do kolektorů - montáž strojovny a betonáž základu fontány - montáž základu vánočního stromu - pokládka obrubníků, dlažeb a mozaiky - navázání na stávající povrchy na Zlatém Kříži.
V průběhu celé etapy probíhá Záchranný archeologický výzkum.

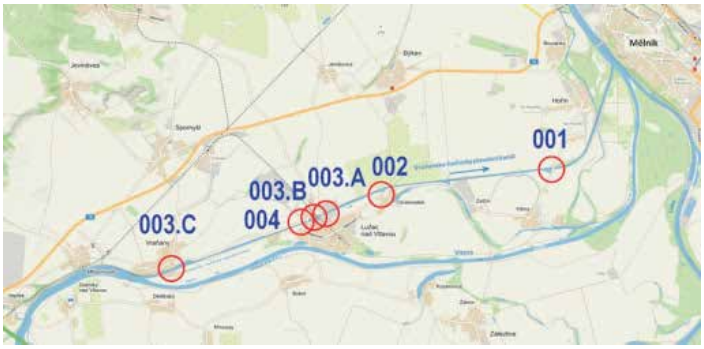
SUDOP PRAHA se na akci podílí výkonem koordinátora všech zúčasněných subjektů (jednotlivé odbory MHMP, radní, dotčené městské firmy – PVS, Kolektory Praha, Dopravní podniky, PRE a další zhotovitelé, TDI, dotčené orgány státní správy, majitelé dotčených nemovitostí v prostoru stavby) i jako specialista na změny během výstavby. Rovněž provádí supervizi a kontrolu geodetických prací. Dále pak společnost SUDOP Praha vykonává inženýrskou činnost pro zajištění potřebných povolení pro realizaci části tramvajové traťě v úseku spodní části Václavského náměstí.

Práce jsou v plném proudu, aby se ukončení 1. etapy stihlo do konce roku 2020. Prvními vlaštovkami jsou základ pro výsadbu stromu a nová dlažba.

Během rekonstrukce dolní části Václavského náměstí byly objeveny stovky dlažebních kostek s židovskými nápisy na spodní straně. Většina těchto kostek byla z leštěného mramoru a pocházejí z některého z židovských hřbitovů. Ze stovek kamenů se však dosud nepodařilo identifikovat žádný náhrobek.

Za minulého režimu bylo běžné, že se náhrobky ze zničených židovských hřbitovů používaly rozřezané na dlažební kostky při stavbě komunikací. V rámci plánované rekonstrukce Václavského náměstí bylo vloni podepsáno memorandum, kterým se Praha zavázala vracet tyto rozřezané náhrobky Židovské obci.

Exkurze projektantů střediska 209 na plavební kanál Vraňany–Hořín



se uskutečnila **v pátek 14. srpna 2020**. Historické vodní dílo je součástí Vltavské vodní cesty. Stavby pro splavnění řeky Vltavy byly prováděny v letech 1897 až 1906 z větší části firmou rodu Lannů a jednou z důležitých vodních staveb mezi Prahou a Mělníkem je právě Vraňansko-hořínský plavební kanál z let 1903 až 1905.

Po více než stoletém provozu plavebního kanálu vznikla potřeba zlepšit parametry vodní cesty, především **podjezdnou výšku pod stávajícími mosty ze současných 4,5 m na 7,0** m pro nejvyšší plavební hladinu kanálu. Navrhovaná úprava umožní proplutí velkých osobních lodí, přepravu nadměrných nákladů a další rozvoj plavby jako ekologické formy dopravy. Pro investora Ředitelství vodních cest ČR zpracovával projektovou dokumentaci **SUDOP PRAHA** ve stupních DÚR (2010), DSP a PDPS (2017) pod vedením **HIP Ing. Martina Vlasáka**, pro sdružení zhotovitelů ve stupni RDS (od 2019) pod vedením **HIP Ing. Dany Wangler**.

V horkém letním dopoledni jsme navštívili všech šest mostních objektů právě probíhající stavby. Zdvižný silniční most ve Vraňanech a zdvižný železniční most v Lužci nad Vltavou jsou „mediálními hvězdami“ posledních měsíců. Společně s dalším zdvižným silničním mostem v Lužci nad Vltavou poskytly tyto objekty mnoho zajímavých pohledů na rozestavěné i hotové detaily, jako například kolejová dilatační zařízení a železniční svršek železničního zdvižného mostu, zdvižná zařízení a řešení ložisek všech zmíněných mostů.

