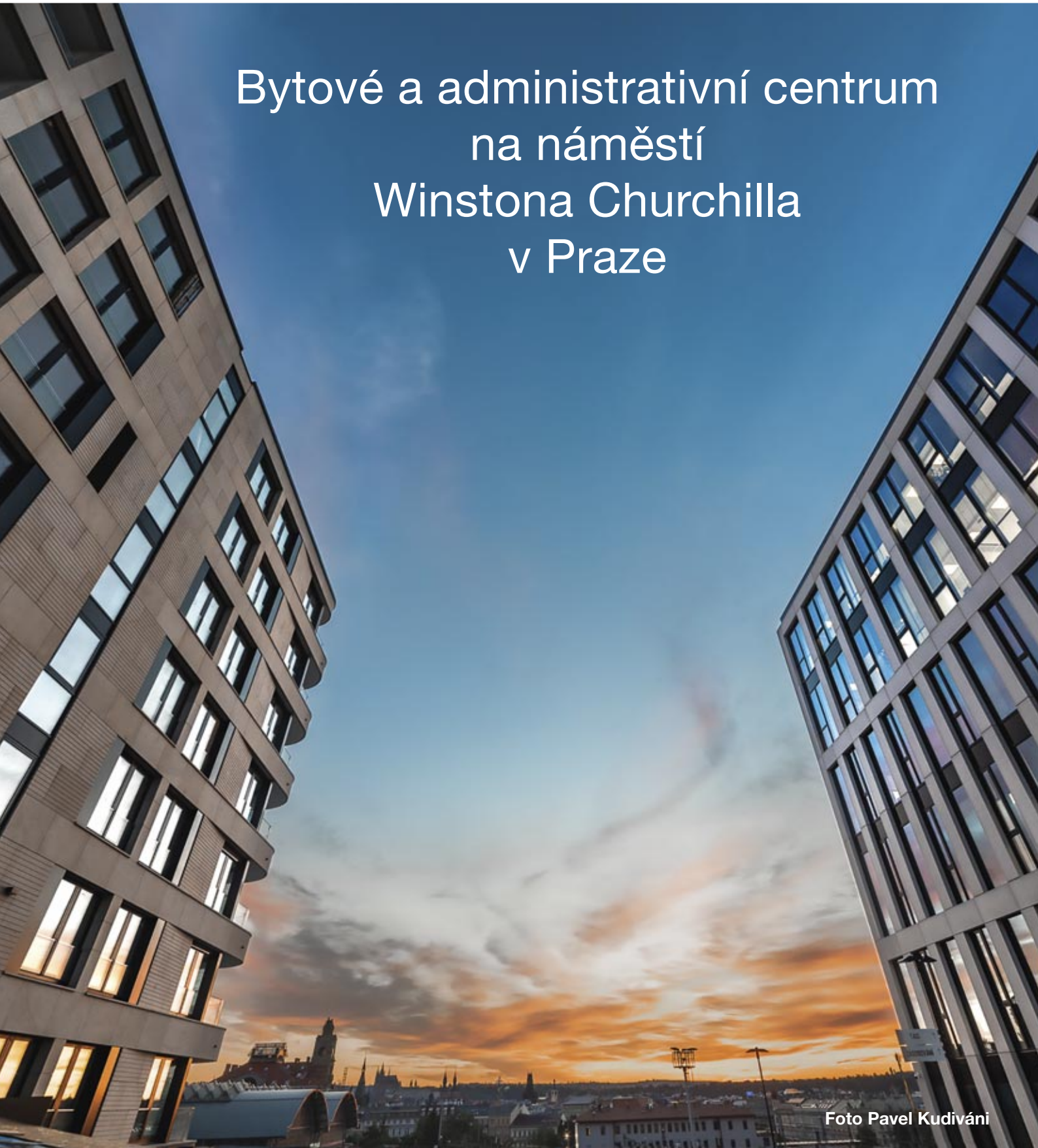
SUDOP revue

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

2/2021



Bytové a administrativní centrum na náměstí Winstona Churchilla v Praze

Foto Pavel Kudiváni

Změny v řídících funkcích našich společností

SUDOP PRAHA – středisko 207
Na pozici vedoucího střediska dojde k 30. 6. 2021 ke změně. RNDr. Petra Vitáska nahradí RNDr. František Dragoun.

Stosmol
Na pozici ředitele dojde k 30. 6. 2021 ke změně. Ing. Jiřího Štolbu nahradí Ing. Jaroslav Soukup.

Atelier 4
Ve společnosti dojde od 1. 7. 2021 ke změně statutárních orgánů. Novým jednatelem se stane arch. Jiří Škrábek. Ing. Tomáš Slavíček ukončí funkci jednatele a stane se jediným členem nově vzniklé dozorčí rady.

SUDOP RPAHA získal certifikát Excelentní kvalita RABF 2021

RATING
NADACE PRO ROZVOJ
ARCHITEKTURY A STAVITELSTVÍ
RABF
Certifikát integrované reference 2021 za roky 2016 - 2020 z přehledkových soutěží:
Excelentní kvalita
pro
SUDOP PRAHA, a.s.
za celkový počet 14 250 bodů a za umístění na 1. místě z 949 posuzovaných firem v uvedených přehledkových soutěžích
kategorie projektové ateliéry a kanceláře

Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství zveřejnila výsledky Ratingu 2021 a v rámci online slavnostní konference předala vítězům i certifikáty „Excelentní kvalita“. Mezi projektovými kancelářemi a ateliéry dominovala společnost SUDOP PRAHA.

Soutěž hodnotí dlouhodobou kvalitu práce jednotlivých účastníků za léta 2016–20.

Prvenství mezi 949 projektovými kancelářemi a ateliery získal SUDOP PRAHA a.s. za trvale vysoké hodnocení v průběhu celého sledovaného pětiletého období. Odnesl si tak nejvyšší možné ocenění Excelentní kvalita. Druhé místo obsadil vítěz minulého ročníku, společnostní AED projekt, a.s.

Rating Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství (RABF), neboli integrovaná reference o kvalitě firem a osob ve stavebnictví pro výběrová řízení ve státní i soukromé sféře, zpracovává Nadace již desátým rokem. Společnost SUDOP PRAHA se na medailových pozicích v této soutěži pohybuje dlouhodobě. Letošní vítězství je tak potvrzením dlouhodobé kvality jím realizovaných projektů.

Rekonstrukce Vilémovského viaduktu pokračuje

Správa železnic jako investor uspořádala v úterý 8. června setkání na staveništi rekonstrukce mostu v km 21,502 trati Rumburk–Sebnitz, kterého se zúčastnil i hlavní inženýr projektu Ing. Martin Vlasák.

Výměna ocelové nosné konstrukce se nacházela ve své polovině. Na spuštění do otvoru se chystala třetí z pěti nosných konstrukcí.

Nová mostní konstrukce nemění krajinný ráz.

Jde o obdobnou ocelovou příhradovou svařovanou konstrukci ve stejném tvaru a obdobných rozměrech, jako jsou stávající konstrukce.

Kamenné žulové zdivo pilířů mostu je celoplošně očištěno, přespárováno a posíleno injektážemi. Stávající kamenné klenby jsou sanovány shodně jako pilíře.

Projektoval SUDOP PRAHA a TOP CON SERVIS, staví sdružení FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a Chládek a Tintěra, Pardubice.

Dceřiná firma Stavební geologie IGHG s novou technikou

V průběhu února dala SG-IGHG spol. s r.o. do provozu novou vrtnou soupravu na podvozku Mercedes – Benz Atego 4 x 4 vyrobenou v SRN firmou Botec – Scheitza GmbH.
Souprava bude používána na provádění jádrových vrtů pro inženýrskogeologický a hydrogeologický průzkum.
Nasazením do provozu bude obměněn park vrtných souprav.

Po dlouhé době prožité v mimořádném režimu zase svítá naděje na návrat k běžnému životu tak, jak jsme ho znali před příchodem Covidu. A nebyl to vůbec jednoduchý čas pro nikoho z nás. O to více se těšíme na jeho konec. Bohužel už ne všichni. Ani nám v SUDOPU se totiž nevyhnuly ty úplně nejsmutnější zprávy…

V pondělí 29. března 2021 nás opustila naše kolegyně **Magda Hanychová.**

Zemřela po krátkém a velmi těžkém boji s Covidem ve věku 58 let. Odešla za svým milovaným mužem, který ji opustil jen pár dní předtím. Firma tím ztratila obětavou, velmi pracovitou a odpovědnou osobu. My, její kolegové, kteří jsme jí byli blíže nebo ji znali více, jsme ztratili usměvavou kamarádku a báječnou přítelkyni.

Magda byla rodilá Krnovačka a na SUDOPu jste jí mohli potkávat od roku 2004. Tahle veselá Hornoslezanka tu pak s námi prožila celých 6.115 dní. Další už bohužel nepřidá.

Byla perfektní mzdová účetní. Vyznala se v zákoutí mzdových i daňových zákonů a vždy dokázala pro nás vymyslet tu nejvýhodnější variantu řešení, dokázala smysluplně poradit a pomoct i ve svízelných životních situacích.

Především to ale byla báječná ženská, kamarádka a kolegyně. Většina ze sudopáků si ji bude pamatovat třeba ze sportovních her, kde byla ochotna donekonečna radit, jak se má cokoliv dělat, aniž by ztratila úsměv, glanc, a hlavně kapičku potu. A to vše doprovázené výbuchy smíchu okolostojících kibiců, ale i trpících sportovců. Bývala jedním z prvních, které nově nastoupivší zaměstnanci potkali. Nezapomenutelná jsou její vítání nových zaměstnanců na SUDOPu, kdy jedním monologem dokázala dotyčného přivítat, povzbudit i upozornit na úskalí pracovního života.

Celý její život byl plný úsměvu a vtípků. Jedním z nich byla i její odpověď na nabízenou pracovní pozici. S dovolením tu její část použijeme, neboť přesně vystihuje Magdin přístup k životu, který za všech okolností brala s úsměvem na rtech…

Jmenuji se po své matce a příjmení jsem dostala po rodině otce. Narodila jsem se v devatenáctém století – přesně 01. 12. 1962. Po narození jsem neuměla číst, psát ani počítat – což vlastně dobře neumím dodnes. Šest let po narození jsem proto byla přinucena a násilně dokopána do první třídy povinné školní docházky. Nejlépe ze všeho mně šel běh, například ze školy jsem utíkala celkem rychle.

Při jednom takovém rychlém běhu jsem potkala svého nastávajícího manžela, kterého jsem si tedy nakonec na podzim v roce 1984 vzala. Od té doby běháme společně a časem se k nám přidali další dva běžci. Teď v jiném stavu nejsu. Snad. No doufám, že ne!

Mám dlouholetou překladatelskou praxi, dokážu tak přeložit papíry formátu jak A3, A4 tak i A5. A umím také dobře hledat ve slovníku cizích slov.

Mám zvláštní schopnosti – každého dovedu rozesmát, umím přepínat televizi pozpátku od devítky po jedničku a občas pracuji jako ďas.

Proto prosím o Vámi nabízené místo, zvládnu vše. Předem děkuji, na osobní pohovor si mě ale prosím nezvěte. Riskujete infarkt nebo polití kávou.

Majda

Myslím, že když zavřeme oči, tak ji většina z nás uvidí, jak tam stále sedí za pracovním stolem, mává na nás a říká svoje tradiční „Mějte se nádherně…!“

Tak tedy sbohem, Magdo. Děkujeme a měj se nádherně…!

V pátek 23. dubna 2021 nás opustil náš kolega **RNDr. Matyáš Vaněk.**

Matyáš, mezi kolegy a přáteli nazývaný Maty, začal svoji životní cestu na severní Moravě, kde vystudoval jak gymnázium, tak i hornicko-geologickou fakultu při Vysoké škole báňské v Ostravě. Po promoci nastoupil jako inženýrský geolog u firmy AZ-Consult, kde pracoval v letech 2006–13. Následovalo období, kdy se toulal po světě a pro firmu Fotolovy pomáhal organizovat expedice fotografických nadšenců zejména do USA a Kanady.

Na sudopské středisko geotechniky nastoupil v únoru 2017 a hned si všechny získal svým otevřeným přístupem a specifickým humorem. I přes téměř čtyřletou přestávku v oboru se velmi rychle zapracoval a byl platným členem našeho kolektivu. Přes počáteční práce, kdy zejména pomáhal se zpracováním dílčích částí průzkumů, se dostal i k samostatným zakázkám. Z poslední doby tak můžeme jmenovat České Velenice – Veselí nad Lužnicí; Plzeň – Stod, 3. stavba nebo Uzel Ostrava.

Jeho toulavé boty ho neopustily ani na SUDOPU, a proto každoročně vyrážel na delší dovolenou za hranice všedních dní. Zamiloval se do západní Indie, kam se opakovaně vracel, ale zajel i na Aljašku pozorovat medvědy při lovu lososů. O svých zážitcích z cest pak dovedl velmi poutavě vyprávět, až měl posluchač skoro pocit, že tam byl s ním.

V soukromí rád chodil na bleší trhy, kde hledal nejen zajímavé minerály a fosilie do své sbírky, ale objevoval i krásu jiných starých věcí. Jak doma, tak i na pracovišti pěstoval kytky, o které se rád podělil s ostatními a dokázal o nich dlouhé minuty povídat. Vzpomínám si i na jeho zálibu v nošení barevných ponožek, pokud možno různé na levé a pravé noze.

Ti, kteří ho blíže poznali, určitě vzpomínají na jeho bezprostřednost, upřímnou povahu a ochotu kdykoliv druhému pomoci. Bohužel, náš kamarád Maty po krátké a těžké nemoci 23. dubna, pár dní po svých 44. narozeninách, zemřel.

Budeme na něj vždy rádi vzpomínat.

Eva Kudynová a kolektiv, Petr Vitásek a František Dragoun

Výstavba mostů na stavbě dálnice D3-0310/II Hodějovice–Třebonín aneb SUDOP PRAHA jel zkontrolovat kolegy ze SUDOPU EU

Za účastníky zájezdu zaznamenal Lukáš Molcar, fotografoval Jakub Ptačinský

Návštěva dálnice D3 jižně od Českých Budějovic se uskutečnila ve středu 26. května 2021. Stavba nás naštěstí přivítala příjemným slunečným počasím. Naším cílem byla prohlídka stavby, kterou SUDOP PRAHA ve sdruženích projektoval ve stupních DSP a PDPS v letech 2013, resp. 2017, a také jsme chtěli zjistit, jestli se mosty staví dle našich představ. Neboť na naši projekční činnost navázali kolegové ze SUDOPU EU, kteří od roku 2019 zpracovávají a koordinují realizační dokumentaci stavby. O této stavbě se v SUDOP revue psalo již několikrát (SR 3/2014, 1/2018 a 3/2020).

Řešený úsek dálnice D3-0310/II je dlouhý 12,536 km a na trase je navrženo celkem 23 mostních objektů. V současné době se mostní objekty nacházejí v různých stádiích rozestavěnosti. Na některých objektech stále probíhá konsolidace podloží v místě opěr, případně pro založení vybraných přesypaných rámů, jinde probíhá realizace pilotového založení, budování spodních staveb a výstavba nosných konstrukcí, u několika mostů jsou již prováděny terénní a dokončovací práce. Nebylo v našich silách detailně projít každý most, proto jsme se rozhodli navštívit významné mostní objekty na trase a typické mostní konstrukce.

Významnou dominantou řešené trasy se stane železniční most přes dálnici (SO663), který je na začátku úseku.

Tímto mostem jsme zahájili naši prohlídku stavby.

Jedná se o konstrukci o třech prostých polích s rozpětím 26 + 69 + 26 m. Pole 1 a 3 jsou plnostěnné parapetní nosníky, pole 2 je navrženo jako trám vyztužený obloukem (Langerův trám).

Na mostě se připravuje pokládka kolejového lože vč. kabelovodů.

Pohled na železniční most a rozestavěný dálniční dvoupolový most z předpjatého betonu.
Vlevo nahoře: Dokončená ocelová konstrukce železničního mostu.

Stranou v lese již stojí železniční most přes vodoteč a malou rokli (SO662), jehož nosná konstrukce je tvořena železobetonovým rámem. Na mostě probíhá pokládka kolejového lože vč. kabelovodů.

Pohled na návodní stranu železničního mostu přes vodoteč a rokli.

Na trase se nacházejí tři klenbové konstrukce. Zastavili jsme se hned u první, která převádí dálnici D3 přes cestu a vodoteč (SO202). Jedná se o přesypanou železobetonovou monolitickou obloukovou konstrukci o jednom poli s rozpětím oblouku 23,65 m. Aktuálně probíhá betonáž oblouku druhého taktu.

Pohled na dokončenou část klenby mostu SO202 a betonáž navazujícího taktu.

V těsné blízkosti železničního mostu se nachází dálniční most přes Starohodějovický potok a biokoridor (SO201). Jedná se o dvoupolovou konstrukci z předpjatého betonu s rozpětím polí 15,5 + 15,5 m. Aktuálně se připravuje povrch nosné konstrukce pro provedení její izolace.

Pohled na probíhající práce terasy, na fotce patrná betonáž klenby SO202.

Dálniční most přes Malši (SO203) je s délkou nosné konstrukce 777,6 nejdelším mostním objektem trasy. Jedná se o 19ti polovou betonovou dvoutrámovou konstrukci z předpjatého betonu s hlavním rozpětím délky 42 m. Na mostě nyní probíhá postupná výstavba nosné konstrukce na horní posuvné skruži po jednotlivých polích a budování opěr OP1 a OP20.

Most přes Malši – postupná výstavba nosné konstrukce (nahoře).

Posuvná skruž a ukládání výztužných vložek nosné konstrukce (vlevo).

Pohled na posuvnou skruž pro výstavbu mostu přes Malši (vpravo).

Most přes Plavnický potok (dole):

Pohled na výsuv ocelových nosníků levého a pravého mostu.

Dokončené pilíře a výsuv mostu.

Od mostu přes Malši jsme se přesunuli přibližně do poloviny trasy, kde jsme si prohlédli výstavbu mostu přes údolí Plavnického potoka (SO209), který je s délkou nosné konstrukce 439,4 m druhým nejdelším mostem trasy.

Jedná se o 11ti polovou spřaženou ocelobetonovou konstrukci s hlavním rozpětím délky 42 m.

Nosné konstrukce levého i pravého mostu se vysouvají od opěry OP1 k opěře OP12 cca o 0,75 m výše. Po dokončení opěr bude celá nosná konstrukce spuštěna do finální polohy.

Dalším významným objektem trasy je most Otmanka (SO211). Jedná se o 6ti polovou betonovou dvoutrámovou konstrukci z předpjatého betonu s hlavním rozpětím délky 34 m.

Na mostě nyní probíhá postupná výstavba levé nosné konstrukce na přestavné skruži po jednotlivých polích, od opěry OP1 k opěře OP7 a přípravné práce pro provedení izolací na pravé nosné konstrukci.

Posledním navštíveným mostem byl most přes železniční trať SO217. Most je spojitý deskový o 3 polích z monolitického předpjatého betonu s rozpětím 12 + 16 + 12 m. Konstrukčním řešením se jedná o nejčastější typ mostu na trase.

Ale bohužel... obrázek se nám sem už nevešel.

Koncový příčník nosné konstrukce a rub opěr. Podhled na „les stojek skruže“ pro provádění mostu.

Hlavní smyslem uvažovaného záměru je umožnit spolu s dalšími stavbami zavedení provozu osobních tangenciálních linek v relaci Praha-Radotín – Praha-Zahradní Město a zlepšení podmínek pro provoz nákladní dopravy.

Důležitým cílem projektu je umožnit co nejdříve alespoň částečný odklon vlaků mezi Prahou a Berounem, resp. Plzní po dobu rekonstrukce mostů na Výtoni a přes Vltavu na trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov.

Dalším důvodem realizace uvažovaného záměru je zajištění provizorního SZZ po dobu výstavby metra D v žst. Praha-Krč.

Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov

Stanislav Žáček

Historie

Myšlenka na železniční obchvat Prahy pro nákladní dopravu se mezi odborníky objevovala již začátkem 20. století. První reálné návrhy předložil Pražské nádražní komisi roku 1920 Josef Kubler, v roce 1923 projekt podpořil Jan Bašta, roku 1927 předložil Miroslav Chlumecký regulační komisi „dispoziční plán budoucích železničních úprav v Praze“, který podobnou trať zahrnoval. Po druhé světové válce plánovací komise myšlence nepřála, ale roku 1949 bylo náhle se stavbou mostu započato, aniž by byla dokončena celková koncepce železniční dopravy i projekt trati. Předpokládá se, že ukvapené zahájení výstavby bylo vyvoláno potřebou urychleně najít práci pro vzdělance odsunuté do dělnických profesí. Celá stavba tzv. jižní spojky se zejména v prvních letech výstavby spíše potýkala s nedostatkem kvalifikovaného personálu, ale i techniky a materiálu.

