SUDOP revue

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

1/2021

Rekonstrukce železniční stanice LETOHRAD

Foto Vladimír Fišar

SUDOP PRAHA a.s. v roce 2020 – zpráva o stavu společnosti

Ing. Tomáš Slavíček, generální ředitel a předseda představenstva

Vážené kolegyně, vážení kolegové, Sudopáci, partneři…

Rok 2020 byl… **zvláštní**. Už v minulých číslech SUDOP REVUE jsem uplynulé období hodnotil ze všech možných úhlů. Nejdříve s vidinou toho, že se nás připravená proticovidová omezení budou týkat maximálně několik týdnů. Z těch se však postupně staly dlouhé měsíce. Nakonec jsme s různými zákazy a restrikcemi prožili fakticky většinu roku. Rok 2020 tak byl především… **jiný**. Změnil všechny naše dosavadní návyky, a to jak pracovní, tak osobní. Změnil náš styl práce, náš styl života.

Rok 2020 tak byl rozhodně… **nestandardní**. Na jeho konec jsme proto hleděli s řadou obav. Jaký bude? Teď, při zpětném pohledu můžeme již s jistotou říct, že ekonomická čísla nejsou po sečtení všech položek vůbec špatná. Vzhledem k výše řečenému právě naopak. Jsme na tom dokonce tak, že rok 2020 můžeme považovat za… **velmi úspěšný**.

Měli jsme samozřejmě štěstí. Náš obor nebyl zasažen zdaleka tak tvrdě jako jiné, a tak jsme mohli pracovat s menšími přestávkami vlastně po celou dobu. Ano, ani pro nás to nebylo lehké a museli jsme řešit řadu nenadálých výzev a problémů, ale oproti jiným jsme neschytali onu „covidovou ránu“ v plné síle. S větším klidem jsme tak mohli řešit i své osobní a rodinné záležitosti. A právě tady se naplno projevilo jedno velké sudopské specifikum. Možná se to řadě lidí bude zdát jako drobnost, nepodstatná maličkost, ale z mého pohledu byla v roce 2020 naprosto klíčová: měli jsme ve firmě tým lidí, který opět táhl za jeden provaz. Ten dům byl sice jiný, než je tomu jindy běžné, byl ztichlý, často poloprázdný, ale zároveň plný té správné energie.

Rok 2020 byl… bezpochyby **složitý**, a to ve všech ohledech. Přesto jsem po celou dobu měl jednu ohromnou jistotu a tou jste byli vy – SUDOPÁCI. Často se nám pracovně i osobně sypala spousta věcí. Některým z nás pracovní kalendáře, jiným částečně zdraví, dalším zaběhlé denní rodinné programy a plány, které se musely narychlo předělat tak, abyste zvládli zároveň pomáhat potomkům s online výukou, starat se o své rodiny, rodiče, děti… a přitom jste zvládali odvádět kvalitní práci na svěřených projektech. Bez větších problémů jste své domovy ve chvíli přeměnili na improvizovaná pracoviště, a ukázali, že to jde zvládnout všechno zároveň, i když leckdy za cenu netradičních postupů a řešení.

SUDOP tak díky Vám opět všem dokázal, že není jen obyčejná firma, která produkuje obyčejné projekty. SUDOP je něco více, i když to leckdy není vidět na první pohled. Něco, co nenajdete v žádném náborovém letáku. Stojíme totiž z velké části na mezilidských vztazích, na kolegialitě, profesionalitě, ohleduplnosti a férovosti. Ano, tyto vztahy fungují v řadě firem. Tedy, dokud se dílo daří. Jejich síla a kvalita se však ukazuje především v krizových momentech. V tu chvíli se teprve jasně ukazuje, zda se na své kolegy můžete naplno spolehnout. Při zpětném pohledu musím říct, že jestli něco rok 2020 rozhodně ukázal, pak je to právě fakt, že po celou dobu krize v SUDOPU tepala ta správná energie. Jsem hrdý a pyšný na tento váš přístup. A děkuji vám za něj! I díky tomu dnes můžeme říct, že jsme rok 2020 zvládli. Úspěšně a hlavně společně.

Omlouvám se za tuto netradiční podobu jindy čistě ekonomické zprávy, ale bez těch všech předešlých řádků a různých úhlů pohledu by nejen nebylo hodnocení uplynulého roku 2020 kompletní, ale jsem přesvědčen, že by nebylo ani možné bavit se o čistě ekonomickém měřítku. To totiž navzdory všemu výše řečenému zní: rok 2020 byl… **vydařený**!

Ano. V průběhu celého roku jsme neměli žádné finanční problémy. Naše pozice na trhu projektových prací dopravních staveb je tak i nadále stabilní a perspektivní. Máme navíc velmi slibný výhled i do budoucna. Signál, který jsme v této nelehké době vyslali okolí tak byl jasný – na SUDOP a jeho lidi je prostě spolehnutí.

Jsme si plně vědomi toho, že těchto výsledků jsme dosáhli právě díky společnému mimořádnému nasazení a schopnostem kvalitně připravit velké dopravní stavby i v takto nelehkých podmínkách. Většina zpracovávaných zakázek byla zadavatelem opět velmi pečlivě sledována, jak z pohledu kvality, tak i z pohledu plnění termínů. Naši hlavní zadavatelé, Správa železnic a Ředitelství silnic a dálnic ČR, vypisovali velký počet projektových soutěží a díky tomu byly naše projektové kapacity v průběhu celého roku naplněny. Zároveň s přípravou nových projektů je rozestavěno velké množství staveb, které vyžadují naši průběžnou spolupráci a v mnoha případech i okamžité úpravy dokumentace z důvodů vyžadovaných změn při realizaci staveb. S radostí musím konstatovat, že jsme v roce 2020 obstáli ve všech těchto činnostech.

Velkou výzvou je rozhodně pokračující příprava vysokorychlostních tratí v ČR. V uplynulém roce jsme úspěšně dokončili a předali investorovi studii proveditelnosti VRT Praha–Brno–Břeclav a provedli rozhodující práce u studie VRT Brno–Přerov–Ostrava, která by měl být z kraje roku 2021 rovněž dokončena a předána. V průběhu roku 2020 probíhaly soutěže metodou Best Value na projektování pilotních úseků VRT ve stupni DUR. Proces soutěže „na kvalitu“ je časově velmi náročný. Přesto se nám povedlo těsně před koncem roku podepsat smlouvu na projektování prvního úseku VRT v ČR, a to v části Běchovice–Poříčany

V zahraničí jsme se soustředili na německý trh, kde jsme v průběhu roku 2020 pokračovali ve zpracovávání zakázek pro Deutsche Bahn.

Každoročně organizujeme společně se Správou železnic dvě odborné konference, Železnice a konferenci Železniční mosty a tunely. Kvůli pandemii zapříčiněné nemocí COVID-19 bohužel nešlo v minulém roce navázat na předchozí léta – v roce 2020 proběhla pouze konference Železniční mosty a tunely. Věříme, že další ročníky již proběhnou opět v tradičních termínech, a především pak v tradiční podobě.

V roce 2020 dosáhly naše projekty na několik prestižních ocenění, i když do této oblasti zasáhla krize organizátorů soutěže o Českou dopravní stavbu a technologii, kteří zlikvidovali kategorii železničních staveb. A tak jsme si odnesli jen Cenu hl. m. Prahy za protihlukové stěny na Jižní spojce v úseku Na Strži – 5. května. Ovšem naši mostaři získali na Sympoziu v Brně prestižní cenu Mostní dílo roku 2018 za projekt železničních mostů přes Mikulášskou ulici v Plzni. A v nově založené soutěži *Železniční stavba roku* pod záštitou Správy železnic získal SUDOP PRAHA ocenění v oboru projektové přípravy za projekt Modernizace a dostavba žst. Praha Masarykovo nádraží. Ovšem ve skutečnosti se v SUDOPU PRAHA vyprojektovaly i další oceněné stavby v jiných kategoriích: GSM-R III. koridor Beroun–Plzeň–Cheb, Rekonstrukce Negrelliho viaduktu a Rekonstrukce žst. Čelákovice.

Obchodní a výrobní oblast

Tradičními partnery zůstávají přirozeně ti nejvýznamnější státní investoři, kteří mají mimo jiné na starost přípravu největších infrastrukturních projektů – Správa železnic 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 loňském roce v segmentu železničních staveb jmenujme alespoň ty nejvýznamnější: DÚR pro RS 1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany; Modernizace trati Nemanice–Ševětín, Modernizace a dostavba žst. Praha Masarykovo nádraží (v režimu BIM); Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně); Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – odb. Spořilov; Výstavba lávky v žst. Praha-Smíchov. Dále studie proveditelnosti a záměru projektu trati Mladá Boleslav – Turnov – Liberec – státní hranice, Studie traťového úseku Kolín–Poříčany; železničního uzlu České Budějovice i trati Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy atd.

Pokračovali jsme ve zpracování projektových dokumentací u těchto „strategických“ zakázek: Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. a 4. část, Elektrizace trati Týniště n. O. – Častolovice; pro výstavbu jednotlivých úseků trati Praha – Kladno, Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Plzeň hl. n.; Modernizace trati Plzeň–Domažlice, 1. a 3. stavba, Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo); Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov; Modernizace železničního uzlu Pardubice apod.

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, Mělnicko a Nymbursko. Společně s partnerem AŽD Praha dodáváme své služby stavbám moderního řídícího systému vlakové dopravy ETCS pro tyto trati či traťové úseky: Kralupy n. Vlt. – Praha – Kolín, Praha Uhříněves – Votice, Beroun – Plzeň, Plzeň – Cheb, Praha Uhříněves – Praha hlavní nádraží – Praha Vysočany, Milovice – Praha hlavní nádraží.

Silniční stavby

V roce 2020 jsme získali potřebné množství zakázek v oblasti silničního projektování. Z nejvýznamnějších úspěchů jmenujme zakázky v různých stupních projektové přípravy, například: I/9 Dubice – Dolní Libchava (Sosnová – II/262), II/610 Kosmonosy, obchvat – III. etapa, Přeložka silnice II/180 Kyšice–Chrást, D6 Žalmanov–Knínice. Naplno v roce 2020 probíhala příprava staveb D11 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: Areál HZS Cheb, D6 SSÚD Lubenec, Stanovení technických limitů a technických pokladů pro vybudování administrativního centra Whitewater (developerská firma PENTA). Mezi strategické stavby pro celou firmu stejně jako pro obor pozemního stavitelství v ní patří zakázka získaná v loňském roce pro MHMP Terminál Smíchovské nádraží. Dokončeny byly práce na akci Železniční stanice Plzeň hlavní nádraží – modernizace.

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

Vyšší rozběh stavebních prací v letech 2019 a 2020 doprovázelo i vypisování zakázek TDI a BOZP. Mezi těmi, které se nám podařilo získat a kde se již rozeběhly či pokračovaly práce, byly mimo jiné tyto: II/126 – Propojení D1 se sil. I/2, 2. etapa; D7 Panenský Týnec zkapacitnění obchvatu; D7 Louny, zkapacitnění obchvatu; D7 Chlumčany, zkapacitnění, II/272 Litol, rekonstrukce; II/125-034 Kolín, most ev. č. 125-034 přes Labe; D5 Oprava dálnice v km 124,500–134,350 P, most D5-139; II/335 Stříbrná Skalice, průtah.

V železničním segmentu jsme pracovali např. na akci Modernizace železničního uzlu Pardubice, Velim–Poříčany, BC a Rekonstrukce žst. Bohosudov; nebo Optimalizace traťového úseku Mstětice (mimo) – Praha-Vysočany (včetně).

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 pro stavby Správy železnic. Jedná se zejména o GTP pro stavby Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 1. a 3. stavba, Modernizace trati Nemanice–Ševětín. Mnoho bylo i samostatných zakázek pro ŘSD; stručně alespoň jmenujme I/27 Kaznějov – obchvat, podrobný GTP, I/26 D5 – Stod, přeložka, podrobný GTP; I/20 Hněvkov–Sedlice, doplňkový podrobný geotechnický průzkum.

Obdobně pracovali kolegové ze střediska inženýringu a geodezie nasazením na mnoha projektech velkých infrastrukturálních staveb kolegů z ostatních středisek SUDOP PRAHA, ale i ostatních firem ze skupiny SUDOP GROUP.

Životní prostředí

Kolegyně a kolegové, od roku 2020 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 Optimalizace trati Karlštejn (mimo) – Beroun (mimo), EIA.

Zahraniční zakázky a aktivity

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

BIM

Po otevření školicího střediska tzv. ***Bentley akademie – Bentley Digital Advancement Academy*** v roce 2019 již plně využíváme jeho kapacitu. Tyto prostory posloužily pro vzdělávání interních pracovníků, ale také externích spolupracovníků z řad investorů a dodavatelů stavebních prací jako nový způsob společné práce v očekávané digitalizaci stavebnictví (Stavebnictví 4.0), tj. v procesu BIM a 3D projektování, ale také ve využívaní a používaní společného datového prostředí při přípravě, realizaci a následné správě staveb.

Současně pokračujeme ve zpracování 3D projektových dokumentů sloužících jako podklad pro BIM ve stavebnictví. V loňském roce se jednalo zejména o tyto projekty v různých fázích přípravy a realizace staveb: Nymburk – Mladá Boleslav, Smíchov–Černošice, Rekonstrukce Negrelliho viaduktu, žst. Roudnice, část úseku stavby D3 Hodějovice–Třebonín.

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 ISO 45001:2018 a managementu bezpečnosti informací (ISIMS) dle ČSN ISO/IEC 27001:2017.

V roce 2020 byly výše uvedené certifikáty obhájeny prostřednictvím velkého certifikačního auditu firmou TÜV SÜD, světově uznávanou společností v oblasti poskytování nezávislého ověřování a certifikace firem s výrokem opět bez závad.

V roce 2020 jsme jako každoročně 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 2020 v souladu s novelizací vnitřních norem a příslušných zákonných ustanovení.

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 2020 zaměstnáno 290 zaměstnanců, a to na pracovištích v Praze, Hradci Králové, Plzni a v zahraničí na pobočce ve Varšavě. Z výše uvedeného počtu zaměstnanců pracuje na zakázkách společnosti 251 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 2020 zabezpečovala pro zaměstnance v rámci koronavirové situace vzdělávání v oblasti využívání softwarových řešení projekčních prací a využívání nových technologických platforem v rámci geodézie formou on-line seminářů. V rámci zvyšování komunikačních dovedností a možnosti uplatnění společnosti na zahraničních trzích byla prováděna jako každý rok výuka cizích jazyků, a to distanční formou. Pro zvýšení a zlepšení kvalifikace a manažerských schopností zaměstnanců společnost pořádala soft skills kurzy s akreditovanými kouči pro klíčové zaměstnance.

V roce 2020 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 2020 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 průběžně cca 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 2021

Jak jsem již předestřel v úvodu, vstupujeme do roku 2021 velmi optimisticky. Ačkoliv i jeho začátek ovlivňuje tvrdý boj proti pandemii COVID, máme již na jeho začátku rekordní zásobník nasmlouvaných zakázek, naši pracovníci tvoří skvěle sehraný a kvalifikovaný tým, nemáme žádné rizikové obchodní závazky, dluhy či půjčky. O práci tak rozhodně nebude nouze. Předpokládáme, že intenzivní příprava dopravních staveb bude pokračovat po celý následující rok a doufáme, že naše společnost bude i nadále úspěšná v získávání vypsaných zakázek.

Hlavním úkolem roku 2021 bude snaha o další zefektivnění systému projektování. Proto byly optimalizovány některé výrobní postupy, do kterých chceme zapojit formou pracovních týmů maximum zkušených kolegů. Kromě toho bude pokračovat úprava a vývoj softwarových nástrojů řady Open od firmy Bentley, které se pro nás stanou základem projektování ve 3D pro vytvoření základního digitálního modelu stavby ve 3D pro 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 2021 být pro své obchodní partnery kvalifikovaným, respektovaným a korektním partnerem, který udržuje vysoký standard projektových technologií a nabízí své špičkové projektové týmy pro řešení i těch nejobtížnějších zakázek.

Našim zaměstnancům pak chceme vytvořit klidné, týmové a motivující prostředí pro jejich náročnou a zodpovědnou práci. Chceme jim dát tolik potřebnou jistotu. Chceme být i v následujících letech firmou, která svým zaměstnancům nejen rozumí, ale která s nimi žije, pomáhá jim a je jejich partnerem i ve chvílích, kdy se snad zrovna nedaří podle představ či plánů. Budeme posilovat a podporovat ty projevy kolegiality a profesionality, které nám pomohly projít nelehkým rokem 2020.

Dovolte mi, jako každoročně popřát všem kolegům, partnerům a příznivcům naší společnosti pevné zdraví, osobní spokojenost a v podnikání zdravé sebevědomí a úspěšný rok 2021. Všem nám pak popřát co nejrychlejší návrat do té podoby našich životů, na kterou jsme byli zvyklí. Do života, kdy se zase můžeme osobně potkávat i pracovat beze strachu a omezení.

Změny ve společnosti SUDOP EU

S účinností od 1. února 2021 změnila společnost SUDOP EU a.s. statutární orgány společnosti.
Správní rada společnosti je nahrazena představenstvem a dozorčí radou. Okamžikem zápisu změny do veřejného rejstříku bude změna účinná rovněž vůči třetím osobám.

Společnost SUDOP EU a.s. zastupuje tříčlenné představenstvo:
Ing. Miroslav Váňa, předseda představenstva,
Ing. Jan Bergler, místopředseda představenstva,
Ing. Stanislav Žáček, člen představenstva

Společnost SUDOP EU a.s. zřídila jednočlennou dozorčí radu:
Ing. Tomáš Slavíček

Zrušené konference

S lítostí oznamujeme, že vzhledem k vládním nařízením v souvislosti s koronavirovou epdiemií jsme nuceni zrušit

podzimní 25. ročník konference
ŽELEZNICE 2020
a
lednový 26. ročník konference
ŽELEZNIČNÍ MOSTY A TUNELY

Projektování vysokorychlostní tratě z Běchovic do Poříčan zahájí SUDOP PRAHA s partnery

Dokumentaci pro územní rozhodnutí (DÚR) a dokumentaci pro posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA) VRT Polabí mezi Prahou-Běchovicemi a Poříčany zpracuje pro Správu železnic česko-francouzsko-britské sdružení společností SUDOP PRAHA, Egis Rail a Mott MacDonald.

Správa železnic vybírala ze čtyř nabídek mezinárodních sdružení. Nabídka vítězného sdružení získala nejen nejvíce bodů v kvalitativních ukazatelích zahrnujících například celkovou odbornou úroveň, identifikaci a řízení rizik nebo přidanou hodnotu, ale nabídla také nejnižší cenu za zpracování obou dokumentací, a to ve výši 184,6 mil. Kč.

Dokončení projekčních prací v této fázi se předpokládá v polovině roku 2022. Správa železnic však hodlá zejména v závislosti na procesech územního plánování, zejména schválení Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, využít opci, do které zahrnula kroky a procesy potřebné k získání kladného stanoviska EIA a k získání samotného územního rozhodnutí.

Uzavření smlouvy na projekční práce je významným milníkem v přípravě vysokorychlostních tratí v ČR, protože zpracovávaná DÚR navrhne přesnou podobu budoucí trati a identifikuje konkrétní pozemky potřebné pro její výstavbu. VRT Polabí se stane prvním úsekem hned dvou budoucích vysokorychlostních tratí, a to národního páteřního spojení Praha–Brno a mezinárodního spojení Praha – Hradec Králové – Wrocław.

Nová vysokorychlostní trať bude do stávající železniční sítě napojena ve stanici Praha-Běchovice a na opačném konci do tratí Poříčany–Pečky a Sadská–Nymburk. Současná trať Sadská–Nymburk navíc projde výraznou modernizací. Tato propojení mezi VRT a dnešními tratěmi umožní silné využití nové infrastruktury ještě před dokončením rozsáhlejší sítě VRT. Bude využívána téměř všemi dálkovými vlaky z Prahy na východ – například expresními vlaky z Prahy ve směru Kolín a Pardubice nebo ve směru Nymburk a Hradec Králové. Tyto vlaky uvolní prostor pro další rozvoj atraktivní příměstské dopravy mezi Prahou, Českým Brodem a Poříčany. Nová trať bude čtyřkolejná. Zahájení stavebních prací se předpokládá v roce 2025, zahájení provozu v letech 2028–29.

„I přes účast světových partnerů s mnoha praktickými zkušenostmi to nebude vůbec jednoduchá zakázka“, varuje Ing. Tomáš Slavíček, generální ředitel SUDOPU PRAHA. Již teď jsou totiž známa mnohá úskalí při vedení této nové trati. *„Mluvíme například o průchodu územím tzv. Klánovického lesa, což je evropsky významná lokalita. Složitý bude i průchod oblastí mezi dálnicí D11 a obcí Jirny, kde je bohužel jen velmi zúžený prostor, ačkoliv je zde platná dlouholetá územní rezerva“,* nastínil jedno z problematických míst.

Do boje proti viru se zapojil i SUDOP PRAHA

Na základě usnesení Vlády ČR se do boje proti coronaviru zapojily v průběhu března i soukromé firmy. V těch, které splňují dané podmínky, vyrostla doslova přes noc zaměstnanecká testovací centra.

Jinak tomu nebylo ani v SUDOPU. Od úterý 9. března 2021 tak mají zaměstnanci možnost udělat si povinné samotesty přímo v budově. I přes minimum času na přípravu se podařilo sehnat antigenní testy v potřebném množství, připravit online registraci i samotnou testovací místnost v přízemí budovy. Sady na testy se podařilo s předstihem dostat i do regionálních sídel.