003. C. Silniční most na místní komunikaci – Vraňany.

002. Hospodářský most – Chramostek.

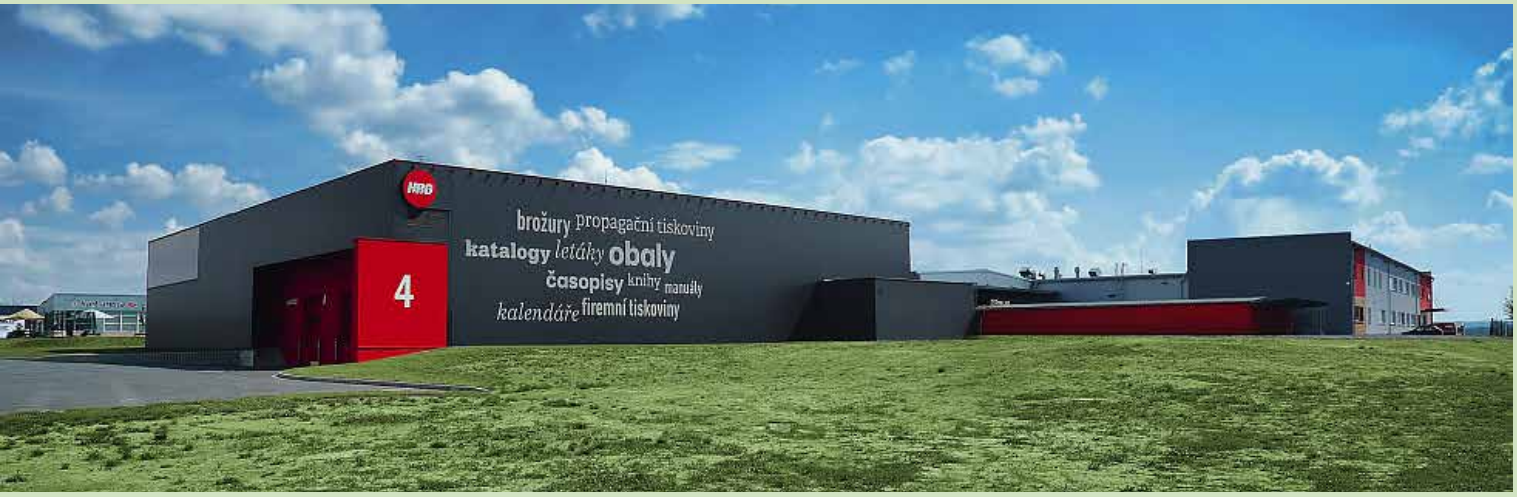
003. B. Železniční most ev. km 2,622 – Lužec nad Vltavou.

003. A. Silniční most na místní komunikaci – Lužec nad Vltavou.

Další mosty s trvale zvýšenou polohou nosné konstrukce (Lužec nad Vltavou a Chramostek) působí v ploché vltavské krajině dominantně a kamenný obklad zachovává historický nádech doby vzniku plavebního kanálu. Exkurzi jsme zakončili u spodní stavby mostu u Vrbna, který na svou nosnou konstrukci ještě čeká. U všech objektů byl velmi cenný komentář Martina Vlasáka, který nás seznámil s mnoha zajímavostmi a komplikacemi z přípravy stavby ve stupních DÚR, DSP a PDPS.

Zaznamenal Jaroslav Voříšek, foto Martin Vlasák a Jaroslav Voříšek

Tam, kde se tiskne SUDOP revue a



HRG tiskárna

Litomyšl

Od roku 1989, kdy H.R.G. vznikla v garáži rodinného domu, jsme se posunuli k moderní tiskárně s více než 150 zaměstnanci, která sbírá i ocenění v oblasti polygrafie v ČR a v zahraničí. Stále se však snažíme zachovat rodinného ducha a jsme rádi, že se nám to daří.

Naší obživou je papír a tak nám záleží víc než ostatním na dobrém hospodaření s lesy: jsme držitelem certifikátů FSC®. Ke starosti o životní prostředí přidáváme i důraz na kvalitu a také množství sponzorských a dobročinných aktivit.

