SUDOP revue

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

3/2021

TURBO OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA U BENEŠOVA

Foto Jakub Ptačinský

SUDOP PRAHA a Správa železnic

pořádají

25. ročník konference
ŽELEZNICE 2021

Hotel Olšanka - kongresový sál
Praha 3, Olšanské náměstí
ve čtvrtek 25. listopadu 2021

26. ročník konference
ŽELEZNIČNÍ MOSTY A TUNELY

Hotel Olšanka - kongresový sál
Praha 3, Olšanské náměstí
ve čtvrtek 20. ledna 2022

Zrušení pevných telefonních linek v Olšanské 1a

V úterý 31. srpna 2021 skončila na ústředí SUDOPU PRAHA v Olšanské ulici dlouhá éra pevných telefonních linek a s ní i legendární číslo 267 094 xxx.

Recepce budovy: 604 164 121
Kancelář společnosti: 605 229 020 a 739 383 255.

Pamětníci si jistě vzpomenou na telefonování v letech 60. a 70., kdy byl SUDOP rozesetý po Praze a následně po celé Československé republice, a dovolat se odněkud někam bylo někdy o nervy.

Jenom získat státní linku občas vyžadovalo trpělivé ťukání do vidlice, o automatických meziměstských hovorech jsme si mohli nechat zdát – všechny šly přes telefonní ústřednu s manipulantkami a bývalo to na dlouhé lokte. A když hovor uprostřed spadl...

Částečnou záchranou pro nás byl „selektor“ – automatická drážní telefonní síť, která však spojovala převážně železniční subjekty a pro sudopáky jen na některých aparátech.

V nové éře přišla automatická ústředna s telefonem na obrázku, a i ta nyní skončila. Jako by tušila svůj brzký zánik, 24. 8. vyhořela. Začaly nám čistě „mobilní“ časy.

A ty mobilní časy nám přinášejí nevšední zážitky.

Jel jsem metrem, když se v batohu ozval mobil. Na displeji bratr.

„Ahoj, co potřebuješ? Proč voláš?“ zeptal jsem se.

„Nic nepotřebuju a nevolám ti,“ odtušil. „Voláš ty, tak jsem to vzal.“

„Já ti taky nevolám, tak ahoj!“

Mobilní telefony...

Už nás nepotřebují, zavolají si sami.

-kre-

Výsun železničního mostu přes Labe v Čelákovicích

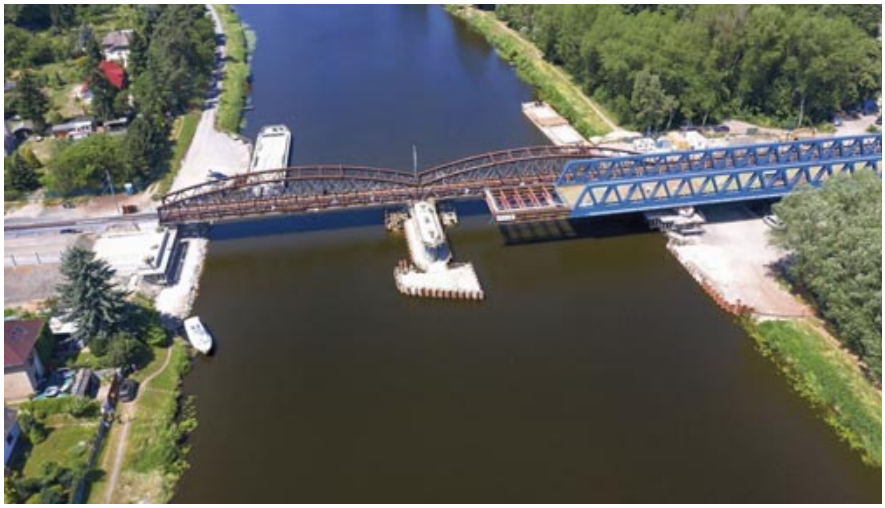


Foto Jakub Ptačinský

V rámci rekonstrukce železniční trati mezi Lysou nad Labem a Čelákovicemi se pracuje na náhradě starého mostu přes Labe v Čelákovicích.

Ten bude nahrazen novou nosnou konstrukcí, úprav dozná i spodní stavba. Po přestavbě bude most dvoukolejný s podjezdnou výšku pro lodě minimálně 5,25 metru (dnes 4,7 metru), stavebně bude připraven na podjezdnou výšku sedm metrů. Bude tedy připraven jako zdvihací most, zatím ale nebude osazen zdvihací technologií. Bude tak sdílet osud železničního mostu v Kolíně, který je na tom už několik let stejně. Labe má být podle plánů splavné pro velké (i kontejnerové) lodě až do Pardubic, nedaří se ale prosadit zdymadlo u Přelouče.

Výsun obou částí nového mostu v Čelákovicích mají stavbaři úspěšně za sebou. Zatímco na první části pracovali v průběhu června, druhou část mostní konstrukce se podařilo dokončit v polovině prázdnin.

Nový most je dalším podstatným krokem v rámci rekonstrukce trati mezi Lysou nad Labem a Čelákovicemi, která se chýlí do finále. Skončit by měla na konci letošního roku.

Certifikát DB pro projektování v Německu

DB

PRÄQUALIFIKATIONSNACHWEIS

Die präqualifizierende Stelle der Deutschen Bahn AG bescheinigt dem Unternehmen

SUDOP PRAHA a.s.
13080 Praha 3
Tschechien - Czech Republic

für

Leistungen an Infrastrukturanlagen des DB Konzerns

in der Kategorie

Planung Oberleitungsanlagen

für folgende Leistungen (Warengruppen)

Planung 15 KV Standard Oberleitungsanlagen

die **Präqualifikation „mit Auflagen“.**

Die Eignung des Unternehmens für die vorgenannten Leistungen wurde nach den Regeln des Präqualifikationssystems der Deutschen Bahn AG, Vorgangsnummer 111780, festgestellt.

Die Ablösung der Präqualifikation „mit Auflagen“ ist zu beantragen bis **12.07.2023**

Vorbehaltlich der fristgerechten Antragstellung und erfolgreichem Abschluss des Verfahrens ist dieser

Präqualifikationsnachweis gültig bis **12.07.2025**

Berlin, den 12.07.2021

DB AG
Beschaffung Infrastruktur

i. V. Harnack
Jörg Harnack
Leiter Präqualifikation

DB Netz AG
Bauartverantwortung

Tobias Riesbeck
Tobias Riesbeck
Leiter Sicherungs- und Elektrotechnik

Deutsche Bahn AG
Sitz: Berlin
Registergericht: Berlin-Charlottenburg
HRB: 50 000
USt-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des Aufsichtsrates: Michael Odenwald

Vorstand: Dr. Richard Lutz, Vorsitzender

Dr. Levin Holle
Berthold Huber
Prof. Dr. Sabina Jeschke
Ronald Pofalla
Martin Seiler

Unser Anliegen:
DEUTSCHLAND BRAUCHT EINE STARKE SCHIENE

Po roce a půl byla SUDOPu Praha znovu udělena prekvalifikace na projektování elektrické trakce pro Deutsche Bahn.
Certifikát firmě umožní znovu se účastnit výběrových řízení na projekty trakčního vedení 15 kV AC.
Certifikát je opět udělen na zkušební dobu dvou let.

Ještě jedna vzpomínka na telefony

Počátkem 80. let byl SUDOP připojen na nově postavenou analogovou ústřednu U2. Jednalo se poslední instalaci takového typu, který koncepčně vycházel z padesátých let. Samozřejmě spolupracovala s klasickými telefony s rotační číselnicí. Na druhou stranu nová ústředna měla výhodu, že byl dostatek linek – v každé kanceláři byly minimálně dvě – a k tomu se váže moje vzpomínka.

V odpoledních hodinách jsme se trochu nudili, čekali na konec pracovní doby, a tak jsme vymysleli novou zábavu. V telefonním seznamu jsme našli dva zaměstnance pokud možno z jiných středisek a povahy trochu nerudné, a začali na dvou telefonech vytáčet jejich číslo. Vytáčení a vyzvánění muselo být naprosto synchronizované, a v tom bylo právě kouzlo analogu. Vytočili jsme první čtyři číslice a na povel poslední; potom začalo současné vyzvánění. Sluchátka jsme natočili proti sobě tak, aby mikrofon byl proti sluchátku druhého a se zatajeným dechem jsme sledovali, co se bude dít. Většinou komunikace probíhala takto.

„Haló, co si přejete?“, ozval se první a druhý odpověděl: „Já nic, já jsem nevolal.“

První: „Tak proč mi voláte, když nic nechcete?“

Druhý: „Tak už mi nevolejte…“

A následně oba téměř současně práskli sluchátky. Když nás komunikace mezi nerudnými kolegy přestala bavit, zkusili jsme spojit dvě poměrně milé kolegyně ze sousedního střediska. K našemu údivu komunikace probíhala úplně jinak.

„Ahoj, tady Vlasta, co si přeješ?“

„No, tady Jana, ale já tě nevolala.“

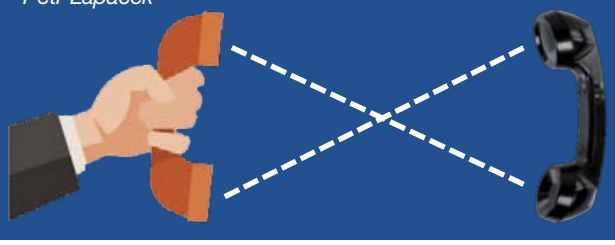
Vlasta: „To nevadí, když už jsme spojené, tak si můžeme popovídat, ne?“

Jana: „Dobrý nápad, proč né?“

Následoval téměř desetiminutový rozhovor obou žen. Celou dobu jsme zadržovali smích a od držení sluchátek nás už brněly ruce.

Zážitek nás vyléčil, a tak jsme s touto zábavou přestali. Nakonec přišla jiná doba a s ní i digitální ústředna s tlačítkovými telefony, která to neuměla.

Petr Lapáček



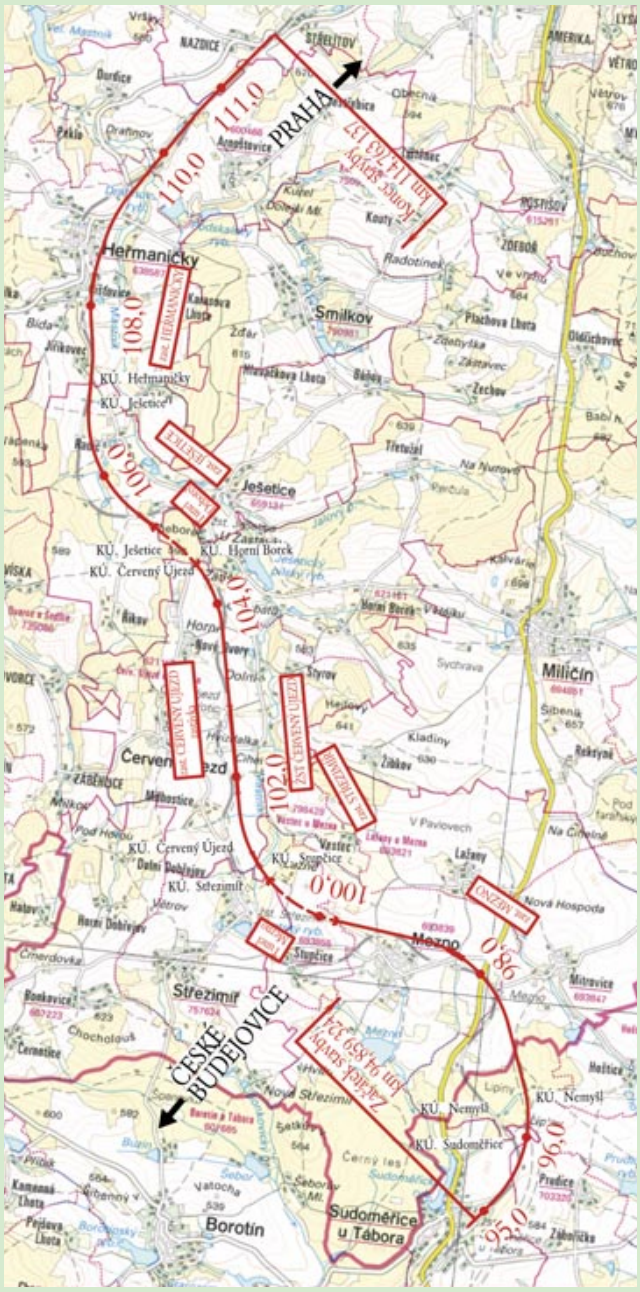
Slavnostní parní vlak na mostě Vilémov

Foto Děčínský deník

V pátek. 20. srpna vyjel slavnostní parní vlak na opravenou trať ve Šluknovském výběžku. Trasa vedla po opraveném traťovém úseku z Rumburku do Velkého Šenova, poté přes zrekonstruovaný historický viadukt ve Vilémově až k opravené výpravní budově a kolejišti ve stanici Mikulášovice dolní nádraží. O novém mostu přinese materiál SR 4/2021.

Modernizace trati Sudoměřice–Votice: stavba finišuje

Miloš Krameš



Uvedená stavba je jednou z posledních rozpracovaných staveb na IV. tranzitním železničním koridoru mezi Prahou a Českými Budějovicemi.

Stavba byla zahájena na jaře roku 2018. Do současnosti se podařilo provést většinu rozhodujících stavebních prací. V terénu jsou již nepřehlédnutelná nová tělesa dráhy (náspy i zářezy trati) spolu s mostními objekty a zárubními zdmi. I přes technické obtíže se podařilo prorazit oba nové železniční tunely (tunel Mezno a Deboreč), vybavit je hydroizolací a sekundárním ostěním.

Ve vysokém stupni rozpracovanosti jsou také nové železniční zastávky Mezno, Střezimíř, Červený Újezd a Heřmaničky. Na pokládku železničního svršku čeká též nová železniční stanice Červený Újezd.

Aktuálně probíhají dokončovací práce na rozpracovaných stavebních objektech. Dokončují se zajišťovací práce na svazích zářezů, dokončuje se odvodnění a práce na železničním spodku, na připravených úsecích je v ose pokládán nový železniční svršek. Na připravené základy probíhá výstavba sloupů trakčního vedení. Dokončují se a vybavují nové technologické objekty. Probíhá stavba protihlukových stěn. Zbývá dokončit technologické vybavení stavby.

Aktuální stav rozpracovanosti stavby je zřejmý z fotodokumentace.

Poslední rozhodující dlouhodobé výluky železničního provozu proběhnou v příštím roce, kdy dojde postupně k převedení železniční dopravy ze stávající trati do nové trasy.

V nové stopě by měly vlaky jezdit v létě roku 2022. Po převedení dopravy dojde k demontáži rozhodujících úseků opouštěné trati.

Km 96,0: pokládka kolejí na přeložce za Sudoměřicemi.

Km 96,3: zářez Lipiny.

Km 98,0: rozplet trati u Mezna.

Km 98,75: silniční most v zářezu Mezno.

Km 99,9: tunel Mezno.

Km 100,9: zastávka Střezimíř.

Km 102,8: zastávka Červený Újezd.

Km 104,45: tunel Deboreč.

Km 108,2: zastávka Heřmaničky.

Km 106,1: estakáda Radíč.

Km 108,6: estakáda Heřmaničky.

Km 117,7: zářez Nazdice, konec stavby.

Foto Jakub Morávek

Drážní hasiči v akci.
Vlevo současný areál HZS Ústí nad Labem.

Hasičský záchranný sbor Správy železnic a jeho rozvoj

Na protější stránce informujeme o konkrétním projektu nového areálu HZS Správy železnic. Projekt je zpracováván na základě jednotné koncepce – *Koncepce přípravy a realizace objektů HZS Správy železnic 2020–25.* Tato koncepce sjednocuje postupy u regenerace a výstavby jednotlivých objektů pro hasičský záchranný sbor v rámci Správy železnic v souladu se současnými potřebami a zejména rozsahem jeho činnosti. Výše uvedená koncepce je klíčová pro zpracování jednotlivých záměrů projektů určených objektů HZS, včetně následné projektové přípravy.
Uvedené problematice se intenzivně věnuje bývalý ředitel Stavební správy Plzeň (v rámci tehdejší SŽDC) a současný zasloužilý důchodce **Ing. Václav Šťastný**. Proto jsme ho požádali o rozhovor.

Pane inženýre, jak se zasloužilý důchodce dostane lidově řečeno k „hasičskému řemeslu"?

Spolupráce mezi mou osobou a HZS (SŽDC) Správy železnic je historická.

První pracovní spolupráce vznikla při přípravě a realizaci investice „Přeložka železniční trati Březno u Chomutova – Chomutov", a to především v oblasti protipožárních opatření při výstavbě nového tunelu v rámci přeložky. Posléze naše spolupráce nabyla na významu v rámci investičního komplexu „Tunel EJPOVICE", a to nejen v koordinaci mezi projektantem, naším HZS a Krajským ředitelstvím HZS Plzeňského kraje, ale především v důsledném naplňování protipožárních opatření při vlastní stavební realizaci s důrazem na konkrétní požadavky IZS a drážních hasičů z Plzně. Nedávná je i spolupráce na přestavbě a rekonstrukci stanice HZS v Českých Budějovicích, a to v nové územní dispozici v rámci vlastnictví pozemku a provozně administrativních objektů Správy železnic v Českých Budějovicích.

Uvedené investice jsou dnes již v plném provozu ke spokojenosti uživatele – a to jak Správy železnic, tak i následně našich zákazníků – spokojené cestující veřejnosti.

V čem se liší a co naopak spojuje profese hasič HZS a provozně technický zaměstnanec Správy železnic?

Samozřejmě, odlišnosti jsou již v jejich pracovním výkonu; zatímco první fyzickým nasazením zachraňuje lidské životy a materiální hodnoty, druhý se má starat o to, aby ten první k tomu měl odpovídající zázemí a prostředky.

Naopak je spojuje odpovědnost k náročné profesi, ale i zaujetí řešit problém, který se jich dotýká.

Stávající objekty našich stanic nejsou dlouhodobě v dobré stavební kondici; jedná se víceméně o budovy, které nebyly cílevědomě budovány pro potřeby výkonu služby HZS v rámci Správy železnic. Jejich stávající využívání je na samém prahu dodržování technických, provozních, administrativních a společenských norem a potřeb našich zaměstnanců při výkonu jejich náročného řemesla. Zde skutečně jasně nastupuje zapálení a odhodlání jednotlivců ve prospěch kolektivu.

Pochopitelně mě s našimi hasiči spojuje i osobní přátelství založené na respektu jednoho k druhému – což moji práci koordinátora značně usnadňuje a zkvalitňuje.

Proč hovoříme o novém segmentu v investicích?