ŽELEZNIČNÍ STAVBA ROKU

ŽELEZNIČNÍ STAVBA ROKU

Správa železnic je garantem výběru a odborného vyhodnocení soutěžících železničních staveb v následujících 11 kategoriích:

Železniční mosty a tunely
Rekonstrukce a opravy budov
Modernizace železničních stanic a uzlů
Technologické stavby
Projektová příprava
Liniové stavby
Bezpečná železnice
Rekonstrukce a opravy železničních tratí
Technická inovace roku
Cena generálního ředitele
Rekonstrukce historické železniční památky

Projekt Železniční stavba roku je unikátní akce moderního formátu, která novým způsobem pohlíží na soutěžení, ocenění a vyhlášení nejlepších železničních staveb, jejichž zadavatelem a investorem je Správa železnic. Pod garancí Správní rady Správy železnic a na základě hodnocení odborné komise v čele s generálním ředitelem Správy železnic si klade za cíl vybrat nejkvalitněji realizované železniční stavby za uplynulé období, které může zahrnovat více stavebních sezón, vzhledem k náročnosti a termínu realizace vybraných železničních staveb.

Premiérový ročník akce se uskutečnil v závěru roku 2020. Ocenění zástupců zhotovitele vítězných staveb a předání diplomů a pamětních cen z rukou generálního ředitele Správy železnic proběhlo v měsíci lednu 2021.

Ocenění v oboru projektové přípravy získal SUDOP PRAHA za projekt Modernizace a dostavba žst. Praha Masarykovo nádraží.

Ovšem ve skutečnosti se v SUDOPU PRAHA vyprojektovaly i další oceněné stavby v jiných kategoriích: GSM-R III. koridor Beroun–Plzeň–Cheb, Rekonstrukce Negrelliho viaduktu a Rekonstrukce žst. Čelákovice.

Možná by v příštím ročníku soutěže bylo vhodné na diplomech použít osvědčenou kategorizaci tvůrců, neboť někdo musí mít myšlenku a peníze, další musí dokázat, že myšlenka je realizovatelná a třetí ji musí uskutečnit.

Předávání cen se uskutečnilo vždy na půdě oceněné stavby, v našem případě ve stanici Masarykovo nádraží. Diplom z rukou generálního ředitele Správy železnic Bc. Jiřího Svobody MBA převzal vedoucí střediska 201 Ing. Jiří Syrový. O projektu přinesla rozsáhlý materiál SR 2/2020.

PHISHINGOVÉ ÚTOKY NA SUDOP

Vážení kolegové,
v posledních týdnech razantně vzrostl počet phishing útoků na SUDOP. Útočníci se snaží přes email vylákat peníze, hesla, nebo jen zjistit, zda jste vydíratelní.

Tímto způsobem byla v nedávné době zcela **vyřazena z provozu jiná česká firma podobná SUDOPu**. Došlo k zašifrování desítek serverů a nedostupnosti prakticky veškerých dat a služeb. **Náprava bude stát desítky milionů korun a není jisté jak moc bude úspěšná**. Určitě dojde ke zpoždění, znehodnocení spousty práce a problémům s odevzdáním.

Takže **věnujte prosím maximální úsilí ochraně Vašeho účtu, hesel a zařízení!**

1. Hesla NIKOMU nesdělujte – nikomu znamená NIKOMU!

2. Používejte do firemní sítě/emailu a ostatních služeb **JINÁ HESLA než používáte soukromě** – úplně jiná, takže Heslo a Heslo123 je ŠPATNĚ

3. Nepoužívejte firemní email k přihlášení mimo firmu např. do eshopů, k dodavatelům energií, dodavatelům internetu – **důsledně oddělujte pracovní a soukromé použití emailových účtů**

4. Přijde-li Vám do JAKÉHOKOLI účtu (email, SMS, Skype, Teams) odkaz, může být kliknutí to poslední co stihnete udělat – považujte **odkazy VŽDY za nebezpečné** a otvírejte je jen v ODŮVODNĚNÝCH případech

5. Pokud Vás někdo iniciativně mailem, telefonem, na sociální síti apod. vyzývá, žádá či navádí, abyste se vydali někam do internetu a něco tam udělali či zadali, považujte to za PODEZŘELÉ a buďte ostražití - moderní služby se takto nechovají, takže **každý takový případ hlaste na OTR** 267 094 343 **a podíváme se na to!**

Došel-li Vám **vyděračský nebo jinak podezřelý email**, v žádném případě NEOTEVÍREJTE PŘÍLOHY a NEKLIKEJTE NA ODKAZY, pouze ho **PŘEPOŠLETE na david.fabel@sudop.cz** – zkontrolujeme ho, dáme Vám zpětnou vazbu a použijeme ho jako materiál pro zvýšení naší bezpečnosti
Pokud máte podezření, že někdo již Vaše údaje zneužil, okamžitě si změňte heslo a kontaktujte nás (david.fabel@sudop.cz, 267 094 343, https://helpdesk.sudop.cz) – změnu hesla uděláte na Vašem PC nebo notebooku přes Ctrl+Alt+Delete a volbou Změna hesla
Pamatujte, že máte-li notebook **mimo sudopskou síť**, pak jste i mimo její ochranné prvky **– jste ZRANITELNĚJŠÍ a SUDOP také**!

Naší snahou je udržet síť maximálně bezpečnou, ale proti cílenému útoku potřebujeme pomoc jednoho každého z Vás. Zničení dat a infrastruktury by mělo nedozírné následky na provoz firmy, náklady v desítkách až stovkách milionů korun a přímý dopad na naše životy! Ubránit se je věcí nás všech, nikdo to za nás neudělá.

Předem děkuji a buďte opatrní
Ing. Ondřej Veselý | Vedoucí Odboru technického rozvoje

Soutěž o projekt roku 2020

Letošní 11. ročník (pro rok 2020), jistě poznamenaný pandemií COVID-19, má sečteny hlasy. Na rozdíl od let minulých nebyla až tak hojná nominace, sešlo se pouhých 17 přihlášek. Stejně tak hlasujících bylo pouhých 106, tedy asi 1/3 zaměstnanců pracujících u SP + SEU.

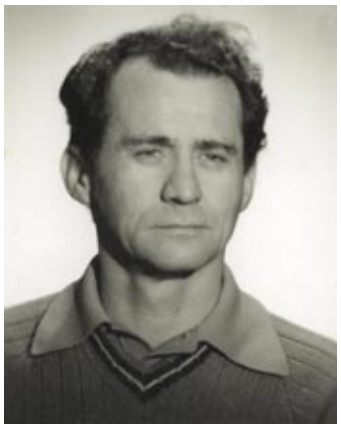
K vlastním výsledkům:
Neobvyklé byly letos i výsledky. Nejvíce hlasů (22/106) získaly hned dva projekty
Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha–Brno–Břeclav (HIP Ing. Vachtl)
a
Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa, BC (HIP Ing. Krsek).
Oba byly proto oceněny stejně první cenou.
Třetí místo a cenu za toto ocenění získal v závislosti na počtu hlasů (16/106) projekt
Rekonstrukce VB Plzeň hl. n. (HIP p. Soumar).
Zvláštní ocenění vedení společnosti získal letos projekt
Most Červená (HIP Ing. Vlasák).

Věřím, že už nyní připravujete svá ***želízka do ohně pro 12. ročník***, k němuž proběhne hlasování jako tradičně v průběhu prosince. V té době snad už nás nebude ohrožovat coronavirus, ať už díky očkování či promořeni, protože i rok 2021 je projekčními pracemi napěchován a určitě bude možné hojně vybírat z míst, kde i díky nám, SUDOPU Praha či SUDOPU EU vzniká v naší republikové dopravní infrastruktuře něco nového, a to je dobře!

Ivan Pomykáček

Ing. Jaroslav Kozel

1. 1. 1934 – 10. 12. 2020



Svého dlouholetého kolegu Jardu Kozla jsem poznal po nástupu k SUDOPu v roce 1976. Hned od začátku mi byl ochotným rádcem po pracovní stránce a časem jsme se sblížili i po osobní stránce. Díky tomu jsem se dozvěděl, jak se dostal k projektování na železnici. Mládí strávil v Praze Břevnově, ale jeho láskou byla příroda a les. Proto chtěl jít studovat po maturitě na Vysokou lesnickou do Písku. Tam se ale bez známostí počátkem 50. let nemohl dostat. Přihlásil se na nově založenou Vysokou školu železniční v Praze. V té době byly její vazby na železnici opravdu úzké, a jak Jarda jednou vzpomínal, fasovali i modré uniformy.

Absolvoval obor zabezpečovací a sdělovací technika a nastoupil na SUDOP středisko 208 jako projektant zabezpečovací techniky – a přišel v pravou dobu. V té době začal nástup reléové techniky a kolega Kozel se stal uznávaným odborníkem na projektování staničních reléových zabezpečovacích zařízení. Byl u zavádění panelového a později blokového provedení RZZ na koleje ČSD. Počátkem 60. let vyprojektoval první zařízení panelového provedení ve stanici Kostomlaty nad Labem. Tým pod jeho vedením vyprojektoval reléové zařízení ve velkých železničních stanicích jako byly styková stanice Kutná Hora, uzlová stanice Brno Židenice a nové osobní nádraží v Berouně. Prvně dvě jmenované jsou v provozu ještě dnes. O jeho profesionálním a pečlivém přístupu svědčí fakt, že od zhotovitelské firmy obdržel za RZZ Brno Židenice uznání za to, že v celém projektu nebyla jediná faktická chyba v zapojení.

Když zpracování prováděcích projektů přešlo na AŽD, zůstal Jarda na SUDOPu a stal se HIPem staveb „automatických bloků“. Pod jeho vedením byly vyprojektovány všechny stavby autobloku v úseku Ústí nad Labem – Praha. V té době jsem s ním spolupracoval a naučil mě jednu zásadu: každou chybu, kterou objevíme i v den odevzdání projektu, musíme ještě opravit. Že stavby byly navrženy kvalitně, o tom svědčí skutečnost, že některá zařízení byla upravena při modernizaci koridoru a slouží dodnes.

Ve volném čase se Jarda věnoval zvelebování venkovského sídla v Mníšku pod Brdy, kde zakoupil starší dům, který postupně opravoval. I při této činnosti získal cenné dovednosti a zkušenosti, o které se rád podělil. Nakonec je využil, když jeho syn Martin koupil rozestavěný dům na kraji Prahy a on mu pomáhal s jeho dokončením.

Jako zkušený projektant se zapojil i do staveb modernizace I. tranzitního koridoru. Byl HIPem stavby *Modernizace žst. Poříčany*. Nové skutečnosti v oblasti zakázek komentoval mírně ironicky slovy: „Dřív jsme soutěžili o titul Brigáda socialistické práce, teď už soutěžíme jen o tu práci“. Vlastní stavbě se věnoval, jak bylo jeho zvykem, opravdu naplno. Když kontroloval stav ukolejnění a našel chybu, hledal zástupce zhotovitele, aby to opravil. Když nikoho nenašel, sehnal si francouzák a osobně připojení upravil.

Pracoval poctivě dál, zvládnul i základy práce na PC, ale bylo vidět, že některé nové přístupy ze strany objednatele ho unavují. Končil v době, kdy jsem se stal vedoucím střediska 208; než se s námi rozloučil, přišel za mnou s malou prosbou, že by byl rád, kdyby jeho syn Martin, který vystudoval kolejové stavby na průmyslovce, pracoval na SUDOPu. Na to jsem řekl, že dobrý kolejář je potřebný i u zabezpečováků, protože dnešní doba vyžaduje pečlivou přípravu kabelových a tras a rozmístění venkovních prvků. Tohoto rozhodnutí jsem nikdy nelitoval, protože tátova pečlivost přešla i na syna.

Co říci závěrem? Prostě kolega Jarda Kozel, ač nebyl přímo otec zakladatel, patřil k té generaci projektantů, která vybudovala dobré jméno naší firmy a na jejich základech pracujeme dodnes.

-lap-

Nové mosty na Vraňansko-hořínském plavebním kanálu

Výsun mostu Vrbno

Text Aleš Lubas, foto CUMULUS a stavba

Silniční most na silnici III/24635 – Vrbno

Silniční most převádí silnici III. třídy přes Vraňansko-hořínský plavební kanál řeky Vltavy v šikmém křížení pod úhlem cca 60°. S ohledem na budoucí lokální rozšíření kanálu byl most navržen s potřebnou prostorovou rezervou, rozpětí hlavního pole č. 2 činí cca 57 m. Dvě krajní pole č. 1 a 3 jsou integrovaná do opěrné konstrukce a mají rozpětí 7,7 a 6,5 m.
V otvoru prvního pole prochází obslužná komunikace, v otvoru třetího povede cyklostezka po rozšíření plavebního kanálu.

Návrh a provedení výsunu byly plně v režii zhotovitele ocelové konstrukce, fy. Firesta. Projektant RDS se podílel na přípravě výsunu statickou analýzou a optimalizací umístění montážních bárek.

Po sestavení nosné ocelové konstrukce mostovky a oblouku byla konstrukce osazena provizorními vzpěrami a vysunuta přes montážní plošiny a věže osazené na dně vypuštěného kanálu. Po výsunu, který proběhl ve dnech 24. a 25. 10. 2020, byly na konstrukci osazeny tyčové závěsy a konstrukce spuštěna na ložiska. Poté proběhla betonáž mostovky v definitivní poloze, zřízení izolací, mostních závěrů, říms a vozovky.

V současné době (únor) probíhá příprava pro statickou zatěžovací zkoušku tak, aby most mohl být zprovozněn v řádném termínu.

Projekt byl řešen od stupně DSP až po RDS v SUDOPU PRAHA, ve stupni DSP i PDPS Ing. Martinem Vlasákem. V rámci RDS byl dopracován odpovědným projektantem Ing. Alešem Lubasem, Ph.D. do potřebné podrobnosti a nedoznal významných změn.

ZAKÁZKA „SNŮ“ PROJEKTEM ROKU

Miroslav Krsek

Čím jsem si to zasloužil…?

„Míro, mám tady jednu zajímavou zakázku na úsek Ústí–Choceň, podívej se na to prosím tě, jestli to chceme dělat…“

Dobře, kouknu se na to. Co je to za stupeň? Projekt. No, alespoň mě láká, že je to v pěkném údolí Tiché Orlice, kde jsem vandroval za svých středoškolských let. Za svých mladých HIPovských let jsem tam přemýšlel nad dlouhými tunely. Ve svých současných HIPovských letech se na to tedy mrknu, někdy ve volné chvilce mezi akcemi Smíchov–Černošice, Týniště–Choceň a hledáním kanalizace u osamělé výpravní budovy v Ústí nad Orlicí, kterou ještě nikdo nikdy neviděl.

„No tak jsem si to, Pavle, prošel a je to nesmysl. Je to projekt, ale neexistuje žádná DÚRka, ani územko. Podle harmonogramu máme za ¾ roku udělat DÚRku i s doklady a žádat o územko, za další čtvrtrok má být hotový projekt a za další čtvrtrok máme i s doklady žádat o stavební povolení. Asi je v tom harmonogramu chyba…“

Jak asi tušíte, nebyla. „Akcelerujeme!“

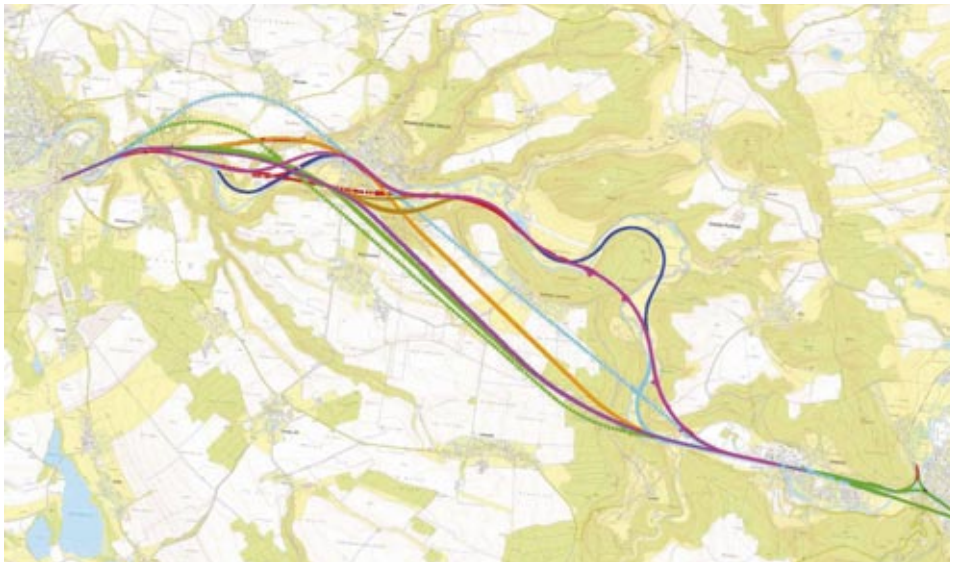
Jak to tak bývá, nakonec jsem nedostal na výběr. Rozkaz zněl jasně. *HIP nesmí termíny projet za žádnou cenu!* Nebyl čas lámat si hlavu, kdo je kdo. Služba je služba. No tak alespoň že kromě kolejařiny v Brandýse nám všechny objekty stavby budou dělat externisti, to se mi hned ulevilo. (Pro jistotu, kdyby to nebylo patrné – předchozí věta je ironie). Marně lovím v paměti, kdy jsem měl na nějaké stavbě skoro všechny provozní soubory a stavební objekty mimo SUDOP. Marně. Čím jsem si to zasloužil…?

Lepíme poslední díru koridoru

Když si zadáte do „gůglu“ heslo *dokončení prvního železničního koridoru*, co asi tak uvidíte? Samotného mě to zajímalo, protože si pamatuji již někdy před 15 lety politická plácání po ramenou: „že jsme ten koridor už konečně dokončili, ale že to byla fuška, co?“ Byla.

Ale zpět ke „gůglu“. Z přibližného počtu 112 tisíc výsledků vám na prvním místě vyjede věta *12. října 2004 byl 1. železniční koridor stavebně po 11 letech dokončen.*

Myslím, že každý čtenář SUDOP Revue ví, jaký je rozdíl mezi focením střihačů pásek či tiskovou zprávou a skutečností. Máme rok 2021 a reálně stále koridor dokončen není. Brno nebo Česká Třebová by mohly vyprávět, v Pardubicích už to kolega Dan Filip tlačí do výkopových prací, podzemní vodě navzdory.



Co všechno se v minulosti prověřovalo mezi Ústím nad Orlicí a Chocní.

Ale když si pomůžeme malým trikem, že železniční uzly, uzlíky a uzly gordické nebudeme do koridoru počítat, tak toho zas tolik nechybí. V podstatě jen úsek mezi Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí.

Tak tuto poslední díru koridoru půjdeme zalepit. Za povšimnutí stojí, že s realizací zmíněného úseku se bude rekonstruovat už i jedna z prvních staveb koridoru.

Pachatel se vrací na místo činu

Údolí mezi Ústím na Orlicí a Brandýsem nad Orlicí je pachatelovým oblíbeným místem činu už poměrně dlouho.

Poprvé jsem zde páchal projekční činnost na sklonku minulého tisíciletí, kdy jsem po povodních měnil kolejářskou dokumentaci. Roku 1999. Pak jsem si odskočil vedle do Ústí nad Orlicí a měl jsem za to, že jsem z údolí venku. V Ústí jsem se věnoval přestavbě stanice, ale zradila mne jedna věta v zadávací dokumentaci. Ta pravila, že kromě stanice je nutné se ještě podívat do údolí směr Choceň.

Psal se rok 2004 a my jsme vstupovali do Evropské unie. To chce velké cíle, a tak jsme dnešní trati v údolí dali košem a začali na papíře provrtávat přilehlé kopce tunely. Zrodila se myšlenka na novou trať v dlouhých tunelech. Myšlenky nás posunovaly postupnými kroky vpřed zhruba deset let pod vedením kolegy Dana Filipa, než začaly přešlapovat na místě před zavřenými dveřmi ekonomického hodnocení.

Vedle se však se skřípěním otevřely zatuhlé dveře s rekonstrukcí stávající tratě údolím. Kolega Pavel Kubát na ně přišrouboval cedulku s nápisem *Přípravná dokumentace, varianta STŘED 2*. To jsme ještě netušili, že za nimi narazíme na další nedobytné dveře s ochranou obyvatel před hlukem. Dveře se otevřít nepodařilo. Zpět na chodbu. Zkoušíme, které dveře by šly ještě otevřít. Našli jsme a vstupujeme do dveří s tajemným nápisem *Blending Call.*

Co v údolí Blending Call znamená

Co je předmětem stavby? V podstatě jde o odstranění propadů traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu rekonstrukcí úplně všeho kromě mostů postavených po povodních v roce 1997. Zastávka v Brandýse nad Orlicí bude plně peronizována a doplněna podchodem. Kontroverzním tématem pro okolní obce a chataře je zrušení ikonické železniční zastávky Bezpráví.

Z provozních důvodů byla do traťového úseku doplněna trvalá odbočka s kouzelným názvem *Odb Bezpráví,* byť neleží v Bezpráví, ale na Luhu.

Stavba zahrnuje rekonstrukci železničního spodku a svršku v celém rozsahu stavby, a to včetně hloubkové sanace násypového tělesa trati v nestabilních úsecích. Ve stanici *Brandýs nad Orlicí předjízdné koleje* je navrženo vysunutí choceňského zhlaví, aby bylo dosaženo potřebných užitečných délek kolejí při respektování potřebné viditelnosti návěstidel na trati i na přejezdu trůnícího nešťastně uprostřed stanice.

Není nadto navázat na vstřícnou spolupráci

Znáte to.

„Já vám ten pozemek nedám. S dráhou mám jen ty nejhorší zkušenosti. Mýmu tátovi jste v sedmdesátých letech…“

I mezi Ústím a Brandýsem jsme naráželi.

Svazku obcí dělala SŽDC problémy, když stavěli cyklostezku na Letohrad. Já nejsem ze SŽDC.

Panu X nechali stavaři z ČEZu na pozemku kopec hlíny, a už je to deset let. Já nejsem z ČEZu.

Panu Y zase dráha vjela na pozemek a dodnes tam od nich jsou na louce vyjetý hluboký koleje, nikdo se k nápravě nemá. Já nejsem od dráhy.

Paní referentka na památkového úřadu mne, hned jak jsem vyslovil slovo Brandýs, zahrnula výčitkami, jak jsme si mohli dovolit vyměnit okna na výpravní budově v Brandýse za plastová a vůbec to s nimi neprojednat, když je budova součástí památkové zóny. Já nejsem ze Správy železnic.