Chceme mít z odvedené práce radost a dobrý pocit.

Leoš Tupec a Petr Lorenc, společníci

Pokud se člověk seznámí s touhle firmou, což se nám s Tomášem Medkem, který připravuje naše tiskoviny k tisku, přihodilo už v roce 2013, po nějaké chvíli zjistí zásadní věc: tahle firma je především o lidech.

Jistě, základním předpokladem je perfektní technologické vybavení a profesionálně odvedená práce, ale pak vnímáte přátelské přijetí, zaujetí, s nímž vám vykládají o každém technologickém procesu, nadšení, s jakým vás provázejí historickou expozicí tiskařského procesu a třpytem v očích, když mluví o práci svých předchůdců.

Také si vydávají svůj časopis, ale jen pro zaměstnance a proto je mnohem familiernější než ten náš: je tu zaznamenán každý sňatek, narození dítěte, jubilejní narozeniny, odchod do důchodu či na věčnost, ale stejně i předvánoční večírky či jiná shromáždění, Litomyšlské oslavy, jichž se účastní (jsou členy spolku *Made in Litomyšl*, který s hrdostí navazuje na slavné rodáky či „náplavy“ Smetanu, Rettigovou, Váchalu), sportovní zápolení atd. atd.

Máme tyhle Litomyšláky rádi. Ovšem jen dokud nám neponičí časopis.

-kre-

SUDOPSKÉ ROMÁNY DO KAPSY...

JE NÁM UŽ 517 LET…

V říjnu roku 1989 založil Petr Lorenc z Litomyšle ve svém rodinném domě malou „garážovou“ tiskárnu. Tímto počinem se napojil na řadu 16 tiskařských rodin nepřetržitě působících od roku 1503 v Litomyšli.

V roce 1992 se z malé rodinné tiskárny stal moderní rostoucí polygrafický podnik – tiskárna H.R.G. spol. s r.o., která v dnešní době zaměstnává cca 170 lidí a disponuje uceleným polygrafickým vybavením jak v ofsetové, digitální, tak i v obalářské divizi. A jak jinak poděkovat našim předkům tiskařského řemesla, že tuto formu průmyslu v našem městě započali a po 500 let udržovali? Vybudovat jim pomník by sice bylo ušlechtilé, ale pro budoucí generace mrtvé.

My jsme se orientovali na sbírání starého tiskařského a knihařského vybavení z první poloviny dvacátého století. Po zhruba deseti letech akvizic strojů, písem, štočků, litomyšlských tisků a dalších doplňkových předmětů vznikla v moderních výrobních prostorách dobová knihtiskařská a knihařská dílna včetně ruční a strojní sazárny.

Vše je funkční a dotýkati se je povoleno, a tak řemeslo našich předků doufáme přežije a bude žít snad po další generace.

Ing. Jaroslav Žemlička

20. 8. 1940 – 19. 9. 2020

Zpráva to byla pro mnohé překvapivá a její forma až příliš současná. Ve čtvrtek 24. 9. 2020 doputovalo na e-mailovou adresu praha@sudop.cz smuteční oznámení, že 19. září letošního roku zemřel v 80 letech Ing. Jaroslav Žemlička, dlouholetý zaměstnanec hradeckých „poboček“ společnosti SUDOP PRAHA.

Na oznámení bylo motto od Fr. Hrubína *„Kdo v srdcích žije, neumírá“*.

Na úvod své vzpomínky bych toto motto ještě s dovolením doplnil *„Kdo žije v našich myslích a vzpomínkách neumřel, jenom je daleko…“*. Myslím si, že všem, kteří měli tu možnost s Ing. Žemličkou pracovat nebo se jenom setkat, se do jejich vzpomínek trvale zapsal.

Už jako elév, v době svého předrevolučního nástupu do Státního ústavu dopravního projektování v Hradci Králové, jsem ho registroval jako výraznou osobnost, která svůj profesní živost bezvýhradně zasvětila železniční dopravě. Svými postoji a názory každého hravě přesvědčil, že ho doprava prostě baví.