Jednoznačně nejvýznamnější stavbou jižní spojky je Branický most. Kromě Vltavy přemosťuje dvě železniční trati na obou březích Vltavy, souběžné páteřní pozemní komunikace (Strakonická a Modřanská) a tramvajovou trať do Modřan. U svých konců se oblouky připojuje ke směrům pobřežních tratí. Uprostřed západního oblouku je vystavěna odbočka, která měla navazovat na další plánovanou část obchvatu, tunel do Hlubočep a Jinonic, od jehož výstavby bylo nakonec upuštěno. V jedné z variant vysokorychlostního tunelového železničního koridoru Praha–Beroun, která je doposud zanesena v územním plánu Prahy, se také uvažovalo o připojení odbočky koridoru v těchto místech.

Přípravné práce byly zahájeny roku 1949, v roce 1952 započala stavba oblouků. V roce 1955 byly úspěšně provedeny zatěžovací zkoušky, ale železniční doprava na něm byla zahájena až v sobotu 30. května 1964 při zprovoznění celé železniční jižní spojky. Do té doby most sloužil statickým zkouškám různých typů lokomotiv při různých rychlostech, dynamiky stavebních konstrukcí apod. S délkou 950 m (resp. 948 m) by mohl být jedním z nejdelších železničních dvoukolejných železobetonových mostů v Evropě. Položena je však na něm jen jedna kolej, včetně návazné trati do Krče. Druhá kolej na mostě byla sice původně umístěna, ale po provedení zátěžových zkoušek zase snesena.

Druhé koleje se celá spojovací trať měla dočkat několikrát. Poprvé v souvislosti se spojkou do Hlubočep, která byla součástí již původní koncepce a pro níž je na konstrukci mostu i viditelné odbočení, podruhé v devadesátých letech dvacátého století v souvislosti s barrandovskou spojkou, vyúsťující ve výhybně Žvahov.

Další pokus zdvoukolejnění jižní spojky

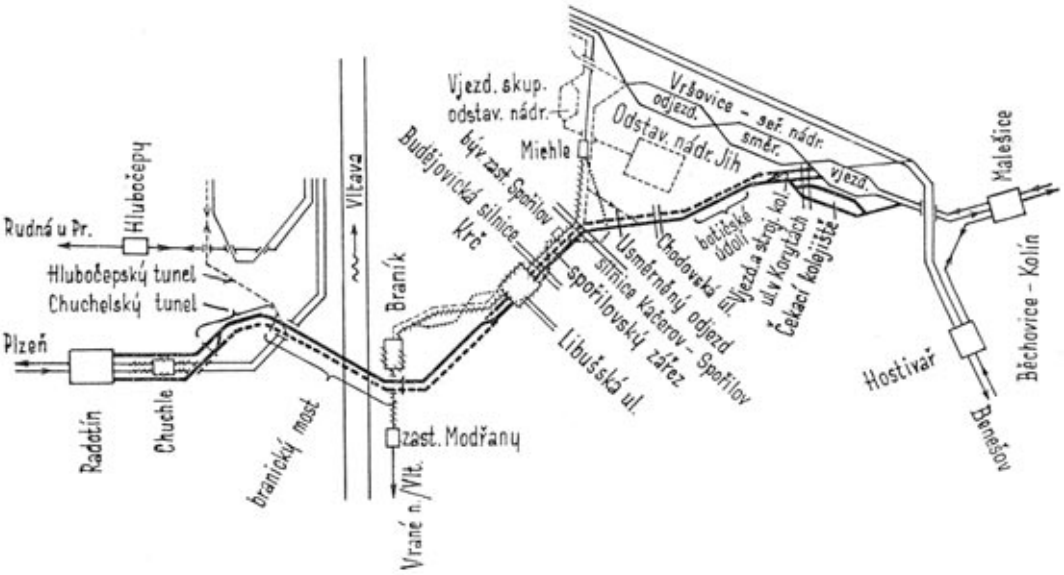
V roce 2020 byl zpracován Záměr projektu „Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov“. Začátkem roku 2021 byly zahájeny práce na dalších stupních projektové dokumentace (DUSP a PDPS).

Navržené technické řešení předpokládá zdvoukolejnění železniční trati v úseku odb. Tunel – žst. Praha-Krč, obvod Spořilov. V zastávce Praha-Kačerov je navrženo nové ostrovní nástupiště délky 220 m. Přístup na nástupiště bude schodištěm (respektive výtahem) z lávky přes kolejiště.

Bude vybudováno nové zabezpečovací a sdělovací zařízení s přípravou pro dálkové ovládání z CDP Praha. Umístění návěstidel bude navrženo z pohledu budoucího nasazení ETCS. Kabelizace bude navržena pro výhledovou trakční soustavu 25 kV, 50 Hz.

Veškeré technologické části v žst. Praha-Krč budou umístěny do nové technologické budovy.

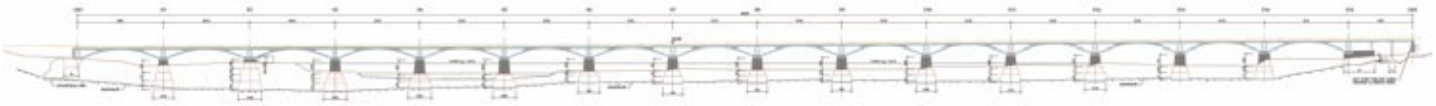
Bude vybudováno nové trakční vedení.



Začátek stavby: km 2,492 trati Praha-Vršovice – Praha-Krč, km 3,619 trati Praha-Zahradní Město – Praha-Krč.

Konec stavby: km 10,953 trati odb. Tunel – Praha-Radotín

Výstavba podobného záměru v lokalitě jako je Praha, je vždy pro projektanty výzvou. Požadavek na minimalizaci výluk železničního provozu po dobu výstavby, resp. minimalizace provozu bez kolejového propojení tuto skutečnost jen zvýrazňuje. To vše ještě umocněno vazbou na další velké stavby navazující stavby (Smíchov, Metro D, Vinohradské tunely, Výtoňské mosty). Obdobně náročný je také harmonogram projektové přípravy. Již předpokládaný termín zahájení stavby (prosinec 2022) ukazuje, jak nelehký úkol před námi stojí. Konec stavby je uvažován v květnu 2024.



Technické řešení

Návrh zdvoukolejnění traťového úseku je z hlediska prostorového vedení značně omezen četnými mostními objekty a zdmi (2 zárubní, 1 opěrná). V prostoru stávající koleje je vybudováno těleso pro výhledovou kolej č. 2. Trasa v maximální možné míře využívá stopy stávající jednokolejné tratě.

Navržená nová kolej č. 1 kopíruje v délce cca 500 m od začátku úprav stopu stávající jednokolejné tratě, poté pokračuje v osové vzdálenosti 4,0 m od stávající koleje (nově č. 2) po nynějším připraveném tělese pro výhledové zdvoukolejnění. Kolej je převedena po Branickém mostě, před Chuchelským tunelem je kolej č. 1 zapojena do koleje č. 2 novou výhybkou č. 1.

Kolej č. 2 je vedena z žst. Praha-Krč ve stopě výtažné koleje v osové vzdálenosti 4,75 m od koleje č. 1, dále kopíruje stopu stávající jednokolejné tratě s minimálními posuny a zdvihy.

Před Chuchelským tunelem bude nová kolej zapojena do stávající novou obloukovou výhybkou.

Bude rekonstruována také výhybka č. 2 v oblasti radotínského portálu Chuchelského tunelu.

Nový železniční svršek v koleji č. 1 a 2 bude navržen tvaru 60E2 na betonových bezpodkladnicových pražcích s hmotností min. 300 kg s pružným upevněním W14.

V zastávce Praha-Kačerov je navrženo ostrovní nástupiště. Délka nového nástupiště je navržena 220 m, ukončeno bude u nového schodiště z lávky.

Koleje obou tratí jsou v oblasti odbočky Praha-Spořilov vedeny v osové vzdálenosti 5,0 m. Směrové vedení obou kolejí je navrženo tak, aby při zachování rychlosti V=80 km/h, resp. V130=85 km/h, nebylo znemožněno výhledové zapojení druhé koleje od Prahy-Vršovice. Dále byla prověřena výhledová druhá kolej od Prahy-Zahradního Města, včetně obou kolejových spojek. Jedná se opět pouze o výhledový stav, nebude součástí této stavby.

Lávka pro pěší přes železniční trať v km 4,570

Nová lávka pro pěší sloužící k přístupu na nové ostrovní nástupiště zastávky Kačerov bude umístěna nad tratí na severozápadním svahu směrem ke stanici metra Kačerov. Lávka bude složena z hlavního pole tvořeného komorovou ocelovou konstrukcí, konstrukcí čtyř schodišť šířky 2,0 m a výtahem, který zajišťuje bezbariérový přístup na nástupiště. Lávka světlé šířky 2,5 m bude navazovat do prostoru podchodu pod komunikací Michelská.

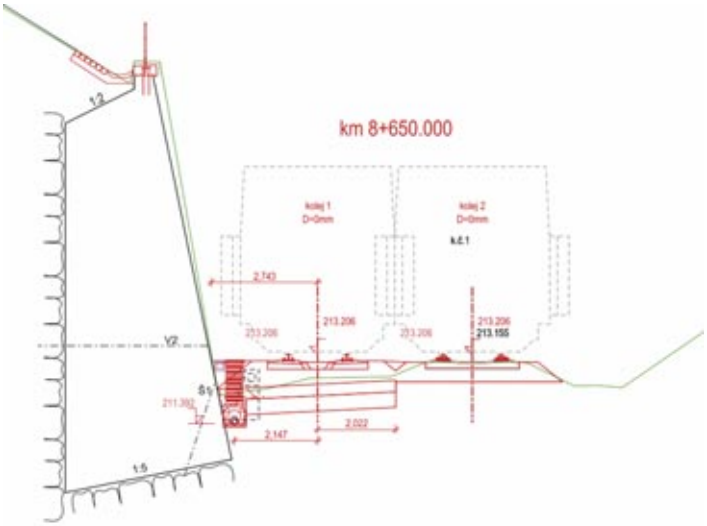
Lávka i schodiště budou osvětleny.

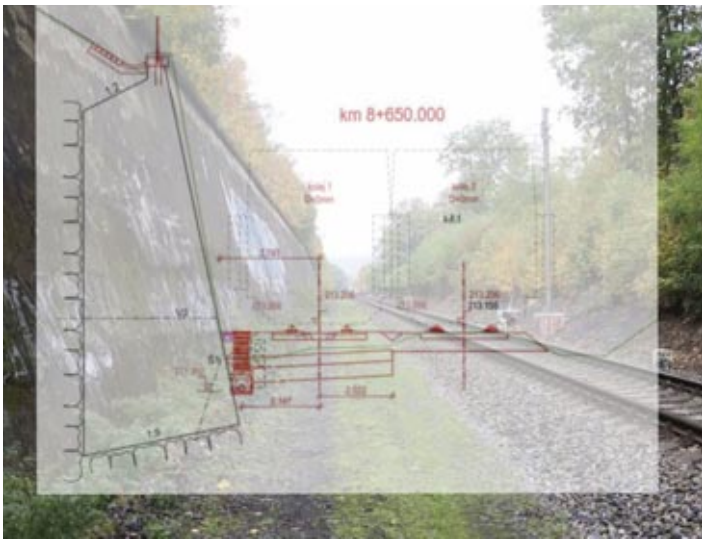
Návěstní krakorec v km 4,825

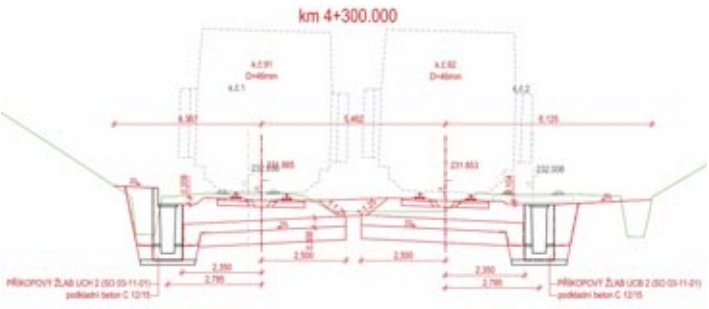
Pro zajištění viditelnosti na návěstidla je v km 4,825 navržen návěstní krakorec.

Návěstní krakorec v km 5,260

Pro zajištění viditelnosti na návěstidla je v km 5,260 navržen návěstní krakorec.







Železniční most v ev. km 7,775 (Nad cyklostezkou)

Pro zřízení druhé koleje na mostě a také z důvodu převedení kabelových kanálů je nutné zvětšit celkovou šířku mostu na VMP 2,5 + rezerva na kabelovody. Rozšíření mostu se provede na obou vnějších stranách mostu pomocí římsových nosníků uložených po bocích křídel na mikropilotových základech.

Železniční most v ev. km 8,325 (Vrbová)

Pro zřízení druhé koleje na mostě, zajištění VMP 2,5 a převedení kabelů přes most je potřeba změnit šířkové uspořádání mostu. Rozšíření se provede pomocí nasazené železobetonové deskové konstrukce na jejíchž okrajích budou umístěny nové železobetonové římsy.

Železniční most v ev. km 8,839 (U bezdomovců)

Nosná konstrukce železobetonového trámového mostu bude kompletně odstraněna a nahrazena novou železobetonovou opěrnou zdí, která bude navazovat na stávající tížné opěrné zdi před a za mostem.

Železniční most v ev. km 8,911 (Údolní)

Pro zřízení druhé koleje na mostě, zajištění VMP 2,5 a potřebě převedení kabelových tras přes most je potřeba změnit šířkové uspořádání mostu u obou kolejí. Rozšíření mostu se provede na obou vnějších stranách mostu pomocí římsových nosníků uložených po bocích křídel na mikropilotových základech.

Železniční most v ev. km 9,680 (Most Inteligence)

Pro zřízení druhé koleje na mostě je potřeba kompletní rekonstrukce mostního svršku na levém mostě (pod kolejí č. 1). Rekonstrukce svršku bude spočívat v kompletní náhradě říms levého mostu, šířkové úpravě veřejného chodníku mezi mosty, provedení nového izolačního systému a instalaci protihlukových stěn na levé římse mostu. Součástí rekonstrukce bude kompletní sanace spodní stavby obou mostů. Hlavní důraz bude dán na odvodnění hlav pilířů a zajištění řádného odvedení srážkové vody z povrchů mostovky mimo most.

Na levé mostní konstrukci bude kompletně odbourána stávající železobetonová konstrukce říms. Nově nasazená deska bude přikotvena do stávající konstrukce pomocí stávající vyčnívající výztuže a také pomocí nově navrtaných spřahujících trnů. Geometrie nově nasazené desky a říms je zvolena tak, aby splňovala požadavky VMP 2,5, minimální tloušťku kolejového lože a taktéž umožňovala převedení kabelového žlabu ve štěrkovém loži u vnější římsy. Na vnější římse bude umístěna PHS, na vnitřní římse budou umístěny sloupky plotu veřejného chodníku výšky 2 m, ve kterých bude integrováno osvětlení. Svršek pravého mostu je po nedávné sanaci, není tedy předmětem tohoto investičního záměru.

Součástí záměru stavby jsou i tři zdi. U všech se předpokládá kompletní očištění tlakovou vodou a lokální vyspravení.

V rámci stavby dojde k přeložkám dotčených inženýrských sítí.

Související stavbou „Výstavba trasy I.D metra v Praze, provozní úsek Pankrác – Depo Písnice“, bude zřízen provizorní kabelovod, který umožní po celou dobu stavby „Výstavba trasy I.D metra v Praze, provozní úsek Pankrác – Depo Písnice“, zachovat provoz v žst. Praha-Krč.

V záměru je uvažováno s výstavbou nové technologické budovy v lokalitě žst Praha-Krč, obvod Spořilov, včetně nové příjezdové komunikace.

Součástí stavby bude i navržení nezbytných protihlukových opatření, jejichž rozsah vyplyne na základě zpracování akustické studie (v navazujícím stupni). Na základě zkušeností a s ohledem na znalost místa lze předpokládat, že PHS budou navrženy v úseku trati 7,700 – 8,478 vlevo, 9,170 – 10,150 vlevo a 6,900 – 10,150 vpravo. PHS se předpokládají v délce 5 km, z toho 1,8 km vlevo a 3,2 vpravo.

Vlastní žst. Praha-Krč není součástí technického řešení. S ohledem na související stavbu „Výstavba trasy I.D metra v Praze, provozní úsek Pankrác – Depo Písnice“, která řeší demolici VB, je navrženo vymístění všech technologických prvků ze žst. Praha-Krč do stávajících (TS), převážně však do provizorních objektů – do nově zřízeného buňkoviště. I toto je součástí stavby metra.

Neblahá Jižní spojka...

V listopadu 1954 nechal náčelník Státního ústavu dopravního projektování Ing. František Valenta prošetřit práci odboru 07. Závěr prověrky doporučil odbor zrušit a zaměstnance převést do odboru 02. Prostřednicvím StB se už v březnu 1955 protokol ze sudopské prověrky ocitl v rukou komise znalců ministerstva dopravy, jejímiž členy byli Dr. Ing. Jiří Klimeš (mj. projektant železničního mostu na Jižní spojce), architekt František Beran, Ing. Ferdinand Gillar, Ing. František Pažout a Ing. Karel Horák. Znalci řešili nepořádky na odboru 07, ale v žaludku jim ležel celý SUDOP a jeho náčelník zvlášť.

Z protokolu Státní bezpečnosti o výpovědi znalce Dr. Ing. Jiřího Klimeše 23. 5. 1955:

Otázka: V posudku uvádíte, že vypracování rámcových investičních úkolů a úvodních projektů bylo oddalováno. Vysvětlete kým, jak a proč to bylo prováděno!

Odpověď: Rámcové investiční úkoly měly prokázat investiční počin ministerstva dopravy o velkých stavebních celcích, které byly podkladem pro investiční politiku ministerstva a z nichž se pak vycházelo při plánování dílčích akcí.

Tyto měla z větší části vypracovat ústřední správa dopravy, ale vzhledem k nedostatku odborníků na této správě byl vypracováním pověřován SUDOP. Konkrétně se vypracováním zaobíral 1. odbor SUDOPU, jehož náčelníkem je Ing. Holešovský. Vypracování těchto rámcových investičních úkolů a úvodních projektů bylo neustále oddalováno s odvoláváním se na nedostatek podkladů, což byly podle komise pouhé výmluvy.

Otázka: Co zapříčinilo porušování státní disciplíny?

Odpověď: Tím, že nebyly včas vypracovány investiční úkoly a úvodní projekty, docházelo ke zpožďování příprav investiční výstavby a jejího uskutečňování. Nebylo pak možno přikročit k vypracování projektů naléhavých dílčích akcí. Jako příklad uvádím pražskou Jižní spojku, která je strategicky důležitá, kde byl SUDOPEM předložen ke schválení úvodní projekt stavební etapy, aniž bylo uváženo její využití. Podle tohoto projektu končila trať prakticky ve skále, aniž bylo učiněno další opatření, takže nebylo možno prakticky být na dokončení stavby pokračováno.

Otázka: Kdo zodpovídal za správné a včasné vypracování projektů?

Odpověď: Byli to jednak náčelníci hlavních odborů, hlavní inženýr ústavu Ing. Roček a Ing. Valenta jako náčelník ústavu.

Otázka: Jaký závěr jste si jako člen komise o této činnosti učinil? Odpověď: Příčinami těchto škod se komise nezabývala. Pokud však mám hovořit za svou osobu, šlo zde o úmyslné zneužívání postavení jednotlivých náčelníků, hlavně pak náčelníka ústavu Ing. Valenty, ať již z jakýchkoliv důvodů a k jakýmkoliv cílům. O nějaké neschopnosti anebo neznalosti věci nemůže být v tomto případě řeči.

Otázka: Vypovězte, v čem znalecká komise, jejímž jste byl členem, shledala hlavní motiv státu škodlivé činnosti SUDOPU.

Odpověď: Hlavní motiv této státu škodlivé činnosti SUDOPU je nutno především hledat u samotného náčelníka SUDOPU Ing. Valenty, který celou činnost SUDOPU řídil a ovlivňoval svým diktátorským a kariéristickým jednáním. Mám za to, že si byl plně vědom špatné práce ústavu, ale neprojevil naprosto žádnou snahu po nápravě.

Otázka: Jaký je váš osobní názor na Ing. Valentu?

Odpověď: Valenta je nepřístupný kritice, diktátorský sobec a podle mého názoru nese za špatnou práci SUDOPU největší zodpovědnost. Nedovedu posoudit, zda jeho škodlivá činnost byla páchána úmyslně, anebo jsou-li zde jiné příčiny, avšak mírně posuzováno, je to člověk, který se nehodí na vedoucí místo v socialistickém sektoru.

Byl to jeden kamínek z mozaiky, která vyskládaná vynesla v roce 1961 Ing. Valentovi sedm let vězení nepodmíněně. Po necelých třech letech byl propuštěn, v roce 1965 mu byla povolena obnova procesu, který ho očistil.

Ing. Jiří Klimeš byl ředitelem SUDOPU od července 1961 do října 1963.