Po stránce systémové Správa železnic ve své historii realizovala spíše rekonstrukce a drobné opravy stávajících hasičských stanic formou jednostranných účelových globálů – které vyvolával technickoprovozní stav objektu. Aktuální, ale především akutní stavební zásahy řešily problematiku údržby, a nikoliv systémové investice!

Slovo nadčasovost nebylo zakázané, ale chybělo jednotné zadání dle zvláštních stavebních norem, ale především konkrétní manuál specifikace našich potřeb a požadavků, jejich sjednocení, ale i vytvoření dokumentu, který bude pro budoucnost HZS Správy železnic nezbytný. A který nebude časovým dogmatem, ale umožní i budoucí novelizace. Tento dokument je na světě, umožňuje nám jako organizaci představit nadčasový program budování nových stanic HZS v rámci Správy železnic.

Tímto dokumentem je schválená „Koncepce rozvoje…" včetně přílohových manuálů. Tento materiál se stal nedílnou součástí nejen výběrových tendrů na přípravu, ale i na vlastní stavební realizaci nových stanic. Samozřejmě nám jako organizaci lépe a komplexně umožňuje představit naše vize nadřízeným orgánům a široké veřejnosti.

Je tohle ta zmíněná nadčasovost?

Ano, současné vedení Správy železnic zcela správně vyhodnotilo současný stav, neudržitelnost oprav a rekonstrukcí do budoucna s péčí správného a odpovědného hospodáře ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky.

Jak přistupujete k nyní hojně probíraným celospolečenským trendům, jako je tlak na ekologii a ekonomickou hospodárnost?

Schválený dokument Správy železnic „Koncepce rozvoje…" včetně dvou manuálů nám umožňuje nejen komplexně specifikovat naše zadání, ale ve svém obsahu pojímá i vámi citované oblasti. Nové technologie, nové stavební materiály, hledání alternativních energetických zdrojů, jejich využívání a rekuperace, pasivní energetický dům, recyklace vody a spotřebních materiálů, to vše nám opravdu závazně není cizí a ve spolupráci s projekčními organizacemi určitě vyvineme účelový tlak na jejich reálné využití u našich investičních celků.

Současně chci zdůraznit, že čím dříve začneme tyto trendy v praxi uplatňovat, tím efektivnější bude návratnost vynaložených prostředků.

Kde vidíte váš pracovní přínos koordinátora?

V resortu železniční dopravy pracuji přes 40 let, za tuto dobu jsem v různých funkcích, a to od nejnižších až po funkci ředitele Stavební správy, získal nejen mnoho odborných zkušeností, ale celou řadu osobních přátelství, které mohu v této funkci koordinátora uplatnit. Vždy se však jedná o práci pro lidi a práci s lidmi!

Je nutno nezávaznou formou předat tato pozitiva nastupující generaci, naučit ji nejen zodpovědně pracovat ve prospěch Správy železnic, ale naučit ji správně rozhodovat a nést osobní a celospolečenskou odpovědnost! Byť se nacházíme v digitálním světě, stále se pohybujeme v lidském kolektivu se všemi jeho klady a zápory!

Mladé, nastupující generaci je třeba vytvořit podmínky a naučit ji chápat nejen samu sebe, ale i skutečnost, že úspěch/neúspěch je výsledkem vlastní práce a stupně vlastní sebereflexe!

A na závěr slovo generálního ředitele SUDOP PRAHA Ing. Tomáše Slavíčka.

Příprava nových areálů HZS Správy železnic je pro naši společnost novou výzvou. Jsem moc rád, že jsme dokázali včas reagovat a naši projektanti zvládají tento nový segment v projekční činnosti pro potřeby Správy železnic. Samozřejmě to znamená naučit se nové předpisy a normy a zejména pochopit požadavky drážních hasičů, které je potřeba dát do souladu s investičními možnostmi Správy železnic.

Velké poděkování patří Ing. Šťastnému, který propojuje své bohaté investorské zkušenosti s individuálním přístupem k zástupcům HZS Správy železnic a projektantům. Díky jeho koordinaci běží práce na přípravě nových areálů bez zbytečných nedorozumění a komplikací.

SUDOP PRAHA a naše dceřiné společnosti jsou tak schopné nabídnout našemu dlouholetému zákazníkovi i přípravu tak důležitého specifického oboru, kterým nové areály HZS Správy železnic bezpochyby jsou.

Dvě vizualizace kolegů z Atelieru 4 v Jablonci nad Nisou představují budoucí podobu areálu HZS Správy železnic v Ústí nad Labem.

Atelier 4, s.r.o.
Ing. arch. Jiří Škrábek,
Ing. arch. Pavel Tauš,
Ing. arch. Veronika Halamová

Dole foto nového areálu HZS Správy železnic v Českých Budějovicích.

Areál HZS Správy železnic v Ústí nad Labem – projekt Atelieru 4

Současný areál HZS Ústí nad Labem

Jednotka požární ochrany Ústí nad Labem sídlí v současné době v budovách na adrese Pětidomí 9, 400 01 Ústí nad Labem. Administrativní část je ve čtyřpodlažním nepodsklepeném objektu postaveném na začátku 20. století, garáže v sousedící jednopodlažní přístavbě halového charakteru.

Současná hasičská stanice se nachází uvnitř drážního areálu a je obklopená dalšími subjekty, které neumožňují další územní rozvoj. Chybí zde řada odpovídajících prostor pro výkon služby, zejména dílny, sklady a kanceláře odborných služeb – strojní, chemické, technické, spojové a informační, operační středisko je kapacitně nevyhovující; odpovídající počet a velikost garážových stání pro uložení mobilní požární techniky, myčka pro mytí vozidel, místo pro uložení olejů a PHM, údržbu motorových pil, věž na sušení hadic, odpovídající posilovna, denní místnost, kuchyně, jídelna jsou malé. Dále chybí plnění cisteren užitkovou vodou, nevhodný je stožár na sušení hadic, který byl instalován svépomocí. To vše vedlo k záměru vybudovat novou hasičskou stanici v novém areálu.

Navrhovaný stav areálu HZS Správy železnic Ústí nad Labem

Cílem předkládané akce je vybudování moderního a plně vyhovujícího areálu hasičské stanice HZS Správy železnic pro jednotku Ústí nad Labem v technické i estetické kvalitě odpovídající současnosti.

I když se jedná o jednotnou koncepci pro sjednocení všech HZS Správy železnic po celé České republice, nikdy nelze docílit totožné stanice. Ať už se jedná o umístění na pozemku, specifické požadavky dané lokality, počet zaměstnanců apod.

Areál v Ústí nad Labem je sestaven v podstatě z pěti nadzemních objektů: hlavního objektu stanice, dvojice vedlejších budov – garáží a krytých stání, přístřešku pro náhradní zdroj a stávajícího objektu, který bude užíván jako cvičný polygon. Areál stanice je funkčně uzavřen a po obvodě pozemku oplocen.

Hlavní budova stanice HZS Správy železnic Ústí nad Labem je navržena jako dvoupodlažní samostatně stojící nepodsklepený objekt se střešní nástavbou v úrovni 3. podlaží. Stavba je zastřešena plochou střechou s atikou ve dvou výškových úrovních. Hmota nástavby je minimálního rozsahu v její střední části. Tvoří ji zastřešení nad střešní terasou mezi výstupním schodištěm a hranolovitou věží pro sušení hadic a lezecký výcvik.

Objekt má celkový vnější půdorysný rozměr cca 72,4 x 26,4 + 4,5 m (do boku vystupující cvičná věž). Půdorys objektu je pravidelný ortogonální. Výška objektu je u jednopodlažní části 6,8 m, u dvoupodlažní 7,8 a 8,0 m, u střešní nástavby 10 m od úrovně přízemí. Výška věže na sušení hadic a požární sport, která je součástí této stavby, bude 15 m.

Z hlediska stavebně technického řešení se u dvoupodlažní části objektu v zásadě předpokládá monolitická železobetonová skeletová nosná konstrukce s křížem armovanými monolitickými stropy. Z monolitického betonu bude tažena i 15 m vysoká věž pro sušení hadic a lezecký výcvik.

U jednopodlažní halové části budou použity prefabrikované železobetonové vazníky na rozpětí 15 m zastřešené ocelovými prolamovanými plechy.

Vedlejší objekt garáží je navržen jako jednopodlažní přízemní samostatně stojící nepodsklepený objekt. Stavba je o celkových půdorysných rozměrech cca 26,8 x 9,8 m. Výška objektu je od úrovně prvního podlaží do 4,5 m. Stavba má plochou střechu. Z konstrukčního hlediska je stavba navržena jako jednotraktový železobetonový skelet zastřešený trapézovými plechy se zateplením a střešním pláštěm z foliové mechanicky kotvené hydroizolace.

Vedlejší objekt krytých parkovacích stání a nádob na odpady je navržen jako jednopodlažní přízemní samostatně stojící nepodsklepený objekt. Stavba je o celkových půdorysných rozměrech cca 29,5 x 6,8 m. Výška objektu je od úrovně prvního podlaží do 3,5 m. Z konstrukčního hlediska je stavba navržena jako jednotraktový železobetonový skelet zastřešený trapézovými plechy se střešním pláštěm z foliové mechanicky kotvené hydroizolace. Obvodový plášť je pouze pohledovou záležitostí.

Nově naplánovanou požární stanici je nutné vnímat také jako jeden z viditelných signálů ze strany Správy železnic směrem k veřejnosti o nepřetržité snaze organizace zvyšovat bezpečnost cestujících na železnici jako takové. Architektonické řešení stavby je navrženo nadčasově, a především zdůrazňuje významnost a důležitost této infrastruktury jako takové a současně architektonické řešení podporuje i myšlenku nastoleného trendu modernizace železnice.

Hasičský záchranný sbor si novou budovu určitě zaslouží a je nám ctí pro něj projektovat.

Poděkování

U tohoto konkrétního Hasičského záchranného sboru se sešel výborný tým se stejným názorem na danou problematiku. Musíme tedy poděkovat nejen týmu investora, konkrétně paní Tereze Baťhové, Ing. Václavovi Šťastnému a Ing. Tomášovi Průchovi, ale i mnoha dalším, a v neposlední řadě zkušenému veliteli jednotky Bohuslavovi Bechyněmu a jeho týmu hasičů. Z naší strany jsme poskládali tým v podání zkušeného architekta Ing. arch. Pavla Tauše a mladé nadějné architektky Ing. arch. Veroniky Halamové.

Předchozí článek v SUDOP revue 4/2020 se nové vysokorychlostní trati Brno–Přerov–Ostrava věnoval z pohledu návrhu provozních konceptů a technického řešení jednotlivých projektových variant. Jelikož na konci února letošního roku byl čistopis studie proveditelnosti odevzdán Správě železnic, jsou v tomto pokračování již shrnuty výsledky studie proveditelnosti z pohledu přepravní prognózy a ekonomického hodnocení.

Vysokorychlostní železniční spojení BRNO–PŘEROV–OSTRAVA VYHODNOCENÍ

Matěj Mareš

prověřované varianty

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

Hlavní trasa novostavby VRT je navržena invariantně a přednostně ve stávajícím koridoru územní ochrany definovaném Zásadami územního rozvoje (ZÚR) dotčených krajů, které byly stanoveny na základě dříve zpracovaných dokumentací.

dopravní a provozní technologie

Nová vysokorychlostní trať umožní odklonění dálkové osobní dopravy z konvenční tratě, což vytvoří prostor pro další rozvoj nákladní dopravy. Na konvenční trati zůstane provozována pouze regionální (příměstská) a meziregionální doprava, což značně uvolní její kapacitu. Dalším přínosem nové trati je zkrácení jízdních dob vlaků osobní dopravy, kdy v úseku Olomouc – Ostrava-Svinov dojde v závislosti na variantě ke zkrácení cestovní doby o 15–20 minut a v úseku Přerov – Ostrava-Svinov o 10–15 minut. U variant B-PrO-s dojde ke zkrácení doby mezi Brnem a Ostravou až o 34 minut v porovnání s variantou Bez projektu a o 20 minut při porovnání s projektovými variantami PrO-s/t.

prognóza přepravní poptávky

Počty cestujících jsou ve všech projektových variantách poměrně vyrovnané a na velké části nové VRT se pohybují okolo hodnoty 24-29 tis. cest./24 h. Více jsou zatížené varianty s terminály, ovšem částečně na úkor zatížení konvenční souběžné trati, které je ve variantách s terminály přibližně o 3 tis. cest/24 h nižší než ve variantách se sjezdy. Mírně vyšších hodnot zatížení přibližně o 500 cest/24 h dosahují varianty na 350 km/h než varianty na 250 km/h. Vyšší přínosy z osobní dopravy jsou ve variantách s terminály. Dále jsou patrné nepříliš vysoké rozdíly v přínosech mezi variantami na 250 km/h a 350 km/h.

Z hlediska přínosů pro nákladní dopravu není mezi hodnocenými projektovými variantami žádný rozdíl. V projektových variantách bude řešeným úsekem provezeno 128 nákladních vlaků/den, což je o 36 nákladních vlaků/den více než ve srovnávací variantě bez projektu. Tato skutečnost bude mít významný přínos díky převedení značné dopravní zátěže zejména ze silniční dopravy na šetrnější železniční dopravu.

ekonomické hodnocení

Na základě všech provedených výpočtů a závěrečného srovnání je možné z hlediska parametrů ekonomické efektivity konstatovat, že pokračování dalšího detailnějšího rozpracování kterékoliv ze zkoumaných projektových variant ve stávající navržené podobě v dalších stupních projektové přípravy lze z pohledu ekonomické efektivity doporučit v podobě popsané v rámci tohoto hodnocení (resp. celé studie proveditelnosti). Pro další sledování jsou z ekonomického hlediska vhodnější varianty investičně méně náročné, které jsou především zastoupeny skupinou variant se zapojením do stávající sítě formou terminálů.

varianta	PrO-s 250	PrO-s 350	PrO-t 250	PrO-t 350
		Finanční analýza		
FRR [%]	0,28	0,08	nelze nalézt	0,25
FNPV [tis. Kč]	-38 885 173	-40 800 510	-36 552 271	-38 420 050
		Ekonomická analýza		
ERR [%]	11,21	11,49	11,94	12,18
ENPV [tis. Kč]	86 540 902	92 133 832	97 492 335	102 541 497
B/C	2,570	2,659	2,817	2,898

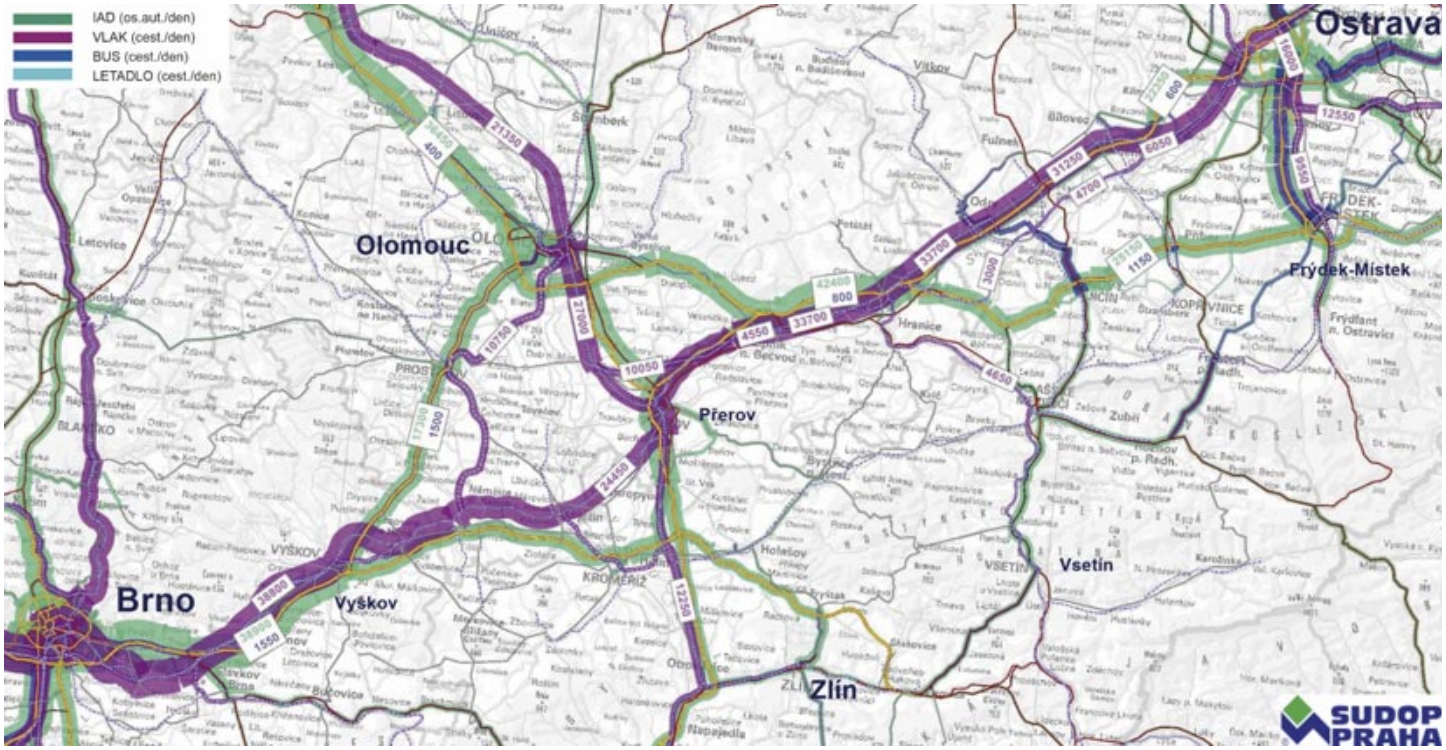
Přehled výsledků hodnocení

závěry a doporučení

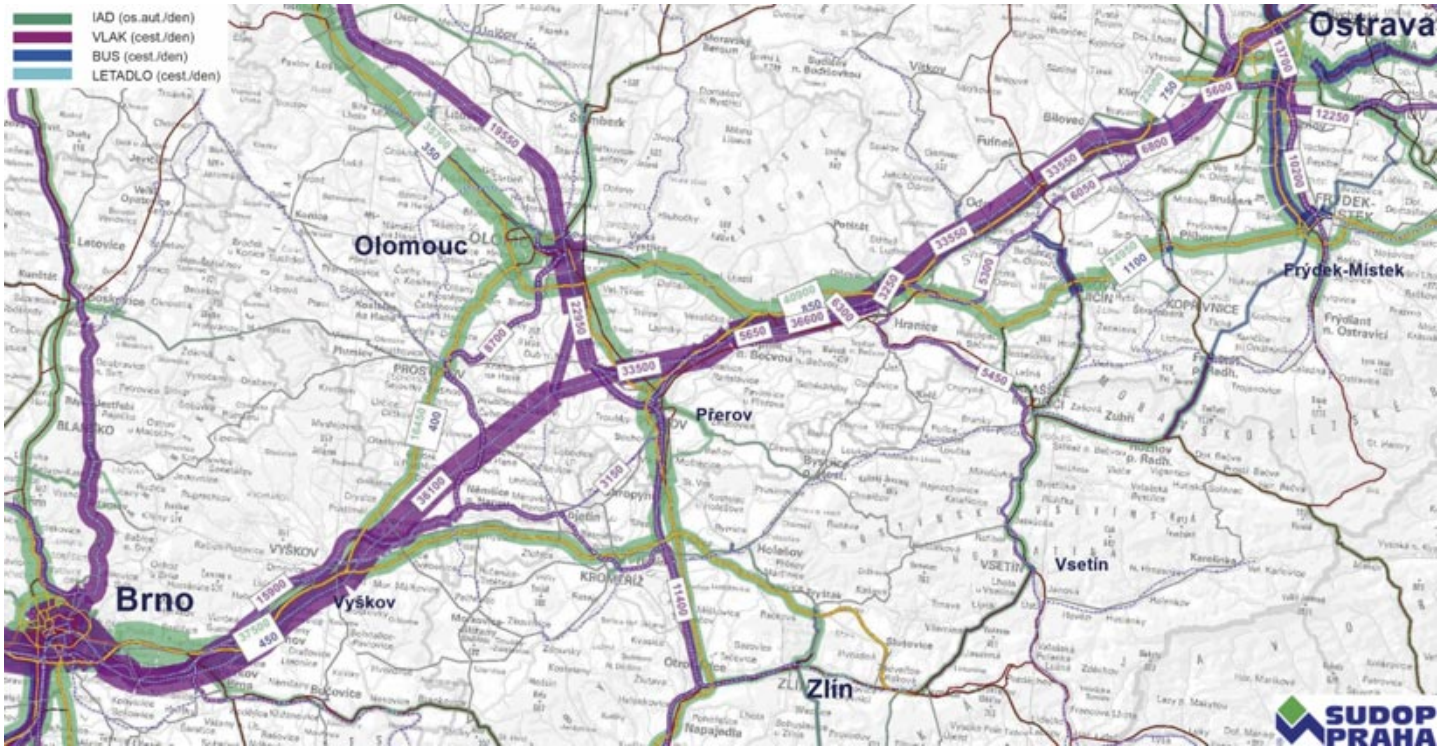
Na základě závěrů jednotlivých dílčích profesí doporučuje Zpracovatel SP v úsek Brodek u Přerova – Ostrava-Svinov k realizaci **variantu PrO-t 350 (provozní rychlost až 320 km/h, terminály Trnávka RS a Odry RS)**, která je investičně i provozně levnější, a přitom vyvolává vyšší přínosy, a to i v absolutních hodnotách.