Střední i vysokoškolské vzdělání absolvoval na vojenských školách ve Vyškově a v Žilině. Z jeho četných vyprávění víme, že za jeho studiem na vojenských školách rozhodně nebyla ambice budování vojenské kariéry, ale jeho zájem o dopravu a železniční zvláště.

Po ukončení studií sloužil v armádě až do začátku 80. let. Z tohoto období dával při různých sedánkách k dobru řadu zábavných historek. Ještě dnes mi v uších zní jedna z doby jeho nasazení u železničního vojska. Příběh o „natažení“ již sestaveného staničního zhlaví v železniční stanici Čierna nad Tisou – které se na jednom konci „nepotkalo“ se stávajícím stavem řádově o několik decimetrů – pomocí dvou buldozerů je legendární.

Jeho působení u armády ukončila předčasně emigrace jedné z jeho příbuzných v roce 1981. Z armády byl zkrátka propuštěn. Tak to v té době chodilo… Z Krajské správy vojenské dopravy v Hradci Králové odcházel do výslužby v hodnosti podplukovníka.

Odchodem z armády zahájil Jarda svůj civilní život jako zaměstnanec ve Státním ústavu dopravního projektování, závod Hradec Králové. Dnes to již těžko posoudíme, ale troufám si hodnotit jeho druhou profesionální životní etapu jako úspěšnější.

Působil v oboru ekonomického hodnocení dopravních staveb, v profesi dopravní technologie, uplatnil se i v metodické a koncepční práci v oboru železniční a kombinované dopravy.

Do podvědomí odborné veřejnosti se pak zapsal zejména jako HIP **„Koncepční studie vysokorychlostních tratí v ČSFR“**, která byla na přelomu 80. a 90. let jednou z nejrozsáhlejších prací tehdejšího Státního ústavu. Od počátku byl i u přípravy modernizace železničních koridorů a jako HIP ještě řídil v letech 1996–97 práce na „Předběžné studii proveditelnosti modernizace IV. koridoru“.

V bouřlivém období přechodu od socialismu ke kapitalismu se v dresu firmy SUDOP NOVA Hradec Králové s.r.o. dokonce angažoval i v konkurenčním privatizačním projektu hradeckého závodu Státního ústavu dopravního projektování.

Po uklidnění přechodového období se v roce 1992 vrátil zpět do náruče mateřské firmy, která se snažila v Hradci Králové obnovit své působení. Tato snaha byla završená v roce 1996 založením samostatného projektového střediska Hradec Králové, jehož prvním vedoucím se stal právě Jarda Žemlička – otec zakladatel. Hradeckému středisku šéfoval osm let.

Já na Jardu vzpomínám nejenom jako na kolegu a šéfa, ale i jako na vášnivého a zapáleného sportovce. Sport hrál v jeho životě významnou roli. Měl rád především míčové hry – volejbal, nohejbal. Vzpomínám si, že tykání mi nabídl až po nějakém vítězném mači našeho týmu v nohejbale na sudopských hrách, kterých se účastnil se železnou pravidelností. Vůbec mu totiž nečinilo potíže popasovat se s plejery o 1–2 generace mladšími. Při hře neznal bratra, taktické pokyny neúnavně udílel do všech světových stran jako velitel (jeho bývalí i příležitostní spoluhráči mi jistě dají za pravdu).

Jardovo sportovní portfolio bylo široké. Kromě míčových her se věnoval i turistice – letní pěší i zimní lyžařské. Jeho doslova katalogové znalosti ubytovacích zařízení v regionu východočeských hor (a nejen jich) byly obdivuhodné. Klidně by se uživil jako poradce cestovních kanceláří.

Měl rád i hokej – fandil mužstvu Karlových Varů (města ve kterém prožil část svého mládí). Vybavuji si také, s jakou vehemencí organizoval hradeckou odborářskou ligu (jemu jsem vděčil za svou první kompletní hokejovou výstroj). Ligu nejen organizoval, ale i hrál! Jeho takticky vyspělá poziční hra byla nezapomenutelná.

Kolegové i kolegyně si ho určitě vybaví nejen jako vášnivého sportovce, ale i jako výborného společníka, diskutéra a tanečníka. Nevynechal snad jedinou SUDOP party, střediskový večírek či výlet.

Byl znalcem a milovníkem dobře chlazeného piva (zapíjel s ním i léky!), příznivcem country music a zpěvákem moravských lidovek.