SUDOP EU

5 LET PŮSOBENÍ 2016–21

Rekonstruovaná železniční stanice Roudnice nad Labem. Vizualizace z řešení 3D (BIM).

V roce 2016 byla založena společnost SUDOP EU a.s. vyčleněním několika pracovníků společnosti SUDOP PRAHA a.s.

Od založení společnosti byla její orientace, ač s obdobným podnikatelským zaměřením, směřována i na zahraniční trhy k zajištění projektových prací a konzultační činnosti např. pro správce infrastruktury.

Postupně se rozšiřovalo portfolio nabízených služeb a současně se soutěžily a zajišťovaly i zakázky na českém a slovenském trhu.

Získáním několika zakázek v ČR vznikla i potřeba navýšit počet pracovníků na jejich zajištění. Od 1. ledna 2017 tedy bylo do společnosti zařazeno multiprofesní **Projektové středisko v Ústí nad Labem**. Tím byl vytvořen základ projektových týmů, které jsou schopny zajišťovat komplexní projektové práce ve všech stupních dokumentace, včetně průzkumů a inženýrské činnosti. Standardem projektové práce je zajištění organizace a koordinace projektu prostřednictvím hlavního inženýra projektu (HIP) jako autorizované osoby (ČKAIaT).

V rámci různých sdružení společností vytvořených za účelem získání projektových prací, především sdružení se společností SUDOP PRAHA jsme v uplynulém období získali i významné zakázky pro Správu železnic a Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Již v roce 2017 jsme získali zakázku na zajištění pilotního projektu (3D) BIM pro rekonstrukci žst. Roudnice nad Labem, v níž byla společnost SUDOP EU lídrem sdružení (obrázky, vizualizace projektu 3D, zajistila spol. CTECH s.r.o.).

Projektování v systému BIM jsme si vyzkoušeli při zajištění projektu pro realizaci části stavby Rekonstrukce trati Karlovy Vary – Johanngeorgenstadt, kterou jsme zajišťovali pro zhotovitele stavby.

Od roku 2019 má společnost SUDOP EU další **Projektové středisko v Praze**, které zajišťuje projektové práce především ve stupni realizační dokumentace stavby pro stavební společnosti provádějící jejich výstavbu. Zde se jedná např. o stavbu dálnice v úseku D3 Hodějovice–Třeboním.

V roce 2019 jsme majetkově vstoupili do společnosti **STOSMOL, s.r.o.,** čímž jsme doplnili a rozšířili oblast projektových služeb v oboru elektro.

Společnost STOSMOL rovněž zajišťuje konzultační činnost a zpracování projektové dokumentace ve všech stupních projektové přípravy. Projekty zajišťuje pro železniční i neželezniční stavby, a to jak pro vlastní stavební části pozemních objektů, tak i ve specializovaných oborech jako jsou: **trakční vedení a ukolejnění, silnoproudé rozvody a osvětlení, silnoproudá technologická zařízení, elektroinstalace a hromosvody, a sdělovací zařízení**.

SUDOP EU je rozvíjející se projektová, konzultační a inženýrská společnost, specializovaná na komplexní řešení problematiky dopravní infrastruktury, zejména železničních staveb, silničních a dálničních staveb, systémů městské hromadné dopravy i dopravy v klidu, dále řešení infrastruktury pro vodní cestu, přístavy a přístaviště a jejich zázemí. Pro kombinaci dopravních systémů navrhujeme přestupní či překládkové terminály.

SUDOP EU navrhuje nejen celkové technické řešení staveb včetně mostních, tunelových a inženýrských objektů, sdělovacích a zabezpečovacích systémů, elektrizace a napájení, ale řeší i otázky řízení a organizace dopravy, dopravní a vozební technologie, opravárenské základny, dopravní logistiky, tarifní politiky, ekonomie dopravy a financování, vlivu staveb na životní prostředí.

Dalšími oblastmi, ve kterých SUDOP EU působí, je navrhování pozemních a průmyslových staveb, inženýrských sítí, telekomunikací a energetiky. Součástí činnosti firmy je i poradenská činnost zaměřená na oblast regionálního rozvoje, dopravní obslužnosti a financování projektů, využívání IDS.

Do komplexnosti služeb poskytujeme zajištění inženýrské činnosti, tj. projednání dokumentace s DOSS, a následné zajištění povolovacích řízení v rozsahu stavebního zákona. Do tohoto rozsahu zahrnujeme řešení majetkoprávních vztahů vázaných k realizaci stavby.

Standardem je zpracování projektové dokumentace pro liniové stavby ve formátu 3D a vytvoření její prezentace. Liniové stavby rovněž již projektujeme v systému BIM.

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 Krajské úřady a jejich podřízené organizace. Dále Ředitelství vodních cest ČR, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, České dráhy a další.

Spolupráce na plnění zakázek je zajišťována i s ostatními společnostmi s obdobným zaměřením na trhu. Významná spolupráce je se sesterskými společnostmi skupiny SUDOP GROUP, ale i s dceřinou společností Stosmol.

Pracovníci společnosti zpracovávají veškeré projektové stupně dokumentace: technické či ekonomické studie, dokumentace pro územní řízení, projekty pro stavební řízení, výběr zhotovitele i realizaci stavby; u většiny projektů včetně zajištění inženýrské činnosti k získání příslušných rozhodnutí dle stavebního zákona.

Pro řízení a správu dat využívá společnost SW Bentley ProjectWise. Pro zpracování technické dokumentace liniových staveb využívá SW pro projektování systému Bentley (OpenRoads, OpenRail, MicroStation, OpenBuildings). Pro standardní práce s PC využívá SW produkty Office 365.

V současné době zaměstnává společnost SUDOP EU celkem 43 pracovníků na plný či částečný úvazek; z nich 27 pracovníků má autorizaci ve svém oboru nebo obdobné oprávnění – osvědčení pro odbornou činnost, a to nejen pro ČR, ale i pro další země EU (Polsko, Slovensko).

Jediným akcionářem společnosti je SUDOP GROUP.

Statutárním orgánem společnosti je představenstvo ve složení:
Ing. MIROSLAV VÁŇA, předseda představenstva
Ing. JAN BERGLER, místopředseda představenstva
Ing. STANISLAV ŽÁČEK, člen představenstva
Představitelem dozorčí rady společnosti SUDOP EU je Ing. TOMÁŠ SLAVÍČEK.

Vliv konverze trakční soustavy na 25 kV/50 Hz na nasazování ETCS

Petr Lapáček

V tomto svém článku se zaměřím na následující problematiku:
NIP (Národní implementační plán) konverze trakčního napájecího systému železnic v ČR z 3 kV DC na 25 kV AC.
Porovnání tohoto návrhu s již zpracovaným a schváleným NIP (Národní implementační plán) nasazení ETCS.
Možné postupy při realizaci konverze trakčního napájecího systému železnic v ČR z 3 kV DC na 25 kV AC a nasazení ETCS na železniční síti v ČR.
Příklady návrhu harmonogramů postupu realizace a nasazování obou systémů.

Národní implementační plán konverze trakčního napájecího systému železnic v ČR z 3 kV DC na 25 kV AC

V termínu 07/2020 byl zpracován návrh tohoto NIP „konverze“. V současné době zajišťuje Správa železnic jeho projednání zejména s ohledem na připravenost dopravců. Po projednání připomínek bude jeho návrh předložen Centrální komisi MD ČR.

Dokument vychází ze studie „Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014–20 a naplnění požadavků TSI ENE“. Tento dokument Centrální komise Ministerstva dopravy schválila na svém jednání dne 20. 12. 2016. Tímto krokem byl rovněž schválen dlouhodobý cíl, kterým je sjednocení trakčních napájecích soustav v České republice.

Obecné cíle projektu „konverze“

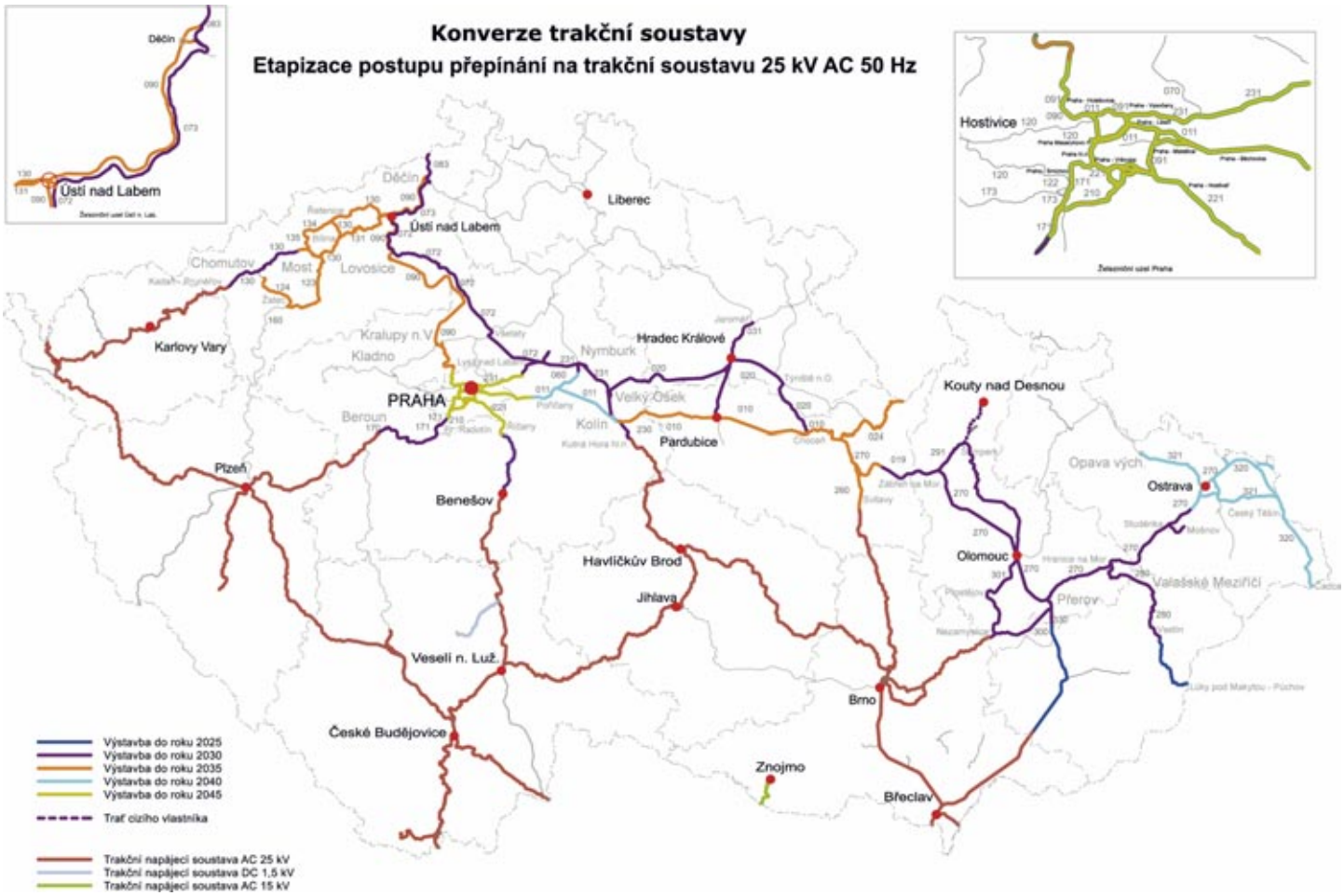
Jedná se o zajištění energetických úspor v dopravě v návaznosti na vládní usnesení číslo 362/2015 a naplňování požadavků směrnice Evropské komise o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie železničního systému (dále TSI ENE) a příslušných norem.

Rovněž zajištění kvalitního napájení na ucelených úsecích a vozebních ramenech pro vozidla s vyššími výkony (až 6,4 MW, a to i dvojmo na vlaku), resp. vlaky o délce až 740 m a hmotnosti přesahující 2100 t, a zefektivnění vozby vlaků lepším využitím trakčních vlastností moderních kolejových vozidel. Snížení energetických ztrát napájecího systému, a to jak vlastních ztrát v trakčním vedení (změna napětí ze 3 kV na 25 kV snižuje ztráty ve vedení při stejném průřezu vodičů na pouhé 1,4 %) při odběru i zpětné dodávce (rekuperací) energie.

Systém 3 kV byl dimenzován pro lokomotivy o výkonu 2 MW, nyní je s ohledem na vyšší rychlost vlaků osobní i nákladní přepravy standardem výkon 6 MW. Přitom ztráty ve vedení rostou úměrně druhé mocnině výkonu. V současnosti využívají nákladní vlaky rychlost 100 km/h a vlaky osobní přepravy rychlost 160 km/h s trendem zvýšení na 200 km/h.

Dojde ke zvýšení kapacity dopravní cesty tak, aby pevná trakční zařízení neomezovala sled jízdy vlaků daný stále dokonalejší zabezpečovací technikou. Bude následovat sjednocení parku vozidel u dopravců (místo střídavých, stejnosměrných a dvousystémových do budoucna jen vozidla střídavá, i když v poměrně dlouhém horizontu).

S obměnou parku hnacích vozidel je spojeno vybavování tratí i vozidel jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS a je připravován výhradní provoz všech vlaků pod dohledem ETCS, který umožňuje rozdělení současných prostorových oddílů na kratší, tedy jízdu vlaků v těsnějším sledu. Následně bude umožněna ekonomicky efektivní elektrizace dalších tratí, zejména na průmyslově rozvinutém severu ČR.



Národní implementační plán nasazení ERTMS

V roce 2017 byl přijat Národní implementační plán nasazení ERTMS (NIP ERTMS). Tento dokument je zároveň vnitrostátním prováděcím plánem technické specifikace interoperability subsystémů „Řízení a zabezpečení“ ve smyslu čl. 7.4.4 přílohy Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27.května o technické specifikaci pro interoperabilitu, týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii. Dokument schválilo MD ČR.

Přijetí NIP ERTMS bylo mimo jiné motivováno snahou připravit legislativní rámec pro čerpání peněz z evropských fondů na modernizaci naší železniční infrastruktury. Při projektování a nasazení ETCS jsou průběžně zohledněny výsledky z realizace nasazení ETCS v úseku Kolín–Břeclav a na dalších realizovaných úsecích. Implementace ERTMS vyžaduje důkladnou předprojektovou přípravu. Mimo obecné části má dokument dvě zásadní části GSM-R a ETCS.

Národní implementační plán nasazení GSM-R

Systém GSM-R není mimo kabelového propojení bezprostředně závislý na modernizaci železniční infrastruktury. Jeho implementace je možná v těchto fázích:

- před modernizací trati
- během modernizace trati
- po modernizaci trati

Podobný postup pro realizaci platí i z hlediska konverze. Pro kabelová propojení jsou použity optické kabely. Nasazení GSM-R nemá mimo koordinace zásadní vazbu na „konverzi“.

Národní implementační plán nasazení ETCS

Zcela jiná situace je u ETCS. Česká republika zvolila k implementaci systém ETCS level 2. Je to správné rozhodnutí, protože tento sytém má vyšší provozní možnosti. Podmínkou jeho nasazení je datový kanál GSM-R. Ten je u všech tratí uvažovaných podle NIP ERTMS pro nasazení ETCS již realizován, případně jeho realizace časově předchází.

Mnohem složitější je situace ve vazbě na ostatní železniční infrastrukturu. V podstatě je nutné vyřešit minimálně dva okruhy problémů:

- Stav provozovaného zabezpečovacího zařízení
- Kolejové řešení dopraven na tratích s ETCS

Ne každé zabezpečovací zařízení je vhodné pro nasazení ETCS level 2. Ve stanici by to mělo být zabezpečovací zařízení 3. kategorie s počítačovým rozhraním a na trati soustředěný automatický blok.

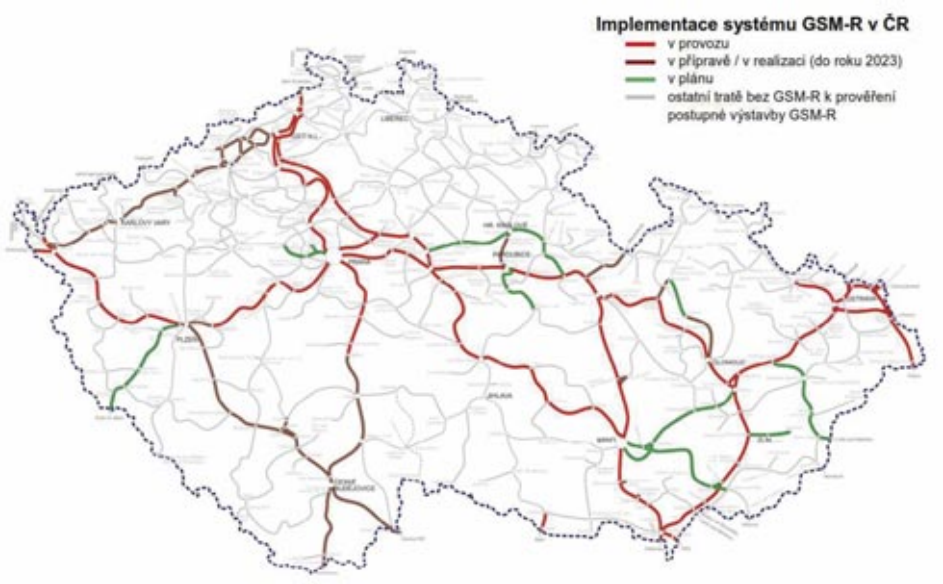
Výhradní provoz ETCS bez národního systému LS třídy B

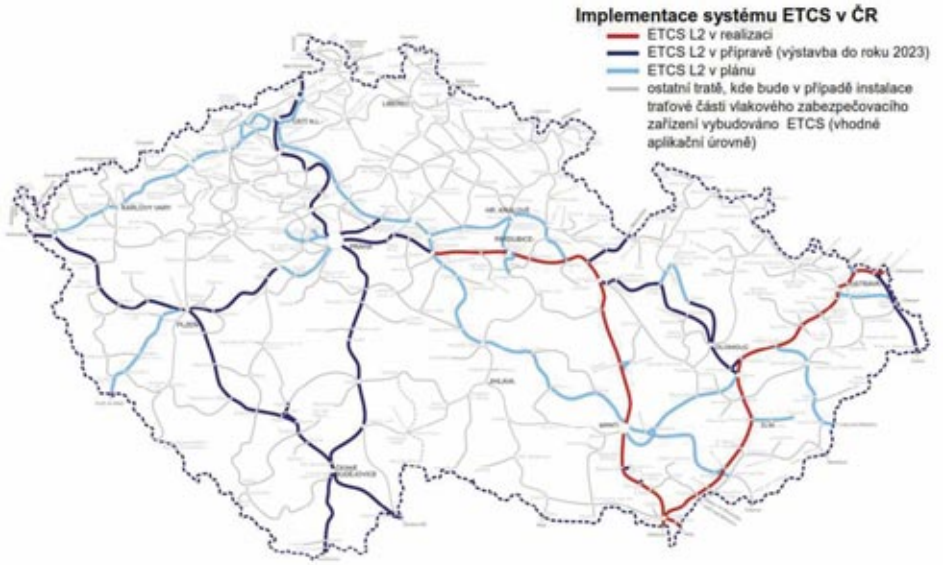
NIP ERTMS uvažuje s těmito termíny:

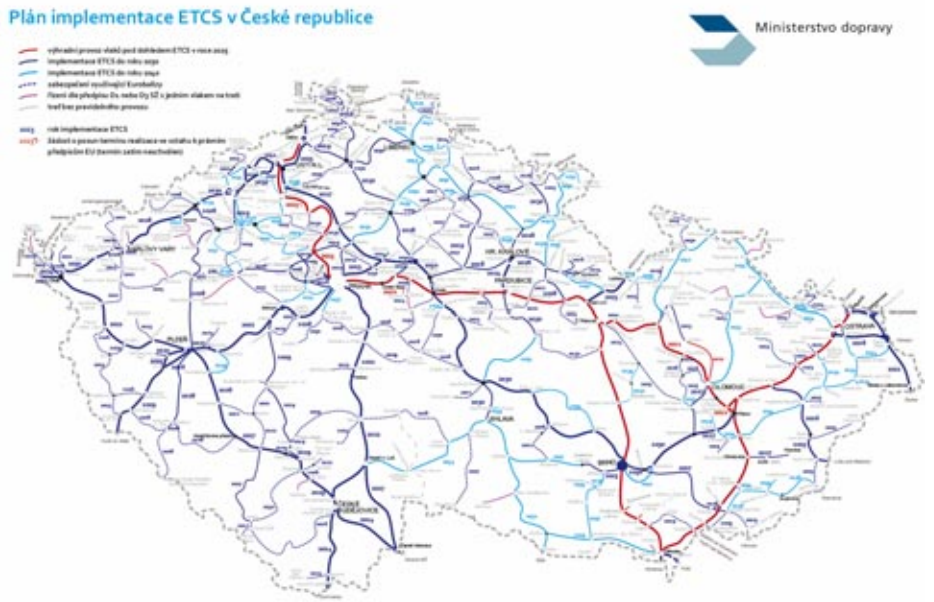
Prvními úseky s výlučným provozem vlaků pod dohledem systému ETCS budou od 1.ledna 2025:

1. Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav
2. Břeclav–Bohumín
3. Česká Třebová – Přerov

Na základě několika nehod, které se udály v roce 2020 vydalo MD ČR dokument: „Plán implementace ETCS v České republice“. Ten řeší cílový stav nasazení včetně předpokládaných termínů realizace.