Pro úsek Brno–Přerov doporučuje zpracovatel SP zachovat v ZÚR dotčených krajů územní rezervu pro budoucí realizaci nové trati v podobě dle **varianty B-PrO-s_2 350 (VRT Brno–Přerov se sjezdem směr Olomouc)**. Výsledky prověření této varianty jednoznačně prokázaly velký potenciál realizace nové trati v tomto úseku, a to včetně sjezdu z VRT od Brna směr Olomouc. Přímé expresní vlaky Brno–Olomouc vedené po nové trati dokážou zkrátit cestovní dobu mezi těmito dvěma významnými moravskými centry pod 30 minut.

Schéma VRT v úseku Brno–Přerov (var. B-PrO-s_2)



Kartogram dopravního zatížení VRT Přerov–Ostrava (var. PrO-t 350, rok 2050)



Kartogram dopravního zatížení VRT Brno–Přerov–Ostrava (var. B-PrO-s_2 350, rok 2050)

Schéma VRT v úseku Přerov–Ostrava (var. PrO-t)

Nehody na vysokorychlostních tratích

Petr Lapáček

Železniční nehody mají stejně dlouhou historii jako výstavba železničních tratí. První železniční nehoda v zemích Koruny české se stala 7. července 1839 při zpáteční jízdě slavnostních vlaků u příležitosti otevření trati Vídeň–Břeclav–Brno. Vlaky jely ve vzdálenosti ½ rakouské míle (3,8 km) a ve stanici Vranovice musel druhý vlak zastavit. Třetí vlak vedený lokomotivou „Gigant“ najel do stojícího vlaku a poškodil poslední dva vozy. Následkem nehody bylo mnoho lidí zraněno. Vinu na nehodě měl anglický strojvedoucí John Wiliams, který nedodržel předepsanou vzdálenost mezi vlaky.

Železniční nehody se nevyhnuly ani vysokorychlostním železnicím, které začaly být budovány ve druhé polovině 20. století. Ve svém příspěvku se zaměřím i na hledisko projektování, údržbu a provoz infrastruktury.

Francie

TGV je označení pro vysokorychlostní vlaky (Train à Grande Vitesse) francouzských státních drah (SNCF) pro přepravu cestujících, obdobu japonského systému šinkansen. Vlaky TGV jsou elektricky poháněná vozidla, pohybující se po kolejích normálního rozchodu. Pro umožnění vysoké provozní rychlosti (kolem 300 km/h) jsou však pro ně zpravidla budovány vysokorychlostní tratě (LGV – Ligne à Grande Vitesse) bez úrovňových křížení a s mimořádně velkými poloměry oblouků (v současnosti přes 7000 m), sklon trati dosahuje až 35 ‰.

Vysokorychlostní vlaky byly ve Francii vyvíjeny od konce 60. let a první speciální trať TGV byla dána do provozu mezi Paříží a Lyonem 27. září 1981. Více než 30 let se na těchto tratích nestala žádná vážná nehoda. Osudnou se stala až posledně budovaná linie LGV Est.

2015 • Dne 14. listopadu vykolejil vlak TGV v Eckwersheimu ve francouzském Alsasku při provádění zkušebních jízd na druhé fázi vysokorychlostní železniční trati LGV Est, která měla být uvedena do provozu pro komerční provoz o pět měsíců později. Zkušební vlak jel směrem na východ a vjel do oblouku rychlostí 265 km/h, což bylo o 89 km/h nad povolenou rychlostí. To způsobilo, že zadní podvozek vedoucího motorového vozu vykolejil doleva (mimo oblouk) z důvodu odstředivých sil. Přední motorový vůz se oddělil od zbytku vlaku a zadní část tohoto motorového vozu narazila na betonový parapet u opěry mostu přes kanál Marne-Rýn. Motorový vůz sklouzl po levém parapetu mostu, převrátil se a klouzal po nábřeží, až se zastavil 150 metrů za koncem mostu. Vozy 2–7 vykolejily před mostem a vyjely z náspu dostatečnou rychlostí, aby přelétly kanál a zastavily se 80–130 m za koncem mostu. Vozy 8–9 zůstaly na východním břehu kanálu a zadní motorový vůz skončil částečně ponořený v kanálu.

V 15:05 zmizel vlak z přibližovacího úseku pro křižovatku Vendenheim na displeji, který byl monitorován personálem v řídicím středisku dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení. V 15:10 zahájilo řídící středisko nouzové postupy pro ztrátu vlaku a uzavřelo vysokorychlostní železniční tratě, které procházejí křižovatkou Vendenheim. Přibližně ve stejnou dobu jedna ze společností podílejících se na stavbě trati přijala hovor od zaměstnance na palubě vlaku, který ji informoval o vykolejení.

Ve vlaku se přepravovalo 53 osob, včetně čtyř dětí ve věku 10–15 let, kterým nebylo oficiálně povoleno jet ve vlaku. Vykolejení mělo za následek 11 úmrtí, která zahrnovala čtyři zaměstnance SNCF, pět techniků z dodavatelské firmy odpovědné za testy, a dva hosty. Mezi mrtvými byl ředitel linky LGV Est pro společnost SNCF Réseau, která vlastní francouzskou železniční infrastrukturu. Navzdory rozbití na dva kusy a silnému nárazu na parapet nedošlo k žádnému úmrtí mezi sedmi lidmi v přední kabině. Předposlední vůz narazil do stěny kanálu a byl vozem s nejvyšším počtem obětí. Jednalo se o první fatální vykolejení v historii TGV a třetí vykolejení od doby, kdy TGV vstoupil do komerční služby v roce 1981.

Podle vyšetřovatelů bylo bezprostřední příčinou nehody pozdní brzdění, které vedlo k tomu, že vlak vjel do oblouku nadměrnou rychlostí. Francouzský národní železniční provozovatel SNCF pozastavil zkušební jízdy při vysokých rychlostech, dokud nebyly zkušenosti získané z vyšetřování integrovány do zkušebního procesu. Plánované otevření druhé fáze LGV Est pro komerční dopravu bylo odloženo o tři měsíce, z 3. dubna 2016 na 3. červenec 2016.

SNCF zahájila disciplinární řízení a přijala represivní opatření proti zaměstnancům odpovědným mimo jiné za „bezprecedentní přítomnost“ dětí v testovacím vlaku, přítomnost sedmi lidí na stanovišti strojvedoucího, nedostatek zodpovědnosti při vytváření seznamů osob na palubě a oprávnění přístupu do vlaku. V době nehody bylo na stanovišti strojvedoucího sedm lidí, z nichž všichni přežili. Vyšetřovatelé naznačují, že i to mohlo být faktorem pozdního brzdění.

Nehoda byla vyhodnocena jako selhání lidského činitele. Stala se ve stadiu provozních zkoušek a nikde nebylo uvedeno, zda již byl v činnosti systém kontroly rychlosti vlaku ve vazbě na parametry infrastruktury. Na druhou stranu je třeba ocenit přenos informací do řídicího střediska dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení a pohotovou reakci obsluhujících.

https://en.wikipedia.org/wiki/Eckwersheim_derailment#/media/File:Relevage_de_la_motrice_TGV_Dasye_29787_(rame_744).jpg

2020 • 5. března vykolejil vlak TGV poblíž Ingenheimu, Bas-Rhinu, Grand Est, Francie, na železniční trati LGV Est. K nehodě došlo 07:45 SEČ mezi Ingenheimem a Saessolsheimem ve francouzském Bas-Rhinu, když vykolejil TGV Colmar-Paris, vedený jednotkou Euroduplex 4707. V době vykolejení jel vlak rychlostí 270 km/h. Prvních pět vozidel vlaku vykolejilo. Vlak přepravoval 348 cestujících. 22 lidí bylo zraněno, včetně strojvedoucího vlaku, který byl těžce zraněn.

Nehodu způsobil sesuv půdy v zářezu na trati. Trať byla po nehodě uzavřena a spoje byly odkloněny. V důsledku nehody nedošlo k žádnému zrušení spojů.

Nehoda byla způsobena následkem přírodního jevu, ale návrh tratě by s takovými parametry měl počítat. Rovněž pokud se jedná o svážné území mohla být trať doplněna monitorovacím systémem.

https://i.f1g.fr/media/cms/1194x804/2020/03/05/8c499b9ada97a17f9fbd0ebf2f8c6466471c9f50bb0b05fe460c008a935e0e89.jpeg

aneb Zkušenosti pro projektování VRT

1. část

Jejich výstavbu zahájilo Japonsko. V roce 1964 (před letní olympiádou v Tokiu) tak jako první na světě byla otevřena vysokorychlostní trať s normálním rozchodem 1435 mm pod názvem Shinkansen (nová hlavní linka). Byla nazvána Tokaido, měřila 515 km, spojuje Tokio s Ósakou a zpočátku byla max. rychlost 210 km/h. Byl o ni obrovský zájem, přepravila 55 mil. cestujících ročně a na základě této zkušenosti bylo rozhodnuto o stavbě dalších tratí šinkansen.

Zde byl položen základní kámen vysokorychlostní železnice nejen v Japonsku, ale pro celý svět. Dokonalý technický přístup a japonská preciznost včetně spolehlivého řízení přispěly k tomu, že téměř za 60 let nedošlo na tratích šinkansenu k žádné vážné železniční nehodě.

Německo

Počátky budování vysokorychlostních tratí v Německu se datují do osmdesátých let 20. století. První vysokorychlostní vlaky InterCity-Express (ICE) vyjely na těchto tratích již v roce 1991. Byly to tratě Hannover–Würzburg (338 km, výstavba od 1973) a Mannheim–Stuttgart (109 km, výstavba od 1976), které byly nově vybudované pro max. rychlost 280 km/h.

Od té doby se německá železniční síť pro rychlovlaky rozrostla na 1300 km (2011). Ve výstavbě je dalších téměř 400 km a v projektové přípravě více než 600 km. Na počátcích byla výstavba rychlých železničních tratí plánována zejména jako rychlé spojení severu a jihu západního Německa, po sjednocení obou německých republik získalo na významu železniční spojení východ–západ.

1998 • 3. června došlo poblíž vesnice Eschede v okrese Celle v Dolním Sasku k vykolejení vysokorychlostního vlaku, který narazil do silničního mostu. Při nehodě bylo 101 lidí zabito a 88 bylo zraněno. Nehoda zůstává nejhorší železniční katastrofou v historii Spolkové republiky Německo a nejhorší železniční katastrofou na vysokorychlostní trati ve světě.

Příčinou byla jediná únavová trhlina na jedné nápravě, která, když obruč praskla, vedla k tomu, že se část obruče zachytila ve výhybce, což změnilo nastavení výhybky, když jí vlak projížděl. To způsobilo, že se vozy vlaku rozjely po dvou samostatných kolejích, vlak vykolejil a narazil do podpěr betonového silničního mostu, který se poté zhroutil a rozdrtil dva vozy. Zbývající vozy a zadní hnací vůz narazily do trosek. K poruše výhybky vedlo to, že prasklá obruč odlétla a propíchla podlahu vozu. Obruč zapíchnutou ve vagoně spatřil jeden cestující, informoval průvodčího, ale ten odmítl použít záchrannou brzdu, dokud nezjistí příčiny vibrace vozidla.

Vlaky ICE 1 byly původně vybaveny dvojkolími, známými jako kola Monobloc. Po určité době v provozu vyšlo najevo, že tato konstrukce může v důsledku únavy kovu a mimopracovních podmínek vést k rezonanci a vibracím při cestovní rychlosti. Tento problém byl odstraněn vložením gumové vložky mezi obruč a vlastní nápravu. Při tom nebyly vzaty do úvahy desetileté zkušenosti s vysokými rychlostmi, které shromáždili výrobci vlaků a železniční společnosti v jiných evropských zemích a v Japonsku. Řešení bylo ověřeno pouze laboratorně a po několik let se neprojevily žádné problémy.

Určením příčiny nehody byl pověřen Fraunhoferův institut pro strukturální trvanlivost a spolehlivost systému (LBF) v Darmstadtu. Později vyšlo najevo, že institut sdělil vedení DB již v roce 1992 své obavy z možného selhání kola s gumovou vložkou. Během několika týdnů po nehodě byla všechna kola podobné konstrukce nahrazena monoblokovými koly. Celá německá železniční síť byla zkontrolována na obdobné uspořádání výhybek v blízkosti možných překážek.

Trosky vlaku ICE. Zdroj: Nils Fretwurst

Nehoda u Eschede na první pohled vypadá, že jedinou příčinou byl špatný návrh dvojkolí vozidla ICE. K tragickým následkům nehody přispěla svým dílem i infrastruktura. Kolejové propojení na širé trati bylo umístěno v těsné blízkosti silničního nadjezdu a vozy vykolejené na výhybkách do něj narazily. Rovněž silniční nadjezd mohl být navržen tak, aby podpěry nebyly v blízkosti trati.

2008 • 26. dubna se vysokorychlostní vlak ICE při jízdě z Hamburku do Mnichova ve 21:05 srazil se stádem ovcí, které zabloudilo do tunelu. K nehodě došlo v tunelu Landrücken na vysokorychlostní železniční trati Hanover–Würzburg. S délkou 10 779 metrů je nejdelším tunelem v Německu. Dvoukolejný tunel Landrücken byl postaven pomocí nové rakouské tunelovací metody.

Tunel byl otevřen v roce 1988 s celkovým průřezem tunelu 100 až 110 m^2 a maximálním sklonem 1,25 %. Jako nejdelší železniční tunel v Německu předčil tunel Kaiser-Wilhelm poblíž Cochemu. Před severním portálem tunelu je v nadmořské výšce 380 metrů vrchol vysokorychlostní železniční trati Hanover–Würzburg.

Při nehodě narazil ICE 885 se 170 lidmi na palubě do stáda asi 20 až 30 ovcí na trati u severního portálu tunelu v rychlosti 210 km/h a vykolejilo 12 z celkového počtu 14 vozů. Strojvedoucí a 21 cestujících bylo vážně zraněno, 13 dalších cestujících a čtyři zaměstnanci vlakové restaurace byli lehce zraněni. Majetková škoda na soupravě, železniční infrastruktuře a systémech činila 10,32 milionů eur.

Vniknutí zvířat na trať VRT by mělo být zabráněno oplocením a tunely by měly mít monitorovací systém hlídající pohyb cizích osob a zvířat v tunelu.

https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_rail_accidents_(2000%E2%80%932009)#/media/File:ICE1_Landruecken_Crash3.jpg

2006 • 22. září došlo k srážce vlaku Transrapid s magnetickou levitací (neboli „maglev“) s vozidlem údržby poblíž Lathenu v Německu. Byla to první vážná nehoda vlaku maglev. Transrapid 08 prováděl zatím pouze zkušební jízdy, ale někdy svezl cestující po zkušební dráze o délce 31,8 kilometru, aby předvedl technologii maglev. Zkušební dráha Emsland vede z Lathenu poblíž místa, kde došlo k nehodě, na sever do Dörpen, se smyčkou na každém konci a odbočnou kolejí do depa poblíž jižní smyčky. Na zkušební dráze je dosahováno rychlosti až 450 km/h. Vlaky Maglev používají silné elektromagnety ke vznášení se o 1 centimetr nad kolejemi.

Jako každé ráno jelo po kolejích kolové vozidlo údržby s naftovým pohonem, aby je zkontrolovalo, zda jsou v pořádku. Když byla práce dokončena, čekalo před poslední výhybkou. Ve vozidle údržby byli dva pracovníci. Volali rádiem dispečera o povolení opustit trať, ale nedostali odpověď. Nevěděli o tom, že zkušební provoz je toho rána naplánován

o půl hodiny dříve než obvykle. Zkušební jízda toho dne byla uspořádána pro návštěvníky z přidružených společností, včetně zaměstnanců společnosti Transrapid, pracovníků místní společnosti ošetřovatelské péče a pracovníků místní společnosti RWE.