No, ale už alespoň vím, že máme protihluková okna na nádraží hotová.

Setkání staletí. Budova je o století starší než projíždějící Railjet.

Když už jsem se zmínil o té cyklostezce. Pokud to tam znáte, tak víte, že je to jediná cesta údolím. Právě to podle mě činí toto údolí opravdu pěkným. Žádná auta, voda v řece poklidně teče, kolem projede Pendolino. Než do údolí vtrhne stavba, doporučuji si to tam na kole projet, klidně i s malými dětmi. Na kole jsme konec konců projížděli území stavby při prvních místních šetřeních.

Ale zpět k cyklostezce, coby jediné cestě údolím. Po stanovisku vlastníka cyklostezky, že stavba ji nesmí používat, jsem přemýšlel, kolik lze sehnat vrtulníků. Jak z nich budeme betonovat nové mosty, a naopak jak bude vybouraná suť létat českým vzdušným prostorem. Ano, řešením je také vybudovat vedle cyklostezky ještě jednu paralelní cestu. Jak to údolí pak bude vypadat pěkně… Dobře, z paralelní nové komunikace vlastník cyklostezky ustoupil, ale trvá na tom, aby během stavby mohla být cyklostezka cyklisty využívána. No, nevím, jestli se na stavbu budu chtít jet podívat na kole, když tatra zabere celou šířku cyklostezky od krajnice ke krajnici.

HIP a hlavní kolejář vyrážejí na místní šetření, spolu s nejvyšším kolejářem u iPhonu.

Na druhou stranu budou cyklisté, ti odvážní jedoucí údolím, odměněni exkurzí na stavbě. A to pouze za cenu rychlého sesedání z kola a zalehnutím do příkopu. Známe to z válečných filmů, kdy konvoje bombardují nepřátelská letadla. Má to spravit řízení provozu. Tatry se střídají s cyklisty.

Alespoň si pomůžeme tím, že rekonstrukce železničního spodku bude prováděna kontinuální linkou, takže hlavní hmoty odvezeme a přivezeme na stavbu po kolejích. Když už jsme u železničního spodku – naši předkové pod dohledem pana Pernera stavěli těleso trati z toho, co kde v okolí našli. A tak jako materiálu použili jílovité zeminy. Z dnešního pohledu zemina do náspu nevhodná. Nicméně pravdou je, že tyto náspy tam dnes stále jsou, více než jedno a půl století. A OŘ tam vážnější problémy s nestabilitou železničního spodku nemá. Jestli by tedy nebylo lepší do konsolidovaného a přes století prověřeného spodku nesahat. Na odborných jednáních se došlo k závěru, že nebylo. A tak se bude podloží zpevňovat štěrkovými pilíři. Jsem na to sám zvědav, jak to dopadne.

Sudopským projektem roku 2020
se stal projekt
Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa, BC (HIP Ing. Miroslav Krsek)

BC – Blending Call (smíšená výzva)
Program Blending Call má řešit odstranění úzkých míst na I. koridoru. Program znamená mix tří finančních zdrojů: úvěru od Evropské investiční banky, evropského fondu CEF a státního rozpočtu.

Absurdní hrátky s hladinou povodňové vody

To máte tak. Trať vede v těsném sousedství Tiché Orlice. A jak to tak bývá, po letech dobrých sousedských vztahů může něco zaskřípat.

Zde se to stalo při povodních v roce 1997, která krom několika zničených mostů odnesla v těsném souběhu i opevnění tělesa tratě z kamenné dlažby. No to se stane i v lepších rodinách, říká rčení. Problém byl v tom, že se sousedské vztahy na poli zničených mostů obnovily poměrně dobře a rychle, kdežto na odnesenou kamennou ochranu tělesa se zřejmě v té rychlosti zapomnělo.

Protože máme stavbu mimo jiné uvést do normového stavu, zjistilo se ze stabilitního výpočtu, že Jan Perner svah neopevňoval kameny jen tak pro nic za nic. Abychom tedy svah zase zpevnili, navrhli jsme jeho ochranu kamennou rovnaninou. Až do tohoto okamžiku jsem žil v domnění, že „mám vyřešeno“.

Jak asi tušíte, vyřešeno nebylo. Správce toku si vyžádal příčné řezy a na jejich základě došel k závěru, že zmenšujeme průtočný profil koryta pro povodňové vody. No, asi jo, když dáváme zpátky na místo kamennou ochranu svahu.

„No právě“, zněla vítězná slova správce toku. „Takže musíte posoudit, o kolik se zvedne hladina povodňové vody,“ dodal vítěz.

„To přeci nebude nic zásadního,“ přecházím do obrany.

„Ale něco tam bude,“ nedal se vítěz obměkčit.

OK, tož objednali jsme posouzení. Raději rovnou u vítěze, aby to mělo váhu. Po dvou měsících bylo hotovo. Se zvědavostí ťukám na klávesu PgDn, abych se dostal ve zprávě k závěru s kýženou hodnotou. Je to tady. Maximální zvýšení hladiny v nejhorším místě u stoleté vody šest cm, u dvacetileté sedm.

OK, trochu zvedneme úroveň ochrany svahu a je hotovo.

„Ne ne,“ pronese vítěz. „Na všech pozemcích, které zvýšení hladiny zasáhne, musíte získat souhlasy jejich vlastníků.“

Ale vždyť tam jen chceme vrátit opevnění svahu z kamenů, co tam před povodní byly. Vlastně se povodní průtočný profil zvětšil a teď ho jen chceme vrátit do původního stavu.

Ne ne, stávající stav je stávající stav. „Jako fakt…?“, řekla by moje dcera. Odcházím od vítěze se špatným tušením, neboť na druhém břehu řeky je fabrika a dost dalších nemovitostí.

Zde jsme u továrny narazili se zvýšením povodňové hladiny o 7 cm.

Štěstí v neštěstí se říká. Po oťukávání katastrálky zjišťuji, že většina nemovitostí na druhém břehu patří fabrice. Kromě ní už jen čerpací stanice ČOVky a jeden vlastník louky bydlící v nedaleké obci. Tak začnu tím nejhorším.

S investorem jedeme do fabriky za jejich technickým ředitelem. Ochotně si nás vyslechne, provede nás po areálu.

„Tady po tu rysku byla voda“, ukazuje na značku na futrech, asi ve dvou třetinách výšky. „Takže nám je to jedno, stejně jsme při povodních pod vodou a 7 cm už nehraje roli.“

Vidím světlo na konci tunelu.

„Jen máme amerického vlastníka, tak si to musíme od něj nechat odsouhlasit, ale myslím, že to bude jen formalita, doporučím jim souhlas.“

OK. Jedu se podívat na tu čerpací stanici ČOVky. Je relativně nová, vybudovaná na umělém kopečku. Super, je nad hladinou. Správci zvednutí hladiny v tomto místě o 3 centimetry nevadí. Padá mi ze srdce betonový pražec. Tak zbývá vlastník přilehlé louky. Zde čekám největší problémy. Jak se často ukazuje, opak je pravdou. Po pochválení králíků a společenské konverzaci ve stodole máme dokonce rovnou podepsaný souhlas.

Jak to tedy dopadlo? Projekt jsme museli upravit. Část náspu musíme bohužel zcela rozebrat a znovu ho postavit z lepšího materiálu, než jsou jílovité zeminy. Co se stalo? Američan nedal souhlas…

Rychlá degradace mostu

Nezažil jsem to poprvé. Ale byl jsem stejně znovu překvapen, v tomto případě rychlostí, s jakou se z mostu v nějakém provozuschopném stavu (byť to není „žádná hitparáda“) stane most v havarijním stavu.

Ano, už jsem to jednou zažil. V nejmenovaném nedalekém městě, cca před deseti lety, měla stavba jezdit po mostě přes Tichou Orlici. Na radnici nad tím zřejmě přemýšleli a byla provedena mimořádná prohlídka mostu. Výsledkem bylo omezení nosnosti na 6 tun. Pro stavbu nepoužitelné. Pokud tedy ten most stavba nezrekonstruuje. Mimochodem, autobusy s lidmi přes něj jezdily dál, i po mimořádné prohlídce.

Menší města mají menší byrokracii, dalo by se říct. Tady se mi to potvrdilo. Sedíme v zasedací místnosti na radnici. Pan starosta kouká na rozložené výkresy situací stavby. Nelíbí se mu, že bude stavba používat most na místní komunikaci. Argumentuji, že je na něm značka 30 tun a tu dodržíme. Pan starosta má výraz pokerového hráče.

Vlastně nevím, s čím odjíždím. Ještě se jedu na most znovu podívat. Vše vypadá OK. V tu chvíli netuším, že o den později už tam bude namísto 30 tun značka 3,5 tuny. Jeden silniční most navíc do stavby…

Zhoršení stavu mostu přes noc po jednání.

Kozy

Jsem na radnici již poněkolikáté. Vše jsme projednali, přešli přes úskalí územního a stavebního řízení. Odvrátili odvolání města. Teď už řešíme jen podpisy nájemních smluv na plochy zařízení staveniště. Na už dříve projednané plochy. To ale nezabránilo tomu, aby město jednu z ploch pronajalo.

„Ale my tam máme mít dočasnou deponii ornice," huhlám přes roušku.

Že si ji prý máme dát o kousek vedle. Argumentuji, že vedle to nejde, protože to „vedle" je v aktivní zóně řeky. No ale že už je to definitivní, že už tam ty kozy jsou. Jaký kozy… ?!?

Celé údolí je záplavová oblast. Deponii ornice není kam jinam dát, jedině odvézt úplně pryč z celého údolí. A po stavbě zase zpět přivézt. No to ne.

Doplňujeme stavbu o dočasné přemístění kozí farmy. Na ono místo „vedle". Kozy mají stejný prázdný výraz, když jim říkám, že budou v aktivní zóně záplavových vod a jestli jim to nevadí. Nic neříkají, je jim to jedno.

„Přeložka koz"

Tak mám projednáno a ani jsem nepotřeboval huhlat v roušce. Dočasná „přeložka koz". Po stavbě vše zpět na původní místo. Alespoň oživíme kozí život v jeho jednotvárnosti. Vliv na dojivost mléka zatím neznámý.

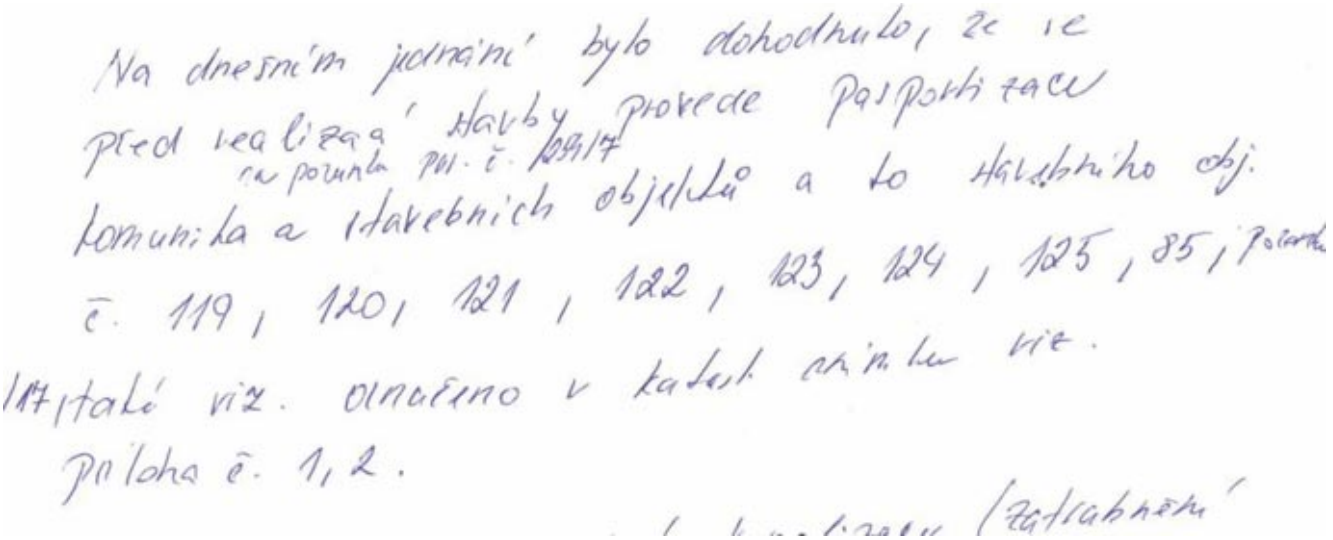
Borec nakonec

Jediným přístupem do údolí je kromě jeho konců úzká silnička vinoucí se od Říček přes Klopoty dolů na cyklostezku. Jak to vzniklo nevím, ale silnička leží dle katastrální mapy vedle pruhu obecního pozemku pro cestu. Na řadě pozemků soukromých vlastníků. Stane se. S vlastníky musíme vyřešit dočasné zábory jejich pozemků. Jedeme na setkání s nimi, přímo na místo činu.

Tuším už dopředu problém. Vlastníci jsou vlastníky nejen pozemků pod silničkou, ale i přilehlých chatek. Asi se jim nebude líbit, že kolem nich bude stavba jezdit.

Nelíbí. Do čela naštvaného hloučku se postavil jeden z vlastníků. Vše ví a vše zná. Typ ředitel zeměkoule, prostě borec. Byť jsem si už dříve chatky obhlédl, nyní se dozvídám, jak jsou v chatrném stavu, jedna horší než druhá. A třetí každou chvíli může spadnout. Skoro chci borci navrhnout, že jednu padající chatku bych si za odpovídající cenu hned koupil. Nebudu provokovat. Dohadujeme se na pasportizaci chat před začátkem stavby. Borcovi se to nezdá. Slyším, že vše se dá naohejbat, jak stavba potřebuje. Navrhuji, aby pasport provedl soudní znalec. Borec se zamyslí a pak přikývne. Dále od jedné paní posloucháme, jak stavba poničí fasády chatek. Borec majitelku odtáhne stranou a polohlasem jí říká, ať se nebojí, že po stavbě bude mít fasádu novou, na náklady stavby. Hledím tázavě já, hledí tázavě majitelka. Borec doplní, že jí to pak vysvětlí.

Odjíždíme s křehkou a nejasnou dohodou. Tuším ale, že borce nevidíme naposledy.



Na dnešním jednání bylo dohodnuto, že se
před realizací stavby provede pasportizace
na pozemku par. č. 119/17
komunikace a stavebních objektů a to hlavního obj.
č. 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 85, pozemku
117 také viz. označeno v katastr. mapě viz.
příloha č. 1, 2.

Zápis z jednání s vlastníky.

Jdeme na to!

Stavební povolení máme. Zhotovitele máme. Nikdo se neodvolal. Investor má peníze. Výluky objednány. A tak 16. 2. 2021 proběhlo předání staveniště. Stavba začíná. Zažil jsem s její přípravou leccos, takže mě mrzí, že se místo ní zavrtávám do VRTky – do první dokumentace DÚR VRT z Prahy do Poříčan. Vzhledem ke smrtelné kombinaci VRTky s jinou probíhající stavbou v Praze, kde je to kvůli velkým změnám na plný úvazek, se autorského dohledu na stavbou „Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa, BC" musím vzdát.

Na závěr bych chtěl poděkovat Petru Voceďálkovi, který se zhostil kolejí v Brandýse a koordinace s nasazením, jež ho pak bohužel poněkud utavilo. Děkuji kolegovi Lipenskému za koordinaci na straně PRODINu. Martině Hoffmanové za přijetí výzvy ke splnění nesplnitelného v inženýringu, kdy se jí podařilo intenzivním jednáním získat kýžené pravomocné územní rozhodnutí a všechna stavební povolení v rekordním čase. Děkuji kolegovi Grisovi za kočírování nekonečných změn v organizaci výstavby. Děkuji i panu Jakubcovi za konstruktivní spolupráci. A děkuji i všem ostatním, kdo se na přípravě podíleli.

Železniční stanice KYŠPERK alias LETOHRAD

Historie železnic v okolí Kyšperku (dnes Letohradu) se začala psát po prusko–rakouské válce v roce 1866. Poražené Rakousko se zavázalo vybudovat několik železničních spojení ze Severních Čech do Slezska, které tehdy bylo součástí Pruska. Aktivní v tomto regionu byla Rakouská severozápadní dráha, která dne 10. ledna 1874 zahájila provoz na trati Hradec Králové – Letohrad – Lichkov; v říjnu téhož roku pak na propojovací trati Ústí nad Orlicí – Letohrad, což si vyžádalo stavbu nového nádraží v Ústí nad Orlicí. 15. října 1875 pak zahájila provoz na úseku přes Lichkov ke státní hranici do tehdejšího Pruska.

V období 2. světové války od roku 1939 do roku 1947 byl v provozu tzv. Lichkovský triangl (směr Międzylesie – Dolní Lipka), který umožňoval bezúvraťové jízdy ze Slezska do Rakouska (obě země byly součástí III. říše) přes naše území. Spodek zrušené části trati je dodnes patrný. V roce 1945 se vážně jednalo o připojení Kladska k Českým zemím. Údajně již byl jmenován ředitel ČSD pro tuto oblast. Vztahy mezi Československem a Polskem byly v té době opravdu napjaté. Nakonec zasáhl velký vůdce Stalin a potvrdil, že celé Slezsko na základě dohod z Jalty patří Polsku.

Investice v této oblasti začaly oproti hlavním tratím poměrně pozdě. V roce 1982 byl elektrizován úsek Ústí nad Orlicí – Letohrad v podstatě na stávající stav kolejiště. V roce 2007 byla zahájena rekonstrukce a elektrizace úseku Letohrad–Lichkov, včetně pohraničního úseku do Międzylesie, kde navázala na elektrizovanou trať PKP PLK. Stavba byla ukončena v roce 2008 a umožnila jízdy přímých osobních vlaků z Ústí nad Orlicí do Kladska.

Od roku 2012 začaly přípravné práce na rekonstrukci železniční stanice Ústí nad Orlicí, která byla dokončena v roce 2015. V roce 2016 proběhla rekonstrukce traťového úseku Ústí nad Orlicí – Letohrad.

Stanice Letohrad přišla na řadu až poslední.

Lokomotiva 354.1160 na popelovém kanále v běžné službě v r. 1974.

Za dlouhou remízou ještě v roce1971 zapózovaly stroje 534.0357 a 524.179.

Aby to autorovi vedlejší vzpomínky nebylo líto – zde archivní foto lokomotivy řady 475.1146 v Častolovicích.

A ještě budovatelská výzdoba nádraží v 50. letech 20. století.

Historické fotografie www.nadraziletohrad.wz.cz

Moje vzpomínka na Letohrad

Petr Lapáček

Jako milovník železniční historie jsem měl k železniční stanici Letohrad blízký vztah. Tratě v tomto regionu postavila Rakouská severozápadní dráha v roce 1874 a význam Kyšperku jako železničního uzlu vzrostl po uvedení do provozu spojovací trati do Ústí nad Orlicí.

Ve stanici byla zřízena výtopna, ve které sloužily zajímavé řady parních lokomotiv. V letech první republiky za éry ČSD to byly tendrovky 354.0 a jejich mladší „Všudybylky“ 354.1. Na svou dobu byly obě řady poměrně výkonné a jezdily s přímými osobními vlaky až do Prahy Denisova nádraží (později Praha Těšnov). Ty starší si v provozu nepamatuji, ale ty druhé mám v živé paměti. A právě depo Letohrad jich mělo několik v provozu ještě v polovině 70. let minulého století. Jako čerstvý majitel režijky po nástupu k SUDOPU v roce 1976 jsem se jednoho víkendu koncem listopadu rozhodl, že je zachytím na filmový pás. Vyzbrojen jsem byl kamerou KODAK 8 mm z roku 1938. Kamera má zajímavou historii, a tak nebude na škodu, když se o ní zmíním.

Můj děda byl na konci války hodinářem v Buštěhradě a můj otec, který se vrátil z totálního nasazení, se u svého tchána učil, než mu opět otevřou vysoké školy. Kameru dostali od jednoho ruského důstojníka v květnu v roce 1945 výměnou za zdobené dámské hodinky. Jak ke kameře přišel on nevím, zřejmě to byla válečná kořist z Německa. Měl ve své jednotce přísnou kázeň, protože otec vzpomínal, že si nikdo netroufnul něco ukrást. Jeden seržant, když neměl čím zaplatit, přitáhl na zádech celou čtvrtku koniny. Kamera ležela u nás dlouho, nepamatuji si, že by s ní otec někdy točil. Vytáhl jsem ji až já a natočil s ní pár záběrů se spolužáky v Žilině. Kupodivu, kamera přežila i naše poněkud nešetrné zacházení.

Jak jsem se zmínil, používal jsem ji také pro natáčení parních lokomotiv, které v té době dosluhovaly. Do Letohradu jsem vyrazil rychlíkem přes Ústí nad Orlicí. V té době nebyla spojka do Letohradu elektrizována a na osobních vlacích tam jezdila ještě parní lokomotiva 354.1. Po vystoupení z rychlíku se mi podařilo nafilmovat její objíždění osobní soupravy – po celou dobu záběru se četa na mě z budky vesele usmívala. Nasedl jsem do parního vlaku a odjel do Letohradu. Vlak tam končil, přesedl jsem na motorák do Dolní Lipky. Tam sloužila ještě jedna 354.1 z Letohradu na vlacích do Štítů. I tady jsem pořídil několik záběrů, které kazilo pouze pošmourné podzimní počasí; lokomotivní personál mi dokonce přátelsky kynul.

Cestu zpět jsem plánoval rychlíkem přes Hradec Králové. Vyjížděl z Jeseníků, a v té době ho vozili již noví „Brejlovci“ T 748.3. V začátcích provozu byly dost často poruchové, a tak za ně zaskakovaly parní „Šlechtičny“ 475.1 z hradeckého depa. Vrátil jsem se zpět do Letohradu s tím, že tu na rychlík počkám a lokomotivu si nafilmuji. Nejdříve jsem udělal pár záběrů depa a posunující parní zálohy. Byl jsem tak okouzlen tou parní symfonií, že jsem si nevšiml, že mě pozoruje „bdělý a ostražitý“ posunovač. Než jsem došel na první perón, abych nafilmoval příjezd rychlíku v čele se 475.1, stihl to nahlásit dopravnímu náměstkovi.