Porovnání jednotlivých tratí z pohledu NIP ETSC a NIP konverze

Tratě, kde je ETCS v provozu nebo v realizaci a předchází konverzi:

Česká Třebová – Kolín
Svitavy – uzel Česká Třebová včetně
Petrovice u Karviné státní hranice – Dětmarovice – Bohumín
Bohumín – Uzel Ostrava (včetně)
Uzel Ostrava (mimo) – Prosenice
Prosenice – Přerov – Nedakonice

Tratě, kde nasazení ETCS bude podle navržených HMG předcházet konverzi:

Praha – Kralupy nad Vlt. – Lovosice
Lovosice – Ústí n. L. – Děčín Prostřední Žleb
Lysá nad Labem – Praha Vysočany
Kolín – uzel Praha (mimo)
Benešov u Prahy – Praha Uhříněves
Uzel Praha
Prosenice – Česká Třebová (mimo)
Mosty u Jablunkova státní hranice – Chotěbuz – Dětmarovice

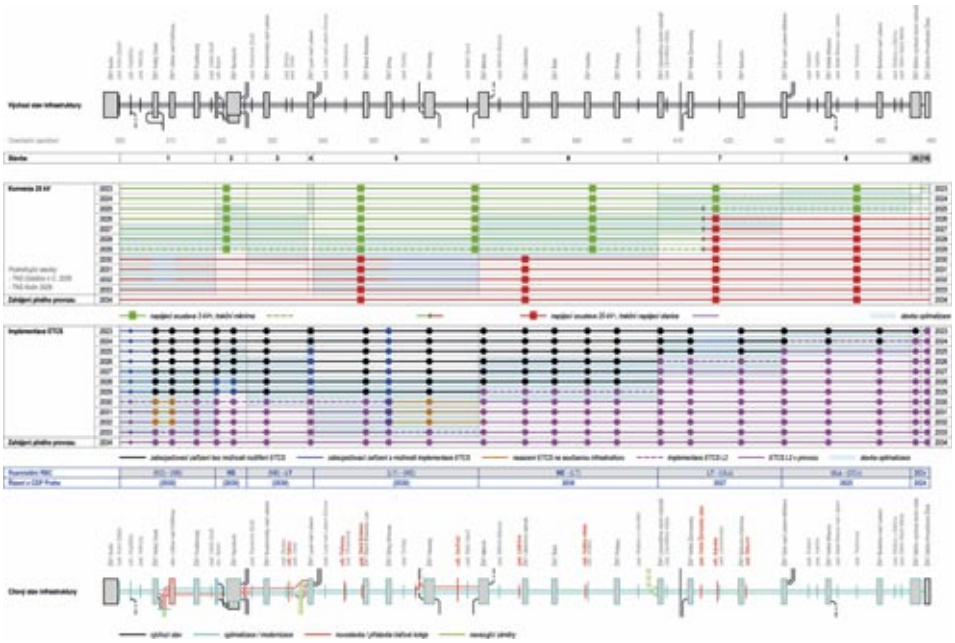
Tratě vhodné k nasazení ETCS a konverze ve vzájemné časové koordinaci:

Ústí nad Labem – Chomutov – Cheb (pouze do km 138,9)
Ústí nad Labem – Úpořiny –Bílina
Oldřichov u Duchcova – Louka u Litvínova – Most
Zdice (mimo) – Beroun – uzel Praha (mimo)
Kutná Hora – Kolín – Všetaty – Ústí n. L. – Děčín – hr. SRN
Poříčany – Nymburk
Choceň – Velký Osek
Pardubice – Hradec Králové hl. n. – Jaroměř
Lichkov státní hranice ČR/Polsko – Ústí nad Orlicí
Horní Lideč státní hranice – Hranice na Moravě (mimo)

S ohledem na postup konverze na Slovensku, bude v úseku Horní Lideč státní hranice – Vsetín konverze předcházet nasazení ETCS.

Trať Kolín – Všetaty – Ústí n. L. – Děčín – hr. SRN

Schéma postupu realizace jednotlivých staveb – Varianta konverze 2030 ETCS 2030



Podmínky pro nasazení ETCS ve vztahu ke konverzi

Systém ETCS je bezprostředně závislý na modernizaci železniční infrastruktury. Jeho implementace je možná v těchto fázích:

- před realizací konverze na trati
- současně s realizací konverze trakční soustavy na trati
- po realizaci konverze trakční soustavy na trati

Závěr: podle stávajícího stupně poznání je nejvýhodnější obě akce úzce koordinovat a realizovat je téměř současně.

Návrh možných variant z hlediska konverze na 25 kV/AC a nasazení ETCS

Trať Kolín – Všetaty – Ústí n. L. – Děčín – hr. SRN. Tento návrh postupu nasazení obou systémů byl zpracován v rámci aktualizace studie proveditelnosti této trati a byly zpracovány následující varianty postupu.

Varianta konverze 2033 ETCS 2030
Varianta konverze 2030 ETCS 2030

Pro postup realizace byly vzaty do úvahy možné termíny:

2030: nasazení ETCS – v souladu s NIP ERTMS
2033: aktivace konverze na 25 kV/AC – současně s dokončením všech modernizačních staveb
2030: aktivace konverze na 25 kV/AC – podle návrhu NIP konverze na 25 kV/ AC

Postup je navržen tak, že konverze na 25 kV/AC a nasazení ETCS jdou v jednotlivých úsecích téměř současně a postupuje se od Děčína směrem ke Kolínu. Tím se ušetří případné vícenáklady na úpravy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

Z navrženého postupu je zřejmé, že v rámci jednotlivých modernizačních staveb dochází při přípravě nasazení ETCS současně k postupnému vypínání kódu národního VZ. V případě aktivace konverze na 25 kV/AC na celém rameni současně s dokončením všech modernizačních staveb v roce 2033 nevznikají žádné vícenáklady na ostatních zařízeních.

Rozdílná je situace u ETCS, kde ve všech případech dochází v roce 2030 v úseku Dřísy (mimo) – Všetaty vč. – Mělník a v úseku Velký Osek vč. – Libice vč. k nasazení na stávající infrastrukturu. Pokud by byl v NIP konverze na 25 kV/AC schválen termín 2030 dojde v úseku Dřísy (mimo) – Všetaty vč. – Mělník a v úseku Velký Osek vč. – Libice vč. k nasazení na stávající infrastrukturu.

Závěr

Výše uvedené a navrhované časové plány a postupy je nutné průběžně aktualizovat s ohledem na postup přípravy jednotlivých staveb, ale cílový stav by měl být pevně určen.

Na jednotný napájecí systém 25 kV/50 Hz je potřebné přejít programově, a to tak, aby bylo optimálně využito již připravovaných modernizačních akcí na trakčním zařízení stávající železniční sítě, i budoucí výstavby vysokorychlostních tratí.

Efektivní příprava na výstavbu VRT na území ČR bude umožněna, pokud bude provedena konverze.

Tak náročný úkol jako je celosíťové nasazení ETCS a provedení konverze napájecí **soustavy není možný bez zapojení širokého okruhu odborníků.**

PŘIDEJTE SE K NÁM

#JEDEMEVTOMSPOLU

HLEDÁME KOLEGY DO NAŠICH TÝMŮ

PROJEKTANT/KA SILNOPROUDÉ TECHNOLOGIE

PRAHA (STŘEDISKO 208)

- MIN SŠ (VŠ) ELEKTROTECHNICKÉHO SMĚRU
- ZNALOST PRÁCE NA PC (ZÁKLADY CAD – ACAD/MICROSTATION, WORD, EXCEL)
- ZÁJEM O PROBLEMATIKU OBORU ELEKTROENERGETIKA A ELEKTRICKÁ ZAŘÍZENÍ S PREFERENCÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY
- ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ SKUPINY B

PROJEKTANT VODOHOSPODÁŘSKÝCH STAVEB

PRAHA (STŘEDISKO 202)

- VZDĚLÁNÍ VŠ STAVEBNÍHO SMĚRU
- ZNALOST MICROSTATION/AUTOCAD, MS OFFICE
- PŘÍJEMNÉ A PROFESIONÁLNÍ VYSTUPOVÁNÍ
- ORIENTACE V SILNIČNÍ PROBLEMATICE NUTNÁ
- ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ SKUPINY B
- AUTORIZACE V OBORU DOPRAVNÍCH STAVEB

PRACOVNÍK/CE PRO INŽENÝRSKOU ČINNOST V INV. PŘÍPRAVĚ STAVEB

PLZEŇ (STŘEDISKO 230)

- VZDĚLÁNÍ VŠ (NEBO SŠ) STAVEBNÍHO SMĚRU
- ZNALOST STAVEBNÍHO ZÁKONA, ZÁKONŮ A VYHLÁŠEK S NÍM SOUVISEJÍCÍCH
- ZNALOST PRÁCE NA PC (MS OFFICE)
- ZNALOST GRAFICKÝCH SYSTÉMŮ CAD VÍTÁNA
- ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ SKUPINY B

SAMOSTATNÁ ÚČETNÍ

PRAHA

- VZDĚLÁNÍ MIN SŠ EKONOMICKÉHO SMĚRU S MATURITOU
- MINIMÁLNĚ 2 ROKY NA POZICI ÚČETNÍ
- DOBROU ZNALOST PRÁCE S PC, MS OFFICE
- ZNALOST PRÁCE S PROGRAMEM ESO9 ČI IIS EKONOM VÝHODOU

KONSTRUKTÉR ŽELEZNIČNÍCH KOLEJOVÝCH STAVEB

PRAHA (STŘEDISKO 205)

- VZDĚLÁNÍ MIN. SŠ STAVEBNÍHO SMĚRU (VŠ I PROBÍHAJÍCÍ)
- ZNALOST PRÁCE NA PC (ZÁKLADY CAD – AUTOCAD/MICROSTATION, MS OFFICE)
- ODPOVĚDNOST A PRECIZNOST

PROJEKTANT/KA DRÁŽNÍCH ELEKTROTECHNICKÝCH ZAŘÍZENÍ

HRADEC KRÁLOVÉ (STŘEDISKO 250)

- VZDĚLÁNÍ SMĚR ELEKTRO NEBO DOPRAVA (I BEZ PRAXE NEBO PROBÍHAJÍCÍ STUDIUM VŠ)
- ZNALOST PRÁCE NA PC
- ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ SK. B

PROJEKTANT/KA PŘÍPRAVY STAVEB ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ A UZLŮ

PRAHA (STŘEDISKO 201)

- VŠ (PŘÍPADNĚ I SŠ) VZDĚLÁNÍ TECHNICKÉHO SMĚRU, ZAMĚŘENÍ NA ŽELEZNIČNÍ STAVBY
- ZNALOST PRÁCE NA PC, MS OFFICE, ZNALOST GRAFICKÝCH SYSTÉMU AUTOCAD NEBO MICROSTATION
- PRAXE A ZKUŠENOST S PŘÍPRAVOU ČI REALIZACÍ ŽELEZNIČNÍCH NEBO DOPRAVNÍCH STAVEB

PROJEKTANT SDĚLOVACÍHO ZAŘÍZENÍ

PRAHA (STŘEDISKO 208)

- VŠ (SŠ) ELEKTROTECHNICKÉHO SMĚRU (TELEKOMUNIKACE, SDĚLOVACÍ ZAŘÍZENÍ VÝHODOU)
- ZNALOST PRÁCE NA PC (ZÁKLADY CAD – AUTOCAD/MICROSTATION, WORD, EXCEL)
- ŘIDIČSKÝ PRŮKAZ SKUPINY B

Bližší informace a kompletní znění požadavků naleznete na www.sudop.cz nebo přímo u Ing. Veroniky Bukovské, T: +420 267 094 376

Nenašli jste tu správnou? Další aktuálně vypsané pozice nalezenete na

www.sudop.cz

Bytové a administrativní centrum na náměstí Winstona Churchilla v Praze

Foto Pavel Kudiváni

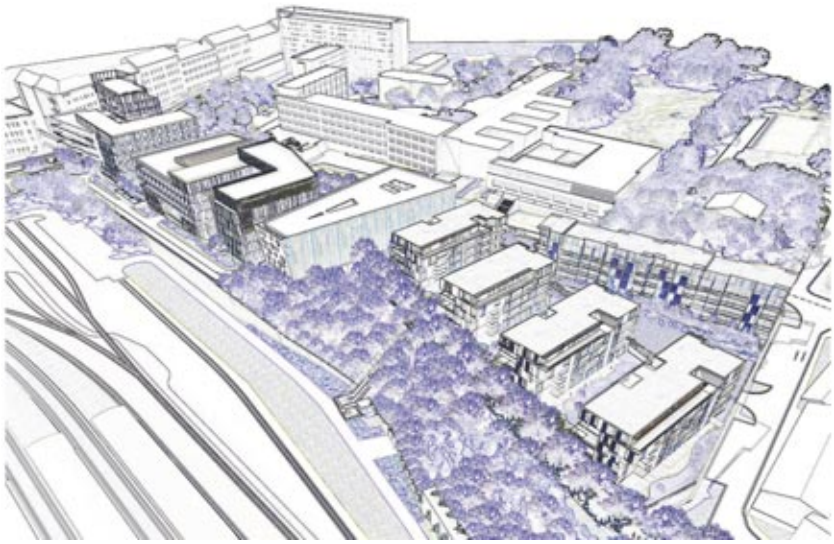
LIDL
200 m

2003: vymezení řešeného území

2004: urbanistická studie / EIA / UR

2012: ukončení 1. etapy

2020: FINÁLE!



Urbanistické řešení

Investiční záměr řešil lokalitu vymezenou ulicemi Italskou a Seifertovou na jihovýchodní a severovýchodní straně a na straně severozápadní pak opěrnou zdí a svahem, který přirozeně odděluje daný prostor od hlavního nádraží. Navržená zástavba plně respektovala územní plán a vytvořila přechod od vilové zástavby Vinohrad k blokové zástavbě Seifertovy a Italské ulice.

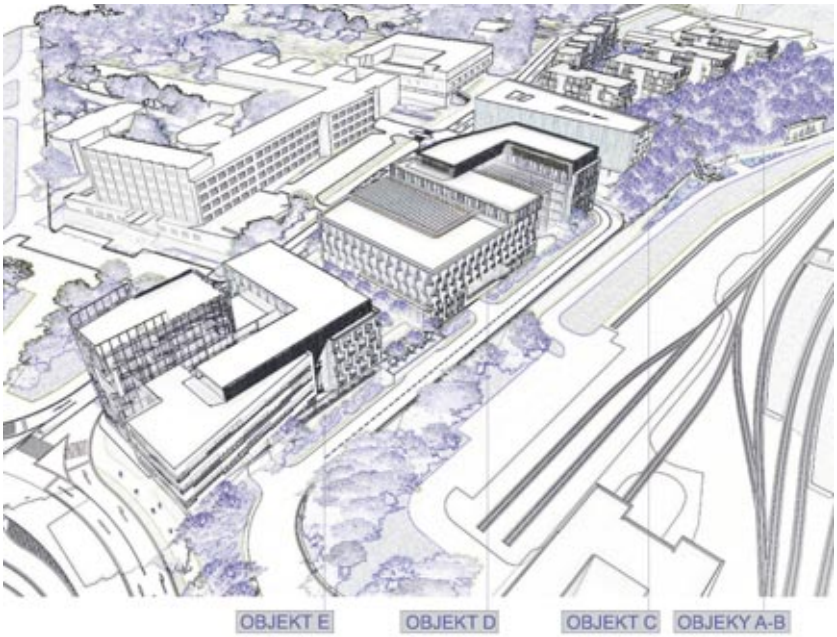
Náměstí W. Churchilla je urbanisticky komplikovaný prostor zejména v důsledku zásadní měřítkové a formální nesourodosti přilehlých objektů, křižujících ulic a svažitosti terénu. Velkorysý koncept daný dramatickým zásahem do měřítka této lokality ve 30. letech minulého století, započatý výstavbou Penzijního ústavu, nenašel v budoucích letech urbanistickou odezvu ve smyslu jeho dokončení.

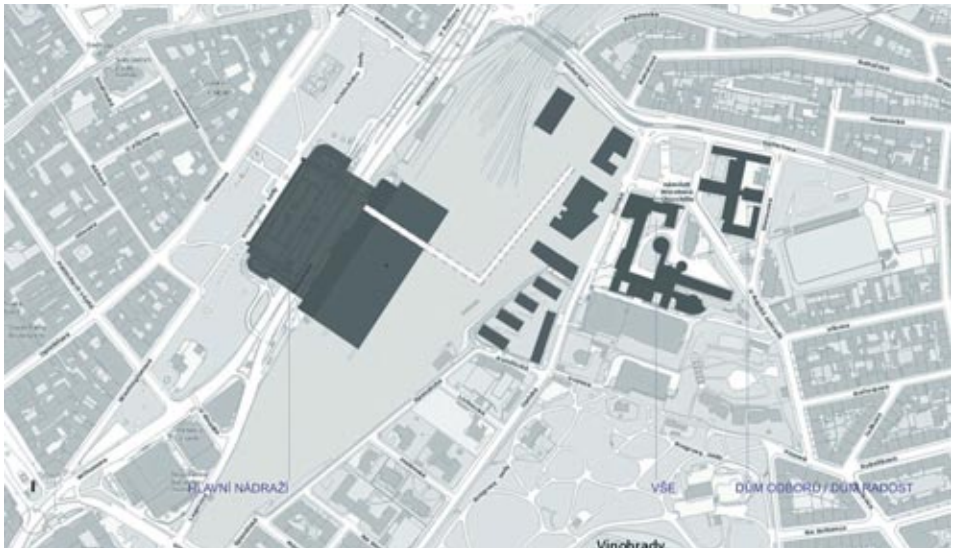
Jedním z hlavních cílů urbanistického řešení bylo dotvořit prostor náměstí W. Churchilla jako náměstí. Prostředkem k dosažení tohoto cíle se stala především hmota objektu E, která mimo jiné vytvořila určitou protiváhu Penzijního ústavu. Objekt E je završením určité gradace navržené urbanistické struktury. Tento princip napomáhá vyvážení prostoru náměstí, přičemž vlastní objem objektu E, který náměstí uzavírá, je ve vztahu k penzijnímu ústavu poměrně subtilní. Objekt E je též záměrně vložen do kontextu stávající provozní budovy ČD a to proporcí, uliční čárou i detailem fasády.

Důležitým vstupním aspektem řešení bylo též zachování hodnotných příčných průhledů na druhý břeh řeky.

Neméně podstatným principem se stal vznik nových vazeb v širším kontextu města – propojení Nového Města s Vinohrady a se Žižkovem. Záměrem bylo propojit hlavní nádraží s náměstím W. Churchilla podchodem pod kolejištěm a komunikací ústící na piazettě mezi budovami D a E. Součástí urbanistického řešení bylo rovněž i nové diagonální korzo spojující Španělskou ulici s Italskou ulicí.

Samostatnou a provozně nezávislou první etapou investičního záměru výstavby Bytového a administrativního centra na náměstí Winstona Churchilla byl bytový areál Rezidence Riegrovy Sady. V této části s obytnou funkcí rozvolněná zástavba izolovaných bytových domů zjemnila přechod k hustěji zastavěnému spodnímu kraji parcely, který svou zástavbou administrativního typu a bytovým domem většího měřítka uzavírá prostor náměstí W. Churchilla.





Bytová část (objekty A-B)
Bytové objekty mají 1 společné podzemní podlaží a 5 nadzemních podlaží s tím, že poslední podlaží ustupuje ve formě teras a je materiálově odlišené.
Rezidence Riegrovy Sady nabízí v pěti nových moderních budovách 151 bytů od garsonier s výměrou 30 m^2 až po čtyřpokojové byty o výměře více než 150 m^2. Každý byt má vlastní terasu nebo balkón s výhledem do zahrady, v koncových sekcích s výhledem na Prahu a na Hradčany, přízemní byty mají terasy. V podzemních podlažích jsou skladovací prostory a 180 parkovacích stání. Dalších 16 stání pro návštěvníky je situováno při vjezdu v Kunětické ulici.

Rezidence Churchill (objekt C)
Rezidence Churchill s třemi podzemními a šesti nadzemními podlažími stojí na rozhraní rušnější administrativní části a klidnější obytné části zástavby podél ulice Italské. Mezi jednotlivými objekty (Churchill I, II a Rezidencí) jsou ponechány příčné průhledy k levému břehu Vltavy. Přízemí domu protíná diagonální pěší korzo směrem od náměstí, jež naváže na aktuálně vznikající podchod pod kolejištěm hlavního nádraží.