Vlak maglev byl uváděn do provozu podle obvyklé rutiny. Opustil stanici v 09:43 a nejdříve provedl zkoušku brzd, poté musel čekat na povolení od traťového dispečera. Traťoví dispečeři zapojili napájení kolejí v 9:52 a jeden traťový dispečer vyslal pokyn vlaku maglev, aby pokračoval v jízdě. Nebyla zaznamenána žádná komunikace s vozidlem údržby, které zůstalo na trati. Vlak zrychlil na rychlost 170 km/h, která byla běžná pro první testovací kolo, před dosažením rychlosti 450 km/h v následujících testovacích kolech. Vlak se začal pohybovat v 9:53 a o 57 sekund později bylo zaznamenáno nouzové brzdění. Přibližně o půl sekundy a o 25 metrů později vlak maglev narazil do vozidla údržby rychlostí 162 km/h. Aerodynamický design vlaku Transrapid způsobil, že se zabořil pod 60tunové vozidlo údržby a odtrhla se střecha vlaku. Vrak pokračoval na trati dalších 300 metrů, než se zastavil. Došlo k 23 úmrtím a 11 zraněním, z toho k 10 těžkým. Dvoučlenná posádka vozidla údržby byla mezi přeživšími, protože byla na opačném konci vozidla. Dva strojvedoucí sedící v zadní části maglev přežili a další tři cestující byli později zachráněni rozřezáním zbytků vlaku maglev.

Německé orgány provedly vyšetřování nehody. Rudolf Schwarz, vedoucí zkušebního provozu IABG, řekl: „Tato nehoda by se nestala, kdyby byly dodrženy všechny předpisy.“ Podle IABG se měla posádka vozidla údržby, které každé ráno čistí testovací trať od úlomků a nečistot, po ukončení prací hlásit dispečerovi okruhu. Německá policie proto měla podezření na lidskou chybu jako pravděpodobnou příčinu nehody a vyšetřující orgány získali a prozkoumali rádiové přepisy komunikací se zúčastněnými vozidly.

V květnu 2008 dospěl soud v Osnabrücku k závěru, že tragédii způsobil řetězec lidských chyb, včetně neaktivování elektronického brzdového systému, který by zabránil vlaku k uvedení do provozu během provádění údržbářských prací. Dva dispečeři byli uznáni vinnými ze zabití a způsobení zranění z nedbalosti.

Jedná se o nehodu na zkušební trati a příčinou bylo nedodržení postupů při zahájení provozu.

https://www.welt.de/politik/article1038837/Transrapid-Unglueck-aufgeklaert.html

Španělsko

Historie španělských vysokorychlostních tratí LAV (Líneas de Alta Velocidad) sahá do roku 1992, kdy byla otevřena trať Madrid–Cordoba–Sevilla k příležitosti světové výstavy EXPO. Byla to současně první španělská železniční trať se standardním evropským rozchodem. Konvenční vlaky používají širokorozchodné koleje (1668 mm). Vysokorychlostní vlaky jsou tedy ve Španělsku odkázány jen na tratě LAV a nemohou využívat konvenční tratě. Z LAV Madrid – Sevilla byla v roce 2007 v Cordobě otevřena odbočka do přístavního jihošpanělského města Málaga (151 km). Na konci roku 2011 byl otevřen úsek Ourense – Santiago de Compostela o délce 87 km a úsek Santiago de Compostela – La Coruna s délkou 62 km. Zbývající úsek z Ourense směrem k Madridu (Ourense–Olmeda) v délce 348 km byl dokončen do roku 2015. Celková délka LAV Madrid – Santiago de Compostela je 568 km.

2013 • Železniční nehoda u Santiaga de Compostela se odehrála 24. července ve 20:41 středoevropského letního času. Hlavní příčinou nehody byla zřejmě příliš velká rychlost, s níž souprava vysokorychlostního vlaku vjela do oblouku u města Santiago de Compostela. Jednalo se o jednotku Alvia S 730 (Talgo 250 Dual), což je jedna z nejrychlejších řad na španělské železnici, předčí ji pouze jednotky AVE.

Podle údajů státní železniční společnosti Renfe Operadora přepravoval vlak 218 pasažérů na trase z Madridu do města Ferrol severozápadě Španělska. Vysokorychlostní úsek mezi Ourense a Santiagem de Compostela, kde se stala nehoda, náleží vysokorychlostní trati (VRT) Olmedo – Zamora – Santiago de Compostela. Úsek Ourense – Santiago de Compostela měří 87 km, byl navržen pro plnohodnotný provoz na 300 km/h s možností navýšení rychlosti na 350 km/h. Na trati jsou použity dvourozchodové pražce a koleje mají zatím rozchod 1668 mm, po propojení se zbytkem vysokorychlostní sítě bude rozchod změněn na standardní. Z tohoto důvodu je maximální rychlost vlaků omezena na 220 km/h.

Maximální rychlost jednotek Alvia S 730 je na standardním rozchodu 250 km/h, na širokém 220 km/h. Před Santiagem de Compostela vysokorychlostní úsek končí a navazuje obloukovitá trať s nejvyšší dovolenou rychlostí 80 km/h. Souprava opouštěla vysokorychlostní úsek rychlostí 192 km/h, strojvůdce začal brzdit a v rychlosti 153 km/h v oblouku Grandeira vlak vykolejil.

Při havárii zemřelo nejméně 79 lidí a více než 160 jich bylo zraněno. Strojvůdce byl čtyři dny po nehodě obviněn ze zabití a ublížení na zdraví z nedbalosti. Nehoda u Santiaga je druhým nejtragičtějším vlakovým neštěstím v Evropě za posledních 20 let. Více obětí si vyžádala jen nehoda u německého města Eschede v roce 1998.

Santiago de Compostela je velmi známým poutním místem. V době tragédie se sem lidé právě sjížděli na tradiční slavnost (25. července se slaví svátek sv. Jakuba), která byla po nehodě zrušena.

Podle prvních závěrů bylo příčinou neštěstí více než dvojnásobné překročení povolené rychlosti vlaku. Strojvůdce před nehodou telefonoval s dispečerem a podle své výpovědi se domníval, že se nachází na jiném místě trati.

Technické pozadí události:

Vysokorychlostní trať je vybavena vlakovým zabezpečovačem ETCS Level 1, který je ještě před inkriminovaným obloukem vystřídán bodovým zabezpečovačem ASFA. Poslední balíza ETCS, která signalizuje strojvedoucímu opuštění úseku zabezpečeného ETCS, se nachází čtyři kilometry před místem nehody. Vlak projel kolem předvěsti vzdálené 4 km od místa nehody a kolem hlavního návěstidla vzdáleného 150 m od místa nehody – předvěst i návěstidlo jsou vybaveny balízami ASFA.

Zatímco instalovaný systém ETCS L1 kontroluje rychlost vlaku průběžně, u zabezpečovače ASFA tomu tak není. V současné době se používají dvě varianty ASFA. Starší zavede nouzové brzdění pouze při projetí návěstidla v poloze „stůj“, novější ASFA Digital umožňuje kontrolu rychlosti při jízdě k hlavnímu návěstidlu. Trvalá omezení rychlosti se ani u jedné z variant nesledují, takže je možné inkriminovaný úsek projet celý rychlostí do 200 km/h bez reakce vlakového zabezpečovače.

Oproti jednotkám řady 121 a ostatním vlakům osobní dopravy, které jezdí na vysokorychlostní trati, nevyužívají jednotky řady 730 traťovou část ETCS, ale pouze ASFA, která je instalována jako záložní. Avšak i kdyby vlak využil ETCS, který je v současné době na trati instalovaný, nebylo by již vyžadované zpomalení vlaku systémem ETCS kontrolováno. Španělská odborová organizace strojvůdců Semaf kritizovala tento stav s tím, že neštěstí by se mohlo zabránit, kdyby i místo nehody bylo zabezpečeno ETCS.

Za viníka byl označen strojvedoucí, ale z hlediska infrastruktury se jednalo o nevhodný návrh. Celá trať měla být vybavena systémem ETCS, který by kontroloval rychlost v navazujícím oblouku při přechodu na stávající trať. Rovněž komunikace s dispečerem trati nebyla zřejmě oboustranně na profesionální úrovni.

https://cs.wikipedia.org/wiki/Železniční_nehoda_u_Santiaga_de_Compostela

Portugalsko

Mnohé traťové úseky v Portugalsku byly modernizovány na traťovou rychlost 220 km/h a dálkové železniční linky jsou obvykle obsluhovány jednotkami s naklápěcími skříněmi. V roce 2005 byla portugalskou vládou schválena výstavba tří VRT: z Lisabonu na sever do města Porto, pokračování z města Porto dále na sever do španělského města Viga a z Lisabonu do španělského Madridu.

2020 • K nehodě vlaku v portugalském Soure došlo 31. července při srážce vysokorychlostního osobního vlaku s vozidlem pro údržbu koleje.

V den nehody přejíždělo vozidlo údržby č. 105, které patří Infraestruturas de Portugal (IP), mezi Entroncamento a Mangualde se dvěma členy personálu v kabině a během jízdy neprovádělo žádnou údržbu. Kolem 15:12 zastavilo na předjízdné koleji ve stanici Soure a mělo čekat, až projede vlak Alfa Pendular 4005. Vlak AP jel z Lisabonu do Bragy a zastavoval v Coimbře a Portu.

Z neznámých důvodů, navzdory tomu, že návěstidlo u koleje návěstilo „Stůj“, vozidlo údržby pokračovalo v jízdě v 15:25 a odjelo na kolej, kterou následně obsadil vlak 4005. Když byla kolej obsazena údržbářským vozidlem, změnila se volnost trati na obsazenou a brzdy Alfa Pendular byly aktivovány automaticky vlakovým zabezpečovačem. Kvůli krátké vzdálenosti mezi oběma vozidly to ale nepostačovalo a v 15:26 došlo ke kolizi. Bylo to cca 20 sekund poté, co vozidlo údržby vstoupilo na trať. Při silném nárazu došlo k vykolejení prvních dvou vozů a vozidlo údržby bylo tlačeno přibližně 500 metrů, než se obě vozidla zastavila. Osobní vlak jel v době nárazu rychlostí 190 kilometrů za hodinu. Dva lidé byli zabiti a 43 bylo zraněno, z toho tři vážně. Těmi oběťmi byli členové posádky na palubě vozidla údržby. Vlak Alfa Pendular byl vážně poškozen a VCC č. 105 byl zcela zničen.

Gabinete de Prevenção e Investição de Accidentes com Aeronaves e de Accidentes Ferriviários (GPIAAF) zahájilo vyšetřování nehody. Prvotní příčinou nehody bylo, že vozidlo údržby projelo návěstidlo v poloze „Stůj“ a narazilo do osobního vlaku. V návaznosti na tuto nehodu byla přezkoumána absence vlakového zabezpečovače (ATP) ve vozidlech údržby. Ukázalo se, že v roce 2018, po několika událostech, kdy tato vozidla projela návěstidla, společnost GPIAAF doporučila společnosti IP přehodnotit možnost vybavení těchto vozidel ATP a jednat tak, aby zajistila potřebnou kvalifikaci jejich zaměstnanců vlaků údržby. IP souhlasilo s instalací ATP, ale to se setkalo s obtížemi při získávání kompatibilního zařízení od společnosti Bombardier. Zatímco předpokládanou příčinou nehody byla lidská chyba – strojvedoucí projel návěstidlo, ATP by zabránila této nehodě zastavením vozidla údržby. Jeho vjezd do oddílu autobloku byl však detekován kolejovým obvodem a návěsti byly odpovídajícím způsobem aktualizovány, ale osobní vlak již minul předchozí návěst a balízu a pokračoval dál od tohoto návěstidla nejvyšší rychlostí v očekávání, že je před ním volná trať.

U této nehody nelze návrhu infrastruktury nic vytknout. Z provozního hlediska je příčinou nevybavení vozidel údržby systémem ATP. Jednoznačně takovýto smíšený provoz je nebezpečný, proto součástí výhradního provozu by měla být podmínka vybavení všech vozidel.

Itálie

Málokdo ví, že první evropskou vysokorychlostní tratí se stala italská „Direttissima“ (nejpřímější), mezi Římem a Florencií jejíž první úsek, Roma Termini – Pieve v délce 138 km, byl postavený již v roce 1977, a to pro rychlost 250 km/h. Tuto max. rychlost využily vlaky ETR 450 Pendolino na lince Řím–Miláno až v roce 1988. Další úseky se výrazně zpozdily; následovalo 51 km mezi Pieve a Arezzo dokončené v roce 1985, 20 km mezi Valdarno a Florencií v roce 1986 a poslední úsek v délce 44 km mezi Arezzo a Valdarno byl dokončen v roce 1992. Direttisima měří 254 km a nyní vlaky urazí cestu z Florencie do Říma za 1,5 hodiny.

Jedna páteřní VRT vede ze severu na jih, z Milána přes Boloňu, Florencii, Řím a Neapol do Salerna s max. rychlostí 300 km/h. Zajímavostí 98 km dlouhého vysokorychlostního úseku mezi Boloňou a Florencií je to, že 92% železniční trati vede v tunelech pod masivem Apenin.

2020 • Vykolejení v Livraze v italské Lombardii je první a jedinou železniční nehodou, která se kdy na italské vysokorychlostní železniční síti stala. Došlo k ní 6. února, když vykolejil vysokorychlostní vlak.

Vlak 9595 byl toho dne prvním spojem na jih na italských vysokorychlostních tratích. Začínal v Miláně v 5:10 a měl dorazit do Salerna v 11:27 místního času. Vlak provozovaný vlakovou soupravou Frecciarossa 1000 č. 21, vjel na vysokorychlostní železnici Milán–Bologna a dosáhl nejvyšší rychlosti jako obvykle. Nedlouho po odjezdu dostihnul místa „posto di movimento Livraga“, místa vybaveného průjezdnými odbočnými kolejemi, kde jsou odstavena vozidla pro údržbu RFI, pojmenovaném po nedalekém městě Livraga.

Z neznámých důvodů, které se staly předmětem vyšetřování, byla výhybka číslo 5, která spojuje hlavní trať s odstavnými kolejemi, v přestavené poloze, aniž by to někdo věděl. V 05:34 místního času po najetí na výhybku číslo 5, byl vlak neočekávaně odkloněn do odstavné koleje. Protože vlak jel rychlostí přibližně 300 kilometrů za hodinu, zatímco výhybka byla navržena tak, aby se dala projet v odbočné poloze, ne více než 100 kilometrů za hodinu, vlak okamžitě vykolejil. Spojení mezi vozy 1 a 2 se rozlomilo, první vůz se otočil o 180 stupňů, narazil do některých vozidel údržby, a nakonec se zastavil převrácený poblíž železniční budovy. Jedna z jeho zdí byla zničena podvozkem vozu, který odlétl. Zbývajících sedm osobních vozů naštěstí zůstalo ve vzpřímené poloze a pokračovaly rovně s koly na kolejovém štěrkovém loži, dokud se po několika stech metrech nezastavily. Z 33 lidí ve vlaku, 5 zaměstnanců a 28 cestujících, byli oba strojvedoucí zabiti, a všech 31 přeživších bylo zraněno – z toho dva cestující vážně.

Bylo zahájeno vyšetřování nehody. Za vyšetřování železničních nehod v Itálii odpovídá agentura Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. Výhybka číslo pět procházela údržbou den před nehodou. Vyšetřovatelé uvedli, že nehoda byla způsobena sadou kontrolních prvků na výhybce v odbočné poloze, ale kontroly v zabezpečovacím zařízení ji hlásily jako by byla v přímé. V noci před nehodou probíhaly předepsané údržbové práce a v rámci kontroly výhybky byly zjištěny závady. Pracovníci údržby, kteří ji nemohli přes noc vyměnit, se řídili postupem dočasného uzavření, přestavili vadnou výhybku do přímé polohy, ale odpojili její napájení a tím spojení se zabezpečovacím systémem (ETCS L2). Jako běžnou součást tohoto postupu pracovníci uváděli (podle důkazů), že výhybka byla násilně uvedena do přímé polohy a odpojena. Zabezpečovací zařízení vyhodnotilo tyto informace jako běžný provozní stav na trati, a v důsledku toho nebylo vlaku přikázáno snížit rychlost. Za normálních okolností (tj. pokud by výhybka byla skutečně v přímé) mohly všechny spoje na trati pokračovat v jízdě plnou rychlostí. V tomto případě první vlak najel na výhybku povolenou rychlostí 292 km/h a došlo k vykolejení.

13. února vedoucí bezpečnostní agentury pro železniční dopravu ANSF uvedl, že při nehodě mohla být faktorem chybná kabeláž v přestavníku a kontrolních prvcích výhybky dodávaných společností Alstom. Všech 11 výhybek na síti RFI a vybaveným zařízením vyrobeným ve stejné šarži bylo vyřazeno z provozu.

Tato nehoda byla způsobena nesprávným návrhem infrastruktury a nevhodným způsobem údržby. Jako projektant zabezpečovacího zařízení nechápu, že elektrické zapojení přestavníku a kontrolních prvků (např. snímačů polohy) nebylo při uvádění do provozu kompletně přezkoušeno včetně simulace všech poruchových stavů. Dále udržující pracovníci při zapevnění výhybky v krajní poloze neprovedli vzájemnou kontrolu polohy výhybky a kontrolu indikací na centru řízení. Dále by mělo být použito pravidlo, že první vlak, který pojíždí takto zapevněnou výhybku proti hrotu, by jí měl pojíždět sníženou rychlostí.

Mnozí z vás název „Klinika“ v Jeseniově ulici na Praze 3 už někdy slyšeli. Někteří si dokonce pamatují na dramatické události, které Kliniku před několika lety provázely a které tehdy občas dokonce dělily společnost na dva tábory.

Tato doba je však již minulostí, a tak se pojďme podívat na několik posledních let, kdy jsme se do jejího příběhu zapojili my projektanti.

Klinika Jeseniova
Nelehká cesta od zdravotnického zařízení k současnosti

Ondřej Kafka. Foto autor a Správa železnic (interiéry).

Trocha historie

Počátek příběhu Kliniky sahá do roku 1961, kdy tehdejší ministerstvo zdravotnictví nechalo na území Žižkova mezi ulicemi Jeseniova a Na Parukářce postavit nové plicní zdravotnické zařízení. Tato klinika sloužila jako plicní oddělení až do roku 2009. Od té doby byl státem vlastněný objekt opuštěný a obývaný jen lidmi bez domova. Budova postupně chátrala, až ji koncem roku 2014 obsadila skupina squatterů, kteří ji částečně vyklidili a chtěli v ní provozovat sociální centrum. V objektu však byli bez souhlasu majitele, a tak je po několika dnech působení vyvedla policie. Na podporu iniciativy se opakovaně sešly stovky lidí a příběh se brzy dostal do médií. Situace nebyla jednoznačná a začala názorově rozdělovat i veřejnost. Na komunální úrovni projekt podporovala například Strana zelených.