I přes rány, které mu v osobním životě osud nachystal si Jardu pamatuji jako většinou dobře naladěného a společenského člověka, jehož život se točil kolem profese, sportu a především rodiny (milované ženy Růženy a syna Martina).

S Jardou jsme se rozloučili při smutečním obřadu 29. září V Hradci Králové – Kuklenách.

Jsem přesvědčen, že nebeské dráhy získaly kvalitního a zapáleného odborníka.

Pavel Horáček (na snímku mi Jarda přihrává)

V pondělí 19. října 2020 nás ve věku pětadevadesáti let opustil bývalý kolega, jeden z nejlepších československých železničních geodetů, člověk s velkým srdcem a životním optimismem

Ing. Karel Tejral.

Stál u zrodu prvního železničního projektového ústavu v České republice – Státního ústavu železničního projektování (SUŽELPROJEKT) v roce 1952. Kolega Tejral byl jedním z velkých propagátorů uplatnění metod analytické geometrie v souřadnicovém systému při projektování. Tato metoda později zcela nahradila tehdejší přístup projektanta – řešení grafickou metodou.

I ve vysokém věku se Ing. Karel Tejral neustále zajímal o obor a o geodety na SUDOPU PRAHA. Jeho odbornost, zkušenosti a morální kredit byly našim geodetům obrovskou radou a motivací.

SPOLEK SENIORŮ SUDOP

V srpnu jsme navštívili Trojský zámek, což je stavba pozoruhodná – je ozvěnou honosných římských předměstských vil, které na své cestě viděl její stavebník Václav Vojtěch hrabě ze Šternberka. Stavba raně barokního zámku byla zahájena v roce 1679, projekt zpracoval architekt Jean Baptiste Mathey. Monumentální plastiky, zdobící schodiště, symbolizují boj Titánů s antickými bohy.

Začátkem září jsme uskutečnili pobyt v Antonínově (za zrušený květnový). Část účastníků již tradičně tento pobyt spojuje s cyklotoulkami po Jizerských horách s podporou cyklobusu Josefův Důl – Jizerka (jen v sobotu a neděli). S ohledem na věk účastníků vyrážíme již na elektrokolech.

V září jsme ještě stihli navštívit Jindřichův Hradec, a to muzeum a dílnu na výrobu a opravu gobelínů (tapiserií). Dílna byla založena již roku **1910 a je** jedinečnou uměleckořemeslnou dílnou pro ruční tkaní tapisérií (gobelínů) a pro restaurování historických tapisérií, koberců, výšivek a jiných unikátních textilií. Při návštěvě jsme viděli tkadleny a restaurátorky přímo při práci, jejichž výsledky mají své zákazníky po celém světě

Dále jsme navštívili zámek (dříve hrad) Jindřichův Hradec, který je se svou rozlohou tří a půl hektaru po Pražském hradu a zámku v Českém Krumlově třetím největším zámeckým komplexem České republiky. Hrad založil nejspíše král Přemysl Otakar I. v první polovině třináctého století, ale záhy jej do svého vlastnictví získali Vítkovci, jejichž zdejší větev se poté nazývala pány z Hradce. Jindřichův Hradec jim poté patřil s jedinou krátkou výjimkou až do roku 1604. Po nich hrad, v té době už přestavěný na renesanční zámek, vlastnili v letech 1604–94 Slavatové a poté Černínové z Chudenic.

Před odjezdem jsme navštívili zajímavou Aqua show v centru sv. Floriána.

Další činnost Spolku je závislá od vývoje epidemie.
Jiří Kulík

V tomto období oslavili životní jubileum tito členové spolku:
85 let Jana Šteklová 5. 8.
95 let Karel Kuna 19. 9.

V úterý 13. 10. zemřela členka spolku Ljubov Bartošová.

Tokio

Hlavní městem Japonska je Tokio. Je to zároveň největší město japonského souostroví a společně se sousední Jokohamou tvoří spojitou aglomeraci čítající až 30 miliónu obyvatel. I přesto je i zde pořádkumilovnost obyvatelstva Japonska příkladná. Život pulsujícího velkoměsta je podpořen spolehlivě fungující veřejnou dopravní infrastrukturou, jejíž pateří je naprosto spolehlivý systém linek příměstské a městské železnice.