Ten ke mně přistoupil a zeptal se: „Co to tady filmujete?“

Pohotově jsem odvětil: „Z místa pro cestující veřejnost můžu filmovat a fotit cokoliv.“

Ale v tom rozrušení mi kamera KODAK, kterou jsem jednou rukou držel a druhou natahoval, spadla na tvrdý perón a zasekla se.

Blahosklonně mi odvětil: „Tak tedy filmujte!“

Bohužel kameru jsem nerozchodil, rychlík nenafilmoval, a vztekem bez sebe jsem nasedl do vlaku a Letohrad nechal za sebou.

S kamerou mi svitla naděje, když mě přijel před Vánoci navštívit kamarád Mirek z vysoké. Se slovy „absolvent optické průmyslovky v Přerově to zvládne“, ji začal rozebírat. No, a tak ji mám dodnes v šuplíku rozebranou…

Na stanici Letohrad jsem téměř zanevřel a vrátil jsem se tam až v roce 2008 když probíhalo slavnostní ukončení stavby rekonstrukce a elektrizace úseku Letohrad–Lichkov, včetně pohraničního úseku do Międzylesie. Při té příležitosti si místní radní stěžovali, že se jejich stanici modernizace vyhnula. Toho využil přítomný ředitel Stavební správy Praha Cyril Suk a tlačil na ředitele odboru investičního Jirku Bureše, aby ji zařadili do plánu. Ten se k tomu moc neměl, protože měl jiné priority.

Rekonstrukce železniční stanice Letohrad proběhla až v režii Stavební správy východ v letech 2019–20. A nakonec jsem rád, že SUDOP PRAHA byl jako projektant u toho.

Letohrad
České dráhy

Přestavba železniční stanice Letohrad

Karel Košař a Petr Lapáček

Foto Vladimír Fišar

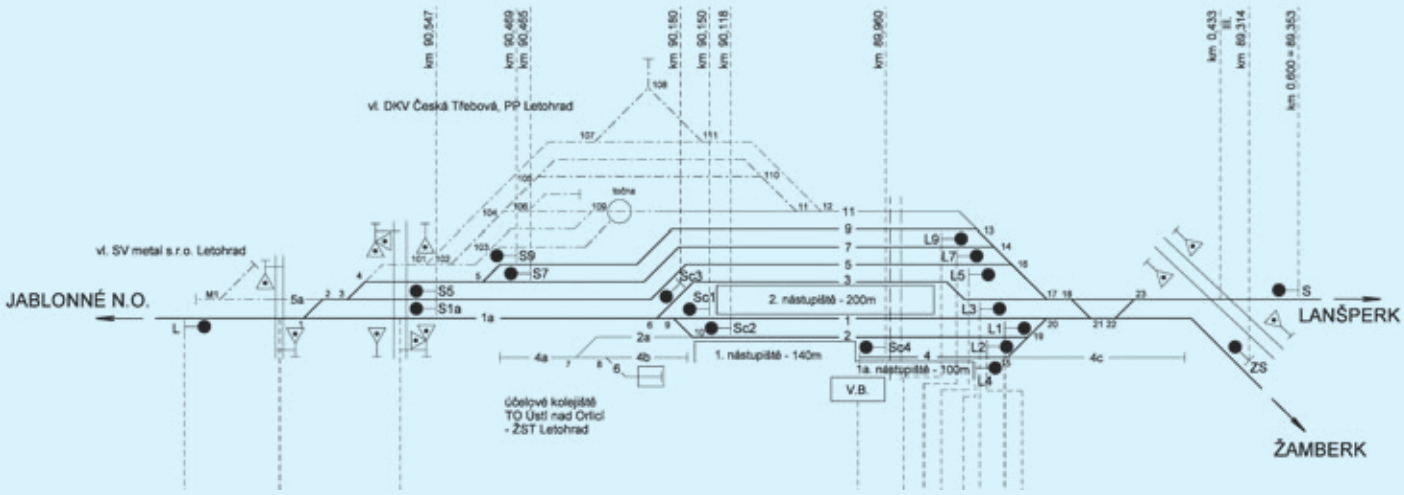
Vlastní práce byly zahájeny již v březnu roku 2019 a zahrnovaly rekonstrukci železniční stanice s přilehlými traťovými úseky do všech tří směrů (směr Žamberk, směr Ústí nad Orlicí, směr Lichkov). Z hlediska kolejového včetně železničního spodku: ve směru Žamberk do km 88,550, ve směru Ústí nad Orlicí s výškovou a směrovou úpravou koleje do km 89,530 (0,433) a ve směru Lichkov do km 90,879.

Úpravy zabezpečovací a sdělovací techniky směřovaly až do žst. Žamberk včetně zvýšení bezpečnosti dvou železničních přejezdů a ve směru Ústí nad Orlicí až do žst. Lanšperk.

Proběhlá rekonstrukce stanice s navazujícími úseky zvýšila vybavení na současnou technickou úroveň modernizovaných tratí, zajistila prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC a třídu zatížení D4. Zmizely historické drátovodné rozvody a v nových prostorách je instalováno moderní zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Téměř celé kolejiště stanice je rekonstruováno.

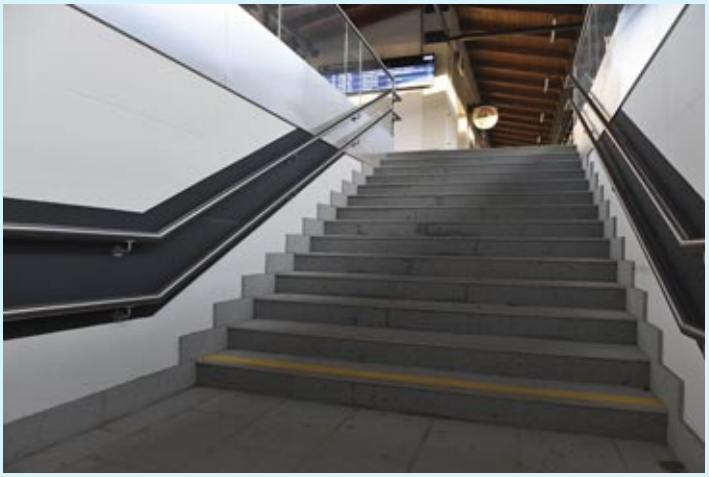
Nový podchod odstranil letité oddělení městských částí Kunčice a Orlice, ke kterému došlo výstavbou železniční stanice (původně Kyšperk) v roce 1874. Podchod pod kolejištěm stanice je široký 4 m a dlouhý 44 m a umožňuje přístup na nástupiště i pro imobilní cestující pomocí dvojice velkorozměrových výtahů s kapacitou i pro jízdní kola. Na nové ostrovní nástupiště a k autobusovému nádraží jsou dva výstupy, na kunčické straně podchodu je navíc vybudováno nové parkoviště pro osobní vozy s příjezdovou komunikací od hlavní silnice.

Nové ostrovní nástupiště délky 200 m je částečně zastřešeno. Jsou tu i dvě nová vnější nástupiště délky 96 m a 140 m s vybavením stylovými lavičkami, odpadkovými koši, informačním systémem a nezbytnými stojany pro cyklistickou veřejnost. Stanice zůstává oblíbeným výchozím místem pro cyklistické výlety, zejména ve směru podél Tiché Orlice směrem na Ústí nad Orlicí a dále na Choceň. Původní, hojně využívaná půjčovna jízdních kol nezmizela – byla nahrazena novou.



Letohradští cyklisté mohou být spokojeni – stání pro svá kola mají habaděj. A k tomu ještě i půjčovnu jízdních kol pro ty, co kola nevlastní.

O rozšíření parkovacích ploch a příjezdové komunikace se významně zasloužilo zastupitelstvo města Letohrad v čele se starostou.



Podchod pod kolejištěm stanice propojil dvě městské části Kunčice a Orlice a dvěma výtahy umožňuje přístup na nástupiště i pro imobilní cestující.

LETOHRAD V NOCI

Kolejiště stanice je obklopeno budovami a na kunčické straně depem kolejových vozidel. Tuto stísněnost, která neumožňovala pokládku technologické kabeláže jednoduchým podpovrchovým způsobem, vyřešil 560 m dlouhý páteřní kabelovod. Stávající, často již historické propustky, napříč kolejištěm byly při stavbě železničního spodku dostatečně dimenzovány i s ohledem na nově navrhovanou zatížitelnost železničního tělesa.

Kolejové úpravy ve stanici již umožnují:
- současný pobyt osobních vlaků a rychlíků směr Jablonné nad Orlicí – Lanšperk
- pobyt končícího/výchozího vlaku směr Letohrad–Žamberk a opačně
- zvýšení rychlosti průjezdu vlaků ve směru Jablonné n./O. – Lanšperk na 80 km/h
- vyšší propustnou výkonnost stanice, zvyšují bezpečnosti provozu a krátí jízdní dobu
- snížení hygienických limitů hluku a vibrací

Byly demolovány nevyužívané a dožívající objekty a vystavěny nové pro novou drážní technologii; nový objekt pro předtápění až dvou vozových souprav z trakční sítě 3kV DC, nová transformovna pro napájení celé stanice včetně elektrického ohřevu výhybek, který zde chyběl, i když místní klima, které v zimě komplikuje drážní provoz, jej často vyžaduje.

Rekonstruované kolejiště je opatřeno moderním a úsporným osvětlením s LED zdroji, taktéž dálkovým ovládáním a diagnostikou. Stanice má nezbytné nové osvětlení nástupišť a pracovních ploch v kolejišti.

Rozsah rekonstrukce kolejiště si vynutil rekonstrukci trakčního vedení s přípravou pro budoucí možnost elektrizace na 25kV AC.

Stanice je nyní vybavena dálkovým dispečerským řízením včetně směrů do Lichkova a na opačnou stranu do Ústí nad Orlicí. Dohled zajišťuje nový IP kamerový systém, a to jak ve stanici, tak na rizikových přejezdech a ve stanici Lanšperk.

Přestavba železniční stanice, v rozsahu největší od její existence v roce 1874, probudila u místní samosprávy značný zájem. Zastupitelstvo v čele se starostou aktivně navázalo na železniční stavbu vybudováním příjezdové komunikace k novému parkovišti od Kunčic a v prostoru poblíž výpravní budovy připravilo rozšíření parkovacích ploch. České dráhy demolicí objektu nepoužívané kotelny uvolnily část svých pozemků pro rozšíření zelených ploch u výpravní budovy. Zaměstnanci Správy železnic jako náhradu uvolněných ploch pro novou technologii získali po rekonstrukci plochu pro údržbu, která ač nebývá u nových investic často zmiňována, má svůj význam pro udržení kvalitního stavu.

Největší výhodou pro tuto stavbu se ukázalo to, že značné množství pracovníků stavby má osobní vztah k tomuto městu nebo pocházejí z jeho blízkého okolí včetně ředitele stavby. Pak bylo znát, že když došlo k nějakému problému ve vztahu s místní správou, vlastníky nebo správci sítí, lokální znalosti těchto lidí pomohly problém velice rychle vyřešit a stavba probíhala bez zbytečných komplikací.

Generální projektant a AD:
SUDOP PRAHA a.s.
vedoucí týmu: Ing. Martin Raibr
HIP: Ing. Karel Košař

Investor:
Správa železnic, s.o., Stavební správa východ
HIS: Ing. František Pilný/Jaroslav Štursa

Zhotovitel:
sdružení firem Elektrizace železnic Praha, a.s.
a Chládek a Tintěra, Pardubice a.s.
Ředitel stavby: Ing. Přemysl Krejsa
Zástupce ředitele: Jan Pošvic

Celkové schválené náklady projektu: 1 005 708 244 Kč
Schválený příspěvek z fondů EU: 837 453 210 Kč
(Operační program Doprava – Fond soudržnosti)

ZAJÍMAVOSTI

Kdepak... v Česku ani jeden vyřazený pražec nazmar!

POTĚŠILO NÁS…

V roce 2005 jsme si v SUDOP revui povzdechli, proč musí být železniční stanice v naší zemi stále zamořovány množstvím stožárů – proč například nemůže být na stožáru osvětlení umístěn reproduktor...

A hle!
Uplynulo pouhých patnáct let a ono to jde!
A dokonce i tabulky s čísly sektorů nástupiště byly vzaty na milost...
Je potěšující zjistit, že i u nás doma ještě občas vítězí rozum.

Dálnice D6 Krupá – přeložka silnice

Projektová dokumentace pro provádění stavby (PDPS)

Petr Hradil

*Zdá se, že u další dálniční stavby se „blýská na lepší časy“, resp. že vše směřuje k její realizaci. Vzhledem k tomu, že na dokumentaci pro územní rozhodnutí akce „D6 (tehdy R6) Krupá přeložka“ byly v SUDOPU zahájeny již v roce **2003**, naznačuje její **„dlouholetou historii“** datum zpracování PDPS – **říjen 2020**. Že s postupem přípravy stavby nejvíce zamávalo její **pozastavení** z požadavku Ministerstva dopravy ČR za účelem **„prověřování případných úspor“** (kolem roku 2010), je nasnadě.*

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Stávající silnice I/6 je součástí mezinárodního silničního tahu E 48 a zajišťuje hlavní silniční spojení ve směru Praha – Karlovy Vary – Cheb – hranice se Spolkovou republikou Německo a je jedním z nejzatíženějších silničních úseků na území České republiky. Současná dvoupruhová komunikace prochází několika obcemi (Krupá, Hořesedly, Hořovičky, Petrohrad, Lubenec), nepostačuje již narůstajícím intenzitám silničního provozu a místy je i v kolizi s ekologickými vztahy v území. Proto patří její nahrazení dálnicí D6 mezi priority vlády ČR.

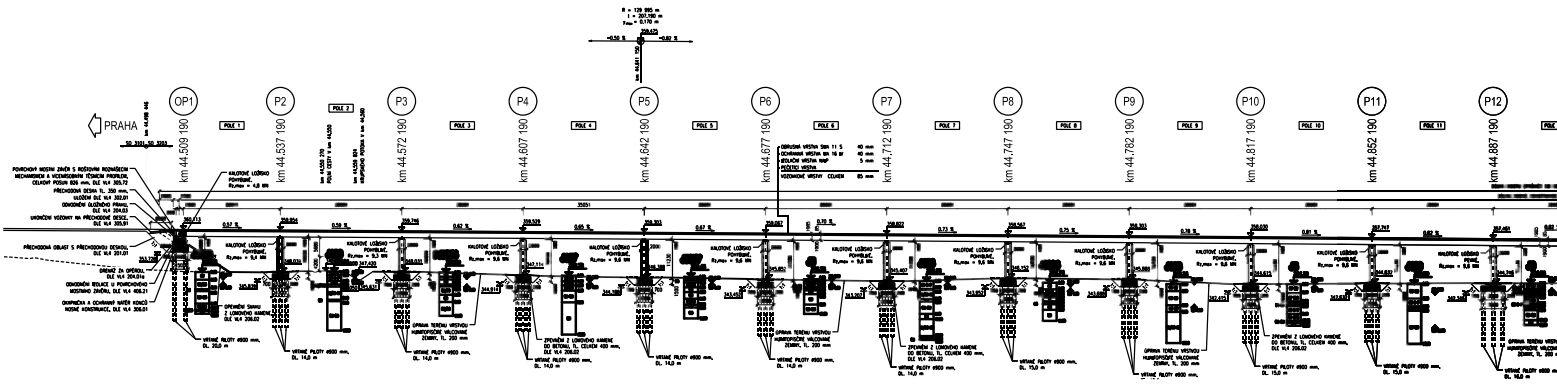
Vybudováním stavby „D6 Krupá, přeložka“ dojde ke značnému odlehčení dopravy v obci Krupá, kterou stávající silnice I/6 přímo prochází. Stavební úsek navazuje od Prahy na úsek „D6 Řevničov, obchvat“ zprovozněný v listopadu 2020 a ve směru na Karlovy Vary na úsek „D6 Hořesedly, přeložka“, jehož realizace se plánuje následně. Přeložka stávající silnice I/6, resp. její přebudování v nové trase na dálnici D6, přinese zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy a sníží negativní účinky dopravy na životní prostředí.

UMÍSTĚNÍ A STRUČNÝ TECHNICKÝ POPIS STAVBY

Zájmové území se nachází jižně od obce Krupá na katastrálních územích Krušovice, Krupá a Nesuchyně. Trasa je ve své převážné části vedena po plochách se zemědělskou půdou.

Jedná se o novostavbu dálnice v kategorii D 25,5/130. Základní návrhová kategorie hlavní trasy je v prostoru křižovatky doplněna odbočovacími a připojovacími pruhy. Řízení silničního provozu je provedeno pomocí definitivního svislého a vodorovného dopravního značení, které bylo podrobně rozpracováno a projednáno s Policií ČR v rámci samostatných stavebních objektů.

Začátek stavebního úseku je v km 41,750 v oblasti západně od obce Krušovice, kde tento úsek navazuje na stavbu „D6 Řevničov, obchvat“. Zde je vedena ve směrové přímé a dále navazuje směrový pravotočivý oblouk o poloměru 4 900 m. V km 42,435 je navržen most přes Červený potok. V km 42,890 je komunikace D6 vedena nad již položenou chráničkou ropovodu firmy MERO ČR. V km 43,513 je navržena mimoúrovňová křižovatka Krupá. Křižovatka řeší propojení dálnice se silnicí II/229 (Rakovník–Louny). Silnice II/229 je vedena nadjezdem přes dálnici



D6. V km 43,750 komunikace D6 kříží stávající nadzemní elektrické vedení 400 kV. Komunikace D6 je směrově vedena tak, aby si v místě křížení nevyžádala posun sloupů elektrického vedení. Most přes trať ČD je navržen v km 44,330. Dálnice je poté vedena po estakádě (km 44,509–45,335). Dále následuje most na D6 přes polní cestu v km 46,390. Vedení komunikace D6 dále pokračuje levostranným směrovým obloukem o poloměru 4 750 m. Přeložka silnice I/6 je navržena v km 46,700–48,010.

Stávající silnice I/6 bude sloužit po vybudování komunikace D6 jako její doprovodná komunikace a bude zařazena do silnic II. tříd s označením II/606. Tato doprovodná komunikace zajistí bezproblémové dopravní spojení mezi obcemi Řevničov, Krušovice a Krupá. Postupným stahováním jízdních pruhů se komunikace D6 od km 48,200 připojí dočasně na stávající silnici I/6 směrem na Karlovy Vary. Navazující stavba „D6 Hořesedly, přeložka“ bude napojena právě ve staničení km 48,200.

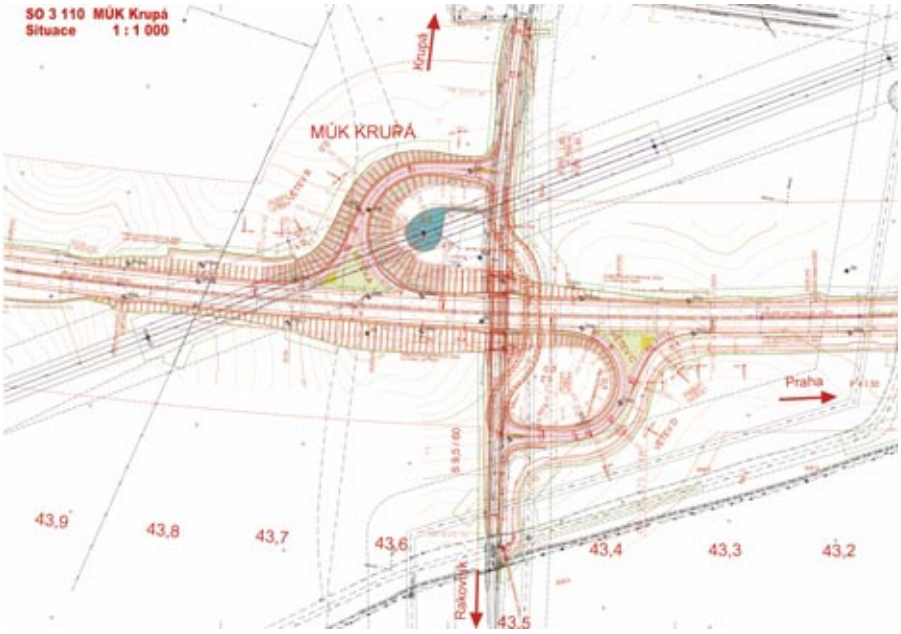
Ve smyslu ČSN 73 6133 lze geotechnické poměry staveniště prohlásit za složité. Jednotlivé vrstvy nemají stálou mocnost, i když jsou uloženy přibližně vodorovně. Horniny, díky litologické pestrosti, mají značně odlišné vlastnosti. Hladina podzemní vody ovlivní návrh zemního tělesa v místech hlubokých zářezů, kde se pohybujeme pod hladinou podzemní vody.

V trase připravované komunikace D6 se nenacházejí žádná chráněná území (přírodní rezervace nebo přírodní památka) dle zákona č. 114/92 Sb. a trasa nezasahuje do žádného registrovaného významného krajinného prvku.