Následně se správcovský úřad počátkem roku 2015 s aktivisty domluvil na roční výpůjčce budovy. Projekt dostal název *Autonomní sociální centrum Klinika* a postupně rozběhl svoji činnost. Během svého působení byly však některé aktivity centra mírně řečeno kontroverzní, a tak byla Klinika některým lidem stále „trnem v oku“. Několikrát byla v centru nahlášena bomba, počátkem roku 2016 bylo centrum dokonce zapáleno žháři. Po ročním legálním působení Autonomního sociálního centra majitel smlouvu na výpůjčku neprodloužil. Aktivisté však i bez smlouvy v budově zůstali a ta stále více a více chátrala až do léta 2018, kdy byla za účasti policie vyklizena.

Bez ohledu na tyto aktivity byla však nemovitost ve správě Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových stále vedena jako nepotřebný majetek, a tak mohla přejít pod některou ze státních institucí. O budovu měla původně zájem Generální inspekce bezpečnostních sborů (GIBS). Ta však od svého záměru v roce 2016 ustoupila a budova byla dále bez vyhlídek na lepší budoucnost. Netrvalo ale dlouho a se záměrem zrekonstruovat a využívat budovu pro své účely přišla Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Po rekonstrukci se sem měla přestěhovat Správa železniční geodézie, která byla až dosud v nevyhovujících pronajatých prostorách na autobusovém nádraží Praha Florenc. SŽDC v lednu 2017 vypsala soutěž na projektanta, ve které se nám podařilo zvítězit.

Projektování a stavba

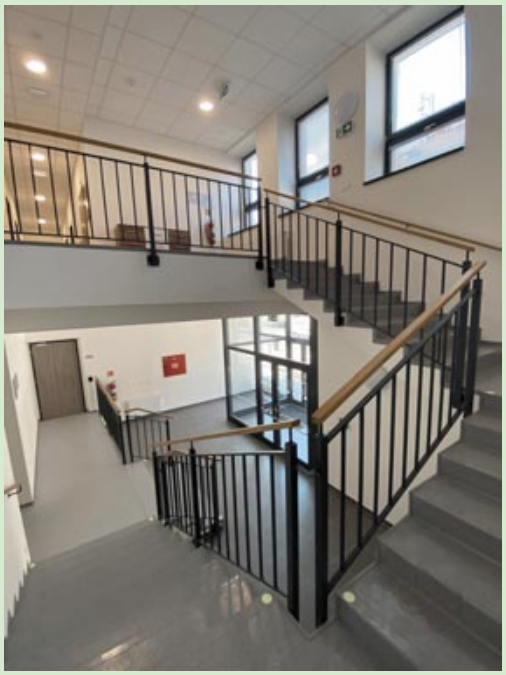
Mohlo by se zdát, že od té chvíle poběží vše jako po drátkách. Aktivisté však odmítali objekt opustit, a tak bylo jen velmi složité začít projektovat. Původní dokumentace, kterou jsme měli k budově k dispozici, byla velmi neúplná a nebylo tedy možné zjistit, jak vypadají skryté konstrukce. Squatteři navíc nechtěli do objektu nikoho pustit. Například nebylo vůbec možné zhotovit geodetické zaměření vnitřních prostor. Museli jsme se tedy spokojit jen se zaměřením budovy zvenčí a některé rozměry jsme si jednoduše domýšleli. Vnitřní prostory se nám podařilo navštívit jen několikrát, a to za doprovodu správce z Oblastního ředitelství Praha a skupiny aktivistů. I tak prohlídky probíhaly v poměrně rychlém režimu a nikdy se nám nepodařilo prověřit vše, co jsme potřebovali.

Investor i my jsme předpokládali, že bude pro navrhovanou rekonstrukci dostatečný projekt pro stavební povolení. Stavební úřad se však striktně držel litery zákona a kvůli zvýšení hřebene o 20 cm bylo nutné k procesu stavebního povolení absolvovat i územní řízení. To nám situaci ještě více zkomplikovalo a projekční práce tím k nevoli investora prodloužilo.

Stavební povolení bylo nakonec v září 2019 vydáno, a tak investor mohl vypsat připravovanou soutěž na zhotovitele stavby. Tím se stala společnost Proxima a.s. Stavba trvala od listopadu 2019 do poloviny března 2021, tedy necelých 16 měsíců. Investiční náklady na celou rekonstrukci včetně areálových komunikací, vegetačních úprav a oplocení čítaly téměř 80 mil. Kč. Není divu, klinika byla během působení aktivistů „totálně vybydlená“. Při stavbě tak v podstatě zůstaly jen holé konstrukce. Vše ostatní muselo být nové.

Současnost

Po rekonstrukci se nakonec do „nové“ budovy Správa železniční geodézie nepřestěhovala. Ta se mezitím přesunula do opravené budovy v pražských Dejvicích a další stěhování tak již nedávalo smysl. Místo ní zde získal nové sídlo Úsek investiční oblasti Praha, který tak po dlouhých letech mohl



opustit provizorní prostory v budově bývalého zařízení staveniště Nového železničního spojení Praha hl. n., Masarykovo n. – Libeň, Vysočany, Holešovice.

Z nově zrekonstruované budovy „Kliniky“ se v dnešní době řídí stavby Správy železnic oblasti Praha. Konají se tam tedy i některé kontrolní dny těchto staveb. A protože jsme některé z těchto staveb i projektovali, je pro nás sudopáky nečekaným benefitem i fakt, že chodíme na tyto kontrolní dny pěšky přes Parkukářku, kam dojdeme z kanceláře během deseti minut.

Správa železnic získala rekonstrukcí v podstatě novou budovu na ploše 691 m^2, s celkovou užitnou plochou 1415 m^2. V rámci přízemí objektu je dle požadavku územního plánu část prostor vyčleněna i pro „veřejnou vybavenost“. Tyto prostory mají samostatný vstup a mohou zde tak být například lékařské ordinace, knihovna nebo třeba obchod.

Cesta změny od roku 2009 do současnosti nebyla pro budovu Kliniky snadná. Když se ale podíváme na „před a po“, každopádně měla smysl…

Foto Daniel Karfík

TURBO OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA U BENEŠOVA

ČERVENÉ VRŠKY

Foto Daniel Karfík

Benešov: turbo okružní křižovatka Červené Vršky na silnici I/3

Jiří Jarolím

Koncem dubna 2021 byl spuštěn provoz na dokončené turbo okružní křižovatce Červené Vršky. Investorem stavby bylo Ředitelství silnic a dálnic ČR.

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Výstavba okružní křižovatky Červené Vršky byla součástí plánovaných či již uskutečněných úprav na silnici I/3, které mají za cíl zvýšit bezpečnost a průchodnost silničního provozu na této frekventované komunikaci a přilehlých silnicích nižších tříd.

Silnice I/3 je součástí silniční sítě České republiky. Její trasa vede od dálnice D1 z Mirošovic až na hraniční přechod s Rakouskem v Dolním Dvořišti. Komunikace I/3 procházela či stále ještě prochází řadou obcí, mezi které se řadí i Benešov, na jehož katastrálním území turbo okružní křižovatka vznikla. Do doby dostavby dálnice D3 v celé trase má I/3 zásadní význam pro spojení Prahy s jihem Čech. Pro Benešov a okolní obce slouží zároveň i jako přivaděč k D1.

V roce 2017 bylo dokončeno rozšíření úseku I/3 mezi Mirošovicemi a Benešovem do dopravního režimu 2+1, které spočívalo spíše v přeznačení než ve vybudování jednoho nového jízdního pruhu. Právě na tuto provedenou úpravu přestavba okružní křižovatky Červené Vršky navazuje. Vedle snížení nehodovosti, která byla způsobena nevhodným průsečným úrovňovým křížením, přinese realizace stavby další rozvoj severozápadní oblasti Benešova. Stávající průsečná křižovatka byla kapacitně a bezpečnostně již nevyhovující.

Dopravní nehody průsečné křižovatky v mapě od roku 2006 (zdroj: Policie ČR)

Nová podoba kromě vysoké kapacity zajistí rovněž lepší rozhledové poměry, a s přispěním nižších rychlostí i zvýšení bezpečnosti provozu. Přestavba si vyžádala přeložky inženýrských sítí. Před dokončením úpravy se provedla i náhradní výsadba za kácenou mimolesní zeleň, stejně jako rekultivace všech dočasných záborů a zrušených komunikací. Jelikož se křižovatka nachází na hranici zastavěného území, nebylo nutné přistoupit k demolici žádného objektu.

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Po přestavbě křižovatky má nyní nová podoba spirálovitý tvar. Svým typem se jedná o takzvanou **turbo okružní křižovatku**. Na začátku úpravy blíže Praze (ve vzdálenosti 320 m před stávající křižovatkou) byl vlevo založen připojovací pruh délky 258 m, který vznikl ve vazbě na bypass na okružní křižovatce. Propojení do úplného příčného profilu ve směru od Prahy došlo v km 14,238. Konec úpravy vlivem ostatních vazeb z potřeby prostorové reprofilace ve směru na Tábor se pak nachází ještě o zhruba 250 m dál.

Výstavba probíhala nezávisle na okolních plánovaných stavbách, které na přestavovanou křižovatku bezprostředně navazují. Stavbě předcházela jednak realizace přestavby křižovatky „I/3 Červené Vršky – U Topolu“ a na úseku blíž Praze přestavba I/3 na uspořádání 2+1.

Přestavba křižovatky je vlastně fází 0 a tak i součástí vyššího záměru, během kterého bude vybudován severní obchvat Benešova. Přes západní rameno turbo okružní křižovatky Červené Vršky se do ní napojí další tři komunikace: dvě okružní křižovatky a podjezd pod I/3. Tím zároveň bude zrušena spojovací větev ve směru Benešov–Praha. Ve značně vzdáleném časové horizontu ve své poslední etapě se počítá s dokončením části středočeského úseku dálnice D3 včetně Václavické spojky, čímž dojde k poklesu tranzitní dopravy po silnici I/3.

Po přípravě území spočívající v přeložce inženýrských sítí byla přeložena silnice II. třídy a nezatříděná komunikace vedoucí do místní části Pomněnice. Přeložka této silnice je v kategorii MO2K 7,5/7,5/30 a měří 136 metrů. Zároveň byla nově napojena stávající ČSPH Benzina (délka nového připojení z okružní křižovatky je pouhých 35 m) a také vznikly severní a západní část křižovatky. V rámci stavby byla provedena rovněž 59 metrů dlouhá přeložka silnice II/112 (ulice Červené Vršky).

Po zimní přestávce následovala na jaře 2021 dostavba jižní části křižovatky. Během této poslední 3. etapy bylo nutné přistoupit k nezbytným dopravním omezením a za úplné uzávěry I/3 a vedení objízdných tras přes město Benešov stavbu co nejrychleji dokončit. Za okružní křižovatkou ve směru na Tábor totiž následoval ještě 155 m dlouhý úsek, kde si úprava silnice I/3 vyžádala doplnění správných šířek nezpevněných krajnic včetně ochránění jak portálů dopravního značení, tak i stožárů veřejného osvětlení odpovídajícím zádržným systémem.

PŘÍPRAVA A REALIZACE

Po schválení záměru projektu v roce 2013 pokračovala příprava zpracováním předběžného geotechnického průzkumu, k němuž došlo v roce 2015. Projekční práce začaly za účasti SUDOPu PRAHA a.s. v listopadu 2014 a už v květnu roku 2015 byla dokončena dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR). Samotné územní rozhodnutí vydal Magistrát města Benešov 26. 4. 2016. Následně 31. 5. 2016 nabylo toto ÚR právní moci.

Čistopis dokumentace pro stavební povolení (DSP) byl SUDOPem PRAHA a.s. zpracován v říjnu 2016 a majetkoprávní příprava stavby byla tak uzavřena. Vypořádáno v té době bylo všech 17 ze 17 listů vlastnictví. ŘSD následně podalo žádosti o vydání stavebního povolení v březnu 2018 a už dubnu 2018 nabylo toto vydané stavební povolení právní moci.

V roce 2019, koncem října, byla vydána dokumentace pro výběr zhotovitele a před koncem roku ŘSD 20. 12. 2019 vypsalo výběrové řízení na zhotovitele stavby. 4. 2. 2020 obdrželo ŘSD pouze jednu nabídku na realizaci stavby, a to od domácí Benešovské firmy BES s.r.o. Dne 30. 4. 2020 došlo k podpisu smlouvy a stavba byla oficiálně zahájena dne 19. 5. 2020.

Zpracovatelem PD RDS pro zhotovitele byl SUDOP EU a.s. a Autorský dozor zůstal u SUDOPu PRAHA a.s.

Na počátku 06/2020 probíhala např. překládka telekomunikačních kabelů. 08/2020 došlo i na odfrézování vozovky u původního průjezdného pruhu od Tábora na Prahu (dříve odbočovací pruh do Benešova). Přestavba křižovatky tu probíhala na etapy I a II za plného provozu na I/3. Kvůli dřívějšímu zamítnutí (ze strany krajského úřadu) žádosti o uzavírku nebylo možné v roce 2020 zahájit poslední III. etapu stavby, ve které mělo proběhnout napojení silnice I/3 na okružní křižovatku směrem od Tábora.

Někteří zlí jazykové tvrdí, že za tím mohly být i tlaky na „předvolební stavební klid“ v období voleb 2020 ve volební oblasti tehdejší paní hejtmanky Jermanové, a tak přes zimu 20/21 byl ustaven provoz na okružní křižovatce jako celku v režimu průjezd stavbou, ale s plnohodnotnou možností využití všech vjezdových a výjezdových větví. Z pohledu řidiče se dílo i průjezd křižovatkou muselo opticky jevit v tuto chvíli už jako dokončené.

Na jaře ale následovalo opětovné zahájení prací na III. etapě a mohlo proběhnout dokončení stavby jako celku. To bylo závislé na kladném rozhodnutí příslušného silničního správního úřadu, protože zhotovitel požadoval pro obnovení prací v této závěrečné III. etapě přechodnou úpravu s vyloučením provozu. A tak v tuto chvíli byla silnice I/3 v úseku od kruhové křižovatky směrem na Tábor plně neprůjezdná. Řidiči tak museli jet po objízdných trasách jak městem Benešov, tak tyto trasy vedly i přes obec Pomněnice. Ke zprovoznění stavby v režimu předčasného užívání došlo 24. 4. 2021.

JAK ŠEL ČAS

EIA: Stanovisko EIA 08/2007
ZP: Schválení záměru projektu 11/2013
UR: Vydání územního rozhodnutí 04/2016
SP: Vydání stavebního povolení 03/2018
VŘ: Vyhlášení výběrového řízení 12/2019
ZS: Zahájení výstavby 05/2020
UP: Uvedení do provozu 04/2021

ČISTÁ DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa: kategorie: S 13,5/90 a S 9,5/80
počet všech stavebních objektů: 23
Úpravy ostatních komunikací:
silnice I/3: 1 (délka: 600 m)
silnice II/112: 1 (délka 59 m)
ostatní: 1
Přeložky inženýrských sítí:
vodohospodářské objekty: 3
objekty elektro: 3
sdělovací objekty: 3
Celkový objem zemních prací:
výkopy: 4816 m^3
násypy: 5889 m^3

Místo stavby: Středočeský kraj
Katastrální území: Benešov u Prahy
Druh stavby: přestavba
Objednatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR
Zpracovatel DSP: SUDOP Praha, a.s.
Zhotovitel: BES s.r.o.,
Cena stavby dle smlouvy: 41 188 322 Kč (bez DPH)

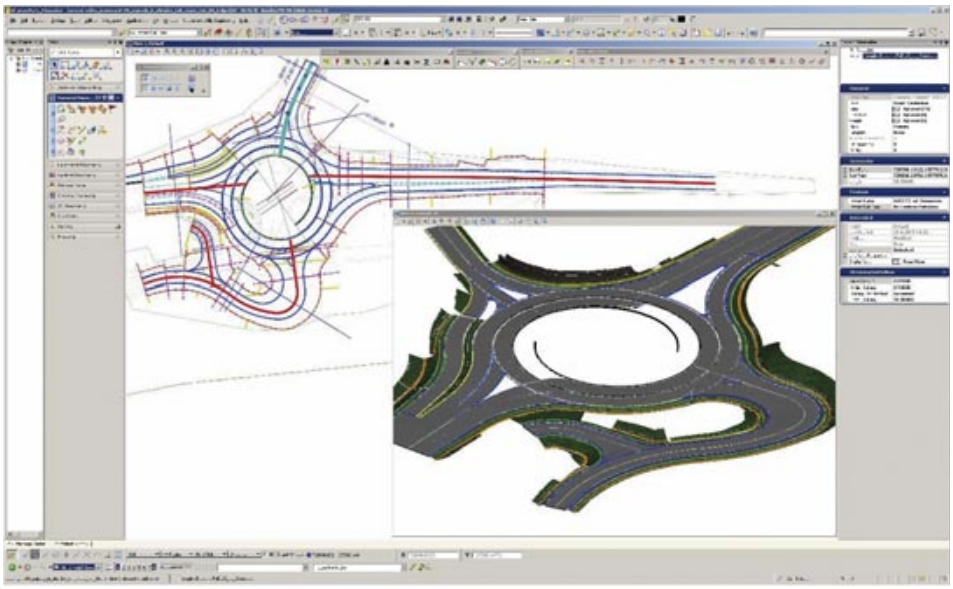
Zpracovatelé dokumentace DÚR, DSP, VD-ZDS, výkon AD:
HIP: Ing. Jiří Jarolím
Odpovědní projektanti – SUDOP PRAHA a.s.
Silniční objekty:
Ing. Jiří Jarolím, Ing. Lukáš Ježek,
Ing. Lukáš Němec
Vodohospodářské objekty:
Ing. Štěpán Horáček
Vegetační úpravy, ŽP:
Ing. Miroslav Radechovský,
Ing. Jitka Tobolová, Ing. Miloš Štolba
Hluková studie: p. Kohlíček
Externí podzhotovitelé: SO elektro

Zpracovatel dokumentace RDS, DSPS:
Odpovědní projektanti – SUDOP EU a.s.
Silniční objekty: Bc. Josef Jančík

Software

Jak se projektuje okružní křižovatka

Jiří Jarolím



GEOMETRIE TURBO OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKY

V České republice je stále tento typ okružní křižovatky něco nového. V době práce na projektovém stupni DÚR bylo na našem území vybudováno jen pár jednotek zkušebních kousků a informace o tom, jak to vlastně vyprojektovat, oficiálně neměla žádnou podobu ve formě norem ČSN i jiných souvisejících technických předpisů. A tak nezbylo projektantům nic jiného, samozřejmě za souhlasu ŘSD, než využít v té době rozpracovaných materiálů, které by jednou měly být i normou či TP. Tyto materiály jsme obdrželi ve formě „Příručky pro navrhování okružních křižovatek“ (což byl výstup z grantového projektu č. 103/06/1859, zpracovaný CityPlan v lednu 2009), ale zde ještě ke geometrii nebylo mnoho informací.

Následně se k nám dostala předverze budoucích TP135 v jakési podobě před redakčním čtením, která vycházela ze závěrů technické redakční rady k aktualizaci TP 135 (dokument z ledna 2012).