Její spolehlivost a funkčnost jsem si měl možnost osobně vyzkoušet, když jsem v průběhu návštěvy Japonska navštívil semifinálové utkání mezi Jihoafrickou republikou a Walesem při mistrovství světa v ragby, které se tam shodou okolností v té době konalo. Během hodiny byl 70.000 dav návštěvníků odbaven bez sebemenšího problému.

*Určitě nejzajímavější, když ne nejkrásnější, je moderní zástavba v hlavním městě Japonska, tedy v Tokiu. Počínaje nejvyšší stavbou v Japonsku, jíž je **telekomunikační věž Tokyo Sky Tree**. Je vysoká 634 metrů a stala se tak nejvyšší věží svého druhu a druhou nejvyšší stavbou na světě po dubajském mrakodrapu Burdž Chalífa. Bohužel počasí nám nepřálo, a tak ji mám zvětšenou pouze na této noční fotografii.*

To byla dovolená - 2019!

JAPONSKO moderní /2

Ivan Pomykáček (foto autor)

Výškové stavby a moderní architektura měst

Prakticky každé větší město má své aspoň jedno „skyscraper centrum“, podobně jak je tomu ve Spojených státech. Nepochybně nejvíce jich najdete v aglomeracích s vysokou hustotou zalidnění jako jsou Tokio s Jokohamou, Ósaka, Nagoja, Kjóto a další. Tato nová pulsující centra postupně nahradila tradiční japonskou zástavbu, kterou tu a tam nostalgicky ještě připomínají zachovalé budhistické chrámy v jejich sousedství.

*Samostatnou pozornost k architektonickému ztvárnění budov v japonském hlavním městě si zaslouží **čtvrť Ginza**. Je známá jako nejluxusnější obchodní oblast s mnoha obchodními centry, butiky, restauracemi a kavárnami. Mnoho vlajkových lodí nejvýznamnějších světových obchodů sídlí právě zde.*

Takhle vypadá Ginza každou sobotu a neděli od 12 do 17 hodin.

A pro připomenutí: takhle vypadala někdy v letech 1870 až 1880 a někdy kolem roku 1900 (vpravo).

Tokio

Charakteristický pohled na výškovou zástavbu z jednoho z mnoho vyhlídkových (observačních) bodů v hlavním městě. Zástavba z výškových budov je protkána páteřní sítí rychlostních komunikací, které jsou zpravidla umístěny nad úrovní základní komunikační sítí města.

Ósacký Abeno Harukas Kintetsu Department Store *je největší obchodní dům v Japonsku. Tvoří ho dvě budovy věž a křídla. Interiér budov je esteticky navržen v kombinaci umění a funkčnosti a slouží krom funkce obchodního domu ještě jako administrativní centrum, hotel a rozhledna. Kromě výšky budovy, která ční až do 300 metrů nad terénem je jeho konstrukce unikátní i tím, že se musela vyrovnat s hrozícím zemětřesení až 8,5 st. Richterovy škály.*

Na vrcholu budovy, ve výšce 300 metrů na zemí, je vyhlídka umožňující (360°) výhled na rozsáhlou mnohamilionovou aglomeraci Ósaky. Za příznivého počasí uchvacující pohled na chod tohoto velkoměsta.

Ósaka

Jokohama

Jokohamský přístav se změnil za poslední desetiletí nepoznání. Původní přístavní doky nahradily mohutné administrativní komplexy a hotely. I přesto je zde možno nalézt jejich torza umně obestavené moderní vysokou zástavbou, stejně jako jsou patrné původní koleje vleček.

Unikátní ocelová konstrukce – sochařské dílo na centrálním náměstí v Jokohamě, bývá pro svou nepřehlédnutelnost část využíváno jako „Check point“ pro místo srazu. Davy lidí přicházející do útrob stadionu na semifinálový zápas MS v ragby Japonsko 2019. Japonci milují „americké“ zábavní parky.

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
Vydává:
SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 00 Praha 3
Typo a tisk Reklampress s.r.o.
Číslo 4/2020 Vyšlo 16. 12. 2020
REG. MK ČR E 12272 • ISSN 1803-6708
www.sudop.cz