ROZHODUJÍCÍ TECHNICKÉ PARAMETRY STAVBY – KOMUNIKACE, MOSTY

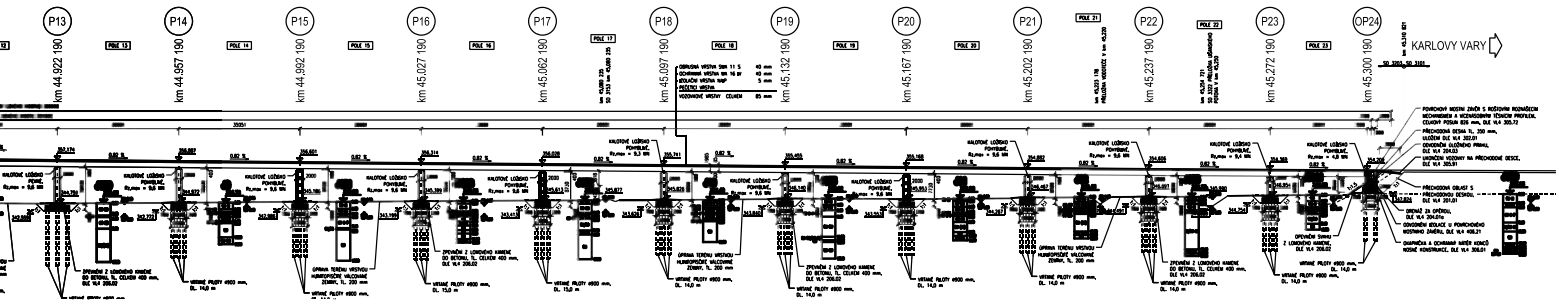
Délka novostavby dálnice navržené v kategorii D 25,5/130 je 6,450 km. Kromě hlavní trasy je součástí stavby i jedna osmičkovitá mimoúrovňová křižovatka (se silnicí II/229), přeložka silnice I/6 (budoucí II/606), přeložky polních cest, dopravní značení a přeložky účelových komunikací.

V rámci stavby bude vybudováno celkem pět mostních objektů, z toho čtyři na hlavní trase (přes vodoteč, přes trať ČD, estakáda přes zamokřené území a přes polní cestu). Za nejvýraznější mostní objekt lze jednoznačně určit mostní estakádu délky přes 800 m. V rámci předchozích projektových prací byla prověřována i možnost jejího rozdělení na tři menší stavební objekty s mezinásypy; vzhledem ke složitým geologickým podmínkám, konsolidaci nově alternativně navrhovaných násypů i z důvodů stability a vlastní stavby mostu byl ponechán původní návrh – tedy výše uvedená estakáda. Nosná konstrukce je navržena jako spojitý nosník z předpjatého betonu o 23 polích rozpětí 28 + 21 x 35 + 28 m.



Součástí stavby jsou také přeložky dotčených inženýrských sítí, protihluková opatření – PH stěny, vegetační úpravy a rekultivace zrušených úseků komunikací.

Soutěž na zhotovitele stavby byla zahájena bezprostředně po odevzdání čistopisu dokumentace v listopadu 2020. Zahájení stavby ŘSD předpokládá v polovině roku 2021, zprovoznění potom do konce roku 2023.



Vyprávění o motýlech, mravencích a retenční nádrži aneb Modrásek bahenní versus krvavec toten

Miroslav Radechovský

Modrásek bahenní *(Phengaris nausithous)* a krvavec toten / krvavec lékařský *(Sanguisorba officinalis)*. Zdroj www.biolib.cz.
Vpravo housenka modráska bahenního v hnízdě mravence. Zdroj www.semanticscholar.org.

Většině projektantů se určitě zdá, že navrhnout osetí nově vzniklých zemních ploch liniových staveb je jednoduchá záležitost, prostě běžná rutina. Že to tak vždy není jsme se přesvědčili při zpracování RDS stavby dálnice D3 v úseku Hodějovice–Třebonín. Netušili jsme, že diskuse o osetí bude na vědecké úrovní a zapojí se do ní mimo specialisty ŘSD i odborník z Entomologického ústavu AV ČR a odborník z katedry biologie Univerzity Hradec Králové.

Jednou z připomínek v předchozím stupni (PDPS) byl k vegetačním úpravám požadavek od ekologického sdružení Calla (Sdružení pro záchranu prostředí) a Jihočeského kraje k **osetí celé Retenční nádrže u Bartochova směsí s krvavcem totenem** (*Sanguisorba officinalis*), aby tak byla zajištěna potrava pro housenky ohroženého modráska bahenního. Ten naklade na krvavec vajíčka. Housenky, které se vylíhnou, jsou ale životně závislé na přítomnosti mravenců rodu Myrmica, kteří spadlé housenky seberou a odnesou si je do mraveniště, kde se zakuklí. Pokud tedy v zaplavované retenční nádrži nebudou bydlet tito mravenci, nebo krvavec ŘSD poseče dříve než tento proces proběhne, tak se vlastně jedná o past na ohroženého modráska bahenního.

Proces projednání trval několik měsíců, než bylo možné RDS vydat.

Problematiku a proces vzniku, rozvoje a následného řešení problému se pokusím prezentovat prostřednictvím zestručněné emailové korespondence.

Na základě této připomínky, která byla zcela stručně, a tedy i přehlédnutelně zapracována do dokumentace retenční nádrže se rozvířila nečekaně rozsáhlá diskuse.

Specialista PÚ GŘ ŘSD

Vyplývají z této skutečnosti speciální požadavky či povinnosti na údržbu?

Projektantem bylo odpovězeno že vyplývají:

pro zachování optimálních podmínek pro modráska bahenního je potřeba respektovat podmínky k zajištění květních hlávek a jejich optimální zralost v době letu motýla, tudíž nekosit louky od půli června do konce srpna, ideální je louku pásovitě pokosit začátkem června a podle potřeby ponechané pásy dokosit na podzim; v každém případě nesmí být kosení prováděno na větší části obývaného stanoviště zhruba po 10. 6.

Z tohoto požadavku vznikla obava na navýšení nákladů na realizaci, a nutnost projednání s provozním úsekem ŘSD. Specialistou pro vegetační úpravy, který byl následně zapojen do řešení problému, bylo po projektantovi vyžádáno druhové složení travní směsi na osetí poldru.

Následně se specialista PÚ GŘ ŘSD obrátil na projektanta s žádostí o orientační stanovení, jak často, jak dlouho a do jaké výšky bude polder zaplaven v tom letním období „bez kosení“? Specialista pojal podezření, že by i přechodné zaplavení mohlo být pro housenky modráska bahenního fatální problém a vajíčka nakladená vzácnými modrásky na krvavec v poldru by přišla na zmar. To jest, takto by bylo možno postupovat spíše v případě nějakého škůdce – nalákat ho, ať snese vajíčka tam, kde se housenky nestihnou přeměnit v motýly, místo aby je nakladl tam, kde šance je. Záležitost specialista konzultoval s odborníkem na motýly z Entomologického ústavu AV ČR. Je pravděpodobné, že minimálně dno poldru by krvavcem být oseto nemělo.

Z entomologického ústavu byla totiž zaslána následující odpověď:

Z této komunikace netuším přesně, kde ten polder má být, jak velký atd. A také netuším, jak často se odhaduje (samozřejmě přibližně, s tím počasím, co je každý rok jinak, se přesných čísel dohrabeme až poté, co se to stane), že bude celý zaplavován. Takhle od stolu předpokládám, že vhodné pro modrásky jsou spíše svahy, protože sice ve vegetační době mohou osídlit i samotný polder, budou-li tam jeho živné rostliny, ale housenky obou druhů ohrožených modrásků, kteří na krvavcích žijí (m. bahenní i m. očkovaní) většinu svého života tráví v podzemí v mraveništích, kde se o ně mravenci starají. A to samozřejmě na zaplavovaných plochách moc životaschopné není.

Jinak jsem se díval i na tu předpokládanou osevní směs, jsou to docela vhodně vybrané rostliny pro takové plochy, kromě přírodních funkcí to bude i lahodit oku veřejnosti, protože to celou sezónu pokvete různými barvami. Co se managementu týče, kosení jednou ročně v červnu je pro motýly lepší než v září, protože v září už tam bude dost neproniknutelné množství biomasy. Místo pásové seče se to dá udělat tak, že se napřed poseče část plochy a za týden či dva zbývající část. To už by, předpokládám, tak náročné nebylo?

Projektantem vodohospodářského řešení bylo uvedeno:

Retenční nádrž je navržena na déšť, který se dle dlouhodobých měření vyskytne 2 x ročně a vyvolá naplnění nádrže po její provozní hladinu s hloubkou 0,65 m. Za tohoto stavu bude nádrž zaplavena 3–5 hodin v závislosti na délce trvání deště. Určit jak často a na jak dlouho bude nádrž plněna v letním období je obtížné. Navrhujeme osetí s příměsí krvavce totenu aplikovat pouze na svahy nádrže, kde lze předpokládat, že v letním období dojde k zaplavení velice zřídka a na dobu v řádu minut.

Specialista PÚ GŘ ŘSD

Tento návrh řešení vzal jako akceptovatelný a debatu by ukončil, jen by se rád u specialistů na vegetaci ubezpečil, že krvavec na svazích nebude iniciovat rozšíření krvavce i na dno polderu.

Tj. očekávám kvalifikovanou odpověď, za kterou předem děkuji. Nerad bych, aby následně někdo přišel s požadavkem krvavec ze dna odstranit či polder v letním období neplnit vodou.

Projektantem vegetačních úprav bylo sděleno:

Ve veškerých námi probádaných dostupných zdrojích se nám nepodařilo dohledat, jestli interval záplavy 3–5 hodin v závislosti na délce trvání deště přesahuje možnou mez pro přežití druhu Maculinea nausithous. (jedná se o běžnou dobu zátopy na lučních biotopech). Pokud dno nádrže nebude vyhovovat mravencům, přestěhují se na svahy tělesa i s motýlem.

Proto nám nepřipadá, že by byl problém vyhovět původnímu požadavku kraje a sdružení Calla v celém rozsahu.

Specialista PÚ GŘ ŘSD

Poděkoval projektantovi za čas věnovaný bádání, byť bezvýslednému.

Inu, zřejmě se zatím nenašel žádný na hmyz zaměřený „Dr. Mengele“, který by sledoval, za jak dlouho se housenka Modráska bahenního utopí a pak to ještě publikoval.

I on přes víkend bádal, a zjistil že housenky jsou na přítomnosti mravenců rodu Myrmica skutečně životně závislé. V určité fázi vývoje spadnou z krvavce na zem, a pokud si je neseberou mravenci a neodnesou do mraveniště, zahynou. V mraveništi se i zakuklí. Motýli se líhnou ráno, když jsou mravenci chladem ještě ztuhlí a mraveniště rychle opouští. Tím vzájemné kontakty končí.

Hledal tedy informace, jak si mravenci vybírají vhodnou plochu pro zřízení mraveniště a zda a proč sídlo mění, třeba po záplavě, jak předpokládá projektant, ale toto hledání již generovalo víc otázek než odpovědí.

Proto se specialista PÚ GŘ ŘSD opět obrátil na Entomologický ústav, tentokrát na odborníky na mravence, a byl odkázán na dle nich největšího odborníka na danou problematiku pana RNDr. Pavla Pecha, Ph.D. z katedry biologie Univerzity Hradce Králové.

Jeho pohled na věc je evidentně vysoce fundovaný a zároveň jednoznačný, takže ho přebírám v plném rozsahu:

1. Modrásek bahenní žije pouze u mravenců rodu Myrmica, zejména u M. rubra. Prvním problémem je, že není pravděpodobné, že by po vybudování poldru jej tito mravenci ve větší míře spontánně osídlili. Podobná místa zpravidla rychle obsadí mravenec Lasius niger, který je teritoriální a většinu druhů rodu Myrmica tam jen tak nepustí (až na jedinou výjimku, M. rugulosa, ale ten není hostitelem toho modráska). Proč, asi není třeba teď rozvádět, ale pozoroval jsem tento jev mnohokrát, a i v literatuře se něco dá najít, i když relevantních studií sukcese společenstva mravenců na podobných antropogenních místech je minimum. Tj., bylo by patrně nutné tam ty mravence vysadit. Usazení a životu „správných“ mravenců by nejspíš pomohlo, kdyby dno a svahy nebyly rovné, ale s prohlubněmi a kopečky.

2. O schopnosti housenek přežít zaplavení mi není nic známo. Existují u nás mravenci, kteří se s ním dokážou vyrovnat (Formica picea, Myrmica gallienii), ovšem ani jeden z nich nehostí modráska bahenního. Ti mravenci rodu Myrmica, kteří žijí na vlhkých, někdy i částečně zaplavovaných loukách, hnízdí zpravidla v trsech ostřic, bezkolence a podobně, a při zaplavení se zpravidla jen vystěhují do vyššího patra. Pokud to má fungovat v poldru, musejí mít podobnou možnost i tam. Ale nevím, zda sebou budou nosit housenky. M. bahenní je poměrně málo integrován do kolonie, a mravenci si ho spíš nevšímají. Např. u modráska hořcového (P. alcon), který žije na opravdu mokrých loukách, je to úplně jiné, o jeho housenky mravenci velmi pečují a také je přenášejí. Netvrdím, že není možné, že housenky m. bahenního v mraveništích krátké zaplavení přežijí, ale opakuji, nevybavuji si o tom nic z vlastního výzkumu ani z literatury.

3. Souhlasím s tím, že pouhé osetí krvavcem bez dalších opatření by mohlo sloužit spíše jako lapač modrásků. Platí to ale i pro svahy, pokud na nich nebudou vhodní mravenci. Je trochu otázka, nakolik by to celé přítomné populaci modráska vadilo, protože jako lapač funguje často značná část rozlohy luk, kde m. bahenní dlouhodobě žije (nejsou tam hostitelští mravenci, ale motýli tam stejně vesele létají a kladou na toteny – zase to je delší rozebrání…).

4. Vysadit a udržet tam vhodné mravence jsou dvě různé věci, vysazení není složité, ale udržení fungujících populací nemusí být samo sebou. Je těžké dopředu odhadnout, jak složitý by celý proces byl, byť je nepochybné, že vznik fungujících populací modrásků uměle udělat lze. Pokud si dobře vzpomínám, Holanďané nebo snad Belgičané byli v reintrodukcích poměrně úspěšní a leccos o tom i publikovali (Irma Wynhoff a spol. – někde ty články mám).

Je to zjednodušené, a spousta věcí je k diskusi, nebo by se přímo musela vyzkoušet, protože ani v literatuře není všechno. Ale přece Vám to snad k něčemu bude. Modráskům jsem se věnoval deset let, mravencům dvacet, a to zejména speciálně mravencům rodu Myrmica, mraveništ za účelem nalezení housenek modrásků jsem prohledal tisíce; a i když poslední dobou už příslušnou literaturu sleduji spíše okrajově, přece do problematiky u nás nikdo víc a z této strany nepronikl, pokud vím. Nápad udělat tam modráskoviště se mi docela líbí, ale může to být komplikovanější, než si snad lidé neznalí celé problematiky uvědomují.

Specialista PÚ GŘ ŘSD

Požaduji proto dohledat, kdy a kým byl formulován požadavek na osetí nádrže – v jediném, mně poskytnutém dokumentu se požadavek týká pouze okolí nádrže – viz původní mail.

Pokud autor požadavku bude dohledán, nevidím důvod, proč s ním, s využitím získaných informací věc neprobrat a rozsah ploch k osetí krvavcem neupravit – jistě mu jde o podporu populace modrásků, a ne o vykazování maximální rozlohy ploch osetých krvavcem, zejména když je již odborně nezpochybnitelné, že osévání dna polderů krvavcem je pro daný účel nepřínosné, ne-li kontraproduktivní.

A už rozhodně si nemyslím, že by otevření tohoto problému mohlo „stavbu zdržet nebo dokonce zabrzdit“. Stavba polderu zatím nebyla zahájena a stavbu D 3 kvůli modráskovi asi nikdo nezastaví. Nicméně, pokud by se tak stalo, získali bychom krásný, doložitelný, Nomen omen příklad tzv. Motýlího efektu (malé události mohou mít nečekané a obrovské následky), jehož původní formulace – mávnutí motýlích křídel může způsobit hurikán tisíc kilometrů daleko – je nedoložitelná.

Možná se zdá, že o nic nejde, ale pokud vědomě akceptujeme chybný požadavek, jak budeme reagovat v případě nových požadavků sít krvavec i v dalších poldrech? Požaduji proto, aby případné vysetí krvavce na dno řešené nádrže bylo podmíněno zajištěním následného odborného monitoringu přínosnosti tohoto opatření, a to nezávislou organizací.

Závěr ohledně osetí retenční nádrže je, že specialista PÚ GŘ ŘSD po příznivém telefonickém předjednání zaslal email s vyjádřeními výše citovaných odborníků pro oblast entomologie a mravenců na Krajský úřad Jihočeského kraje, který, po souhlasném vyjádření sdružení Calla, souhlasil s úpravou uložené podmínky osetí retenční nádrže, následovně:

Retenční nádrž v km 146.160 bude oseta krvavcem totenem pouze v rozsahu nad úrovní hladiny zaplavení nádrže, pro modráska bahenního.

I přesto, že projektant nepochybil, nic neobešel, výjimky získal, neznamená to, že pokud vyhoví požadavku stanovenému úřadem, že tím je vše definitivně vyřešeno. Mohou vyvstat další otázky, jejichž formulace i řešení připomíná vědeckou činnost. **Objekt vegetačních úprav se jeví jako bezkonfliktní vůči ostatním technickým objektům, ale ne vždy tomu tak musí být, „zelení už vědí.“**

Tento proces diskusí trval několik měsíců a až po několika sezónách se ukáže, jestli rozhodnutí vedla k rozšíření populace modráska bahenního.

Projektant vegetačních úprav: Ing. Miroslav Radechovský
Projektant vodohospodářského objektu: Ing. Štěpán Horáček
Publikováno se souhlasem a po úpravě textu specialistou provozního úseku GŘ ŘSD RNDr. Daliborem Dvořákem

Sága jménem STUH

Matěj Mareš

Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice / Bylnice / Veselí nad Moravou, druhé zpracování

Po dlouhých osmi letech se nám v brzké době snad konečně podaří úspěšně ukončit nekonečnou ságu studií proveditelností zabývajících se rozsahem případné elektrizace tratí v trojúhelníku St. Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou – Bylnice, a to schválením SP Centrální komisí MD ČR. Ságu tak rozvětvenou množstvím dodatků, aktualizací a doplnění, že bylo pro přehlednost nutné doplnit název SP o přízvisko „druhé zpracování“, přestože se ve skutečnosti jedná minimálně o páté přepracování. Tato (téměř) nekonečná sága ilustruje, jak dlouhé a obtížné je někdy hledání přijatelného řešení pro všechny. Zároveň je ale optimistickým příkladem toho, že se vyplatí tento proces podstoupit a hledat, protože řešení „tam někde je“.

Úkolem studie proveditelnosti bylo prověřit rozsah elektrizace na ramenech Staré Město u Uherského Hradiště – Bojkovice – Bylnice, Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou, Újezdec u Luhačovic – Luhačovice, a definovat možnosti modernizace tratí a zvýšení jejich kapacity pro výhledové potřeby železniční dopravy.

Z pohledu na řešené území (viz obrázek vpravo) je patrné následující:

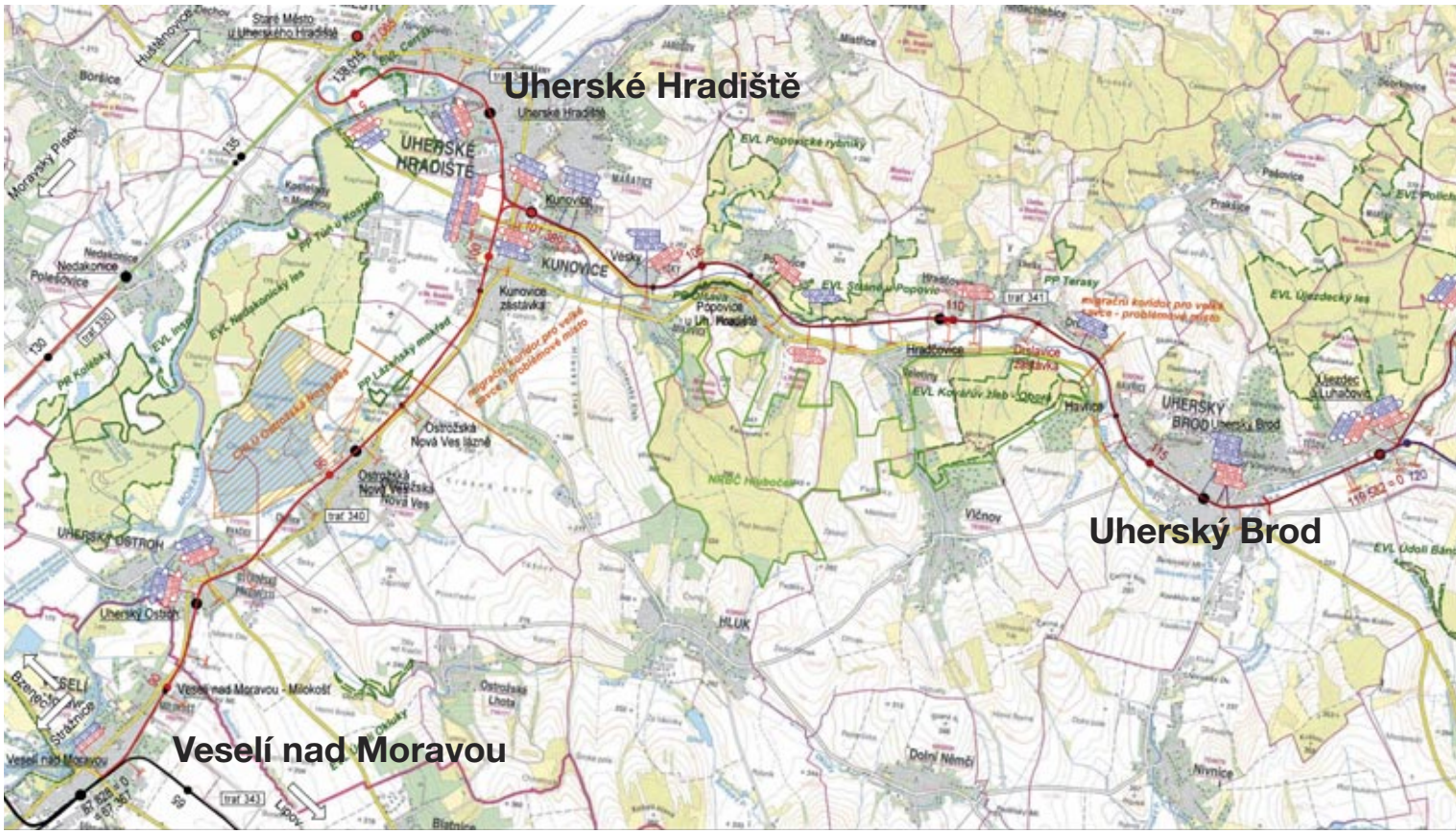
1) Řešený soubor tratí (červeně, fialově, modře) obsluhuje nejvýznamnější sídla v oblasti (číslo udává počet obyvatel v tisících). Jedná se o souměstí Staré Město-Uherské Hradiště-Kunovice, Uherský Brod a Veselí nad Moravou (již v Jihomoravském kraji). Z populačně menších měst a obcí se na tratích nachází Luhačovice, Bojkovice, Uherský Ostroh a Ostrožská Nová Ves.