Ale opravdový hmatatelný podklad na téma „konstrukce“ turbo okružní křižovatky se k nám dostal až ve formě powerpointové prezentace VUT Brno (autoři Ing. Miroslav Patočka, Ing. Martin Smělý – Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav pozemních komunikací) v rámci práce „Projekt OP VK CZ.1.07/2.3.00/20.0227 Nové metody modelování v dopravě spolufinancované Evropským sociálním fondem a státním rozpočtem České republiky – NÁVRH TURBO OKRUŽNÍCH KŘIŽOVATEK (TOK)“.

Zde došlo k přetavení témat „základních pojmů“, „atributů TOK“, „postupu návrhu TOK“, „výběru typu a velikosti TOK“, „geometrie TOKů, „ověření průjezdu návrhovým vozidlem“, „kontrola velikosti příčného zrychlení a mezní rychlosti“. To vypadalo v grafice takhle „vědecky“ a to pomocí sestavy dvou Archimédových spirál:

V tomto dokumentu už se vyskytovalo i něco hmatatelného podle čeho se dalo začít.

OD 2D KRESEB DO 3D NÁVRHU ANEB V ČEM TO VLASTNĚ DĚLAT?

Geometrie turbo okružní křižovatky není rozhodně klasickou liniovou stavbou. Když se přemýšlelo v jakém software a jakou formou se dá efektivně docílit 3D návrhu a pak z něj i mít možnost „snadno“ obdržet pokud možno přesné výměry kubatur, zvolila se pro zpracování v té době úplně čerstvá technologie v rámci velmi nového nástroje OpenRoads od firmy Bentley. To se psal konec roku 2014, bylo těsně po „Bentley Learn konferenci“, a tak se zahájilo testování. V té době bylo OpenRoads integrováno společně do prostředí MXRoads, a tak jsme měli naději, že to alespoň v jednom z nich půjde dokončit.

Plnohodnotné 3D zpracování probíhalo tedy v produktu Bentley OpenRoads Technology v rozmezí listopad 2014 – duben 2015. Typická obrazovka vypadala jako na obrázku nahoře.

PŘIŠEL ČAS TISKŮ

V dubnu 2015 přišel čas, kdy bylo potřeba to, co se vyprojektovalo v OpenRoads, začít směrovat do tisku. V té době ještě nebyla tato technologie připravena na tisk dle ČSN, a tak se pro generování podélných profilů, příčných řezů využilo tehdejší přímé integrace s MXRoads.

V dalších projekčních stupních už pak byl tento stabilizovaný 3D návrh převzat nástroji InRoads, a to až do stupně VD-ZDS.

V letošním roce testovací data také nezahálela a dřívější výstupy z OpenRoads se opět využily – tentokrát už v OpenRoads Designer CONNECT Edition v pracovním toku „Visualization“. Bentley během let do verze CE uvolnilo k běžnému použití to, co dříve stálo mimo dostupné nástroje. Tím se využila možnost „recyklace“ projektových dat z technologie OpenRoads a otestovat využití dat k vizualizaci projektu v LumenRT. Je tak otázkou, jestli nastal čas, kdy se na jednání budeme vydávat běžně vybaveni takovouto prezentací pro veřejnost?

LumenRT má přímý export do YouTube, a tak možná už účastníci budoucích jednání přijdou nejspíš řádně připraveni. Nejspíš by to mohlo pomoci při prezentování nejen laické veřejnosti, ale i na ostrých profesních poradách. Link je pro případné zájemce stále dostupný na firemních Teamsech k problematice BIM. Ostatní musí v případě zájmu cvakat do klávesnice: https://www.youtube.com/watch?v=xLjqv8V14e0

Poznámka:

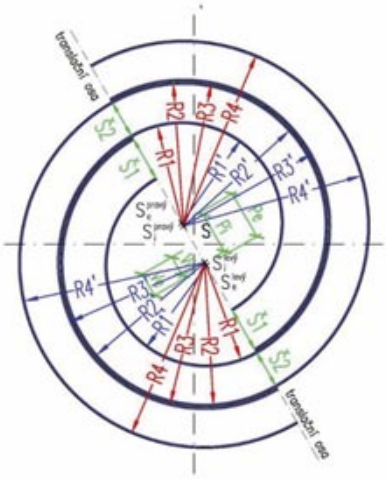
Technologie Open *se rozšířila i do produktových řad ostatních profesí, a tak i ty můžou nyní využívat další funkce, jako jsou:*

Reality modeling *(Rastry, Bing Maps),*

Scalable Terrain Model *(nový typ Bentley objektu vyvinutý pro použití při zobrazování velmi velkých modelů),*

Bentley Descartes *inženýské dílo promítne do 3D s jeho materiálovou texturou a*

LumenRT Designer *umožňuje vizualizace a tvorbu prezentačních videí.*



$S_l^{pravý}$ .....střed vnějších oblouků vpravo od translační osy

$S_l^{levý}$ ..... střed vnějších oblouků vlevo od translační osy

$S_e^{pravý}$ ...střed vnitřního oblouku vpravo od translační osy

$S_e^{levý}$ .....střed vnitřního oblouku vlevo od translační osy

Pi ..... posun vnitřních středů podél translační osy

Pe ..... posun vnějších středů podél translační osy

Vi ..... vychýlení vnitřního středu

Ve ..... vychýlení vnějšího středu

POUŽITÍ DAT Z OPEN TECHNOLOGIE PRO OTESTOVÁNÍ PUBLIKOVÁNÍ BIM NEGRAFICKÝCH INFORMACÍ.

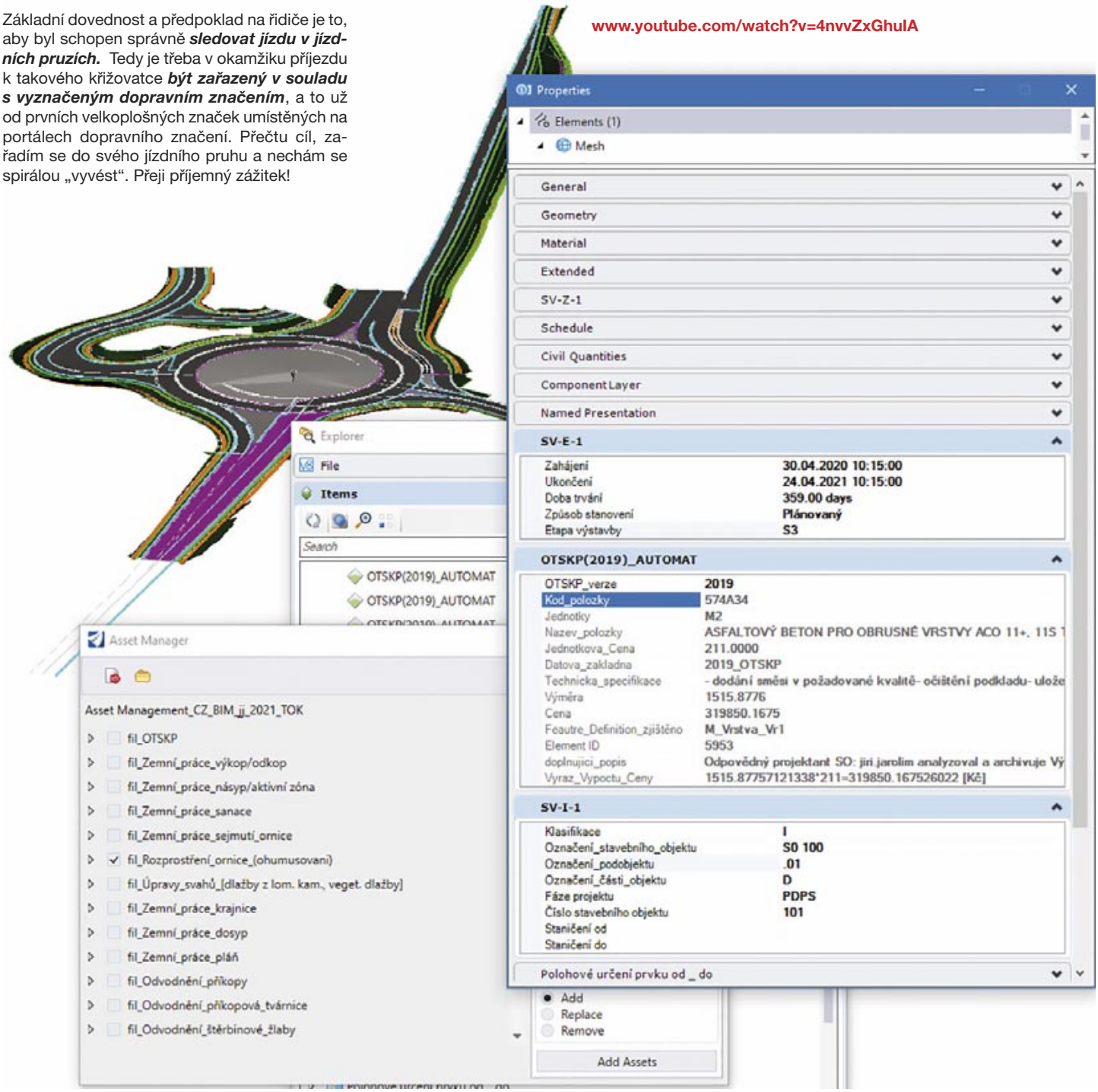
I nadále probíhají další testy nad už jednou držených datech na téma šíření a publikování BIM negrafických informací do a z modelu. K tomu účelu se využívá funkcionality „Asset Manager“ jako součást OpenRoads Designer CONNECT Edition v pracovním toku „OpenRoads Modeling“ / Utilities / Item Types. Cílem je, aby se negrafické údaje naplňovaly automaticky tak, jak je ukázáno na příkladu. To, co se od systému opravdu nechce, je ruční vpisování od odpovědných projektantů. To by znamenalo naopak neúměrnou zátěž.

JAK TEDY PROJET TURBO OKRUŽNÍ KŘIŽOVATKU

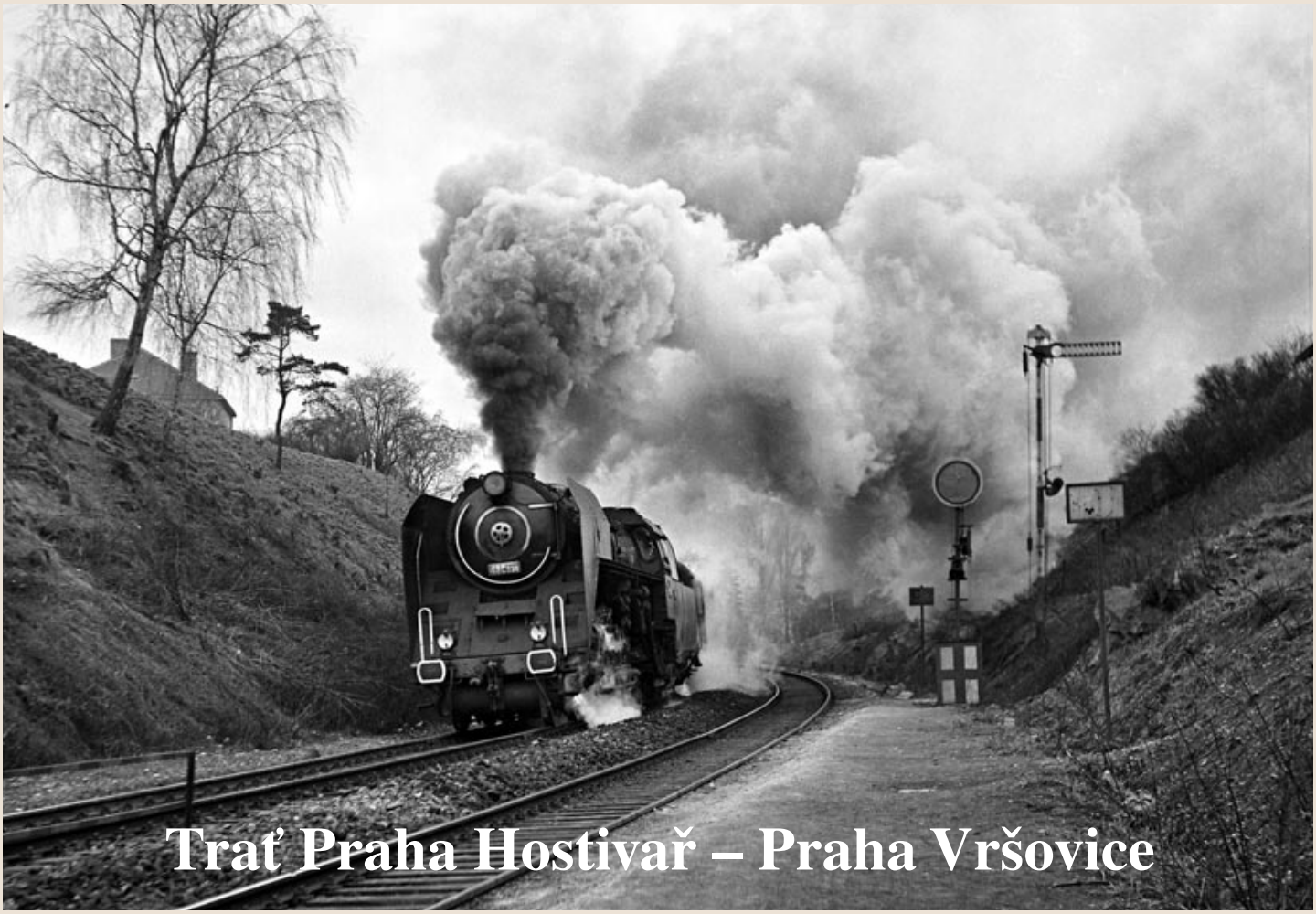
Základní dovednost a předpoklad na řidiče je to, aby byl schopen správně ***sledovat jízdu v jízdních pruzích.*** Tedy je třeba v okamžiku příjezdu k takového křižovatce ***být zařazený v souladu s vyznačeným dopravním značením***, a to už od prvních velkoplošných značek umístěných na portálech dopravního značení. Přečtu cíl, zařadím se do svého jízdního pruhu a nechám se spirálou „vyvést“. Přeji příjemný zážitek!

Instruktážní video *Jak jezdit po turbo okružní křižovatce* je dostupné na webové adrese:

www.youtube.com/watch?v=4nvvZxGhuIA



Loučení s párou na přelomu 60. a 70. let 20. století



Trať Praha Hostivař – Praha Vršovice

na fotografiích Ondřeje Řepky. Text Petr Lapáček.

V současné době finišují práce na stavbě „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n.- II. část“ a v prosinci zde bude zahájena doprava. Dobrá příležitost podívat se na provoz na této trati před půl stoletím.

Úsek byl zbudován v roce 1871 jako součást Dráhy císaře Františka Josefa (německý oficiální název: k.k. privilegierte Kaiser-Franz-Josephs-Bahn, zkratka KFJB).

Jednalo se o třetí spojení Vídně s Prahou, ovšem včetně větve z Gmündu přes České Budějovice a Plzeň do Chebu a výstavby pražské spojovací dráhy mezi dnešním nádražím Praha Smíchov a Hrabovkou.

Foto nahoře
Do zastávky Praha Strašnice vjíždí Os 904 s lokomotivou 498.030 bez rudé hvězdy.
U opačné koleje směr Praha Vršovice je umístěno oddílové návěstidlo hradla Strašnice a téměř ve stejné poloze předvěst odbočky Železný most (13. 4. 1969).

HOSTIVAŘ

Setkávání trakcí

Křížení spojovací tratě z Malešic s tratí Praha–Benešov (na mostě) do vjezdové skupiny seřaďovacího nádraží bylo postaveno při výstavbě seřaďovacího nádraží v letech 1914-1919. S nákladním vlakem do vjezdové skupiny jede lokomotiva 556.0509 (18. 2. 1968).

Po elektrizaci tratě Praha–Benešov (nahoře) začaly i na ní jezdit elektrické jednotky EM 475.1 (listopad 1975).

Na snímku z 18. 2. 1968 míří do stanice Praha Hostivař T 478.1013 v čele osobního vlaku Os 908, vlevo je spojovací trať Praha Malešice – Praha Hostivař. V té době se jednalo opravdu o periférii.

Kolem předvěsti do stanice Praha Hostivař projíždí MEx 54 Vindobona vedená VT 18.16.04 DR (6. 3. 1969).

Pohled z lávky na prostředním snímku vpravo před stanicí Praha Hostivař. Je po srpnové invazi a lokomotiva T 679.1031 má na čele zamalovanou hvězdu (7. 2. 1969).

Foto ze stejné lávky už s elektrizací. Po spojovací trati Praha Malešice – Praha Hostivař jede dvojice „Sergejů“ T 679.1. Během normalizace se rudé hvězdy na lokomotivy vrátily (listopad 1975).

STRAŠNICE

Pod lávkou pro pěší na zastávce Praha Strašnice projíždí R 104 vedený 475.1136, vpravo budova hradla zrušeného v 90. létech (18. 2. 1968).

Z lávky nad zastávkou byla zachycena lokomotiva T 478.1088 v čele Os 908 směr Benešov. Je po vstupu „spřátelených“ vojsk, název Strašnice je z důvodu snížení orientace okupačních vojsk zamalovaný, rovněž lokomotiva nemá na čele rudou hvězdu (31. 10. 1968).

Po původní benešovské trati jede lokomotiva T 478.1032 v čele Os 2111, vlevo míjí předvěst odbočky Záběhlice (28. 2. 1968).

Trať Praha–Benešov je již elektrizovaná. Osobní vlak Os 906 vyjel ze zastávky Praha Strašnice a projíždí kolem oddílového návěstidla hradla, v čele s lokomotivou E 499.101, která jako jediná své řady měla kulatá boční okna.

1/ Osobní vlak Os 2110 a T 478.1012 ještě u úrovňového sypaného nástupiště (11. 2. 1968).

VRŠOVICE

2/ Za rok rekonstrukce pokročila. Na snímku vpravo jsou již vidět budoucí nástupiště, zatím bez podchodu. Za povšimnutí stojí provizorní osvětlení nástupišť. Od nástupiště odjíždí lokomotiva 498.030 v čele Os 904 (19. 1. 1969).

3/ Za dva měsíce rekonstrukce opět postoupila. Na snímku vlevo je zachycena montáž zastřešení nástupišť. K odjezdu je připravena lokomotiva 498.040 v čele Os 906 (13. 3. 1969).

Pohled na hostivařské zhlaví stanice Praha Vršovice. Dvojice lokomotiv 475.1136 + 150 v čele rychlíku R 102, přestavba stanice je plném proudu (3. 5. 1969).

Pohled ze silničního mostu na Bohdalec směrem k osobnímu nádraží. V odjezdové skupině je zachycen manipulační vlak s lokomotivou 434.2314 (29. 12. 1970).