Administrativní objekt (D)
Objekt D má dvě podzemní podlaží a sedm nadzemních podlaží. Tvarově objekt připomíná hranaté písmeno S. Jednotlivá „křídla“ ohraničují dvě atria, jedno otevřené, jedno zastřešené.
Ve dvou podzemních podlažích se nacházejí garáže a technické zázemí. V prvém nadzemním podlaží je umístěn vedlejší vstup, recepce, komerční plochy, jídelna se zázemím a zasedací sály. Ve druhém nadzemním podlaží je hlavní vstup s recepcí a halové kanceláře se zázemím. Ve třetím až sedmém nadzemním podlaží jsou umístěny halové kanceláře se sociálním zázemím (v posledních dvou patrech se střešními terasami).

Administrativní objekt (E)
Objekt E má dvě podzemní podlaží a osm nadzemních. Uvnitř se nachází kryté atrium. Ve druhém podzemním podlaží jsou garáže a technické zázemí objektu. V prvním jsou umístěny obchodní jednotky, supermarket se zázemím a technické zázemí objektu. Část technologického zázemí objektu E se nachází pod obslužnou komunikací (rampou). V prvém nadzemním podlaží je umístěn hlavní vstup, recepce, halové kanceláře se sociálním zázemím.
Ve druhém až osmém nadzemním podlaží jsou umístěny halové kanceláře se sociálním zázemím.

Jak to celé začalo

To bylo asi tak: někdy před rokem 2000 jsem se na železničářské světové konferenci v Lisabonu seznámil na toaletách, stojíce vedle sebe u pisoáru, s tehdejším generálním ředitelem Českých drah Šípem. Náš úzký vztah pokračoval i v době, kdy ho var politických okolností z jeho původní funkce sesadil a on pak rezonoval v drážních kruzích jako poradce. Když se na něj obrátili angličtí majitelé práv k výstavbě na hlavním nádraží v Praze s žádostí o radu jak postupovat dál, když jim nová železničářská nomenklatura nechce vyjít vstříc v dalších krocích při rozvoji jejich záměru, přivedl je k nám na SUDOP, tedy ke mně. Já jsem v té době právě ty chybějící dobré vztahy k vrchnosti měl k dispozici, a proto se mi podařilo prosadit a realizovat novou variantu jejich plánu, vytvoření společného podniku mezi Českými drahami, zmíněnými Angličany a SUDOPem. Podepsali jsme v roce 2002. V roce 2003 jsme měli výsledek mezinárodní urbanistické soutěže a jasno v tom, co chceme postavit na území podél Italské ulice až k Churchillovu náměstí, na plošině vyvyšující se nad hlavním nádražím.

V roce 2007 jsme postavili první etapu: 150 luxusních bytů v pěti domovních blocích, všechny byty s krásnými výhledy na panorama Malé Strany s Hradčany v jejich centru. Přeskočím drobné zádrhele, jakými bylo vydírání majiteli sousedních nemovitostí nebo krach generálního dodavatele stavby před dokončením našeho záměru, protože vše skončilo dobře, byty se prodaly se slušným ziskem a mohli jsme postoupit k dalším etapám.

Co čert nechtěl, v témže roce se celý svět začal potýkat s finanční krizí, která začala krachem banky Lehman a ve svém důsledku znejistila naše anglické partnery ve společném projektu. Ti sebrali svůj podíl na zisku a zmizeli ve své vlasti nebo jejich původních koloniálních državách – do dalších etap se báli investovat. Svůj podíl v projektu se snažili několik let prodat, až se jim to nakonec podařilo v roce 2015. V našem společném podniku je nahradila společnost Penta. S jejich zkušenostmi a se SUDOPem v zádech to pak už šlo všechno ráz na ráz: podařilo se prosadit všechna potřebná povolení pro dostavbu celého areálu a vznik tří nových budov: dalšího bytového domu a dvou administrativních objektů, které po realizaci v letech 2020 až 2021 dotvořily nový vzhled a urbanistické řešení území na rozhraní Žižkova a Vinohrad tak, že kdysi bývalý "brownfield" je teď ozdobou města a v podstatě novým městským centrem.

Jo, kdybych se tenkrát v Lisabonu držel, a na toalety šel později, bůhví co by teď v okolí Churchillova náměstí stálo...

Jan Hromádka

FORTUNA

TM

Uskutečněný investiční záměr z dílny společnosti SUDOP GROUP přihlášený do soutěže STAVBA ROKU

Investor: CR-City
Urbanistická koncepce, architektonická koncepce, EIA, projekt pro územní rozhodnutí
Architekt: Ján Kostrian, Jana Lehotská, Paul Philips, Petr Levý, Hynek Vlach, Tomáš Vorel (AUKETT)
Konzultanti: VPU DECO Praha, ETC, NV-Propo, Metroprojekt Praha, Ing Bohumil Sulek, CSc.
Projekt pro stavební povolení, projekt pro provedení stavby
Objekty A1-A4, B, C Ján Kostrian, Jana Lehotská, Petr Levý, Hynek Vlach, Monika Mayová, Dominika Turčániová (AUKETT)
Objekty D, E Jakub Cígler, Jan Fiedler / Jakub Cígler Architekti, David Poláček, Ondřej Pechar, Pavel Prchal
Zhotovitel: bytový dům postavila firma HINTON, administrativní budovy postavila PENTA inženýrským způsobem prostřednictvím firmy K4 (projekt manažer).

Foto Anna Roubalová a Tomáš Martínek (TM)

Oblastní nemocnice Náchod
I. etapa modernizace a dostavby – TDS

František Hlinovský

Z důvodu potřeby rozšíření kapacity lůžek a potřeby modernizace některých stávajících oddělení, která již byla ve fázi dosluhování, bylo Královéhradeckým krajem rozhodnuto o dostavbě dvou pavilonů „J“ a „K“ v prostoru stávajícího areálu nemocnice v Náchodě.

A tak tedy byl učiněn první krok k tomu, aby mohlo vzniknout dílo, které při svém dokončení mělo náklady na realizaci cca 1,850 miliardy Kč. Technický dozor (TDS) vykonávalo sdružení SUDOP PRAHA – ERV-Ekologický rozvoj a výstavba – Realstav MB se společností SUDOP PRAHA jako lídrem; náklady na tuto činnost činily cca 11,500 miliónu Kč. Stavba byla zahájena ve fázi přípravné činnosti v květnu 2018, kdy začaly první schůzky týmu TDS. Následovaly koordinační schůzky mezi zástupci kraje, zhotovitele TDS a pracovníků Oblastní nemocnice Náchod.

Vlastní realizace byla zahájena k datu 17. 5. 2018, kdy bylo zhotoviteli předáno staveniště, a zhotovitel započal práce na demolicích stávajících objektů či jejich částí. Ty bylo nutno odstranit, aby bylo možno vytvořit 8 m hlubokou stavební jámu pro založení dvou nových objektů pavilonů „J“ a „K“. Pavilony půdorysně tvoří tvar písmene T, přičemž pavilon „K“ je položen tak, že s původním pavilonem „A“, který je hlavním vstupním objektem a má na střeše HELIPORT, je propojen nadzemním spojovacím tubusem.

Terén areálu nemocnice je v poměrně příkrém svahu, takže zejména pavilon „K“ má proměnnou hloubku založení, proto některá podlaží jsou z poloviny podzemní a některá nadzemní. Ve skutečnosti je to tak, že hlavní vchod na čele do pavilonu „K“ v nejnižším místě (naproti pavilon „A“) je v úrovni 2. NP a zadní vstup do tohoto pavilonu je díky stoupání terénu v úrovni 5. NP. Pavilon „J“, je orientován kolmo k pavilonu „K“, tedy ve směru vrstevnic, a tudíž jeho vstup je v úrovni 2. NP. Oba pavilony jsou spolu vzájemně propojeny od podlaží – NP až po podlaží 7. NP.

Pavilon „K“ má celkem devět podlaží, z čehož 1. NP je vlastně v rozporu s označením celé pod úrovní terénu, dále pak od 2. NP až po 4. NP jsou tato podlaží částečně zapuštěna do terénu svahu nemocnice v závislosti na průběhu sklonu svahu. Od 7. NP má z čela charakter ustupující schodovitě, a tím respektuje tvarem průběh svahu, do kterého je zapuštěn.

Naproti tomu pavilon „J“ má pouze jedno podzemní podlaží označené proti zvyklostem jako 1. NP. Dále následuje sedm nadzemních podlaží, přičemž 8. NP je pouze technické podlaží na střeše pavilonu, kde jsou umístěny chladící jednotky a jedna ze strojoven VZT.

V následném odstavci bude čtenář seznámen v krátkosti s dělením jednotlivých podlaží v pavilonech, dle jejich účelu:

Pavilon „J“:

1. NP – technické prostory, propojeni do objektu L, 2. NP – ambulance, ambulance gynekologie, 3. NP – lůžková jednotka ortopedie, 4. NP – lůžková jednotka chirurgie, 5. NP – lůžková jednotka chirurgie, 6. NP – lůžková jednotka gynekologie, 7. NP – lůžková část porodnice, 8. NP – technické prostory.

Pavilon “K“:

1. N.P. – technické prostory, zobrazovací metody, 2. NP – zobrazovací metody, sterilizace, šatny zaměstnanců, sklady a dílny, údržba, 3. NP – operační sály včetně zázemí, 4. NP – technické prostory, administrativa, 5. NP – ARO, chirurgie, JIP, propojeni na heliport, 6. NP – speciální dětská ambulance, řídící úseky, pracovny, technické prostory, 7. NP – operační sály, porodní sály, dětské odděleni, 8. NP – VIP odděleni, 9. NP – technicky prostor.

Celkově měla stavba ještě několik podružných objektů, z nichž se lze zmínit o soustavě podzemních kolektorů pro propojovací vedení potrubní pošty, ÚT, vodovodu, silových kabelů, kabelů slaboproudu. Dále pak stanici medicinálních plynů, propojovacího podzemního koridoru mezi pavilonem „J“ a stávajícím pavilonem „L“, kde je umístěna kuchyně celé nemocnice a jídelna pro zaměstnance, propojovací koridor z 6. NP z pavilonu „K“ na Heliport na střeše stávajícího pavilonu „A“.

Pro lepší představu o rozsáhlosti stavby zde uvádím, že půdorysné rozměry hlavních budov – pavilonu „J“ jsou v úrovni 2. NP 20,4 m (šířka) x 54,7 m (délka) a pavilonu „K“ jsou v úrovni 2. NP 32,5 m (šířka) a 73,4 m (délka).

Na jednom podlaží je umístěno cca 20–62 místností dle účelu podlaží – technické, lůžková část, vyšetřovny, nebo podlaží s operačními sály.

Okenní otvory jsou v kovovém rámu a vyplněny izolačním dvojsklem.

Nosné konstrukce tvoří monolitický ŽLB skelet s cihlovými dozdívkami parapetů. Vnitřní konstrukce jsou převážně tvořeny z SDK, s deseti druhy příček, dle jejich účelu a požadavku z hlediska protipožární ochrany, hydroizolačních vlastností a v neposlední řadě hluku. Vnitřní cihelné vyzdívky jsou pouze v prostorech rozvoden elektro či technických místností, kde by požadavky na ochranu příčky SDK nevyhověly. Vnitřní ŽLB monolitické konstrukce jsou pouze u výtahových šachet.

Zde pro zajímavost uvádím, že výtahů je celkem 12, a to pouze v objektu pavilonu „K“. Výtahy jsou rozděleny na služební a pro veřejnost a dle toho mají také určenu svou kapacitu počtu osob. Mezi služebními výtahy jsou výtahy s kabinou pro přepravu lůžek.

Za zvláštní zmínku potom stojí to, že operační sály mají svůj vlastní systém konstrukcí příček s vložkou z olova, která zabraňuje prostupu radioaktivního záření z rentgenových přístrojů.

Bylo by na dlouhé psaní, zmiňovat se zde o všech technických vymoženostech a moderních systémech komunikace, zabezpečení, kamerového systému, větrání, osvětlení, stínění atp. Jelikož je to však nemocnice s vybavením spadajícím do 21. století, je jasné, že veškeré činnosti jsou centrálně ovládány z velína IT, který centrálně řídí chod všech instalovaných technologií a eviduje jejich poruchy či nečinnost.

Závěrem popisu celkové koncepce stavby je také nutno zmínit se o vybudování – vlastně terénní úpravě svahu horní stávající části nemocnice Náchod, kde byl vytvořen dotvarovávací násep v objemu 18.000 m³, ze zeminy, která byla vytěžena ze stavební jámy, a kterou při celkovém objemu 24.000 m³, bylo potřeba někam uložit, aniž by byly k tomu využity skládky v okolí Náchoda.

Z hlediska využití činnosti TDS, bylo nutno v týmu obsadit všechna možná místa specialistů v oboru pozemních staveb, neboť na stavbě takového charakteru jsou snad zastoupeny ve vybavení všechny myslitelné technologie. Od stavební části přes inženýrské sítě až po složitou síť vybavení IT technologií.

Ne nadarmo místní deníky psaly předběžně o tom, že z hlediska technologického vybavení uvedených pavilonů, je to nemocnice 21. století.

Stavba byla formálně dokončena ke dni 18. 9. 2020, kdy proběhl akt slavnostního otevření formou stříhání pásky za účasti hejtmana Královéhradeckého kraje, starosty města Náchod a dalších významných osob politického života, zhotovitele, zástupců vedení nemocnice Náchod, a samozřejmě za účasti zástupce SUDOP PRAHA jako člena týmu TDS.

Investor: Královehradecký kraj
Generální projektant: JIKA CZ s.r.o.
Zhotovitel: Sdružení Geosan Group a.s.
a BAK stavební společnost, a.s.
TDS:
ERV (Ekologický rozvoj a výstavba) s.r.o.
SUDOP PRAHA a.s. – Ing. František Hlinovský
Realstav MB spol. s r.o.

Vývoj posledních let ukazuje, že se bude stále více lidí stěhovat za prací do měst nebo do jejich těsné blízkosti. Tím logicky poroste kumulace cestujících ve veřejné dopravě a ruku v ruce s tím se bude zvyšovat potřeba odbavit stále větší a větší počet cestujících v rámci stávajících nádraží a veřejných prostor obecně. Příkladem nám v tom mohou být nejen velká asijská nebo americká města, ale dnes už i velké městské aglomerace v Evropě.

Při přípravě našich projektů si uvědomujeme, že se tento trend týká už i velkých měst v České republice a přemýšlíme, jak novou situaci řešit. Dnes již přestává stačit vědět, kde jsou nástupiště a kde vstup do nádraží. S přibývající frekvencí cestujících a s přihlédnutím k budoucímu vývoji totiž začíná být v některých místech již „těsno“. Stačí si v ranní špičce zajít na hlavní, Masarykovo nebo smíchovské nádraží v Praze a jistě mi dáte za pravdu. V dalších letech bude s přibývajícími příměstskými spoji situace ještě složitější. Abychom návrh nových pěších koridorů ve stanicích úspěšně zvládli, začínáme kromě zkušeností kolegů využívat i k tomu speciálně navržený software.

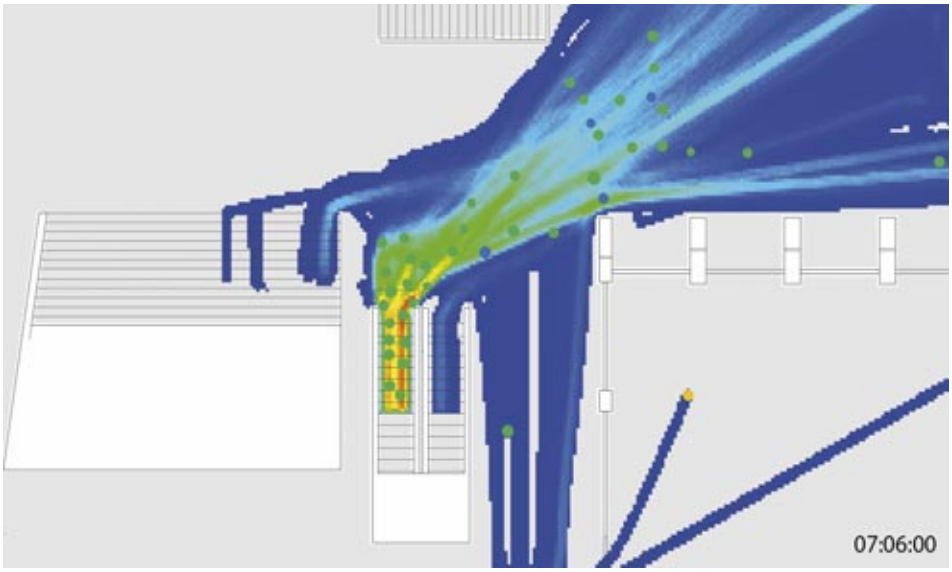
LEGION
software pro simulaci pohybu chodců

Pro naše potřeby jsme si vybrali software **LEGION** společnosti Bentley Systems. Tento software slouží pro simulace a modelování pěších tras v infrastrukturních projektech, jako jsou například železniční stanice, stanice metra, stadiony, nákupní centra nebo třeba letiště. LEGION tak plně zapadá do portfolia Bentley, jako výrobce software pro projektování infrastruktury.

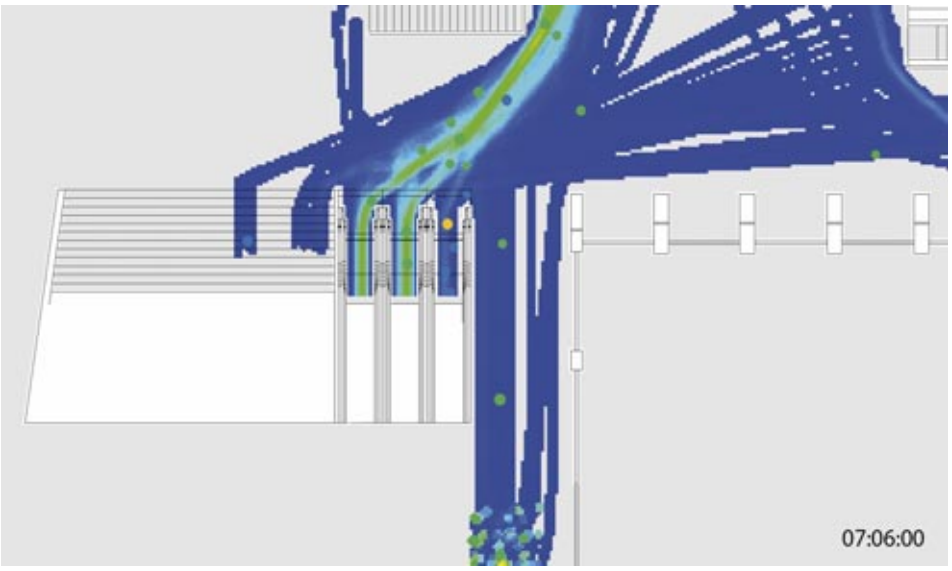
Nejdříve ale trochu historie. Společnost LEGION byla založena v roce 1997 v Londýně a původně poskytovala klientům konzultace při řešení otázek ohledně simulace pohybu chodců. Jedním z jejích prvních větších klientů byl organizační výbor pro letní olympijské hry v Sydney v roce 2000. Organizační výbor si velmi dobře uvědomoval, že pro úspěch her je jedním z klíčových požadavků dobré zvládnutí dopravy a s tím související i pohyb návštěvníků. Samotný software byl navržen následně v roce 2003 a brzy byl nasazen na v té době největším britském železničním projektu **Crossrail**.

V současnosti jej ke zlepšení provozní efektivity a zvýšení bezpečnosti chodců používá řada nadnárodních projekčních kanceláří, zabývajících se návrhem dopravní infrastruktury. Od roku 2000 se LEGION používá také na všech letních olympijských hrách. Jednou z klíčových akvizic, které na své konferenci *Year in Infrastructure (YII) 2018* společnost Bentley oznámila, byla akvizice společnosti LEGION do svého portfolia. Od roku 2018 se tento software postupně stále více a více přibližuje ostatním aplikacím Bentley. V současné době existuje stále ještě samostatně, ale ve zjednodušené podobě je již také jako součást produktu OpenBuildings Station Designer.