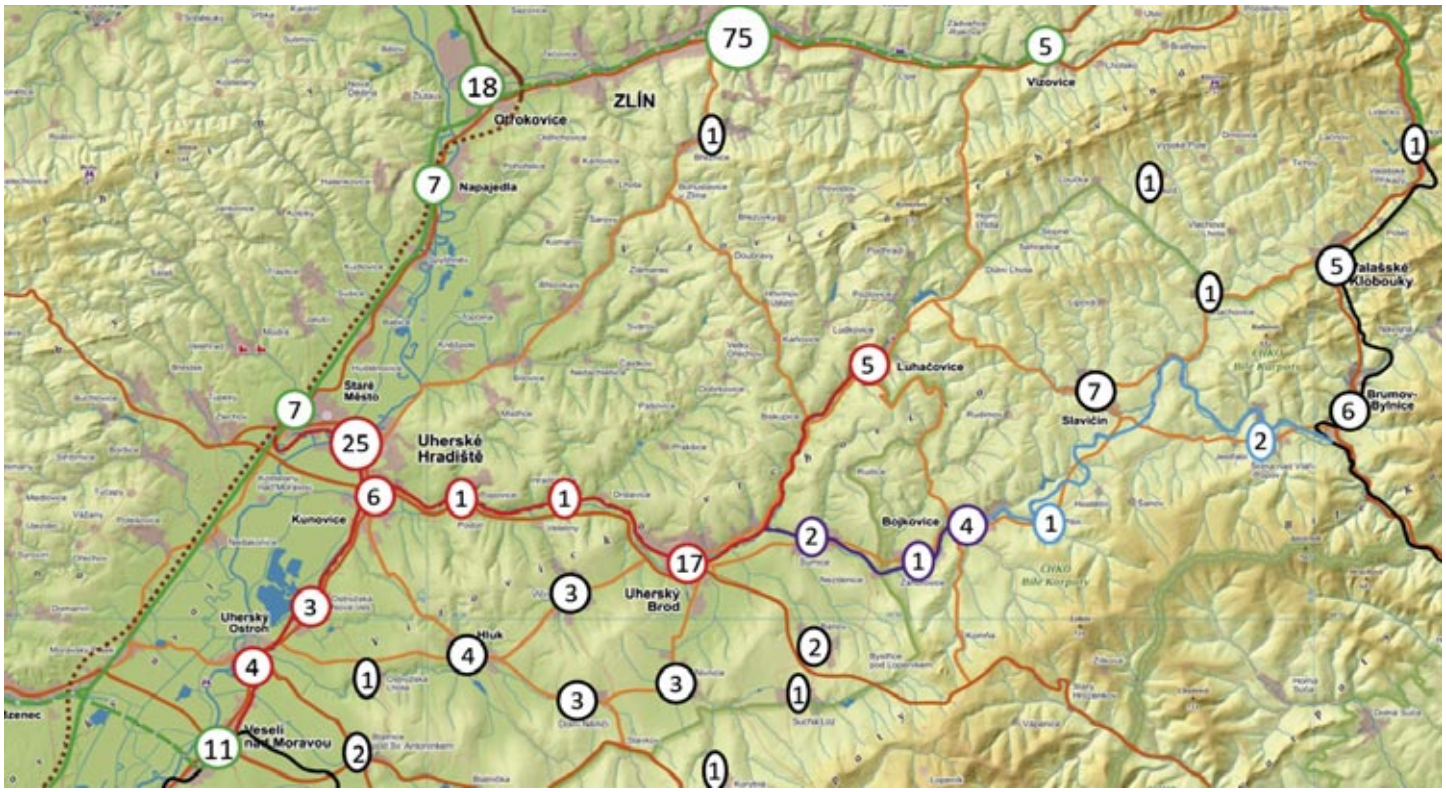
2) V oblasti se rozšiřuje rozsah elektrizovaných tratí (zeleně) s přímou vazbou na řešený soubor tratí. Kromě již elektrizovaných tratí (II. TŽK, Hranice na Moravě – Horní Lideč – SK) je ve výchozím stavu uvažováno s plánovanou elektrizací tratí z Brna do Veselí nad Moravou a z Otrokovic do Zlína a Vizovic.

3) Ostatní tratě v oblasti jsou jednokolejné neelektrizované (černě). V případě maximální varianty elektrizace by zůstala v nezávislé trakci trať Horní Lideč – Bylnice – Vlárský průsmyk a dále tratě Veselí nad Moravou – Rohatec / Velká nad Veličkou - SK.

4) Naproti tomu „konkurenční“ silniční doprava (hnědě až oranžově) v uvedené oblasti rozvíjí dálnici D55 (souběžně s II. TŽK). V přímém souběhu s řešenými tratěmi jsou potom vedeny silnice I. třídy (St. Město – Uherské Hradiště – Uherský Brod / Veselí nad Moravou) a II. třídy (Uherský Brod – Luhačovice / Bojkovice – Slavičín – Brumov-Bylnice).

Z výše uvedeného vyplývá, že prioritou projektu by mělo být co nejrychlejší a nejčastější (= konkurenceschopné) spojení Uherského Hradiště, Uherského Brodu a Veselí nad Moravou se Zlínem, Brnem a vzájemně mezi sebou, s přesahem dále do Luhačovic a Bojkovic.

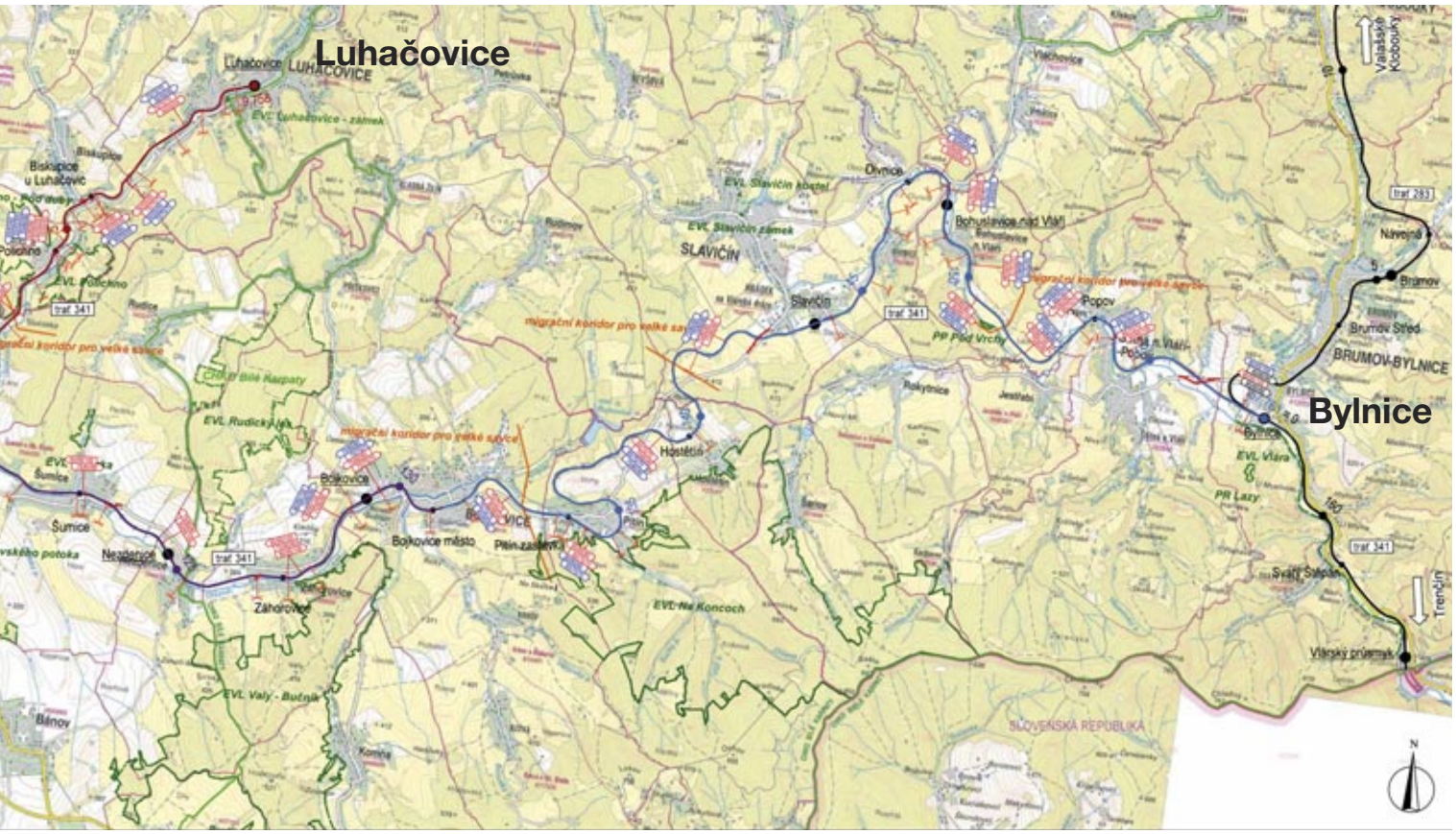


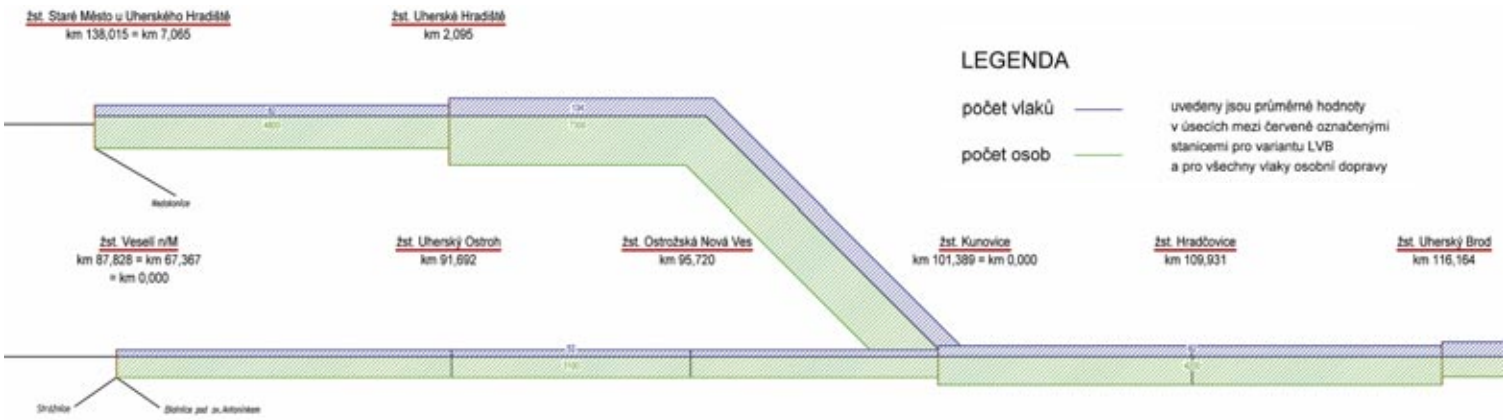


prověřované varianty

Oproti jiným studiím proveditelnosti se jednotlivé projektové varianty liší nikoli rozdílným technickým řešením na vymezeném spojení, ale rozdílným rozsahem řešené (elektrizované) sítě. Prověřováno bylo 6 projektových variant: LV-120; LVB-120; LVBB-120 a LV-160; LVB-160; LVBB-160, kdy za jednotlivými písmeny se skrývá uvažovaný rozsah elektrizace od St. Město u UH (Luhačovice / Veselí n. M. / Bojkovice / Bylnice) a varianty „x-160“ předpokládají nejvyšší traťovou rychlost v některých úsecích nad 120 km/h.

Na základě výsledků ve 4. dílčím plnění SP 03/2020 bylo zadavatelem rozhodnuto o dalším sledování pouze variant LV-120 a LVB-120. Ostatní 4 projektové varianty nebyly dále sledovány a v SP zůstávají ve stavu zpracování ke 4. dílčímu plnění. U dále sledovaných variant LV-120 a LVB-120 došlo ve spolupráci se Zlínským krajem a KOVEDem k optimalizaci provozních konceptů a na základě projednání i k redukci investičních nákladů pro dosažení co nejlepších ekonomických výsledků.





dopravní a provozní technologie

V případě všech projektových variant je uvažováno s vedením vlaků linky R18 Praha – Luhačovice v elektrické trakci. Nasazení jednotek závislé trakce je uvažováno i u vlaků v úseku Veselí nad Moravou – Staré Město u Uherského Hradiště.

Z hlediska provozní a dopravní technologie nastává mezi optimalizovanými variantami LV-120 a LVB-120 rozdíl v ponechání současného stavu infrastruktury, v úseku Újezdec u Luhačovic – Bojkovice město. Z tohoto důvodů dochází u varianty LV-120 k nutnosti nasazení dvouzdrojových vozidel na vybrané linky vlaků a zároveň k nepatrnému prodloužení jízdních dob těchto vlaků.

V rámci všech projektových variant dochází v modernizovaných úsecích k výrazným úsporám jízdních dob všech vlaků segmentu osobní dopravy. U vlaků nákladní dopravy je s ohledem na fakt, že i nadále budou vedeny hnacím vozidlem nezávislé trakce a sklonovou náročnost především v úseku Uherský Brod – Bylnice, kalkulováno s jízdními dobami, které neznamenají oproti současnému stavu výrazný rozdíl.

Jedním z výrazných přínosů elektrizace řešených tratí je možnost zavedení přímého spojení hlavních sídel v řešené oblasti s krajským městem Zlín v půlhodinovém intervalu.

technické řešení variant

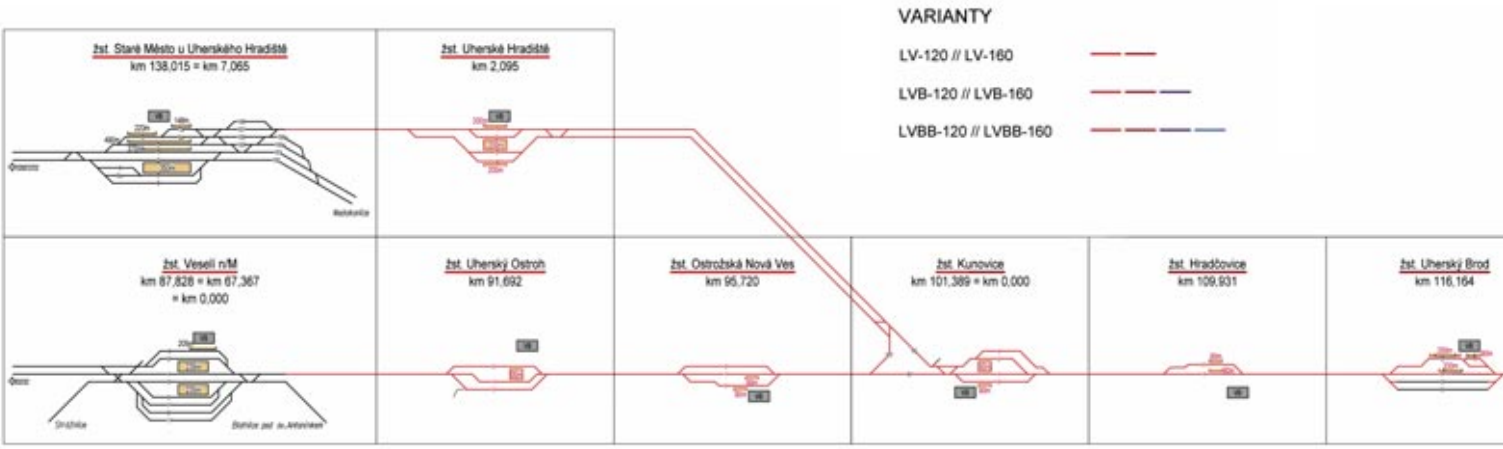
Ve sledovaných variantách je v rámci řešeného rozsahu sítě navrženo: zavedení rychlostního profilu pro nedostatek převýšení do 130 mm, respektive 150 mm; vybavení všech stanic a zastávek normovými nástupišti; délky nástupišť 200 m pro vlaky dálkové dopravy a 90 m pro vlaky osobní a spěšné; elektrizace 25kV, 50 Hz; a instalace ETCS L1.

Realizace je předpokládána od roku 2025 nejvýše do roku 2030 a investiční náročnost je odhadována na 8,5 až 10 mld. Kč (oboje v závislosti na variantě).

přepravní prognóza

Optimalizované projektové varianty LV 120 a LVB 120 nabízejí přímé vlakové spojení z řešené oblasti do Zlína, což činí železniční dopravu v tomto prostoru výrazně atraktivnější. Varianta LV 120 přináší elektrizaci do Veselí na Moravě a do Luhačovic, varianta LVB 120 pak rozšiřuje elektrizaci do zastávky Bojkovice město. Zkrácení jízdních dob, zvýšení rozsahu dopravy a zavedení přímých vlaků z řešené oblasti do Zlína spolu s redukcí vybraných spojů autobusových linek vedou k významnému navýšení poptávky po železniční dopravě v hodnoceném prostoru. Z hlediska výhledového počtu přepravených cestujících si jsou obě optimalizované projektové varianty velmi podobné.

Nákladní doprava v řešené oblasti je zavedena v minimálním rozsahu a na trati jezdí pouze vlaky Mn (nově i Pn s charakterem Mn). Objem přepraveného nákladu a rozložení zdrojů a cílů cest v oblasti nenasvědčuje tomu, že by mohl být v budoucnu provozován v oblasti koncept pravidelných ucelených vlaků. V řešené oblasti není předpoklad zásadního růstu produkce komodit s afinitou k železniční dopravě. Proto je



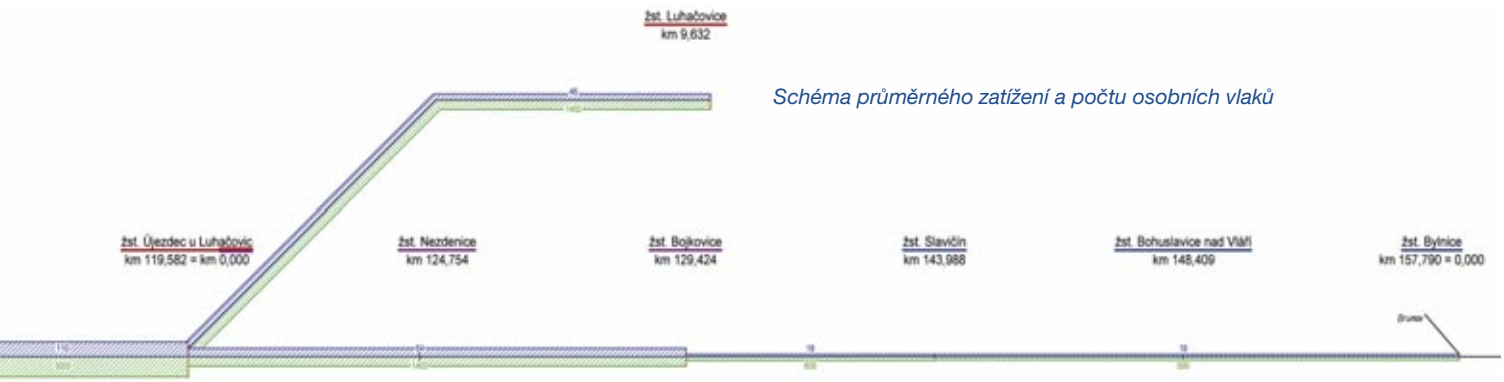


Schéma průměrného zatížení a počtu osobních vlaků

předpokládáno, že poptávkové objemy nákladní železniční dopravy, které jsou řešeným prostorem prováženy, budou shodné pro stavy projektové i bez projektu a jejich velikost bude záviset pouze na okolnostech, které se netýkají projektového záměru pojednávaného v této studii proveditelnosti.

ekonomické hodnocení

Z hlediska ekonomické analýzy (celospolečenské prospěšnosti) vykazují efektivitu obě optimalizované projektové varianty (LV-120 i LVB-120). Hlavní příčinou dobrých ekonomických výsledků jednotlivých variant je vyvážený poměr mezi výší investičních nákladů a generovanými přínosy.

Nejpodstatnějším přínosem v obou variantách je úspora provozních nákladů infrastruktury oproti variantě Bez projektu. Přibližně pětinový význam mezi přínosy má potom úspora času v osobní dopravě (především díky odstranění nutnosti přepřahů kvůli změně trakce), přibližně 10 % přínosů pak tvoří úspora externích nákladů dopravy, která vyplývá mimo jiné i ze změny trakce na řešené síti.

závěr

K realizaci doporučil zpracovatel SP variantu LVB-120. Tato varianta je sice investičně nákladnější než varianta LV-120, což způsobuje mírně horší výsledky ekonomického hodnocení, na druhou stranu je ale nutné si uvědomit, že s ohledem na charakter projektových variant je zvýšení investičních nákladů do určité výše kompenzováno snížením provozních nákladů infrastruktury, když na rozdíl od varianty LV-120 je součástí stavby i úsek Újezdec u Luhačovic – Bojkovice město.

Hlavní přínos oproti variantě LV-120 spatřuje zpracovatel SP v možnosti zavedení navrženého provozního konceptu regionální dopravy bez nutnosti pořízení dvouzdrojových vozidel a z toho vyplývajících rizik.

Hlavní přínosy projektu generuje odstranění přepřahu linky R18 Praha – Luhačovice ve Starém Městě u Uh. Hradiště a zavedení přímého spojení řešené oblasti s krajským městem Zlín. Na toto by mělo být pamatováno v každém dalším stupni dokumentace i při následném skutečném provozu.