Seřaďovací nádraží Praha Vršovice za plného provozu. V nákladním vlaku je zařazena studená 475.145 zřejmě po opravě v dílnách, odjíždějící nákladní vlak veze lokomotiva 556.0478 (28. 2. 1968).

Tajemství Havlíčkobrodského tunelu

(dokončení z minulého čísla)

Martin Raibr

Nadzemní prostory

Nadzemní prostory jsou značně rozsáhlé, a i po 76 letech se nalezne mnoho fragmentů a pozůstatků z tohoto období. Je však nutné trošku zapojit představivost, abychom je objevili.

Jako vodítko pro nalezení těchto pozůstatků lze využít některé dostupné aplikace, a to například poválečné letecké snímky, které jsme využili i my. Ty jsou sice již poznamenány dokončováním tratě na Brno, ale i z těchto podkladů jsou dobře patrné nadzemní nádrže, které jsou vidět na obrázku.

Jedná se o dvě dvojice nádrží o poloměru 15 m a výšce 8 m, vzdálené od sebe cca 240 m, které lze nalézt dodnes. Dále je zde velké množství základových fundamentů, na kterých bylo umístěno jak potrubí, tak ocelové nádrže. Zároveň zde jsou pozůstatky jednotlivých budov a dalších základů, o jejichž účelu se můžeme pouze dohadovat. Místo jejich popisu došlo k zaměření jednotlivých fundamentů.

Zajímavostí plynoucí z tohoto zaměření, je jejich velký rozsah, který lze nalézt v celém území. Zároveň je zajímavá i skutečnost, že jejich dostupnost v podobě potrubí, které by propojovalo jednotlivé části, lze realizovat formou nadzemních vedení, nebo právě formou podzemních chodeb, které mohly, nebo možná byly provedeny. Vždyť pouze propojení odvodňovacího kanálu měří několik set metrů.

Od historie do laboratoře

Při psaní tohoto článku a při procházení fotek, jsme cítili, že nám k pochopení stále chybí zjištění, o co zde vlastně šlo, co se snažili docílit. Jak to mělo vypadat, jaký byl projekt, vždyť u tak velkého rozsahu stavby musel být nějaký. Kam zmizel, kde je?

Takže jsme překlikli na jiné webové stránky a požádali jsme jiné kolegy, aby nám vlastně vysvětlili, co musíme všechno udělat, abychom získali třeba letecký benzín, nebo vhodný olej do takových mechanismů, jako je tank Tiger.

Ropa se většinou již při své těžbě zbavuje velké části vody a části solí v ní. V rafinérii se provádí elektrostatické odsolování, následně se provádí atmosférická destilace, a kromě těžkého a lehkého benzínu se získává mazut. Z mazutu pak vakuovou destilací vznikají výrobní prvky jako jsou topný plyn, propan-butan, petrolej, lehký/těžký benzín, motorová nafta, topný olej.

Pro výsledný produkt je potřeba jako vstup voda, elektrická energie, pára a schopnost při první rafinaci dosáhnout teplot 300°C a při druhé přes 500°C, tedy velké množství energie.

Pohled na nádrž na povrchu na kolínské straně. Pravděpodobně se jedná o továrnu s označením Ofen 41/42, která měla být budována jako nadzemní rafinerie. Nádrž na fotce byla v 60. letech upravena jako nádrž na asfalt pro obalovnu, která zde byla zřízena.

Shrnutí

Ze zaměření jednotlivých částí je patrné, že známá podzemní část není celá, chybí propojení jednotlivých prostor s další větrací šachtou. Zároveň chybí propojení s vnější částí. Následně vnější známá část se rozkládá na cca 20 000 m^2, z čehož je vidět velikost tohoto projektu.

Ze zmapování a geodetického zaměření je patrný rozsah jednotlivých částí, který umožňuje porovnání s ostatními projekty, na něž jsme narazili při psaní tohoto článku. A výsledek?

Došlo k porovnání jednotlivých dostupných projektů Dachs. Z nich je patrné, že jednotlivé projekty byly opravdu typové. Příklad můžeme nalézt i v umístění jednotlivých šoupátek na nádržích atd. Jednotlivé továrny měly tedy stejné uspořádání a technologii provozu, prostě německý pořádek. Ale...

Zkusili jsme to tedy chvíli brát za dané, ale co z toho vzešlo bylo spíše směšné. Druhý den se pak objevila otázka, co když… Co když tenkrát se stavělo i v Čechách stejně, co když jsme nedělali odlišnosti, co když se chtělo, aby to fungovalo??? Zkusili jsme tedy hledat trošku jinak a výsledek

Pohledy zespoda a shora do druhé šachty. Ta má 4 metry v průměru a 24 metrů na výšku. Na boku ostění jsou dodnes patrné výdřevy. Občas se tento prostor uvádí jako únikové schodiště, ale jednalo se o prostor pro destilační zařízení. Byl budován z povrchu a z něj byla osazována i nádrž. Následně se povrch zaléval betonem a zamaskovával.

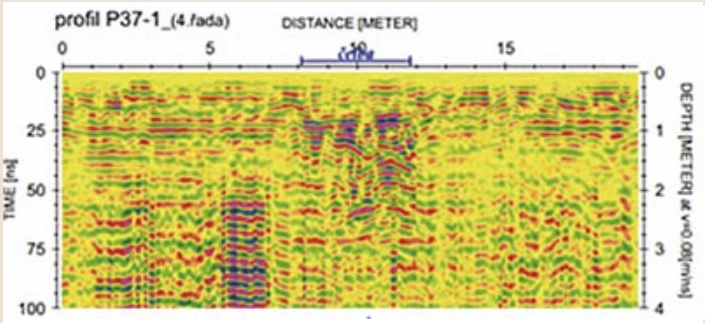
Současný pohled na vnější vzhled výše uvedené destilační kolony. Takhle byla upravena v 50. letech při dokončení tunelu.

Pohledy na dvě nádrže podzemní továrny Ofen 39/40, každá s průměrem 15 m a kapacitou přes 700 m³. Jedná se o jedinečný pozůstatek. Nádrže jsou kompletně zachovány, a to včetně armatur. Většina nádrží z 22 továren v Evropě je již značně zdevastována; z velké míry jsou strženy nebo probo-

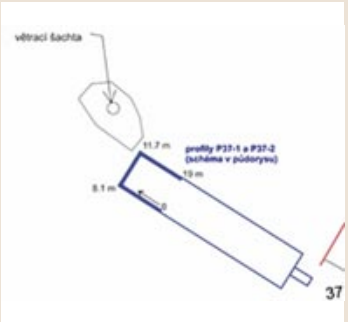
byl rychlejší, než se dalo čekat a jednotlivé informace, co se doposud zjistily, byly zřejmější!

Celou dobu dochází totiž k omylu, nejedná se o podzemní továrnu, ale podzemní továrny! Na základě podkladů pocházejících od skupiny z Bergisches Lande v Německu, lze definovat i jejich název. Základem byla podzemní továrna Ofen, která nesla označení jako Ofen 39/40. Pravděpodobně po náletech na Pardubice měla být rozšířena i o další část, která je považována za provizorní nádrže a je možné, že se jednalo o stavbu, která měla nést označení Ofen 41/42. Vlastní podzemní továrna Dachs III, která se v celé podobě měla nacházet v podzemí, měla z Ofen 39/40 odebírat část produkce.

Nyní když se vrátíme k podzemí, můžeme jen konstatovat, že nás ještě čeká velké překvapení. To se pomalu začíná naplňovat dalšími střípky, které se postupně skládají, a to jak z dokončeného geodetického zaměření podzemních prostor, tak i z provedeného georadarového průzkumu. Ten byl pouze částečný; vzhledem k preferenci klasického průzkumu pro potřeby projektových návrhů tunelu a vzhledem k času nebyl úplný a byl provedený pouze v daných lokalitách. Ale již ten dává předpoklad, že podzemní prostory nejsou kompletní a dochází k jejich postupnému zmapování.



Závěrem



Z výše uvedeného je patrné, že při projekční činnosti se naráží na stále nové věci, a to jak z pohledu techniky, tak i z pohledu historie. Právě toto dává jak projektům, tak jejich projednávání hlubší smysl tím, že se buď navazuje na něco, co vybudovali naši předci, nebo to rozvíjíme. V rámci stavby „Modernizace průjezdu uzlem Havlíčkův Brod“ jsme narazili na historii nejen železnice, ale i naší republiky a její temné období. Ačkoliv se jedná o temné období celé Evropy, tak při procházení jednotlivých podkladů jsme narazili opět na zásadní rozpor mezi ČR a našimi sousedy, a to zájem o historii. Jak v Německu, tak Rakousku je na rozdíl od nás i tato část historie poměrně důsledně popsána. Snad jsme tímto článkem trošku vzbudili zvědavost o to, co v tom Brodě je…

Pohled na vyústění „větrací“ šachty z výklenku č. 37. Nyní se jedná o malou rouru o průměru cca 300 mm. Dle podkladů se však jednalo o stejnou šachtu jako sousední o průměru 4 m.

V okolí podzemních továren se na povrchu nachází velké množství pozůstatků. Jedná se jak o jednotlivé sekundární nádrže, tak základy pro další destilační zařízení. Součástí pozůstatků jsou i základy obslužných objektů pro zajištění činnosti jednotlivých továren.

SUDOP EU: AKČNÍ ČERVEN 2021

Poté, co byly v červnu zrušeny tradiční sportovní hry, se naše středisko rozhodlo uskutečnit hry vlastní. Jako vhodné místo pro konání byl zvolen kemp v Oseku. Část lidí pojala už příjezd do kempu sportovně. Rozhodla se přijet na kole krásnou trasou přes Krušné hory. Ostatní vyjeli auty dříve, aby tzv. založili tábor.

Na místě účastníci využili koupaliště, kde se osvěžili před návštěvou pivovaru. Posezení venku na čerstvém vzduchu s teplým jídlem na talíři a ne v krabičce, a také s čerstvě natočeným pivem, bylo po dlouhém zákazu příjemnou změnou.

Druhý den byly rozlosovány týmy na pétanque. I když počasí bylo proměnlivé, zvládl se odehrát i beach volejbal a stolní tenis. Část účastníků využila i minigolf. Sportovní klání bylo uzavřeno tradičně posezením u ohně a opékáním buřtů.

A protože nám ten červen tak úspěšně začal, chtěli jsme jej i příjemně ukončit. Proto se vyrazilo, ostatně jako každý rok, na vodu. Letos padla volba na Vltavu. Jelo se na kánoích a začátek plavby byl ve Vyšším Brodě.

Počasí nám přálo, tak se mohlo v pohodě vyplout. Původně jsme se báli, že budou na vodě davy lidí, ale přálo nám štěstí. Celé odpoledne jsme si užívali klidnou řeku. Spalo se v Rožmberku nad Vltavou v kempu. Večer jsme šli na obchůzku města a do místní hospody, kde byla páteční plavba uzavřena výbornou kuchyní a pěnivým mokem.

Druhý den jsme vyrazili opět za slunce na druhou část plavby do Českého Krumlova. Kolem poledne provoz zhoustl, a tak jsme se museli občas předjíždět s ostatními loděmi. Na jezech čekat ve frontě, ale pořád to nebylo tak dramatické.

Vltavské jezy byly výborným zpestřením. Několik našich lodí se „cvaklo“. Někdo utopil i mobil, který se poté zdárně vylovil. Ale tohle vše k vodě prostě patří. Pozdě odpoledne jsme dorazili do Českého Krumlova. Bohužel jsme nestihli prohlídku města a museli se vrátit zpět do kempu. Tak jsme si večer skočili na pivo do Rožmberka a druhý den ráno jsme vyrazili zpět ke svým domovům.

Takže za středisko SUDOP EU můžu prohlásit, že akce v červnu byly zdárně splněny .

Aneta Sýkorová

SUDOP PRAHA: SPORTOVNÍ ZÁŘÍ 2021

Konečně! Konečně jsme se po dvou letech natěšeně vrátili na místo činu do areálu hotelu Sportlife v Rumburku. Bylo úžasné vidět po dvou letech dychtivé sportovce s úsměvem na tváři a odhodláním užít si pohyb, i když dvě nádherné přátelské duše již neuvidíme. Ale věříme, že si to také nenechaly ujít a kibicovaly nám z obláčku.

Úsměv a dobrá nálada nemizela ani s deštivým a chladným počasím. Jako vždy jsme se snažili objednat krásné počasí, které nakonec nevyšlo dle plánu, a tak jsme byli nuceni některé venkovní sporty přesunout do haly a některé bohužel zrušit (kanoe).

Po dlouhé pauze všichni plni sil netrpělivě drželi rakety, pálky, balóny, a další sportovní náčiní a nemohli se dočkat až na ně přijde řada.

Letošních 27. letních SUDOPEK se mělo účastnit 98 sportovců ze SUDOPu a spřátelených firem, bohužel přicházející chřipková sezona učinila své a 14 sportovců nakonec fandilo na dálku.

Loučili jsme se unavení ale spokojení, někteří bohatší o medaile, zážitky a třeba i o nové přátele. Ale všichni máme jedno společné: už teď se těšíme na další SUDOPKY, které nás čekají 17. až 19. 6. 2022.

Eva Kudynová a Markéta Krčová, foto Lukáš Wendlík

badminton
Patrik Pluskal – MCO
Stanislav Pohl – SUDOP
Tomáš Martinek – SUDOP
Vlaďka Ozimá – SUDOP
Katarina Fabčínová – SUDOP
Radka Šritterová – SUDOP

bowling
Patrik Pluskal – MCO
Martin Chrastil – SUDOP
Jan Novák – SUDOP
Veronika Volková – SUDOP
Klára Hájková – DOPRAVOPROJEKT
Martina Jedličková – SUDOP

horská cyklistika
Tomáš Kafka – SUDOP
Bohuslav Kočer – AED
Jaromír Hájek – DOPRAVOPROJEKT

minivolejbal mix
Stanislav Pohl/Jarmila Rydlová – SUDOP
Zbyněk Smáha/Radka Šritterová – SUDOP
Stanislav Žáček/Irena Srbecká – SUDOP EU

minivolejbal muži
David Zrůst/Stanislav Pohl – SUDOP
Jan Síba/Bohuslav Kočer – AED
Stanislav Žáček/Miroslav Váňa – SUDOP EU

nohejbal
SUDOP EU – Ústí A Demo, Kobližek, Jančík
AED – Síba, Krigovský, Šůra
SUDOP EU – Ústí B Chrastil, Váňa, Žáček

orientační běh
Marek Ambrož – STOSMOL
Josef Jančík, Jiří Matys – SUDOP
Utinek family – SUDOP
Jarmila Rydlová – SUDOP
Katarina Fabčínová – SUDOP
Hana Vondrušková – SUDOP

stolní tenis
Roman Streit – DOPRAVOPROJEKT
Martin Chrastil – SUDOP
Michal Janda – DOPRAVOPROJEKT
Vlaďka Ozimá – SUDOP
Aneta Perná – SUDOP
Radka Šritterová – SUDOP

petang
DPB-A: Streit, Bartoš, Kokcová
ÚSTÍ: Trejdlová, Srbecká, Kobližek/Žáček
bez jména týmu: Smáha, Nezkusil, Hoznourová

šipky
Roman Streit – DOPRAVOPROJEKT
Antonín Bartoš – DOPRAVOPROJEKT
Jan Novák – SUDOP
Veronika Bukovská – SUDOP
Petra Rybková – DOPRAVOPROJEKT
Veronika Volková – SUDOP
děti
Dorota Kafková – SUDOP
Mikuláš Hájek – DOPRAVOPROJEKT
Vilém Kafka a Emma Hájková – SUDOP/ DOPRAVOPROJEKT

squash
Patrik Pluskal – MCO
Bohuslav Kočer – AED
Martin Chrastil – SUDOP
Radka Šritterová – SUDOP
Katarina Fabčínová – SUDOP
Kristýna Wendlíková – SUDOP

6 volejbal
SUDOP EU
SUDOP PRAHA
AED

kriket
Matěj Mareš – SUDOP
Jiří Matys – SUDOP
Tomáš Kafka – SUDOP
Jana Krajíčková – FRESH SCHOOL
Simona Prokopová – FRESH SCHOOL
Irena Srbecká – SUDOP EU
děti: Vilém Kafka, Dorota Kafková, Emma Hájková – SUDOP/SUDOP/DOPRAVOPROJEKT

SUDOP PRAHA na rychlých kolech

Oliver König a SUDOP PRAHA. Spojuje je víc, než by se na první pohled mohlo zdát. Ano, pro obě strany je domácím hřištěm doprava. Obě jsou ryze českou záležitostí, obě často a velmi úzce spolupracují se společností Movisio. A především – obě chtějí být nejlepší…

Pro letošní rok se jejich cesty spojily ještě těsněji. SUDOP PRAHA se totiž rozhodl podpořit český motocyklový talent a stát se jeho partnerem v rámci světové tour 2021. Jde tak o další dílek skládanky do dlouhodobé podpory a propagace SUDOPU v oblasti motoristického sportu.

„Naše aktivita na těchto soutěžích má hned několik rovin. Působíme v dopravě – a tak i naše marketingové aktivity v této oblasti se samy nabízí. Jako projektanti jsme navíc převážně mužský kolektiv. A upřímně – kdo z nás nechtěl být jako malý kluk alespoň na chvíli závodníkem ☺ ? Jako česká firma pak pomáháme tuzemským sportovcům, kteří mají nejen talent, ale ideálně i mezinárodní ambice. I my totiž působíme za hranicemi ČR a jejich sportovní výsledky jsou pro nás i velmi zajímavým PR mimo naši republiku," vysvětluje spolupráci generální ředitel Tomáš Slavíček.

V tomto konkrétním případě se pak připojila i osobní znalost lidí v týmu. „S kolegy z Movisia se velmi pravidelně potkáváme nad řadou společných projektů, a tak když zástupce firmy, manažer stáje a bývalý závodník Miloš Čihák přišel s nabídkou možného partnerství, plácli jsme si… Olivera máme šanci sledovat dlouhodobě a jeho talent a píle je něco, co si naši podporu rozhodně zaslouží," uvedl šéf SUDOPU.

Oliver König je talent od pánaboha. S trochou nadsázky lze konstatovat, že na co tento mladík usedne, na tom zajede dobrý čas. Ve světě motorek se pohybuje už od svých dětských let a jeho kariéra stále strmě stoupá. V roce 2021 tak nastoupil již do své třetí sezony v kategorii Supersportů 300, který se pořádá v rámci světového šampionátu superbiků.

Supersporty patří rozhodně k těm nejatraktivnějším závodům. „Tím, že motorky mají srovnatelnou rychlost, tak se většinou dojíždí ve skupinkách, ve kterých dochází k neustálým soubojům. Do zatáčky brzdíme na poslední chvíli, manévry jsou nebezpečné," popsal König, který si takové podmínky pochvaluje. „Věřím si, že mám na stupně vítězů," dodal König při startu letošní sezóny.