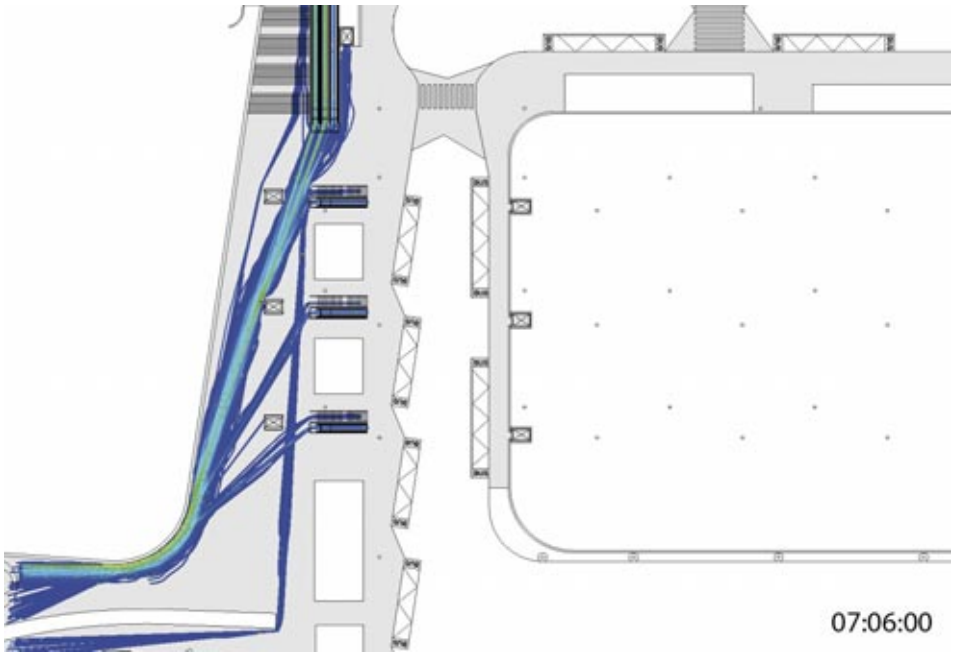
V roce 2019 jsem měl tu možnost se v rámci konference *Year in Infrastructure* v Singapuru zúčastnit přednášky o produktu LEGION. Byl jsem fascinován tím, jaká množství cestujících dokáží denně přepravit velká asijská nádraží a přestupní uzly. Tamní projektanti zvládají takové výzvy, jako jsou návrhy dopravních uzlů spojujících metro, železnici, letiště, autobusovou dopravu a další a další. A to všechno ve městech čítajících tolik lidí, jako celá naše republika dohromady.



Kumulace cestujících při návrhu dvou, respektive tří eskalátorů



oblast před stanicí Smíchov, a úrovni Nádražní ulice (nahoře)
úroveň autobusového terminálu Smíchov (dole)



Koncept simulace chodců mi připadá nesmírně zajímavý. Například konstrukční výpočty jsou založeny na exaktních znalostech, fyzikálních zákonech a lze je tak počítat s poměrně velkou přesností. Simulace pohybu chodců se ale zabývá lidskými bytostmi. A jak všichni víme, každý má vlastní rozum a naše chování je někdy jen obtížně předvídatelné.

Jak tedy vlastně funguje simulace pohybu chodců? Jak je možné předvídat pohyb lidí při přestupu z metra na vlak nebo jejich chování při tak výjimečných situacích, jako je třeba požár? Celý systém vychází z dlouholetých zkušeností systémových inženýrů, kteří výpočetní algoritmy navrhují. Využívají se při tom například i rozbory chování lidí na kamerových záznamech ze sportovních stadionů, letišť, nádraží a podobně. Trajektorie jednotlivých cestujících vyhodnocuje speciální aplikace za pomocí umělé inteligence. Získaná data jsou následně využita při návrhu software LEGION.

Při vytváření „virtuálního světa“ je nutno přihlížet i k prostředí, které se snažíme nasimulovat. Například lidé ve stanici metra se budou pohybovat podle jiných scénářů než lidé na letišti. Jinak se totiž chová cestující, který využívá stále stejnou trasu každý den při cestě do práce, jinak turista s velkým kufrem nebo maminka s kočárkem. Návrh může zohlednit i takové okrajové podmínky, jako je četnost příjezdu vlakových souprav na jednotlivá nástupiště, naplněnost jednotlivých vozů soupravy nebo dobu, po kterou jsou otevřeny dveře vagónu metra.

LEGION simuluje i takové situace, jako je čekání cestujících na výtah nebo průchod turnikety před sportovním utkáním na stadionu. Po nastavení všech okrajových podmínek následně vyhodnocuje pravděpodobné dráhy jednotlivých osob a upozorňuje na „úzká hrdla“ řešených míst. Je schopen odhadnout, jak dlouho bude trvat průchod danou oblastí při určitém počtu lidí a kudy si například budou cestující zkracovat cestu, když bude hlavní schodiště přeplněné. Tyto údaje jsou pro projektanty a architekty následně velmi cennou pomůckou pro optimální návrh řešené oblasti.

Když jsme v loňském roce začali pracovat na projektu *Terminál Smíchovské nádraží*, uvědomovali jsme si, že jedním z klíčových problémů bude optimální návrh pěších tras. Konkrétně mám na mysli stanovení poloh schodišť, eskalátorů, výtahů a podobně ve vztahu k příjezdovým stáním autobusů hromadné dopravy a dalším možným cílům v dané oblasti. Sice jsme již věděli, které pěší trasy budou prioritní, odkud a kam bude chodit nejvíce lidí, v celkovém kontextu pro nás byla tato úloha ale velikou výzvou. Jen pro ilustraci, řešíme oblast smíchovského nádraží, kde dnes cestující využívají metro, příměstské i dálkové vlaky, autobusy, tramvaje a další. K tomu se v budoucnu přidají cestující z nově navrhovaného autobusového terminálu, lidé využívající P+R a v neposlední řadě i pěší z nové rezidenční a kancelářské čtvrti Smíchov City.

Pro účely návrhu pěších tras v LEGIONu jsme si lokalitu rozdělili podle výškových úrovní na tři části. Konkrétně na úroveň Nádražní ulice, úroveň vlakových nástupišť a úroveň samotné platformy autobusového nádraží s lávkou pro pěší. Všechny tři části na sebe prostřednictvím pěších tras logicky navazují. V modelu jsou simulovány pohyby pěších po chodnících, přechodech pro chodce, schodištích nebo vlakových nástupištích. Samostatně jsou simulovány například výtahy nebo eskalátory s uvažováním skutečných parametrů a přepravních kapacit.

Velmi zajímavou funkcí LEGIONu je například propojení se skutečným jízdním řádem. Výsledkem je pak velmi reálná představa o kumulaci chodců v čase. Lze tak například poměrně přesně zjistit, jestli bude ještě přepravní kapacita eskalátorů dostatečná, pokud přijedou ve stejnou chvíli dvě vlakové soupravy na jedno nástupiště a podobně. Při posuzování intenzit jsme díky LEGIONu například zjistili, že hlavní eskalátor z Nádražní ulice na platformu v ranní dopravní špičce kapacitně nestačí. Architekti tedy přehodnotili svůj původní návrh a v dalších projekčních fázích jsou již navrhovány ve vytíženějším směru eskalátory dva.

Projekt Terminál Smíchovské nádraží je naším prvním projektem, kde jsme LEGION využili. Už nyní je ale jasné, že jej budeme používat i na jiných velkých projektech, které projekční kancelář SUDOP připravuje nebo se na nich bude v dalších letech podílet.

Ondřej Kafka

Při rekonstrukci londýnské stanice Waterloo byl použit pro návrh pěších tras LEGION)

Poslední měsíce jsou ovlivněny informacemi o pandemické situaci ohledně covidu-19 a člověk se již snaží jednotlivým nařízením, opatřením a důsledkům unikat, jak může. Únor roku 2021 proto nebyl jiný, ba naopak se jednalo o měsíc, kdy se nás situace dotýkala mnohem více než kdykoliv předtím. Vzhledem k tomu se člověk snaží spíše se tomuto tématu vyhnout a je rád za každý podnět, který mu umožní se na chvíli odpoutat od reality. Takovým podnětem byla i informace HIPa Ing. Jiřího Prokůpka, že na stavbě „Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod“ se opět otevřela problematika Havlíčkobrodského tunelu v podobě otázky, v jakém rozsahu se bude tunel rekonstruovat, či sanovat. S pokřikem „Hurá, tento problém jsem dnes opravdu nečekal“, jsme se dali do diskuse o tunelu a tím se dostáváme k tématu tohoto článku.

Tajemství Havlíčkobrodského tunelu

Martin Raibr

3D model ukazuje běžný profil tunelu, který je narušen modely doposud známých podzemních prostor vycházejících z pasů č. 37 a 52.

Historie

Havlíčkobrodský tunel se začal stavět v roce 1938, kdy se musela vybudovat nová trať mezi Kolínem a Brnem. Ta měla nahradit trať přes Českou Třebovou, jejíž část se dostala do nadvlády Německa. Výstavba tunelu pokračovala sice intenzivně, ale stavba byla přerušena krátce po jejím zahájení začátkem 2. světové války. Práce sice pokračovaly i ve válečném období, ale poslední jednoznačné informace pocházejí z roku 1942, kdy byl tunel zcela proražen a pravděpodobně z části vyzděn. V roce 1943 práce na tunelu téměř ustaly.

Začátek rychlobádání

Již několik měsíců se řeší problematika Havlíčkobrodského tunelu, který je součástí stavby „Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod“. Problematika se samozřejmě točí kolem jeho průjezdného profilu a otázky, jak moc tento tunel rekonstruovat v rámci stavby. Vzhledem k tomu se nadefinovalo několik technických možností jak splnit požadavky na tuto rekonstrukci. Základním problémem byly nedostatečné průzkumy v tunelu v důsledku neobdržení výluk pro jejich provedení. Začalo se vycházet z jednotlivých podkladů a částečných průzkumů, které byly provedeny, a docházelo k odhalení, že tunel je v některých místech deformován. Byly nadefinovány jednotlivé varianty rekonstrukce a došlo k jejich porovnávání z pohledu ekonomické náročnosti a provozních přínosů, případně rizik. Mezi rizika byla zařazena i problematika pozůstatků podzemní továrny v tunelu. Toto bylo projednáváno na jednání, kde byla několikrát zmíněna podzemní továrna, o které se vlastně vždy řeklo, že tam došlo pouze k pokusům o stavbu bez jejího dokončení. Byla tedy položena zvídavá otázka, zda někdo neví, co se mělo v podzemí stavět s odpovědí, že se to přesně neví. To však nemělo zaznít, protože se tím aktivovali malí kluci v nás a chuť něco objevit. A přesně o tom je tento článek, který nepopisuje stavbu „Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod“, která bude představena příště, ale popisuje chvilkové odtržení a návrat do minulosti...

Ve stejném období se v Třetí říši objevuje jméno Edmund Geilenberg, který zahajuje své působení v průmyslové radě vrchního velení. V té době si tento člen NSDAP určitě nepředstavoval, že bude znát náš Havlíčkobrodský tunel, vzhledem k tomu, že jeho úkolem bylo obnovení výroby v muničních továrnách na Ukrajině. Válka postupovala jiným směrem, než si Říše přála, ale to se na vzestupu Edmunda Geilenberga projevovalo spíše pozitivně, protože v polovině roku 1943 obdržel Rytířský kříž válečného záslužného kříže s meči za zásluhy o rozvoj výroby střeliva.

V dubnu 1944 spojenci zahajují letecké útoky na jednotlivé rafinérie, které přecházejí v nálety na výrobní závody zpracovávající rafinovanou ropu. Na základě vyhodnocení je zjištěno, že tyto závody jsou méně chráněny než rafinérie. 12. května 1944 je nasazeno 935 bombardérů pro nálety na rafinérie a zpracovatelské závody ve městech Bohlen, Leuna, Lützkendorf, Most, Zeitz-Tröglitz. Ve dnech 28.–29. 5. 1944 jsou provedeny rozsáhlé spojenecké nálety soustředěné na klíčový vojenský průmysl, a to především opět na zpracovatelské závody a jednotlivé rafinérie. Nálety jsou tak mohutné, že již 30. 5. 1944 je vydán klíčový dokument definující ohrožení Říše v podobě „poškození ze vzduchu“.

Hned 30. 5. 1944 byl Edmund Geilenberg jmenován generálním komisařem pro okamžitá opatření na říšském ministerstvu pro vyzbrojování a válečnou výrobu. Jsou mu svěřeny rozsáhlé pravomoci a na pokyn Hitlera vytváří Edmund Geilenberg (strojař), společně s Carlem Krauchem (chemik), takzvaný Geilenbergův program, který se později nazýval Bezpečnostní plán minerálních olejů. Geilenbergův program má zajistit obnovení výroby minerálních olejů na území říše. Hned v počátku mu je zřejmé, že stejně jako u továren na výrobu vojenské techniky musí dojít k přesunu výroby do podzemí. Tak jsou vytvořeny jednotlivé programy s krycími názvy jako Ofen, Kranich, Taube a Dachs, jejichž počet se zastavil na dvaceti programech pro zajištění kompletní výroby. Celkem vzniklo téměř 100 podzemních či částečně podzemních továren po celé Říši.

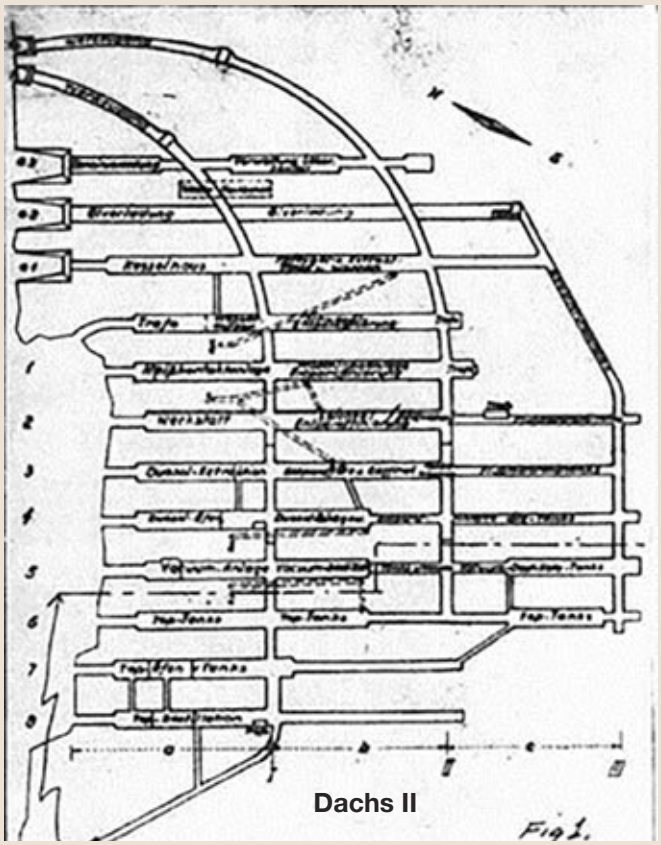
Rozdělení na jednotlivé programy bylo provedeno jak s ohledem na vyráběný produkt, tak i na způsob jeho vyrábění. Stejně jako v jiných oblastech, i při této výrobě Říše hledala nové možnosti počátečních produktů, takže mezi tyto produkty byly zařazeny rostlinné oleje, ropná břidlice, uhelný dehet atd. Takže vlastně mnohé tanky nezanechávaly uhlíkovou stopu a vznikla debata o bionaftě…

Ale zpět ke Geilenbergovi, který si uvědomoval, že největší nebezpečí pro závody jsou letecké útoky spojenců. Proto zvolil větší počet podzemních továren s menší produkcí, které bylo možné lépe maskovat. Díky jejich roztroušení po Říši byla umožněna rychlejší přeprava výsledných produktů k cílovému spotřebiteli a bylo obtížnější jejich bombardování. Například rafinérií s názvem Ofen na rafinaci ropy, bylo postaveno 22. Jednalo se o dvojité systémy s kapacitou výroby do 6 000 tun paliva a byly téměř všechny postaveny s plnou výrobní kapacitou (dvě dvojice 41/42 a 43/44 nezahájeny). Z těchto rafinérií se dostával výsledný produkt ke konečnému uživateli, ale také k dalšímu zpracování v rámci programů Dachs (I-IX) , Schwalbe (I-VIII), Kuckuck (I-II) a Taube (I-II) k dalšímu zpracování.

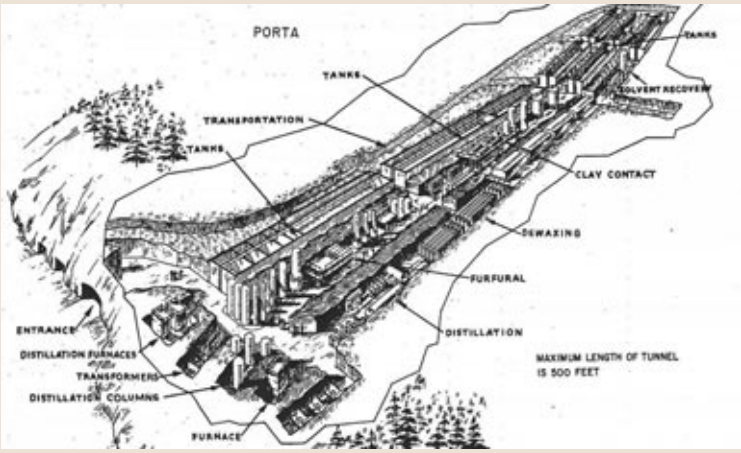
Program Dachs

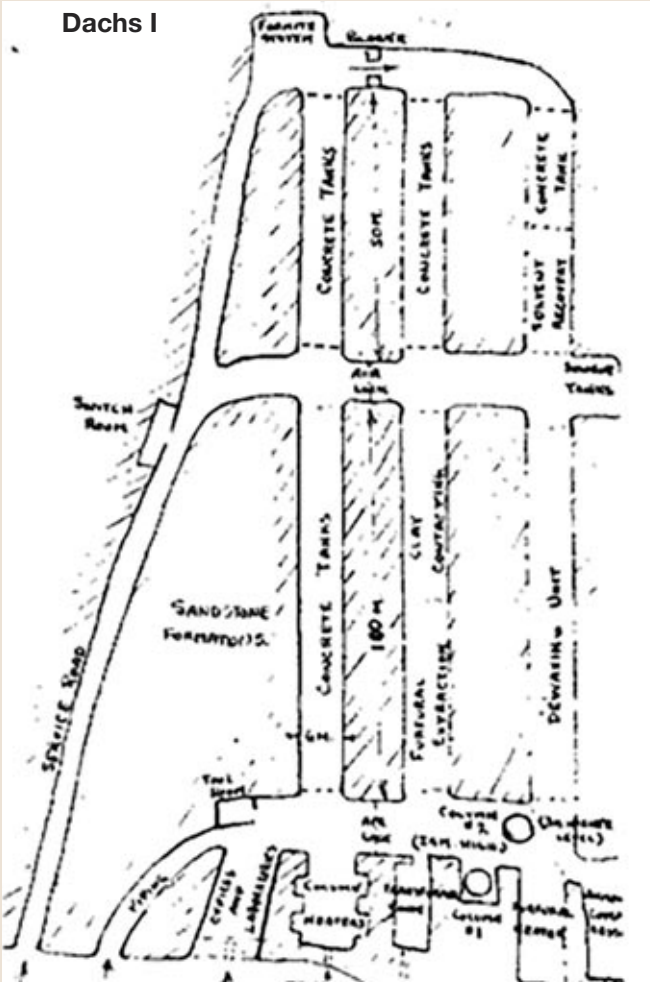
Jak bylo již řečeno, program Dachs byl zaměřen jako program na výrobu olejů a parafínů a byl navazujícím programem na program Ofen. V rámci programu Dachs bylo vybudováno, respektive plánováno 9 výrobních provozů. K těmto provozům lze uvést několik zajímavostí, a to:

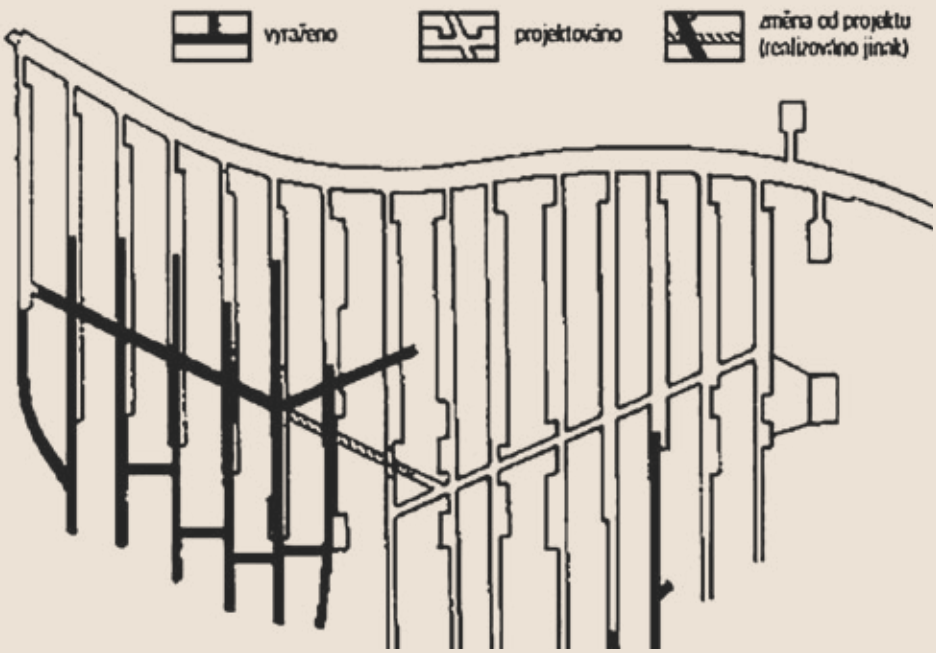
Dachs I, krycí jméno Para – Porta Westfalica. Závod nebyl nikdy dostavěn, a tak produkce ze závodu Ofen ½ šla na „volný trh“.
Dachs II, krycí jméno Zement – Ebensee, Hatschek. Zajímavostí je, že na stejném místě bylo šest závodů spadajících do různých programů.
Dachs III, krycí jméno Stern – naplánován v Deutsch Brod a tedy v našem tunelu.
Dachs IV, krycí jméno Basalt – Osterode, původně měl být postaven v tunelu u Roggendorfu.
Dachs V – plánovaný hydrogenační závod Ruhrchemie poblíž Willingen v Hochsauerlandu, v břidlicovém dole Grube Christine.
Dachs VI, krycí jméno Dora – Anlage Moosbierbaum. Zde došlo ke změně řešení a závod se postavil jako nadzemní. Na tomto příkladu je patrné, jaké to mělo následky – například jen 1. 2. 1945 dopadlo na závod 1 200 leteckých pum.
Dachs VII, krycí jméno Rogenstein – Lohmen.
Dachs VIII – plánované zařízení v Mühldorfu poblíž Glatz.
Dachs IV – plánované zařízení v Oslebshausenu poblíž Brém.