Situace Uherské Hradiště

Schéma trati

EXKURZE projektantů střediska 209 na jihočeské stavby

Velitel zájezdu Martin Vlasák, zaznamenal Pavel Vrba

Exkurze se uskutečnila ve čtvrtek 15. října 2020. Cílem bylo navštívit aktuálně probíhající stavby na modernizaci IV. tranzitního železničního koridoru (IV. TŽK), spojujícího státní hranici s Německem přes Děčín, Prahu, Tábor a České Budějovice po státní hranici s Rakouskem. Konkrétně se jednalo o úsek Sudoměřice–Votice nacházející se na sever od Tábora a dále na jih úsek Soběslav–Doubí.

Protože vše probíhalo dle plánu a cestou jsme nenasbírali žádné zpoždění, ušetřili jsme si navíc čas na návštěvu nedaleké stavby 2. úseku dálnice D3 v úseku Hodějovice–Třebonín.

Stavba IV. železničního koridoru v úseku SUDOMĚŘICE–VOTICE

Stavba „Modernizace trati Sudoměřice–Votice“ se nachází na rozhraní území Jihočeského a Středočeského kraje. S vedením stavby byla domluvena návštěva tří největších mostů.

Prvním navštíveným objektem byla estakáda SO 73-20-14 v blízkosti obce Heřmaničky (autor Ing. Martin Vlasák). Most délky 267,9 m má tři dilatační celky o celkovém počtu 7 polí. Nosnou konstrukci tvoří dvojice ocelových nosníků se spřaženou betonovou deskou. V době exkurze probíhala příprava betonáže spřažené desky. S kolegy jsme byli jeřábem vyvezeni na nosnou konstrukci, kde následoval výklad a prohlídka řídící tyče.

Následně jsme se přesunuli k objektu SO 73-20-13 (autor Ing. Jan Laifr, dříve SUDOP PRAHA, nyní Správa železnic). Koncepčně obdobný most tvořený spojitým nosníkem o pěti polích s celkovou délkou 206,5 m. Mostu již nezbývalo mnoho k dokončení. Během exkurze byly přivezeny mostní závěry. Po prohlídce dokončené nosné konstrukce a okolí mostu jsme se přesunuli zpět k vozům a vydali se směrem k poslednímu z vybraných mostů.

Posledním navštíveným mostem na tomto úseku byl objekt SO 73-20-05 (autor Ing. Jiří Jirásko). Shodně s koncepcí předchozích mostů jde o ocelové trámy se spřaženou deskou. Most tvoří čtyři pole (dva dilatační celky). Délka mostu je 198,4 m. Obdobně jako u předešlého mostu zbývaly práce na mostním příslušenství a železničním svršku. Poblíž mostu proběhl výklad věnovaný výstavbě a zakládání.

Stavba IV. železničního koridoru v úseku VESELÍ NAD LUŽNICÍ – DOUBÍ U TÁBORA

Druhým navštíveným úsekem modernizace IV. TŽK byl úsek Soběslav – Doubí u tábora. Jedná se o úsek železničního koridoru vedený v nové stopě. V převážné většině délky vede staveniště nové trati volným terénem ve zvlněné krajině podél dálnice D3. Se zástupci stavby jsme absolvovali prohlídku obou železničních estakád na tomto úseku.

Od buňkoviště stavby jsme se nejprve vydali na bližší z mostních objektů SO 52-20-02 (autor METROPROJEKT). Jedná se o železniční estakádu délky 854,9 m poblíž Soběslavi. Stavební objekt je tvořen 27 poli rozdělenými do devíti dilatačních celků. Zajímavostí tohoto mostu je součinnost dvou realizačních firem, kdy každá ze zúčastněných firem postupuje od jedné opěry směrem ke středu mostu.

V době návštěvy staveniště bylo u opěry OP1 montováno bednění pro betonáž spřahující desky. Naproti tomu stavbaři u OP2 připravovali betonáž druhého pole.

Následně jsme se přesunuli k objektu SO 52-20-03 (autor Ing. Martin Vlasák). Estakáda se nachází v blízkosti obce Myslíkovice, kde překračuje Myslíkovický rybník. Pro potřeby stavby byl rybník vypuštěn a do jeho dna založeny pilíře. Nosnou konstrukci délky 263,2 m skládající se ze 7 polí bude tvořit trámová spřažená ocelobetonová konstrukce (obdobně jako u SO 52-20-02). Pro výstavbu byla zvolena metoda výsuvu nosné konstrukce.

Stavba dálnice D3 v úseku HODĚJOVICE–TŘEBONÍN (situace viz SR 3/2020, strana 5)

Na závěr exkurze jsme se vydali dále na jih až k Českým Budějovicím, kde probíhá stavba dálnice D3.

Prohlídka stavby byla zahájena ve směru proti staničení. Začínali jsme u objektu 218, kde byly dokončeny základy budoucího přesypaného mostu. Následně jsme se přesunuli k SO 213, kde jsme viděli mezilehlé pilíře a probíhající konsolidaci náspů.

Postupně jsme navštívili další mostní objekty, které jsme shlédli v různých stupních rozpracování spodní stavby. Za zmínku stojí například tvarové řešení pilířů objektu 209. Zajímavý pohled se naskytl na 72 dříků mostních pilířů patřící estakádě SO 203 přes řeku Malši. Na závěr jsme se přesunuli k objektu 663. Ocelový železniční most je konstrukčně tvořen tzv. Langrovým obloukem. V době naší návštěvy probíhala montáž nosníků mostovky.

Po celou dobu návštěvy této stavby počasí příliš nepřálo. Převážně sychravé podzimní počasí společně s všudypřítomným bahnem vyžadovalo teplé oblečení a vhodnou obuv. Jinak byla exkurze zajímavá, postřehy realizačních firem cenné a do budoucna se těšíme na další hmotné ukázky naší práce.

Distanční výuka v čase koronavirovém

Příspěvky převzaty z internetu: v prvním případě Vladimír Klepáč, Právo, v druhém případě autor neznámý

Až se jednoho dne žáci a studenti vrátí do lavic, budou si moci s učiteli vykládat nejen o látce, ale také o vtipných historkách spojených s online výukou, nařízenou kvůli pandemii. Ta je přinutila být ve spojení jen přes počítače. Přestože se drobné nedostatky odstraňují, stále vznikají úsměvné situace.

Žáčci prvních stupňů se hlásí o slovo u monitorů s rukou zdviženou. Starší studenti už vědí, že je dobré mít vypnuté mikrofony. A učitelé už umějí s technikou zacházet, takže se při výuce míň hrají hry.

Jak nejrůznější vtipné situace rozdýchat? No, vyplatí se počítat do tří a postavit se k tomu s humorem. Chybovat je přeci lidské," radí s úsměvem všem docent Rudolf Urban z katedry speciální geodézie Českého vysokého učení technického v Praze.

Jeho přednáška na téma Katastr nemovitostí v ČR se stala ikonickou. Záznam má na internetovém prohlížení YouTube již přes čtvrt milionu zhlédnutí. Urban přiznává, že si užívá svých pár vteřin slávy a sklidil i potlesk od kolegů z dalších univerzit. Ve chvíli, kdy přes online přednáší 80 posluchačům, se ozve křik jednoho z nich, který si zapomněl ztlumit zvuk: „Do pí…, já tady teď mám přednášku, ku…"

Docent s výrazem hráče pokeru jen odpoví: „Jooo, přesně." Doporučí vypnout si zvuk, zamknout se a zajistit si tak klid na výuku. Posluchač se mu omluvil. Urban to přijal s tím, že student nespal, ale měl opravdový zájem o výuku.

Někteří žáci totiž u monitorů usínají. „Tondo? Tondo, jsi tam? Tondo? Tondo, spíš?" ptá se učitelka češtiny z Blanenska. Dlouhé mlčení, pak se ozývá Tonda. Učitelka pokračuje „takže jde o příslovečné určení…", a čeká na odpověď. „Takže jde o příslovečné určení jistoty," odpovídá školák. Učitelka jen dodá „aha", zasměje se a vysvětlí, že takové zatím neexistuje.

Na druhé straně je nutné, aby byli pedagogové ostražití. Učitelka z Kroměřížska začínala výuku tím, že se dětí nejprve zeptala, na co se dívaly v televizi, pochválila seriál, kuchařskou show a pak se ozval Románek s tím, že se díval na volby amerického prezidenta. Učitelka zabraná do něčeho jiného odpovídá: „To neznám, Románku, to bude nějaký nový seriál?"

Především žáci prvních stupňů se stále vzorně ptají u onlinů, zda se mohou jít vyčurat. K monitorům si berou plyšáky, protože s těmi se prostě učí líp.

Stále funguje věta: „Paní učitelko, se mi sekáte." Někteří ale nevědí, že musí být použita jen ve správný čas. Historka ze zkoušení vyjmenovaných slov po bé. Poté, co Maruška odpovídá, že internetové spojení se jí přerušuje s tím, že se „paní učitelka seká", je vyzván k odpovědi Honzík. Protože neví, která bije, pohotově odpovídá: „Ale mně se, paní učitelko, taky sekáte!"

Platí, že středoškoláci nadále hýří vtipem, jak dokládá příběh z jednoho brněnského gymnázia při online výuce chemie. Žákyně hlásí učitelce, že ji neslyší. Zoufalá pedagožka se snaží přemluvit počítač ke spolupráci a využije i písemnou radu jednoho z žáků na chatu; zkuste ALT a F4. Když se pak učitelce celá aplikace vypne, celá třída propuká ve smích.

„Humor a nadhled pomáhají vždy a všude, a platí to i při všech kotrmelcích spojených se školní online výukou. Určitě má svůj význam a lze ji v budoucnu využít hojněji, ale přímý kontakt s učitelem je nenahraditelný," uvedl známý brněnský psycholog Jiří Brančík.

Takhle nějak probíhá distanční výuka první třídy.

Čas 8:00
Výuka začíná. Ve složení paní učitelka, Anežka, Tomík, Kuba, Tung, Vojta, Klárka, Lui, Péťa a můj synátor Mareček. V plánu je čeština, matematika a prvouka.

Učitelka: Dobré ráno děti, začínáme, jste šikovní a všichni připojeni.
Na monitoru deset oken a všechny děti v pozoru a natěšené.
Učitelka: Otevřeme si sešit Živá abeceda, strana 30.
Anežka: Já vás neslyším paní učitelko.
Učitelka: Slyšíš mě?
Anežka: Mami, mně to nefunguje.
Do obrazu přiběhne matka, zapne hlas a mikrofon.
Anežka: Jo už to jde, ahoj Kubajs, ahoj Tomíku.
Všechny děti začnou řvát Ahoj Anežko 😊
Učitelka: Tak se zklidníme děti a jdeme se učit.
Učitelka: Vojto, kde jsi? Nevidím tě.
Vojta se odpojil.
Učitelka: Vojto, Vojtíšku, kde jsi, asi sis to omylem vypnul. Vojto, zavolej maminku, ať ti pomůže.
Vojta se objevil.
Vojta se zase vypnul.

Čas 8:09
Učitelka: Děti buďte v klidu, počkáme na Vojtíška.
Vojta se opět připojil. Sláva.
Učitelka: Tak třeba Tung, přečti nám to nahoře na stránce.
Učitelka: Tungu, slyšíme se?
Tung: Ano.
Učitelka: Tak prosím začni číst.
V sešitě je napsáno MÁ a MA.
Tung: Lá….
Učitelka: Ne, Tungu, je tam napsáno něco jiného.
Tung: Pá…
Učitelka: Správně, Má… a dál?
Tung: Na!
Učitelka: Výborně a dohromady to je?
Tung: Pána.
Učitelka: Ano, je to máma. Jdeme dál. Teď Kuba.
Kuba: E…la, Ela paní učitelko.
Učitelka: Výborný!

Čas 8:16
Učitelka: Tak třeba Péťa. Péťo zapni si prosím mikrofon.
Učitelka: Péťo vypni si prosím mikrofon, strašně to píská. Bude číst Mareček.
Mareček: My máme doma ještěrku.
Učitelka: To je hezké, ale teď budeš číst, ano?
Mareček: Počkejte, já Vám ji ukážu.
Děti sborově, ukaž nám ji prosím.
Učitelka: Ne, děti klid. Teď se učíme, hrát si budete potom.
Mareček: SA… MA, SAMA.
Učitelka: Výborně.

Čas 8:22
Učitelka: Tomíku, čti prosím další řádek.
K Tomíkovi přišla do obrazu mladší sestřička a něco mu říká.
Tomík: Nech mě bejt, já se učím, jsi blbá! Mamíííí, ať odejde!
Rychle zakročí maminka a odvleče malou cácorku.
Učitelka: Tak Tomíku, soustřeď se a čti.
Tomík se odpojil.
Učitelka: Tome, jsi tu. Tome, haló? Slyšíš nás?
Učitelka: Děti, dnes nám to moc nejde. Představovala jsem si to jinak. Klárko, nespíš tam?
Klárka: Ne, hraju si s panenkou.
Učitelka: Tak si nehraj a čti další slovo.
Klárka: Paní učitelko, můžu na záchod? Moc se mi chce.
Učitelka: Tak běž.
Péťa: Já chci taky.
Anežka: Já taky.
Mareček: Já taky potřebuji.
Učitelka: Děti dobře, kdo chce na záchod, tak můžete, ale honem.
Odešli všichni až na Vojtu a Tunga.
Učitelka: Jsme tu skoro všichni. Paráda. Pokračujeme. Klárko jsi tu?
Klárka se už ze záchodu nevrátila 😊
Učitelka: Bože, za co mě trestáš!

Čas 8:35
Učitelka: Otevřeme si sešit matematika str. 23.
Učitelka: Děti kolik vidíte kočiček?
Mareček: Tři.
Anežka: Tři.
Vojta: Dvě.
Lui: Já mám jinou stránku.
Tung: Pála.
Učitelka: Správně, jsou tam čtyři kočičky 😊 jste všichni moc šikovní.
Tung se odpojil.
K Anežce do obrazu přiběhl velký pes.
Mareček: Jééé, tati, to je krásný pes.
Všechny děti: Ten je krásný, já ho chci domů. Já si ho chci pohladit.
Anežka: To je můj Bertík.
Učitelka: Máš moc pěkného pejska, ale teď se učíme matematiku. Prosím, pošli ho pryč.
Učitelka: Pět mínus dva?
Skoro všechny děti: Tři!
Učitelka: Kubo, co říkáš? Já tě neslyším, zapni si mikrofon.
Kuba se odpojil.

Čas 8:48
Učitelka: Tak děti, dnes jsme se krásně naučili číst a počítat. Prvouku jsme bohužel nestihli. Ale to s vámi udělají rodiče. A radši ať s vámi projedou i češtinu a matematiku. Vše jim pošlu na Bakaláře. Ahoj, děti mám vás všechny moc ráda, jste velcí šikulové!
Konec výuky, děti se odpojují.
Učitelka: Ty vole, mě z toho jebne, jdu si dát panáka!
Já: Ještě jste zapnutá. 😊
Učitelka: Ježišmarja, pardon se omlouvám! 😊
Vypnuto.
Mareček: Tati, paní učitelka si jde hrát s panáčkem?
Já: To se jí ani nedivím 😊

Jak SUDOPáci pomohli těm nejmenším…

Jakub Ptačinský

Když pomineme krátké letní nadechnutí, budeme moci za pár dní s lítostí oznámit, že slavíme první výročí boje proti onemocnění COVID-19. Rok trvající nelehkou situaci, která se více či méně dotkla každého z nás. Profesně i osobně.

Když vláda na jaře roku 2020 rozhodla o uzavření podniků a škol, mysleli jsem si, že půjde pravděpodobně jen o týdny. Z těch se však postupně staly dlouhé měsíce. Nakonec jsme s různými zákazy a restrikcemi prožili fakticky většinu loňského roku. A to ještě není konec...

Řada lidí byla tehdy hozena ze dne na den do nelehké životní situace. Což o to, na podporu podniků a živnostníků se brzy rozběhla diskuse, a vzápětí i přípravy, alespoň nějaké základní finanční pomoci tak, aby se předešlo nejhorším scénářům. Jenže krizí nebyly zdaleka postiženy zdaleka jen podniky, jejich zaměstnanci a majitelé. Bohužel stejně tvrdě dopadla tato omezení i na ty nejmenší. Na děti.

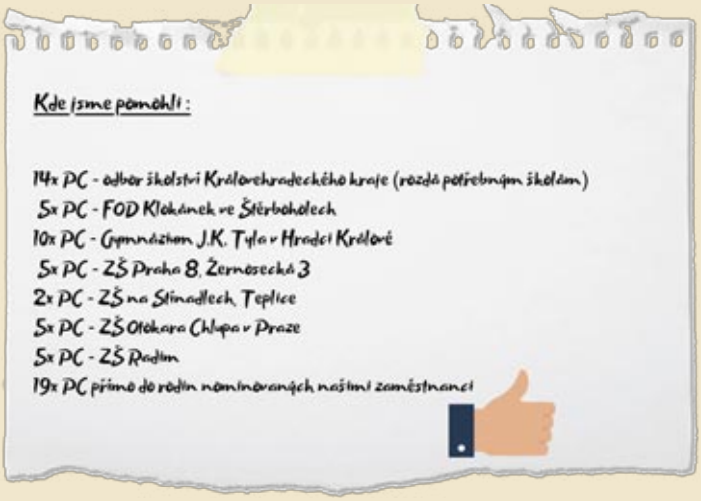
Ti z nás, kteří jsme zároveň i rodiči, se od jara potýkáme s nástrahami školní distanční výuky. Stali se z nás tak učitelé, asistenti. Z učitelů se naopak stali přes noc moderátoři internetových diskusí, tak trochu programátoři, prezentátoři... Každý se s tímto úkolem potýká, jak umí, a může.

V řadě rodin se tehdy narychlo řešilo, jak dětem nastavit potřebné programy a denní rytmy. V mnoha rodinách, a zvláště těch nekompletních, to však v plné nahotě ukázalo i na leckdy bohužel neřešitelný problém. Ne všichni jsou na tom totiž finančně tak, že si mohou tuto nucenou formu komunikace se školou vůbec dovolit. Někde tak chybělo potřebné technické vybavení, jinde internet.

A právě zde se otevřel prostor, kde mohl SUDOP PRAHA pomoci. S technickým nadáním rodičů, či kvalitou připojení jejich domácností k internetu toho moc nesvedeme. V oblasti chybějící techniky jsme však pomoci mohli. Naše pracovní počítače totiž procházejí pravidelným upgradem a obměnou. Měli jsme tak ve skladech k dispozici větší počet strojů, které jsme mohli docela dobře postrádat a poskytnout jiným. Strojů, které byly pro potřeby online školní výuky stále ještě plně vyhovující.

Vznikla tak rychlá akce na jejímž konci byla mailová výzva generálního ředitele na vás sudopáky, zda máte ve svém okolí rodiny v podobné situaci, kterým by SUDOP mohl takto pomoci. Že je to správná myšlenka ukázala i téměř okamžitá a veskrze kladná odezva od vás. Díky vašim tipům bylo nakonec všech 65 počítačů a další téměř dvacítka monitorů rychle rozvezena k těm, kteří je v té chvíli potřebovali nejvíce. Jsme přesvědčení, že tato rychlá a přímá forma pomoci byla v tu chvíli i ta nejúčinnější.

Na konci této bleskové akce jsme tak měli na papíře poznamenáno:



Pozn.: Předáním počítačů školám a institucím se předchází situacím, kdy na sebe mají sociálně slabší rodiny například napsánu exekuci. Darovaná technika by totiž bohužel mohla být okamžitě exekutorem zabavena na umoření dluhů. Úřady naše počítače rodinám papírově „zapůjčí“, čímž tuto možnost vyloučí a děti mohou v klidu studovat. I to jsme se naučili...

Děkujeme vám za všechny vaše reakce a kontakty. Věříme, že jsme alespoň několika rodinám pomohli lépe zvládnout jejich situaci. Přístup ke vzdělání je, podle nás, totiž jednou z nejdůležitějších věcí. A ty děti, které tu možnost nyní z jakéhokoliv důvodu nemají, se pak řadí mezi neviditelné, ale zároveň největší oběti této pandemické krize.

Poděkovat se zde samozřejmě sluší kolegům z OTR, kteří si tento projekt vzali za svůj. Od kontaktování škol a rodin, až po rozvoz strojů k novým majitelům. Počítače nejen vybavili potřebnou programovou paletou tak, aby umožňovala plnohodnotnou dětskou výuku, ale zapojili se i do jejich zprovoznění v mnohých domácnostech.

Jako podnik jsme měli samozřejmě štěstí. SUDOP neschytal „covidovou ránu“ naštěstí zcela naplno. Společně s vámi nám to tak umožnilo v této situaci myslet nejen na sebe, ale pomoci i našemu okolí…

Děkujeme, že pomáháte s námi.

Na co nechci zapomenout?

Školní práce Štěpána Černého, 9. třída

Za pět minut bude osm hodin a já jsem stále v pyžamu! Už ani nemá smysl, abych se z něj převlékal. V rychlosti zapínám počítač. Internetový prohlížeč se nechce načíst a najednou vidím v pravém dolním rohu obrazovky šokující oznámení: bez přístupu k internetu. Začal jsem nadávat a rychle jsem počítač restartoval. Nabíhal pomalu, zatímco velká ručička hodinek neúprosně odkrajovala čas do začátku hodiny.

Konečně se internetová stránka načetla. V množství odkazů jsem se snažil najít ten správný. „Matematika, matematika, nesmím mít další pozdní příchod.“ Konečně jsem nalezl správný odkaz a jediným kliknutím jsem se přenesl do učitelčina obývacího pokoje, který nám sloužil jako učebna. Hodina začala a já jsem si úlevně oddychl. Stihl jsem to. Přišel jsem včas.

Za pár minut už jsem tupě zíral na obrazovku a na množství různých matematických vzorečků, které jako by se mě snažily zhypnotizovat.

Vláda nedávno znovu slibovala, že nás pustí do školy, ale den po rozhodnutí se rozhodla, že by to byla pošetilost. Byl to stejný scénář, jaký jsem slyšel už nejméně stokrát. Už jsem nevěřil, že se do budovy školy někdy dostaneme.

Ostatně, chvíli se zdálo, že všem distanční výuka vyhovuje. Žáci ani učitelé se nemuseli probouzet brzy ráno a nemuseli se trmácet do školy. Zůstávali jsme doma, rozvalení na pohovkách, které se ani v nejmenším nedají srovnat s tvrdými židlemi ve škole. Ve všech ohledech se zdála distanční výuka lepší než výuka prezenční. Tedy skoro ve všech. S postupujícím časem tyto zdánlivé výhody vystřídaly nevýhody – nedostatek pohybu, vypadávající spojení, ztráta režimu, všeobjímající lenost a ztráta motivace se něco učit…

Matně jsem si vzpomněl na období, kdy jsem chodil normálně do školy. Byla to úplně jiná atmosféra! S kamarády jsme vymýšleli nejrůznější hlouposti, mezi které patřila i válka s podsedáky. Tenkrát je přinesli, abychom neseděli na tvrdém. My jsme se s nimi každou přestávku mlátili hlava nehlava. Občas proletěla třídou mokrá houba. Během hodin jsme se jako tajní agenti snažili doručit vzkazy na papíru tak, aby nás paní učitelka nezahlédla.

Přistihl jsem se, jak se při těch vzpomínkách culím do kamery. Takové rošťárny mi chybí. Chodil bych do školy už jen kvůli tomu, abych je znovu zažil. Internetová výuka mě už přestává bavit, ze začátku to vypadalo, jaká to bude dobrá nová zkušenost, teď už bych byl ale dávno raději ve škole, kde je všechno nějak snazší. Nevypadá to však, že bychom se tam vůbec někdy měli dostat… V hlavě mi zůstala jediná myšlenka. Na legraci ve škole nechci nikdy zapomenout.

Zdroj: Seznam.cz, Petr Švihel, 6. 2. 2021

To byly dovolené – 1980, 2008, 2018!

Nový Zéland – Severní ostrov

Ivan Krejčí (foto autor a web)

Usmyslel jsem si tehdy Nový Zéland, což má žena – matka dvou malých dětí – prohlásila za nehorázný hazard, a odmítla mě následovat. Jako lehkomyslný otec jsem takové zábrany neměl, ale aby žena nefrflala (a taky jako dík za letenky, které jsme měli její zásluhou), nabídl jsem jí společný týden v Singapuru. Ten týden mi pak v třítýdenní dovolené citelně chyběl, ale nic není dokonalé.

Po týdnu jsem se vydal do Sydney a dál do Aucklandu a má žena do Prahy. Bylo to dobře, protože tím trochu zlepšila duševní stav synka, jehož hlavní starostí ve věku dvou a půl roků bylo, aby byl stále obklopen celou rodinou. Zřejmě proto se po zbývající dva týdny vrhal vstříc každému mužskému návštěvníkovi s výkřikem: „Ty seš moje tatínka!“ Byl tolikrát zahnán vyděšenými muži, že ještě dlouho po mém návratu mě odmítal za tatínka uznat.

Kdež by mě tenkrát napadlo, že za 28 let dostanu od tohoto tvora takovouto SMS zprávu: Ahoj, jsme v Aucklandu, zadrzela nas policie a hledaji u nas drogy… Dam vedet, co s nama. Pa, i.

Napadlo mě, že se nám rozhodl vrátit své pocity beznaděje z dětství, kdy ho rodiče tak zrádně na 1 + 3 týdny opustili. A taky to, že mobilní zpravodajství nemusí být zrovna rodičovské požehnání.

Byl jsem na Novém Zélandu. Trochu nejapně mě napadlo, že rozkládat se zde má současná domovina, Severní ostrov by se nejspíš jmenoval Stalinův a Jižní ostrov Gottwaldův. Ačkoliv, jižní je delší, tak by to asi bylo obráceně. Ano, jsem nenávratně deformován.

Tehdy měl zaměstnanec SUDOPu právo na volné jízdenky a k mému překvapení to fungovalo i u protinožců. Na hlavním nádraží jsem za dopis od pražských úředníků vyfasoval volnou jízdenku, tedy FREE RAIL AND ROAD TICKET, což bylo důležité, protože o co tu mají dráhy méně kolejí, o to více provozují autobusů. A že není cestování po ostrovech v plné sezoně tak jednoduché, jako se jevilo při plánování doma, jsem zjistil okamžitě. Byl čas dovolených, a tak se cestovalo. V praxi to znamenalo včas si zajistit místenku na příslušný spoj, což se ne vždy podařilo podle přání. Místenku do Rotoruy jsem získal na pozdní odpoledne.

Hlavní nádraží se nacházelo blízko zátoky Mechanics Bay. Mělo krásnou budovu z roku 1930 a několik krytých nástupišť. Jak zjišťuji, dosloužilo na konci minulého století, kdy byl provoz železnice i autobusů přemístěn do nedalekého centra Britomart Transport Centre. Samotná budova sloužila ještě deset let jako studentská kolej (jak symbolické!), ale když do ní začalo zatékat, univerzita se poděkovala. Nicméně barák stojí (přece jenom je to památka), takže ho snad opravili.

Věděl jsem dopředu, že tahle země má tři miliony obyvatel, ale číslo šedesát milionů ovcí se mi zdálo neuvěřitelné. Ovšem už při pohledu na krajinu cestou, kde na každém zeleném kopečku řádilo stádo ovcí, bylo jasné, že je to pravda.

Druhé razítko toho dne mi dali do členské legitimace seniora IYHF v youth hostelu, kterým se pro léto stala Rotorua Boys‘ High School na Pukuatua Street. Mám tu školu na fotce i s nápisem nad vchodem hlavní budovy AD ASTRA PER ASTERA *(Přes překážky ke hvězdám),* takže bych mohl prohlásit, že se na první pohled vůbec nezměnila.

Ve skutečnosti se změnila, jako se za tu dobu změnila celá tamní společnost, která podobně jako v Austrálii seznala, že vlastníky země nejsou kolonizátoři, ale původní obyvatelé. A tak i na hlavní školní budově přibyl na fasádě další nápis WHAIA TE ITI KAHURANGI *(ve významu: usilovat o vrchol dokonalosti)*. Z celého hostlu mi v paměti utkvěla jen světnice s patrovými postelemi.

Opravdu se toho na Rotorua Boys‘ High School od mé návštěvy v roce 1980 změnilo mnoho.

Následující den jsem udělal v dané chvíli nejrozumnější věc – zakoupil jsem sobě celodenní výlet termálním údolím Waimangu a oblastí jezera Tarawera.

Údolí Waimangu vděčí za svou dnešní podobu výbuchu sopky Tarawera 10. června 1886, kdy na sopce postupně vylétly do povětří tři vrcholky a vytvořily 15 km dlouhou průrvu. Kromě toho exploze zničila několik vesnic, zlikvidovala světoznámé bílé a růžové terasy a zabila přes stovku lidí.

Čtyři roky po výbuchu se o oblasti mluvilo jako o mrtvé, avšak roku 1900 náhle vytryskl gejzír až do výšky 460 metrů. Po sesuvu půdy v listopadu 1904, který změnil vodní poměry, gejzír zmizel, avšak asi to naopak prospělo údolí, které je rozumně aktivní na mnoha místech. Zdá se, že nedaleká sopka upouští svůj přetlak nepřetržitě tisíci různými otvory v kůře zemské.

Jižní kráter s Emeraldinou tůňkou (Southern Crater and Emerald Pool) je ten nejjižnější kráter vzniklý při výbuchu sopky v roce 1886. Je to mírumilovné jezírko obklopené strmými břehy pokrytými bujnou vegetací a nestojí ani za fotku.

Zato z Echo kráteru (foto nahoře) opodál se už pořádně kouří. Vznikl také po výbuchu sopky v roce 1886, ale 1. dubna 1917 bez varování explodoval a následný waimangský kotel (Waimangu Cauldron) s vodou o teplotě 50 stupňů Celsia pokrývá plochu pěti hektarů. Severní dominantu tvoří dohněda a dočervena zbarvené vysoké skály (Cathedral Rocks), ze kterých čmoudí bílá pára ostošest. Ale muselo se s tou oblastí po mém odjezdu něco stát, protože jak vidím, z tehdejšího *kotle* je dnes už jen *pánev na smažení* (Frying Pan Lake).

Takhle nějak prý vypadaly legendární růžové a bílé terasy, než zmizely v jezeře Rotohamana. Nazývali je osmým divem světa.

Další přírodní atrakci za mě říkali Ruaumokovo hrdlo (Ruaumokoęs Throat), ale zdá se, že dnes ho nazývají jen Inferno Crater (velké foto nahoře u plánku). Nepokojné jezírko v kráteru vědci zkoumali a zjistili, že jeho hladina kolísá v rozmezí 8 metrů v 38denním cyklu. Byl jsem tam v okamžiku, kdy tyrkysová hladina odhalila našim zrakům nádherně bílou západní stěnu kráteru, kolmo spadající ke dnu. Připomínala betonovou zeď českých zedníků, ke které se žádný z nich nehlásí.

Ptačí hnízdo na terase z křemene (Birdęs Nest Terrace) flusalo do vzduchu horkou vodu, která se rozlévala po barevné hornině pokryté zelenými řasami. A nakonec Warbrickovy terasy, oranžovo-hnědo-černo-zeleno-bílá minipřipomínka těch ohromných bílých a růžových, které výbuch sopky Tarawera sprovodil ze světa. Nádhera. My z normalizačního Československa jsme se naučili být skromní.

Pokračovali jsme dál v cestě po proudu teplého potoka Waimangu, jehož průzračná voda v úzkém korytě skákala z kamene na kámen jako nějaká naše horská bystřina, avšak tahle měla přes 40 °C a mohutně se z ní kouřilo. Společně jsme tak doputovali k jezeru Rotomahana, do něhož se potok vlil, a my nastoupili na motorovou loď. Poklidné jezero s ostrovem uprostřed zvětšilo po výbuchu sopky svou plochu dvacetkrát a rozkládá se na ploše 80 hektarů. Je nejhlubší z jezer Severního ostrova a domovem mnoha druhů původního ptactva.

Mířili jsme do zátoky Fumarole Bay a cestou jsme věnovali tichou vzpomínku bílým a růžovým terasám někde v hloubce pod námi, které sopka pohřbila. Ale tak je to v pořádku: Matka Země dala, Matka Země vzala. Ostatně lidé toho krásného a vzácného za staletí zničili mnohem víc. Zůstala zde však podivuhodná skalní stěna plná fumarol, otvorů, z nichž unikají horké páry a plyny a obarvují horninu kolem. Věřím, že ptáci, kteří zde žijí, zdržují se tu hlavně proto, že mají po ránu připravenou teplou koupel. I s fénem na vysušení peří.

Lodička nás vyplivla na protějším břehu, a my jsme husím pochodem přešli úzkou zalesněnou kosu, která odděluje jezero Rotomahana od většího jezera Tarawera, kde jsme se zase nalodili na jinou lodičku a pomalu pluli malým mořem až do zátoky Kotukutuku Bay na západním břehu. Autobus pak vystoupal silničkou na kopec a dopravil nás k nedaleké pohřbené vesnici (Buried Village) Te Wairoa.

Tehdy, 10. června 1886 v časných hodinách vybuchla sopka Tarawera strašnou silou a po šesti hodinách byla plocha 15 000 čtverečních kilometrů zasypána sopečným popelem smíšeným s lávou, pískem a kamením.

Několik vesnic bylo zničeno a zahynulo 120 lidí. Sedm z vesnic bylo časem znovu osídleno, ale pouze jednu z nich, Te Wairoa, povolili maorské kmeny dát v plen turistům. A tak jsou zde k vidění zpola vykopané maorské chýše, pec na pečení chleba, kamenné skladiště na uchovávání potravin v chladu zdobné vytesanými reliéfy (rarita!), zbytky maorské kanoe... ale taky Wairoa Falls, vodopád, který se řítí k zemi z výšky 30 metrů.

A hned vedle nešťastné vesnice jsme se podívali na větší Zelené jezero a menší Modré jezero, ale podle mě to mohlo být klidně obráceně, protože ty barvy byly nějak modrošedé. Ale možná, že ten první, kdo jezera pojmenoval, uviděl v jednom se zrcadlící okolní zelené stromy a v druhém modrou oblohu, nebo měl na sobě modré kalhoty a zelenou košili, anebo byl třeba trochu pod parou. Každopádně, když se po mém odjezdu kolonizátoři zmátořili a začali se učit maorské tance, na mapách se objevilo větší jezero jako Lake Rotokakahi (Green Lake) a menší jako Lake Tikitapu (Blue Lake).

A Great Day! Kia pai tō rā!

V pátek jsem skončil v Taupu, protože to dál nešlo. Pochybuji, že bych prvoplánově chtěl prosedět hodiny u jezera a přemýšlet o životě, i když k tomu nakonec došlo. Spíš bych radši navštívil vzdálený Tongariro National Park za jezerem s 2 797 metrů vysokým vulkánem Ruapehu, jehož zasněžený vrcholek jsem ty hodiny vyhlížel, ale on, mizera bídný, zůstal skryt za mlžným oparem. Nejvšednější vysvětlení však je, že zkrátka na jiné spojení veřejnou dopravou jsem ten den nedosáhl. Bylo nás cestylačných na ty busy moc.

V Taupu měli jednu hlavní ulici a mnoho dalších s přízemními domy pro 13 500 obyvatel. Sešplhal jsem z příkrého břehu na úzkou písčitou pláž táhnoucí se kolem jezera pod městem a střídavě se vyhříval v teplém lednovém sluníčku a plaval v jezeru jako pár jiných rekreantů, dokud mě to neomrzelo. Pak jsem opět vyšplhal nahoru, kde se dalo sedět v trávě nebo na lavičce a čučet do dáli přes modrou hladinu obrovského jezera, s plochou 616 čtverečních kilometrů největšího na Novém Zélandu. Vzniklého – jak jinak – několika sopečnými výbuchy, naštěstí v dobách strašně vzdálených.

Hodně pozdě v noci, až chvíli před půlnocí, jsem se docoural na stanoviště autobusů, aby mě ten, na který jsem měl místenku, ráno vyklopil ve Wellingtonu. Takže vulkán Ruapehu jsem zase neviděl.

Wadestown ve Wellingtonu je vilová čtvrť posazená na úbočí kopce Tinakori Hill s úžasným výhledem na přístav. Obchodní zastoupení sídlilo v jedné z těch vilek a ze středu města, od kruhového objektu parlamentu, bylo pohodlně dosažitelné pěší chůzí – i když stále do kopce.

Osazenstvo – český rada s manželkou a mladá slovenská sekretářka Alžbeta Suchánová zvaná Bety – bylo přísně v poměrném zastoupení obou našich národů a přijalo mě vlídně. Ostatně, na občasné přivandrovalce z vlasti byli zvyklí, a já je otravoval pouze jednu noc.

Z hovorů s hostiteli o časové náročnosti cestování po Jižním ostrově mi bylo jasné, že nemá cenu pouštět se do předem prohraného boje. *Tak aspoň nohou vstoupím,* rozhodl jsem se, a koupil si lístek na COOK STRAIT RAIL FERRIES.

V neděli dopoledne obrovský trajekt spolykal automobily osobní i nákladní a vydal se na svou tři hodiny a dvacet minut trvající plavbu napříč Cookový průlivem. Po dlouhé době jsem si opět pár desítek minut vychutnával pocity mořeplavce, než trajekt našel ústí Úžiny královny Šarloty (Queen Charlotte Sound) mezi dlouhým zubatým výčnělkem pevniny a ostrovem Okukari a nastala přehlídka zátok s tehdejšími názvy jako Fishermans Bay, Jacksons Bay nebo Deep Bay, zatímco dnes už podle pořádku míjíte na pravoboku zátoky Whekenui, Te Awaiti, Kotoitoi či Ngamahau a na levoboku na vás jukají Tipi, Te Rua a Te Pangu Bay. Samozřejmě mi byly ty názvy ukradené, protože jsem se kochal krásou členitých pobřeží po obou stranách se skálami a kopci porostlými trávou, keři a občas stromy. A taky ostrůvky, které se lodi tu a tam pletly do cesty.

Přístav Picton bylo malé hnízdo, které jsem v tom krátkém čase, který jsem měl, ani nemínil prozkoumávat. Ležel jsem na malé travnaté pláži a díval se do dálky úžinou, která vypadala, že loď plující na sever nutně musí narazit do hradby zubatých hor. Pak jsem se obrátil a zadíval se na kopce před sebou, za nimiž se v dálce skrýval legendární Arturův průsmyk s vysokohorskou železnicí, kus za ním nejvyšší hora Nového Zélandu sněhem pokrytý Mount Cook vysoký 3 754 metrů, ještě dál Queenstown u jezera Wakatipu, a kouzelný Fiordland s desítkami fjordů... a Milford Sound, fjord s hladinou jako zrcadlo, v níž se odrážejí špičaté vrcholky okolních skalnatých štítů... a bylo mi smutno, že všechnu tu krásu už nikdy na vlastní oči neuvidím. Avšak aniž jsem si to v tu chvíli uvědomoval, prožíval jsem jeden ze střípků poznání, k němuž jsem se dopracoval časem, totiž, že člověk nikdy nemůže mít všechno a je scestné lamentovat nad něčím, co nebylo, když je možné radovat se z toho, co bylo.

Vlak NORTHERNER projel Severním ostrovem v noci a v 8.35 a.m. jsem byl v Aucklandu. O vulkánu Ruapehu a světoznámé Raurimu železniční spirále v jeho blízkosti jsem si mohl opět nechat jen zdát. Když jsem se probudil v Aucklandu, zastyděl jsem se. Takový Marco Polo cestoval mnoho let; všechno prozkoumal důkladně a udělal si poznámky. Lord Byron poznával Řecko dva roky. Richard Halliburton... tak o tom ani nemluvit, ten se pro cestování vykašlal na všechno. A já hodím za hlavu Jižní ostrov, ale co: i jen sopku Ruapehu, jenom aby se komouši (a má žena) nezlobili, že jsem se nevrátil včas. Bylo mi ze sebe špatně.

Železniční ***Raurimu Spiral*** v Národním parku nedaleko Palmerston North je jednokolejná železniční spirála, překonávající výškový rozdíl 139 metrů (456 ft) na severním ostrově Nového Zélandu na hlavní železniční trati Severního ostrova (NIMT) mezi Wellingtonem a Aucklandem. Navrhl ji roku 1898 inženýr Robert Holmes. Mistrovským rysem Holmesova rozložení je způsob, jakým využívá přirozených obrysů země téměř k eliminaci tunelů a viaduktů, přičemž má trať pouze dva krátké tunely.

Legenda vypráví, že jednou v noci zastavil strojvedoucí nouzově vlak, když mylně považoval koncová světla svého vlaku za světla vlaku cizího.

Ale trochu času mi ještě zbylo, a tak jsem vsedl na nejbližší WHANGAREI EXPRESS a jel s ním na sever až na konečnou, jíž byla Paihia. Kopce, kopce, zalesněné kopce kam oko dohlédne. Až když se silnice přiblíží k moři, projíždí autobus zelenou nížinou a někde kus před Whangarei louky, louky, louky, místo ovcí krávy, které nemají chuť zdolávat výšky.

Teprve na místě zjišťuji, na jak slavném místě se nacházím. V těsném sousedství, jen přes most, je osada Waitangi, ve které byla 6. února 1840 podepsána Smlouva z Waitangi neboli *The Treaty of Waitangi* neboli *Te Tiriti o Waitangi*. Smlouva ustanovila britského guvernéra Nového Zélandu, uznala maorské vlastnictví země a dala Maorům práva britských poddaných. Je proto považována za zakládající dokument Nového Zélandu a ospravedlnění vlády britské koruny nad touto zemí.

Smlouva je zajímavá tím, že anglická i maorská verze se značně liší. Nedosti na tom, existuje mnoho různých verzí výkladu obsahu a právního statusu smlouvy. Angličani ji s bohorovností sobě vlastní ignorovali do té doby, než se Maorové vzpamatovali a někdy v sedmdesátých létech 20. století začali remcat. Vyremcali si náhrady za ukradenou půdu, od roku 1974 uznání 6. února jako státního svátku Waitangi Day. Postupně se bílí chytili za nos a zjistili, že maorská kultura je natolik originální a přitahuje tolik turistů, že ji konečně můžou přijmout za svou. Za novozélandskou.

A tak se i bílí muži naučili poulit oči, vyplazovat jazyk až po vytržení z kořene a řvát výhrůžky při bojovém tanci zvaném HAKA, a ženy tančit domorodé tance, což jim schvaluji, protože maorský kroj na nich vypadá rozhodně svůdněji než naducané kroje české či moravské na ženách našich. Na mapách se objevily maorské názvy a děti se už v mateřské škole učí maorštinu. Nové pořádky odmítly jen ovce, zvyklé na anglické hulákání ovčáků a štěkot anglických psů.

Nikdy dříve ani později jsem nepoznal krásnější zem. Ta země dostala do vínku všechnu přírodní nádheru, která jiným ukápla po kapkách. Chcete české kopce pokryté zelenou trávou? Na severním ostrově bezpočet. A ovce návdavkem. Toužíte po rakouských Alpách? Samozřejmě, k mání na jižním ostrově. Termální aktivity Yellowstonského parku? Žádný problém: Rotorua a okolí. Norské fjordy? Plavte do Národního parku Fiordland. Horské bystřiny? Nastupte do člunu a raftujte. Řeky pro divokou jízdu na rychlých motorových člunech. Jezera pro klidnou jízdu plachetnic. Pastviny i lesy. Mořské pláže od písčitých po kamenité.

Stojí zato udělat si jednou v životě čas a užít si Nový Zéland celý.

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 1/21 vyšlo 31. 3. 2021
Vydává:
SUDOP PRAHA a. s., Olšanská 1a, 130 00 Praha 3
IČ: 25793349
Reg. MK ČR E 12272 • ISSN 1803-6708
www.sudop.cz