Dachs I – krycí kméno Para (tři spodní obrázky).
Ve štolách bývalého pískovcového dolu v Jakobbergu ve Weserských horách byla v období od března do prosince 1944 postavena podzemní továrna na výrobu mazacího oleje o rozloze 15 000 metrů čtverečních. Podzemní rafinerie měla produkovat 4 000 tun mazacích olejů měsíčně. Výroba měla být zahájena v červnu 1945.







Podzemní závod „Dachs IV“ měl měsíčně zpracovat zhruba 25 000 tun ropy dodané ze severního Německa. Konečné produkty rafinerie (za měsíc) měly vypadat takto: 7 480 tun motorové nafty, 6 635 tun strojního oleje, 3 875 asfaltových zbytků, 2 200 motorových olejů, 1 380 tun benzinu, 1 000 tun leteckých motorových olejů a 125 tun těžkého plynového oleje. K tomu všemu ale nedošlo. Z plánovaného závodu zbývá jen několik otvorů ústí tunelu a nedokončený systém tunelů. Tunelový systém se nyní stal domovem netopýrů...

Dachs III
Zahájení stavby

Jako u ostatních závodů Dachs byla i u tohoto závodu důležitá dostupnost formou železniční dopravy a jeho umístění v železničním tunelu je obdobné jako u předešlých závodů. Navíc byl tento podzemní závod příhodně umístěn v blízkosti loučského tunelového komplexu, označeného jako Diana (v komplexu Diana bylo vyrobeno cca 850 letadel Bf 109G).

Dle historiků výstavbě Dachs III předcházel nálet 25. 8. 1944 na rafinerii Fanto Werke A.G v Pardubicích a Vaccuum Oil A.G. v Kolíně, kdy tyto závody byly bombardovány 243 Liberátory startujícími z Itálie. Jednalo se tehdy již o třetí nálet na tyto cíle a teprve po něm došlo k zahájení výstavby Dachs III (jako zajímavost můžeme uvést, že u tohoto náletu tvořili ochranu „letci z Tuskagee“ – tedy černošská letka). V jiných podkladech lze však nalézt i dřívější rozhodnutí o výstavbě.

Pravdou však je, že stavba byla prováděna prostřednictvím jednotek Technische Nothilfe, které sem byly převeleny z probíhající stavby podzemní továrny Bronzit, jež v té době byla budována v pražských Modřanech pro společnost Philips.

Technische Nothilfe byly dobrovolnické oddíly, které vznikly již v roce 1919 a jejich úkolem bylo obnovovat výrobu, odstraňovat následky havárií a předcházet sabotážním akcím. Na našem území se podílely jak na obsazování Sudet, tak právě na obdobných projektech jako Dachs III – nejprve byly pod vedením Heinricha Himmlera a od roku 1941 přešly do služby Luftwaffe.

Společně s Technische Nothilfe stavbu prováděla i Organizace Todt, což byla paramilitární jednotka určená k výstavbě strategických objektů, která mohla využívat i vězně z koncentračních táborů. Pod Organizaci Todt spadaly jak soukromé, tak státní firmy – v případě Dachs III se objevuje i firma Lanna, která je odpovědná za výstavbu. Organizace Todt tedy dostala na starost realizaci Dachs III od říšského ministerstva vyzbrojování a válečné ekonomiky (RMfRuK) pod vedením Alberta Speera.

Výstavba

O výstavbě Dachs III s krycím názvem Hvězda se bohužel toho mnoho nedohledalo, z tohoto důvodu chybí jak nákresy, tak definice rozsahu výstavby, která je stále neznámá. K dispozici jsou jednotlivé fragmenty, které nejsou potvrzeny ze dvou zdrojů. V současnosti jediné údaje, které lze brát jako potvrzené, jsou údaje o tom, že Dachs III měl mít 5 000 m^2 podzemních prostor a jeho výroba měla umožňovat 4 000 t syntetických olejů měsíčně, což odpovídá 10 železničním cisternám jak se základním produktem dovnitř, tak 10 cisternám ven.

Zároveň jednotlivé podklady uvádějí odvodňovací tunel, který je zaústěn do Šlapanky naproti vlakovému nádraží Havlíčkův Brod a je veden pod nádvořím nemocnice. Stejně tak je definována i větrací šachta, jež je 24 m vysoká a vyzděná s průměrem 4 m.

Dle jednoho z podkladů se hovoří o tom, že výroba v Dachs III nebyla nikdy zahájena a továrna nebyla nikdy dokončena, což by nás mělo naplňovat optimismem při přípravě projektové dokumentace, jenže…

V sekci č. 37 tunelu se nachází volně přístupná část chodby. Jedná se o zachovalý prostor, který je obložen tunelovou žulou po celém obvodu. Zajímavostí je v dolní části odvodňovací kanálek, který pokračuje za zazděním dále. Další zajímavostí je „odvětrání“ které pokračuje také za zdí dále. Při proložení zaměření je patrné, že podzemní chodba a výstup odvětrání na povrchu jsou od sebe vzdálené několik metrů. Z toho je zřejmé, že chodba pokračuje dál, což potvrdil i georadar.

Při důslednějším pátrání na internetu lze nalézt mnoho dalších informací, kterými dochází k ohrožení tohoto optimismu. Jedná se například o podklady, které definují, že závody Dachs byly budovány jednotným systémem. Při výstavbě se využívalo železničních tunelů, z nichž docházelo k ražení kolmých chodeb do ostění pro zajištění výroby. V případě, že bylo nutné větších zařízení, využívalo se chodeb ve formě tečny uvnitř poloměru tunelu. Pro program Geilenberg bylo také, na rozdíl od jiných továren, přednostně využíváno tunelů s poloměrem, tedy v oblouku.

Další obavy pramení i ze skutečnosti, že firma Lanna, která komplex budovala za války, pak tunel po válce dokončila a předala do užívání. Navíc například v Loučském tunelu došlo k zazdívání podzemních prostor, a obdobný případ může být i v tomto tunelu. Zároveň z geodetického zaměření je zřejmé, že jednotlivé známé prostory a „druhá“ větrací šachta spolu příliš nekorespondují a dělí je 24 m.

Jisté znepokojení, které je určitě z pohledu dnešních termínů realizace až směšné, je fakt, že výstavba jednotlivých komplexu probíhala v řádu měsíců a velká část podzemních prostor byla vybudována v rozsahu 2–6 měsíců. Například sousední podzemní továrna Diana byla budována v termínech 04/1944 – léto 1944.

Pokud vezmeme písemné poválečné záznamy z roku 1946, tak lze nalézt článek o dostavbě Havlíčkobrodského tunelu, ve kterém je napsáno:

Těsně před osvobozením bylo vše hotovo, jenže k výrobě nedošlo a dnes již jen zbytky mohutných rour, všelijaké zbytečné komory, traversy v tunelu, betonové nádrže a jiná zařízení za tunelem, připomínají snahy okupantů.

Další tvrzení, že výroba v Dachs III nezahájila, je z části zavádějící. Dne 28. 12. 1944 poslední nálet na společnost Fanto Werke A.G. Pardubitz zcela zničil závod, který přerušil výrobu až do konce války. To znamenalo nutnost uspíšení výstavby Dachs III. Vzhledem k tomu, že nebyly dokončeny nádrže ražené ve skále, byly vybudovány dvě nové na brněnské straně tunelu. Po jejich výstavbě a úpravě technologie došlo k provizornímu spuštění venkovní části.

Dalším historickým milníkem je pak už jen osvobození a konec 2. světové války. Zde již chybí jakékoliv informace o tom, co se s podzemními prostory dělo dál. Jisté jen je to, že 9. 12. 1953 došlo k uvedení tunelu do provozu.

Pohled od osy koleje tunelu na vstup do podzemní části, který se stal bezpečnostním výklenkem. V původní podobě se jednalo o stejný profil jako chodba pokračující za ním.

Zjištění k 04/2021

Skutečnost, že v rozsahu stavby se nachází podzemní továrna, o jejímž rozsahu se vedou jen spekulace, byla dostatečným důvodem pro aktualizaci nových průzkumů v rozsahu stavby. Navíc nám i náhoda přála, aby byly průzkumy provedeny. Ta byla způsobena stavbou „I/38 JV obchvat Havlíčkova Brodu“, která si vyžádala nutnost provedení výluk v havlíčkobrodském tunelu vzhledem k zajištění bezpečnosti železničního provozu při odstřelech na této stavbě. To otevřelo možnost několika hodin výluk, které nebyly k dispozici po celou dobu přípravy dokumentace.

Na tyto výluky byly především zajištěny kapacity pro průzkumy související s GPK a zaměřením tunelu formou mračna bodů, ale vzhledem k tomu, že v tunelu kromě nás nikdo nebyl, zbyl i čas pro alespoň okrajový průzkum podzemních prostor.

Podzemní prostory

Z jednotlivých podzemních prostor jsou dochovány dva, které jsou přímo napojeny na tunel přes bezpečnostní výklenky u koleje č. 2.

V pasu tunelu č. 37 je podzemní prostora, která se po průchodu výklenkem rozšiřuje do šíře 3,5 m a délky 9 m. Svou výškou 5,5 m se vyrovnává výšce vlastního tunelu. Prostora je prázdná a v jejím středu vede odvodňovací kanálek, který pokračuje zazděnou stěnou dále. Přes stejnou stěnu je veden i odvětrávací tunel, který vede ve vzdálenosti cca 12 m od zazdění na povrch samostatným průduchem. Celá podzemní prostora je vyzděna žulovými kvádry a na zemi je zřízena betonová podlaha.

Druhá prostora v pasu č. 52 je složena z několika prostor. První je tvořena samostatnou chodbou, která navazuje na bezpečnostní výklenek ve zvětšeném profilu. Chodba se následně stáčí v pravém úhlu k ose tunelu ve směru na Brno. Tato chodba je opět vyzděna žulovými kvádry a na zemi je zřízena betonová podlaha.

Následně se chodba rozšíří do většího profilu, kterým vytvoří určité předsálí, jež nás dovede do šachty vedoucí masívem až k povrchu. Tato šachta je cca 24 m vysoká o průměru 4 m. Šachta je opět vyzděna žulovými kameny a část šachty je vyzděna cihlami. V současnosti slouží jako větrací šachta.

Využívání podzemních prostor není známé, respektive nebylo dohledané a lze srovnávat pouze s ostatními závody Dachs.

Při tomto srovnávání ale docházíme ke značným rozporům, ať jej vezmeme z jakéhokoliv pohledu. Například šachta, která se dnes využívá jako větrací, připomíná stavby z ostatních Dachs, ve kterých měla být vložena destilační kolona. Ty po zavezení technologií a zprovoznění měly být shora dobetonovány, případně zasypány. Pokud k tomuto účelu měla sloužit i tato šachta, tak chybí prostor na vlastní technologii. Zároveň chybí i propojení jednotlivých prostor mezi sebou a jejich napojení na odvodňovací tunel. Při porovnání nadzemní a podzemní části chybí jakékoliv propojení mezi nimi, takže buď nejsou celé objevené, nebo nebyly opravdu dokončeny...

Pohled do druhé podzemní štoly v pasu č. 52, která je tvořena několika prostory ústícími do prostoru pro destilační kolonu. Na tomto místě se musí ocenit práce společnosti Lanna. Zvážíme-li, že nedošlo k rekonstrukci ani opravě prostor od 50. let, tak se jedná o vrcholné dílo tunelářské profese – ani po více jak 70 letech se nebortí a beton na podlaze ještě leží.

Dokončení příště

O životě s náhubkem…

Není to ani dva roky, když jsme takové doplňky obličeje mohli u nás vidět pouze na tvářích fotbalových chuligánů nebo lupičů při přepadení banky či obchodu. U normálních lidí pak občas v televizní reportáži z Asie. Nijak jsme to neřešili, v podstatě jsme ani netušili, jestli ti lidé chrání sebe nebo ostatní. A proč se taky vzrušovat, když u nás bylo tak zdrávo…

A náhle bylo u nás a postupně na celém světě nezdrávo. Zaútočil na nás koronavirus SARS-CoV-2, jednoduše COVID-19. Začali jsme si chránit dýchací cesty vším možným, a když byly k mání, tak textilními rouškami. A později dokonalejšími respirátory.

Jakmile se ukázalo, že nejohroženější vrstvou obyvatelstva – ke které patřím – jsou starci, bylo s námi nakládáno vlídně. Získali jsme dvě separátní hodiny k nákupu potravin časně ráno, neboť je známo, že starci toho moc nenaspí. Nebylo to však šťastné řešení, protože mnoho mladších pracujících muselo nastupovat do pracovního procesu s kručícím žaludkem. Tak nám separátní hodiny posunuli, neboť každý ví, že důchodci mají času habaděj. Ovšem nakonec celé opatření zrušili, protože mělo devastující účinek na psychiku starých lidí: kdo se má, proboha, při nákupu pochutin dívat na přehlídku stejně zdevastovaných lidí? Což nestačí každodenní pohled do zrcadla?

V pracovním procesu – neboť i já jsem ten, koho nazývají pracujícím důchodcem – se objevil nový pojem: *home office*. Jenže nás v Česku žádný anglický pojem neohromí – práci z domova si svého času pochvalovala už kolegyně Magda Volfová po mateřské dovolené. Já jsem si jen musel objasnit pojmy. *Office* byl jasný – počítač s příslušnými programy mám jak v bydlišti v Podolí, tak na venkově. Trochu složitější, ale opravdu jen malinko, to bylo s pojmem *home*. Dlouhá léta to byl pražský byt, v němž jsme odchovali děti. Jenže… před čtvrt stoletím jsme zakoupili byt na malém východočeském městečku a postupem doby se v pražském činžáku obměnila podstatná část nájemníků, bohužel k horšímu.

Miluju náš venkovský byt: z jeho oken můžu vychutnávat půvab lesa pár kroků před námi, aniž bych byl vystaven hrůznému ataku klíšťat. Současně se kochám pohledem do výběhu mateřské školky, v němž nám dovádiví trpaslíčci léta nahrazovali chybějící potěšení s vlastními vnoučaty. (Už se jedním kouskem zadařilo).

To vše vedlo k tomu, že pojem *domov* se mi posunul o 130 km na východ. Jen jsem si v jednom okamžiku – protože pravidla se stále měnila – musel opatřit potvrzení zaměstnavatele pro policejní kontrolu při cestách do Prahy.

S manželkou jsme se chovali odpovědně. Nosili jsme roušky, později respirátory, a když při cestě do samoobsluhy proti nám mířil „bezrouškář“, přešli jsme na protilehlý chodník. I naše další procházky se odehrávaly bez přítomnosti jiných lidí. Bylo to nutné. Má žena žila nadějí, že po třech odložených termínech se jednou dočká operace svého dosluhujícího kolenního kloubu a k tomu potřebovala být zdravá.

Stát se k nám zachoval velkoryse. Nejdříve dal šanci na očkování stoletým staříkům, hned po nich jsme přišli na řadu my sedmdesátníci. Dostal jsem termín poměrně brzo, ale další dny jsem sledoval narůstající nervozitu své o rok mladší ženy, které termín nepřicházel. Chápal jsem ji. Měla před očima termín operace kolena na začátku května a možné komplikace s očkováním ve dvou dávkách. Viděl jsem na ní, jak jí to s postupujícím časem stresuje víc a víc.

A tehdy se stalo něco, co mě i v těch neradostných časech potěšilo. Při prvním očkování jsem vysvětlil sestřičkám situaci své ženy, ony to pochopily a projevily úžasnou vstřícnost. Výsledkem bylo, že má žena obdržela první dávku vakcíny hned nazítří a vše se stihlo dokončit před jejím nástupem do nemocnice. V tu chvíli mi to připadlo jako závan dávných časů, kdy k uzavření smlouvy nebyly potřeba papíry a advokáti, ale stačil stisk dvou chlapských dlaní.

(Nedá mi to, musím prozradit i jednu perličku. Byl jsem tak nadšený z přístupu sestřiček, že jsem hned při cestě domů zakoupil dvě piksly broskví. Doma jsem je postavil před ženu a když jsem jí sdělil výsledek své mise, bylo jí hned jasno: upekla báječný koláč, který sestřičkám další den donesla. Velebily ji i za čtyři týdny při druhé dávce.)

Jak se i další kolegové skryli do ilegality, začali jsme využívat výdobytky techniky. Jednu redakční radu našeho firemního časopisu jsme měli na dálku přes program SKYPE. Ale nebylo to ono. Nic se nevyrovná tomu, když se mi naživo podaří vyprovokovat Pepíka Fidlera ke vzpomínce k danému tématu, a já to pak můžu využít v časopise. Ta obrazovka monitoru je taková… chladná.

Ale zaplať pánbůh za ni. Protože nakonec jsme i ty emoce z ní vykouzlili. Několikrát v týdnu jsme se přes program SKYPE setkávali s rodinkou našeho syna a s naší vnučkou. Většinou při jejich snídani nebo večeři. Dá rozum, že ne při jejich obědu, jehož čas je pro nás záhadou. Občas jsme si už při jejich snídani s ženou říkali, že je nejvyšší čas starat se o náš oběd.

Jenom si nejsem jistý, jestli to na vnučce nezanechá psychické stopy.

(O dvacet let později.

Fred: Tak ti přeji dobrou chuť, Kristýnko!

Kristýna: Och, Frede, nepozřu ani sousto, když na mě z monitoru nedělají opičky mí prarodiče!

Fred: Ale ti jsou přece už mnoho let po smrti, miláčku…

Kristýna: Tak mi je pusť aspoň ze záznamu…)

Ano, nebylo to snadné období. Někteří kolegové prodělali nemoc s lehkými příznaky, jiní s těžšími, další s velmi těžkými a vyskytl se i případ nejtragičtější. Ani *home office* se školáky či předškoláky doma nebyl něco, o co by člověk zrovna stál.

Maskování osob mi zkomplikovalo společenský život. Zatímco dříve se mi občas stávalo, že jsem pohovořil s člověkem, na jehož jméno jsem si vzpomněl až za dva dny, tentokrát jsem hovořil s lidmi, které jsem nepoznával.

„To jsem ráda, že vás potkávám, pane inženýre,“ zahlaholí maskovaná žena na chodbě ve třetím patře firmy.

„Jsem přesvědčen, že i já bych vás rád potkal,“ začnu opatrně, „kdybych ovšem věděl, která vy jste.“

Sejme si masku a skutečně jsme oba rádi, že jsme se potkali.

Teď na konci května začínáme pozvolna žít jako dřív.

Směl jsem navštívit kadeřnictví. Hurá, už vypadám jak člověk!

Trpaslíci běhají a jásají na zahradě školek. Jaké to potěšení pro ducha!

Pro velké se zase otevřely zahrádky restaurací. Ach, bože… točené pivo!

Fotbalové stadióny vítají první diváky.

Začínáme se potkávat ve firmě. Zaplať pánbůh… Abych získal materiál do časopisu, musím se dívat do očí člověka, ze kterého mámím příspěvek. Musím ho hypnotizovat… Musím mu vsugerovat myšlenku, že není nic důležitějšího…

Kdepak, je to marné. Ti současní mladí jsou odolnější a odolnější…

Divadla a kapely se chystají hrát pod širým nebem a my všichni ve firmě doufáme, že se dostane i na naše sportovní hry, cyklosudopky, výlety sudopských důchodců a konference, které pořádáme…

Kéž by!

Ivan Krejčí, kresba Jan Novotný

Cyklistický teambuilding plzeňského střediska aneb *Exkurze střediska 230 po plzeňských stavbách*

1

Po několika nucených přesunech se výlet nakonec uskutečnil v pátek 11. 6. 2021. Cílem bylo protáhnout ztuhlé partie od vysedávání u počítačů, uvolnit pracovní stres a utužit kolektiv po dlouhé době v režimu homeoffice a práce „na dálku“ v době Covidové. Protože máme práci i jako koníček, byla trasa vedena po zajímavých plzeňských stavbách.

Výlet jsme zahájili u dveří střediska a první zastávka byla naplánována až za dlouhé 3 kilometry, kde nás čekala exkurze po mostní estakádě plzeňského západního okruhu. K vidění byla injektáž předpínacích kanálků na již realizované části mostu, betonáž na výsuvné skruži a hotový zárodek pro letmou betonáž.

Po vyčerpávající exkurzi bylo nutné na sedmém kilometru v Malesicích doplnit tekutiny a energii před výšlapem na Krkavec (8 km s převýšením 178 m). Číšník nestačil nosit „limonády“ a malé pochutiny. Sedělo by se dobře, ale jelikož byla cesta do cíle ještě dlouhá, museli jsem vyrazit dále.

Při cestě na Krkavec byla naplánována ještě jedna zastávka, a to v místě, kam bude přesunut Faltusův most a vznikne tak nová lávka pro pěší přes silnici I/20 v obci Chotíkov. Jelikož lávku projektuje náš kolega ing. Lukáš Mlnářík, tak jsme k tomu měli i odborný výklad.

Poté už nám nic nebránilo ve výšlapu na Krkavec, návštěvě tamního restauračního zařízení a zaslouženému odpočinku v lehátku na terase. Pro odvážnější byla otevřena i rozhledna s 98 schody. Protože už bylo brzké odpoledne, tak se musela odpojit část zúčastněných, aby zabezpečila své rodiny. Po dopití všech objednávek jsme se vydali do cíle našeho výletu a poněvadž jsme jeli z kopce, tak nám cesta rychle utíkala. Po chvíli jsme narazili na kolegu Bořka, který při sjezdu z Krkavce píchnul, ale odmítl jakoukoliv pomoc a pokračoval se vztyčenou hlavou směrem k domovu.

Poslední stavbou před cílem byla lávka pro pěší přes silnici I/27 u Kamenného rybníka, která je již postavená, ale čeká na své otevření. Závěr výletu byl směřován do kempu Ostende u Boleváku, kde jsme zakončili naše putování po plzeňských stavbách s úsměvem na tvářích, klidem v duši a oroseným pivem v ruce.

2

Michal Nejdl

Foto autor (2, 5)
Ota Heller (1, 3) a Jiří Mašek (4)

3

4

5

Náš kamarád
a bývalý sudopák
architekt Jan Novotný
vystavoval v jarních měsících
své obrázky
v sídle společnosti SUDOP
PRAHA, Olšanská 1a.
Ale ve 4. patře, které obývá
SUDOP GROUP.
Od července vystavuje Mistr
na stejném místě třicítku
svých nových obrazů.

Nejkrásnější české nádraží

Když se to nedaří organizátorům, vyhlásil jsme si sami svoje!

K nádraží v Katovicích mám velmi blízký vztah. Jako mladá dívka jsem z něj jezdila do průmyslovky ve Volyni a později, když ještě nejezdily autobusy, i do Prahy. Ale ještě předtím, jako malá holka jsem po válce pomáhala tatínkovi-pošťákovi vozit k vlaku balíky. Byla zde továrna OTAVAN na klobouky, a tak balíků bylo hodně. Nádraží je na kopci, tak jsem musela pomáhat do kopce tlačit naložený vůz. Když přijel vlak, nastal fofr, musela se vyložit pošta a naše balíky rychle naložit.

S nádražím se pojí i jeden smutný příběh. 20. dubna 1945 na nádraží zastavil německý vojenský transport s několika vozy, v nichž se tísnili zubožení vězni. Přilétly dvě americké stíhačky, začaly střílet a v nastalém zmatku několik statečných Čechů vagony otevřelo a asi 150 vězňů se rozprchlo. I tak mnozí z nich nepřežili.

Mám to nádraží ráda, a teď když je krásně opravené, tak dvojnásob. Když na podzim opadá listí ze stromů, tak se na něj dívám z kuchyně našeho rodinného domu.

Milada Makovcová

Milada Makovcová byla naší kolegyní na středisku průmyslových staveb v letech 1981–91. Po odchodu do důchodu se usídlila v rodných Katovicích, malém jihočeském městečku nedaleko Strakonic.

Stále se o SUDOP zajímá, a tak jí posíláme náš čtvrtletník. Vždy ho pečlivě prostuduje a po čase zanese výtisky na nádraží, aby si početli i cestující.

V čísle 4/2019 ji zaujaly výsledky soutěže o nejkrásnější české nádraží a jako správné patriotce jí to nedalo. Přiměla amatérského fotografa pana Zimu, aby udělal několik snímků katovického nádraží a mě, abych nádraží přihlásil do soutěže v roce 2020.

Bohužel, organizátoři nejdříve vyzvali k zasílání příspěvků, ale nakonec soutěž odpískali. Nevím proč, když výsledky mohli vyhlásit na webu, ale je to tak.

Tak jsme se spolu usnesli, že nejkrásnější české nádraží roku 2020 je pro nás to katovické, a že ho představíme našim čtenářům. Třeba někteří dojdou ke stejnému názoru.

Ivan Krejčí

Na fotografii z 80. let zleva Ivan Krejčí, Milada Makovcová a architekt Honza Novotný.

Stanice byla vybudována podle typizovaného stavebního návrhu jako součást Dráhy císaře Františka Josefa (KFJB) spojující Vídeň, České Budějovice a Plzeň. Celý nový úsek trasy z Českých Budějovic do Plzně byl s místním nádražím uveden do provozu 1. září 1868.

Dráha císaře Františka Josefa byla zestátněna roku 1884 a stanici pak obsluhovala společnost Císařsko-královské státní dráhy (kkStB). Po roce 1918 pak správu přebraly Československé státní dráhy.

Stanicí prochází jednokolejná trať. Nacházejí se zde dvě jednostranná úrovňová nástupiště, k příchodu na druhé nástupiště slouží přechody přes kolej. Elektrický provoz na trati procházející stanicí byl zahájen 29. listopadu 1968.

Kryté mosty v New Hampshire

Náš fanoušek ve Spojených státech amerických posílá tipy.

Carey Rodd je mým kamarádem od roku 1967. Seznámili jsme se v rakouském Kalsu pod Grossglocknerem, kde já jsem v mezinárodním táboře pomáhal s evropskými studenty tamním zemědělcům napravit škody po záplavách a on cestoval s bandou amerických studentů po Evropě.

Pochopitelně se nehnali do práce, ale jinak byli s námi stále: na výletech, na diskotékách, které jsme pořádali, v hospodě… Byli prima, i když v komunikaci s nimi mě limitovala moje bídná angličtina. Snad proto jsem mezi nimi nadšeně přivítal jednoho, který na mě promluvil rusky.

Byli jsme za exoty: při naší konverzaci v hospodě návštěvníci pravidelně umlkali; ti mladí z ní měli švandu a staří usedlíci si navzájem gratulovali jak je měl pánbůh rád, když se jim po válce přece jen podařilo Rusy z Rakouska vystrnadit.

Od té doby jsme si psali, posílali gramodesky a když jsme se oženili na Vánoce recipročně balík. Děti odrostly a my zůstali u kalendářů: příroda New Hampshiru je nevyčerpatelná a krásy Prahy, potažmo Česka též. A já do zásilky pravidelně přiložím i pár čísel SUDOP revue.

Tak Carey zná i práci sudopáků, a když na sklonku roku 2020 prošvihl kalendáře, neboť i v USA měli a mají jiné starosti, poslal na začátku roku 2021 celou knihu. S poukazem na jednu část, věnovanou krytým mostům. Zná naše mosty včetně tří lávek na Šumavě (SR 3/13, 2/15, 4/16), ale má dojem, že jim něco zásadního chybí: střecha.

Tak aspoň pár krytých mostů pro inspiraci přetiskuju.
Ivan Krejčí

Při návštěvě Prahy v roce 2008 jsem Careyho vzal i na Nové spojení.

Ashuelot Covered Bridge je historický dřevěný krytý most přes řeku Ashuelot na Bolton Road. Byl postavený v letech 1864–65.

Honeymoon Covered Bridge je dřevěný krytý most přes řeku Ellis v Jacksonu postavený roku 1876. Dole: Albany Covered Bridge přes řeku Swift je z roku 1858.
Dole vlevo: Squam River Covered Bridge v Ashlandu nahradil původní most roku 1990.

To byly dovolené – 1980, 2008, 2018!

Nový Zéland – Jižní ostrov

2 x Ivan Krejčí (foto junior a Oldřich Vaďura)

Náš syn Ivan vyrazil na Nový Zéland s kamarádem Oldřichem v březnu 2008. Byli jsme rádi, že jedou ve dvou a tudíž si vypomůžou navzájem v nesnázích, ovšem po jedné z prvních zpráv jsme trochu znejistěli.

Ahoj, jsme v aucklandu, zadrzela nas policie a hledaji u nas drogy… Dam vedet, co s nama. Pa, i.

Znali jsme Oldovu vášeň pro pěstování rostlin všeho druhu, také ze všech svých cest přivážel fotografie především flóry... No, uměli jsme si představit jakou asi rostlinu pes, cvičený na vyhledávání drog, cítil z Oldřichovy kapsy a prstů ruky.

Přemýšlel jsem o rodičovských pocitech, když se potomek toulá po druhé polokouli. Co asi prožívala moje matka při mém výletu k protinožcům, když první pohled přišel v době, kdy už jsem byl dávno doma... A jak nyní víme vše ihned. Jenom jsem v tu chvíli nedokázal určit, co je vlastně lepší.

Zde je stručná zpráva o cestování dvou mladých mužů po Jižním ostrovu ve výňatcích z naší mobilní korespondence. (Nový Zéland: + 12 hodin).

4.3.2008 6:37

Ahoj, dorazili jsme do seoulu, mame asi 5 hodin na prestup a nefunguji telefony, takze pisu mail. let byl v pohode, dostali jsme kazdy 4 sedacky, o ktere jsme museli tvrde bojovat s korejskymi duchodkynemi na palube. v boji jsme obstali, takze jsme se i v pohode vyspali. mejte se a zatim ahoj a ozvu se z aucklandu

Cestovatelé Oldřich Vaďura a Ivan Krejčí.

5.3.2008 0.33.50

Ahoj, jsme v **aucklandu**, zadrzela nas policie a hledaji u nas drogy… Dam vedet, co s nama. Pa, i.

05.03.2008 1.47.56

Tak uz! Zadrzeni policii, 2 hodiny prohlidka zavazadel a pak do naha. Parada! Jedeme do centra najit hotel. Mejte se, dalsi info v emailu.

05.03.2008 4.27

dorazili jsme v poradku, ale hned po vylezu z letadla, kdyz jsme sli menit penize, tak k oldrichovi prisel pes, olda mu podal ruku, ten debil mu ji olizl a uz jsme sli. vykramovali nam zavazadla, pak nas svlekli do naha a potom ze si mame uzit zeland.

vzali jsme taxi, dorazili na adresu hostelu, vsude plno, dostali jsme se do nejakeho motelu a bydlime. kdyz to vyjde, tak zitra vyrazime na jizni ostrov.

05.03.2008 5.55.29

Koupili jsme letenky, paradoxne nejlevnejsi zpusob dopravy krome stopu. Takze zitra do **queestown** za kamilou. Jsme utahany jak ovce.

05.03.2008 7.25

Nenechte se znechutit. Copak asi na te Oldrichove ruce ten pes nasel? Vidim, ze mate 19 stupnu,skoro zatazeno, Queen. 12 st. Uzivejte si krasne prirody!

05.03.2008 7.35

On ho jen hladil a ten idiot hned, ze jsme podezreli, tak nas hned zhaftli. Jinak počasí je super, slunce a celkem teplo, tricko a kratasy, sem tam vitr a ve stinu trochu zima.

07.03.2008 9.35

ahoj maminko, tu potupu jsme opravdu uz spolkli, takze ted uz si jen uzivame. dneska jsme byli jezdit na konich a byl to naprosto uzasny zazitek...brodit se s nima rekou, pozorovat tu nadhernou prirodu, to jsem si opravdu nedokazal predstavit...a to jsme jeste v civilizaci v **queenstownu**. a vliv americkeho velikasstvi tu nijak nepocituji:)

vim, ze to vyzni asi usmevne, ale az dorazim do prahy, tak zkusim nejake konske spolky kontaktovat.

spani s vadurou je vazne pruser, protoze i kdyz je ten pasak po operaci nosni prepazky, ci ceho, tak chrape snad ještě vic nez tata... vcerejsi noc jsem misto na paradni velke posteli stravil v male satnicce, kde jsem musel spat diagonalne, abych se aspon trochu natahnul a stejne to neslo. takze kamarad olda je celkem v ohrozeni...

zitra se chystame na rychle cluny na reku, na trochu adrenalinu a v nedeli jde vadura skakat bungee jumping, ktereho se nezucastnim a v pondeli vyrazime (pokud sezeneme ten campervan) do prirody.

jinak novy zeland je drahy jako prase, coz nam trochu svesilo koutky, ale i tak je to parada.

07.03.2008 10.05

ahoj padre, za tetovani zatim nic neutracim, zatim se opijim krasou zelandskou nesmirnou a cuba libre... je to vazne mazec, neco takoveho jsem necekal, a jak jsem psal to jsme stale jeste v civilizaci...

vzpominam na tebe, jak jsi tu brouzdal a objevoval a to same tu budeme delat i my.

opravdu jsem ti dal slozenku jen na 39,-? v tom pripade je tvuj syn idiot, ale to ty stejne vis, i.

07.03.2008 10.10

Ano, některé pravdy o mém synovi jsou mi už známy dávno...

08.03.2008 2.07.02

Říká ti něco pojem milosrdna lez? Zkus to nekdy pouzit. I když mi je 30, tak me tvoje reakce rozplakala…

08.03.2008 9.00.02

Nejsi ty nejak moc precitlively? To je tim, ze ses vyhnul vojne.

08.03.2008 21.07.30

Je to tak, mel bych jit do války. A ještě jestli bys za toho idiota, místo 39,- nezaplatil 2800,- a on by ti to po prijezdu dal. Diky moc.

10.3.2008 7.00

Nemyl se. I s poslední fakturou z 14.3. (1401,50) zaplatim 4157 Kc.

10.03.2008 9.30

dnes jsme se vydali na cestu z queenstownu a ted jsme dorazili do **dunedin**, maleho mesta na vychodnim pobrezi. planujeme prespat ve meste (v tom campervanu) a zitra vyrazime do muzea cokolady, podivat se na tulene a na majak, a pak opet dal na jih. po ceste sem jsme se stavili se podivat na pacifik, jak flaka svoje vlny na pobrezi a opet jsem tam jen stal a tupe se usmival a koukal na celkem slusne vlny.

vyhoda campervanu je, ze zrejme muzeme spat kdekoliv, kde zaparkujeme, ale ja porad hystercim, ze bychom meli spat na oficialnich mistech k tomu urcenych a vadura me umravnuje a okrikuje, ze to tak neni. dnes v noci uvidime... snad ma pravdu.

vcera, jsme stravili den oldrichovym skakanim a pak jsme se vydali land roverama pres reky a hory (to jako opravdu) kacet jedle do silenych svahu, protoze jehlicnany tu nejsou puvodni stromy a narusuji svahy a padaji, ale byl to opet paradni zazitek a pote nakoupili suroviny a pripravili ceskou veceri, rizky z bramborovou kasi, salat atd. plkali jsme a pili, opet prijemna zalezitost.

rano jsme se zmatorili, vyzvedli ten campervan, stevardku (jedna holcina z csa, kterou jsme potkali na ceste do aucklandu) a vyrazili na cestu.

13.03.2008 6.00

bohuzel jsem zrejme ztratil telefon, takze ted uz jen pres internet...

dnes rano jsme se vydali do **t**e anau a po ceste nam dosel benzin, ale hodni kiwi nam na jedne farme 20 litru prodali, takze jsme mastili dal. je tu nadherne, ale jedna vec to trochu kazi, v tehle lokalite letaji kurvy musky, co kousou a kousou. ale to je zatim jedinna vec, ktera to tu trochu kali...

dorazili jsme do **te anau,** odkud se vydame na vylet do **milford sound** na vodopady. jsme v pohode, az na ten posranej tlf. byli jsme se podivat v **cadbury** cokoladove tovarne, pak se podivat na tulene a tucnaky, ktere jsme bohuzel v dunedinu nevideli, ale vynahradili jsme si to vcera v **curiou bay**, kde pred nama jeden utikal.

14.3.2008 23:03

ahoj, diky vsem za bezvadny rady...

bohuzel tenhle pokurvenej kram nefungje, takze abych se s vama spojil, musim cekat asi hodinu a pul, nez se tady ten 1 pocitac uvolni a spojeni je tu taky na hovno.

kadopadne jsme v poradku v milford sound.

16.3.2008 7.55

pocasi je porad nastesti super, takze si uzivame slunicka, co to jde. v **milford sound** jsme zvladli 2 tury, nejdriv do horskeho sedla a druhy den dzungli na kopec, coz bylo neco neskutecneho, protoze jsme se drapali naprosto zarostlou dzungli, bahnem a kousavou travou do nesmyslnych kopcu, ale byla to parada...

dnes jsme odjeli z milford sound a pojedeme kousek na sever na zapadni pobrezi, uvidime, co nas tam ceka.

18.3.2008 6.08

dorazili jsme do **fox glacier** a zitra, pokud sezeneme pruvodce, se vydame na ledovec.

zoufale jsem si pral, aby ty kousavy mouchy nebyly nikde jinde nez v milford, ale bohuzel jsem se spletl. jsou vsude kudy pojedeme a dokonce jeste v hojnejsim poctu. koupili jsme sice repelenty, ale kazdy nam rika, ze jsou na nic. uvidime.

19.3.2008 8.47

dnes jsme byli na ledovci, pak jsme jeli k jezeru a k mori, kde jsme opet videli tulene a nechali se zestipat... pokud zitra vyjde pocasi, tak se vydame na turu do hor, kde bychom i v jedne chate prespali a dali si termalni lazen, ale zatim to vypada, ze to nevyjde, protoze prsi a kdyz prsi, tak se rozvodni potoky a tura je neuskutecnitelna... uvidime.

21.3.2008 2.36
my jsme se pred chvili vratili ze 34 km tracku (17 tam a 17 zpet), a jsme zdrchani, jak nikdy... ale kdyz jsme se vyskrabali nahoru, cekala nas odmena v podobe termalnich jezirek, kam jsme sebou placli. bohuzel nas opet doprovazeli muchnicky kurvicky, takze mame opet o neco vic zarudlych mist.
dneska vyrazime zase dal, ale zatim nevime kam.

21.3.2008 9.21
Vyrazte domu. Doma nejlip, ne?
Je zima. Hnusna zima. Jinak je vsechno fajn, ale je zasrana zima. Vcera se na D1 srazilo sto aut. Neprehanim.
O fotbaloveho bosse Kostala se opet zajima policie. Bruckner chce po nejakym mistrovstvi skoncit a sazkari vypsali kurz 3:1 na jeho asistenta, kerej uz nevim jak se jmenuje, ze se stane jeho nastupcem. Budou velikonoce. Ja budu v zoo.
V Bolivii nasli v popelnici zcela zdravou holcicku s 23 prsty. Vic novinek uz nemam.
Co domorodky, dobry? Nebo zas pritahnes nejakou evropanku? Jsem docela zvedava.
Pa mi a nenech se zavrit, zabit ani znasilnit ani nic podobne demetniho, ano?
DOMA NEJLIP!!!!
Tva sestřička

23.3.2008 6.44
diky za doporuceni, kam jet, ale bohuzel to nevyjde, protoze vracime auto 27.3. v queenstownu a odletame 31.3. z aucklandu, teda oldrich, ja uvidim, jak bude obsazene letadlo. samozrejme bychom ho radi projeli, ale budeme muset pockat na pristi rok...
z fox glacier jsme jeli do **hokatipu**, kde jsme probehli mesto, muzeum atd. cely den prselo, tak jsme se vydali do **hanmar spring** na termalni prameny, kde jsme se pul dne valeli. ted jsme dorazili do **kaikoury**, kde se nam snad postesti se podivat na velryby.
bohuzel se nam to tu krati a pritom je tu tolik mist, ktere bychom jeste radi videli, ale jak jsem uz psal, snad priste

25.3.2008 4.29
my jsme uz dorazili do **christchurch** a bolestne si uvedomujeme blizici se datum odletu... co se da delat.
vylet z aucklandu se nam snad podari pristi rok, diskutovali jsme o moznosti vyletet i priste, protoze jsme nevideli severni ostrov, coz bychom samozrejme chteli, uvidime...

25. 3. 2008 8.41
Ahoj synku,to, ze jste nestihli severni ostrov, neni zadne nestesti, ja zas videl jen spicku jizniho a taky ziju. Celkem vzato, ja videl severni ostrov, ty jizni, dohromady jsme videli cely Novy Zeland.

To příště se kupodivu konalo – za deset let. Jeden čas jsme se domlouvali, že tam vyrazíme spolu... ale oba víme, že už k tomu nedojde. Ale vyrazil tam s dalším kamarádem.
Odsledovali jsme s ním výstup s policajty, ztrátu telefonu... Před odletem mi zanechal k zaplacení složenku na 39 Kč, z níž se pozorným šetřením ve finále vyklubalo 4 157 Kč... ale vrátil se celý. Je výsostným údělem býti otcem syna.

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 2/21 vyšlo 28. 6. 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