To, že nemluví do větru, prokázal při domácím srpnovém závodě v Mostě. A pro Olivera to byl v rámci celoroční tour výjimečný závod – jediný na domácí půdě.

Speciální se tato zastávka stala i pro SUDOP PRAHA. Zatímco v rámci běžné světové tour vozí Oliver na motorce i kombinéze menší partnerské logo firmy, v Mostě jeho stroj i kombinézu převlékli kompletně do sudopských barev.

Český jezdec následně v Mostě neskutečně zabojoval. V trénincích si vyjel skvělé startovní umístění a v samotném závodě se mu pak podařilo vyjet i jím vysněné medailové umístění. SUDOP se tak díky Oliverovi stal na chvíli bezkonkurenčně nejrychlejším projekčním domem na světě ☺.

Děkujeme a přejeme hodně štěstí na další cestě...

Jakub Ptačinský

Foto: archiv, Instagram Olivera Königa a Václav Duška Jr.

Tato kniha navazuje volně na publikaci Zmizelé koleje, zmizelá nádraží, vydanou v roce 2019. Do první publikace se nevešly všechny zaniklé tratě. Díky tomu měli autoři dostatek témat a materiálů ke zpracování, a čtenáři se tak dostává do ruky druhé pojednání o tratích, které si někteří ještě pamatují, ale pro mnoho čtenářů bude překvapením, kde všude existovaly veřejné železnice, o nichž dnes ví pouze úzký okruh těch, kteří se zajímají o historii železnic.

Velkou kapitolu tvoří železnice přeshraniční, které zanikly zejména změnou poměrů po druhé světové válce. Některé z nich byly po několika desetiletích znovu vybudovány a byl na nich opět zahájen provoz.

Další kapitolu tvoří tratě a přeložky, které nebyly popsány v první knize a díky časovému odstupu se podařilo získat další zajímavé historické materiály.

Věnuje se také železnicím, které, i když nebyly úředně zrušeny, zmizely díky přírodním katastrofám a musely být znovu vybudovány.

Jizerka, hnojový dům a narciosvá louka.

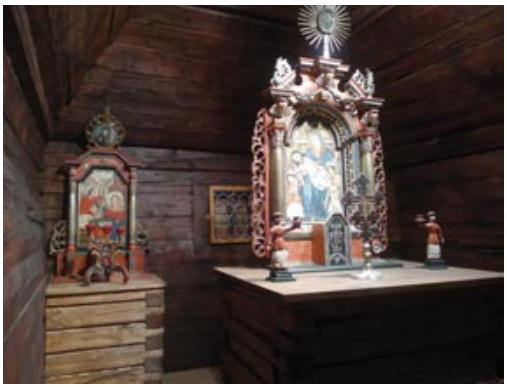
SPOLEK SENIORŮ SUDOP

Po coronavirové krizi a uvolnění ubytování v penzionech jsme ihned zahájili činnost Spolku. Koncem května jsme to využili k tradiční návštěvě Jizerských hor s ubytováním v bývalém rekreačním středisku SUDOPu. Vzhledem k časnému termínu po uvolnění nebyla účast příliš vysoká, ale doufáme, že zájem se příště zvýší.

V červnu jsme měli po coronaviru první schůzku a začínáme uskutečňovat akce z roku 2020. Hned jsme podnikli výlet do Příbrami s návštěvou hornického muzea.

V roce 1957 převzalo muzeum objekt Ševčínské šachty a začalo ho využívat jako svůj hlavní objekt. V roce 1963 se muzeum začlenilo pod Okresní muzeum v Příbrami. Na konci 70. let muzeum získalo cáchovnu Ševčinského dolu, hornickou chalupu a šachetní budovu Ševčínského dolu. Na začátku 90. let 20 století prošel areál Ševčinského a Anenského dolu potřebnou rekonstrukcí. Muzeum koupilo od původních majitelů (kteří získali důl v restituci) důl Vojtěch včetně parního stroje z roku 1889. Důl Vojtěch byl zpřístupněn v roce 2000. O dva roky dříve (1998) byla zprovozněna Prokopská štola včetně důlního vláčku. V roce 2005 se otevřel Památník Vojna v Lešeticích na místě bývalého komunistického tábora nucených pracích.

Kostel sv. Mikuláše v Jiráskových sadech a dole jeho vnitřek.



V červenci jsme navštívili Hradec Králové s procházkou kolem Muzea východních Čech (J. Kotěra), na náměstí ke katedrále Svatého Ducha a Bílé věži.

Hradci Králové vtiskli na počátku 20. století novou tvář architekti evropského formátu Jan Kotěra a Josef Gočár. Díky velkorysému urbanistickému konceptu a řadě monumentálních staveb ve stylu secese a funkcionalismu se tehdy městu přezdívalo Salon republiky. Přijeďte se s ním seznámit! Jednou z nejkrásnějších staveb Hradce Králové a zároveň dokonalou ukázkou tehdejších změn je monumentální budova Muzea východních Čech na Eliščině nábřeží, dílo J. Kotěry z let 1909–13. Architekt navrhl secesní stavbu z lisovaných a částečně glazovaných cihel, pozornost přitahují také dvě alegorické figury sedících žen na průčelí budovy, znázorňující Umění a Průmysl. V interiérech si zaslouží pozornost skleněné vitráže a mozaiky, pro něž byly předlohou pastelové kresby J. Preislera.

Návštěvou muzea moderního umění jsme se přesvědčili, že většinou tomu nerozumíme. Procházkou po městě jsme navštívili kostel sv. Mikuláše v Jiráskových sadech z roku 1605. Kostel byl zakoupen a převezen do Hradce Králové z východního Slovenska v roce 1935. Obdobný kostel bohužel v Praze v Kinského sadech podlehl požáru. Cestou k nádraží jsme nemohli minout známý jez „Hučák“.

Jiří Kulík

Legendární jez Hučák s elektrárnou na Labi.

Před Muzeem východních Čech.

Uplynulo deset let od okamžiku, kdy noha našeho syna poprvé šlápla na povrch Nového Zélandu, a v lednu 2018 tam zanechala stopu další. Zkrátka touha poznat tu krásnou zem celou zvítězila. Na cestu tentokrát zlanařil svého úhlavního kamaráda Matesa a nedalo mu to moc práce – jejich životní soužití pochází už z mateřské školky. A tak jak je Ivan milovaným strýčkem dětí Klenkových, je i Honza nejmilovanějším strýčkem Ivanovy dcery Kristýnky.
My, rodiče, jsme byli mnohem klidnější než před deseti lety, protože jsme měli jednu jistotu: kdyby cvičený pes na letišti v Aucklandu očichal Matesa od hlavy k patě, neměl žádnou šanci vyjádřit svou nespokojenost.

To byly dovolené – 1980, 2008, 2018!

Nový Zéland – Jižní ostrov

Text Ivan Krejčí jun., foto Jan Klenka

AOTEAROA 26 dní, 3.850 km

Úvod cesty započal zjištěním, že náš let do Londýna byl zrušen a my jsme byli nuceni si obstarat náhradu. Naštěstí letité konexe z let strávených na letišti nám umožnily bezplatné překnihovaní na Qatar Airways a po několika desítkách minut jsme byli připraveni odletět přes Doha do Aucklandu. Bohatě jsme se vybavili na cestu v pražském duty free shopu, kde jsme nakoupili rumy a vyrazili jsme směr jihovýchod na první stop do pouště. Po přistání nám naši skvělou náladu po první lahvi zkazili místní securiťáci, když nám zabavili jednu lahev s tím, že není řádně zabalena v bezpečnostním sáčku. Nic nedbali našeho ujišťování, že lahev před nimi rádi vypijeme, takže skončila v jejich moci.

9. 1.

Po příletu do **Aucklandu** nás stejně jako před 10 lety kontrolovaly uniformy, jen s tím rozdílem, že se jednalo o celníky, kterým se nelíbilo množství dovezeného tabáku. A tak jsme opět skončili u sepisování protokolu a placení cla.

Vyzvedli jsme si *caravan*, tedy karavánek a vyrazili směrem na Tauranga. Zakotvili jsme v kempu na Papamoa beach, kde jsme přenocovali a druhý den jsme odjeli směrem na **Taupo**. Za **Rotorua** jsme se zašli podívat do místního muzea, ale kromě celodenního placeného programu na nás zbyla jen ukázka maorské kultury a umění zdarma v prostoru, kterým byl obchod se suvenýry.

Další zastávkou bylo Wai-O-Tapu (Thermal Wonderland) vytvořené vulkanickou činností. Paleta barev vytvořená reakcemi různých chemických prvků doprovázená sirným dýmem. Před Taupo jsme prošli ještě Craters of the moon – v porovnání s předchozí zastávkou to žádná pecka nebyla, ale i tak jsme si to tam užili.

Při objíždění jezera **Lake Taupo** jsme zakotvili v kempu, kde jsme našli krásné místo na přespání a po krátkém cvičení a večeři v podání Matesa jsme se nechali okusovat od místních komárů (nic ve srovnání se *sand flies* na jižním ostrově).

10. 1.

Ráno jsme začali cvičením u jezera za asistence komárů a po snídani vyrazili do **Tongariro**. Bohužel jsme špatně odbočili, takže jsme se k sopce Ruahepa dostali z druhé strany než jsme původně chtěli. Za ponurého počasí jsme se vydrápali do 2/3 kopce a když jsme dosáhli sněhové pokrývky, vyběhli jsme ještě o kus výš a jali se sjíždět sopku dolů. Za celou dobu jsme nepotkali živou duši, až dole pod kopcem jsme uviděli pár a dle pánových „tříčtvrťáků“ jsme seznali, že můžeme pozdravit česky *dobrý den*.

Odjeli jsme pres Dessert road odkud bylo vidět jak ledovce, sopku z Pána prstenu (Mordor), tak zelené kopce i prérii směrem na Wellington. Přenocovali jsme ve Flat Hills, kde jsme se báječně najedli a druhý den po skvělé snídani jsme vyrazili do hlavního města.

11. 1.

Během jízdy se Mates spojil s ředitelem *Krav Maga Global* Nového Zélandu, jestli bychom si u nich mohli zatrénovat. Ředitel byl milý, nicméně, že prý třídu otevírá až příští týden, takže nás alespoň provede po Wellingtonu. Zřejmě se mu to rozleželo v hlavě a po pár hodinách Matesa kontaktoval s tím, že na druhý den sehnal studenty a společně si zacvičíme, když přijeli páni z Evropy☺.

Cestou jsme zastavili na krásné pláži, na níž jsme si s Matesem dali lehký trénink, a poté posvačili. Po příjezdu do Wellingtonu jsme se ubytovali v krajně nehezkém motelu, kde po výměně prvního pokoje (nesnesitelný zápach) jsme skončili v místnosti 3 x 3,5 m s jediným obrazem na stěně, na němž byla vyobrazena tramvaj na pražském Malostranském náměstí.

Večer procházka po Cuba street, kde jsme se stali obětí vyprávění opilého Novozélanďana, který, jak se ukázalo, v mládi závodil na motorkách a po zjištění, že jsme z Čech, nám hlasitě bájil o motorkách značky Dzaua. Až po chvíli nám doklaplo, že vyprávěl o značce Jawa.

12. 1.

Den jsme započali tréninkem s místní KMG organizaci a po jeho skončení nás Andre (ředitel organizace) vzal na prohlídku některých míst ve **Wellingtonu**. Ukázal nám výhled z Victoria mountain, Welliwood – místní filmová studia a krásnou zátoku, kde jsme si dali kafe a oběd. Velmi příjemný chlapík, díky kterému byl den ve Wellingtonu příjemným zážitkem.

Nenechali jsme si ujít Te Papa museum, ale kvůli nedostatku času (museli jsme stihnout trajekt na jižní ostrov) jsme to vzali hopem. Stihli jsme akorát výstavu o nasazení NZ vojáků v první světové válce po boku Australanů u Gallipoli proti Turkům – hrůzný masakr, a část o maorské kultuře, umění a historii.

Pak už jsme spěchali na trajekt Interislander, abychom opustili severní ostrov. Během cesty se zhoršilo počasí a začalo pršet. Po vylodění na jižním ostrově jsme se ubytovali ve Smith's Farm, kde jsme strávili noc.

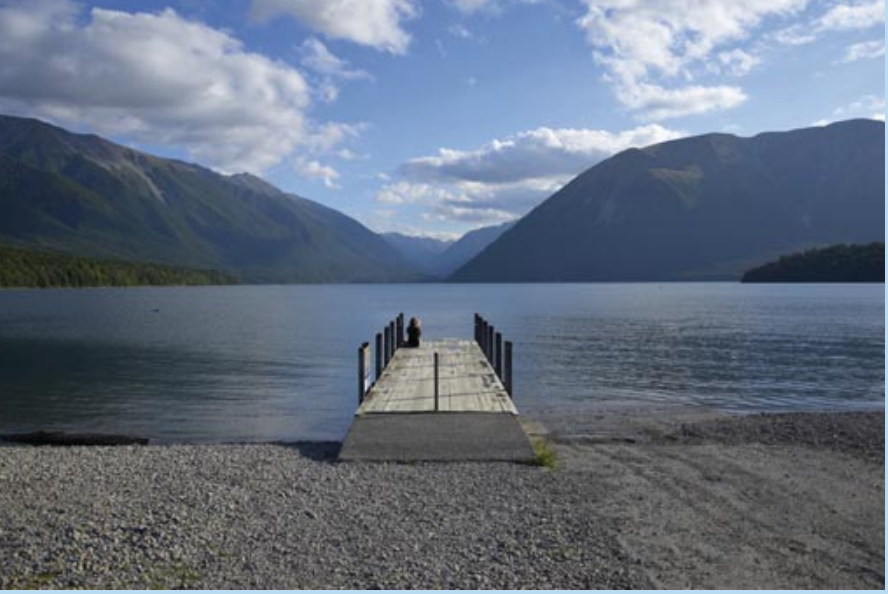
13. 1.

Matesa trápí bolest v lokti a rameni, starám se o jeho *spirit*, aby neupadal na duchu, později mi to můj kamarád zlatej vrací, když po ataku *sand flies* vypadám jako Quasimodo. Pro zlepšení nálady krmíme místní zvířata (kozy, ovce a prasata) a sebe taky. Projíždíme krásnou přírodou, výhledy kam se koukneme. V malém městě **Nelson** si dáváme oběd v thajské restauraci a nakupujeme zásoby na cestu včetně několika repelentů v domnění, že aspoň některé budou fungovat. Zastávka v Rabbit bay, pláž všude, kam oko dohlédne, hodili jsme si *frisbee* a pokračujeme směr Takaka hill, kde si chceme ugrilovat maso a ochutnat místní pivo. Cestou jsme se zastavili na kafe v baru, kde hráli pohodovou hudbu a seznámili se s místními děvčaty, která nám poradila, jak se dostat na místo, kam chceme. Dorazili jsme do Mussel Inn, pojedli, popili a užili super večer při koncertu místní kapely Horizon, se kterou jsme pak popíjeli až do 02,00, kdy jsme to zabalili a šli spát do auta.

14. 1.

Od Wellingtonu nám prší, ale vlastně pokaždé, kdy vystoupíme z auta, tak přestane, a začíná opět když do něj nastoupíme. Snídáme v **Collingwoodu** a pokračujeme do Puponga. Procházka po výběžku Farewell split až k pohyblivým pískům – nádhera. Následuje výlet na Wharakiki beach. Když jsme tam dorazili, vyrazilo nám to dech. Nádherná příroda, moře, tuleni a krátká koupačka (zebalo to). Zvažovali jsme, že na tom kouzelném místě přespíme, nakonec jsme ale vyrazili, abychom se přiblížili k dalším místům, která jsme chtěli vidět.

Cestou necestou, doprovázeni všudypřítomnými ovcemi jsme kolem Whanganui inlet dorazili na nádhernou pláž. Připravili jsme si klasiku *spaghetti aglio olio pepperoncino*, tortillu s Haloumi sýrem a za praskání ohně a šumění moře jsme se spolu s další lahví rumu nechali unášet pohledy na letní noční oblohu plnou hvězd. Ráno po probuzení nám jižní ostrov připomněl, že se nebudeme jenom radovat a užívat si krásných pohledů, ale také svádět boj s krvelačnými *sand flies*…



15. 1.

Začínáme den úprkem z místa přespání, zastavujeme v Collinwood, kde obědváme a snažíme se zarezervovat místo v kempu Arnaud **(Nelson Lakes National park),** ale neprochází platba. Po příjezdu zjišťujeme, že kemp je plně obsazen, naštěstí pro nás nám jeden z návštěvníků přenechává za poloviční cenu místo, takže nakonec můžeme zůstat.

Nicméně koncentrace *sand flies* na tomto místě je opravdu hustá a mě, jako nejslabší článek, si vybírají k hromadnému útoku. Přiznávám, tady jsem byl na zabití já a přítel nejvěrnější mi byl velkou oporou a zvedal mi morál on.

16. 1.

Prší a kopce jsou v mlžných mracích. Má tak být celý den, takže balíme a jedeme na západní pobřeží. Cestujeme přes Murchison, Westportem Carters beach a přes **Cape Foulwind** – nádhera.

Poté cesta podél pobřeží na jih k Pancake rocks, kde jsme dle instrukcí naší kamarádky Lindy, která tu žila několik let, zahnuli odbočkou do křoví a objevili se na pláži, kde jsme strávili čas do druhého dne. Zacvičili jsme si, udělali si oblíbené *spaghetti aglio olio* a urazili dvě lahvinky místního bílého vína. Jednu sklenku mi nepozorovaně konzumoval malý hnědý pták, který využil mých několika chvilkových nepozorností.

17. 1.

Od rána prší. Já jsem splaskl natolik, že je poznat, kde mám kotníky. Jedeme přes Greymouth do **Hokitika**, o němž jsem věděl už při odletu, že Lucce koupím zásnubní prstýnek z jadeitu. Poté výlet na Hokitika gorge, ale díky dešti je voda kalná a z inzerované tyrkysové parády nemáme nic.

Vracíme se nazpět, dáváme jídlo a vyrazíme do kempu u jezera Mahinapua. Bohužel byla zima, pršelo, absence záchodů nás taky nepotěšila, tak jsme změnili plány a ubytovali se poblíž zlatokopecké vesničky Ross. Zlehka jsme si zacvičili, a protože zase začalo pršet, stáhli jsme se a dopřáli si po dlouhé době teplou sprchu.

18. 1.

Konečně neprší! Při projížďce vesničky **Whataroa** jsme neodolali a objednali si let helikoptérou nad ledovci. Záleží na počasí následujícího dne – pokud bude letově, vzneseme se nad Franz Joseph glacier a Mates dostane dárek k narozeninám v podobě letu.

Dorazili jsme do **Okarito**, kde si půjčujeme kajaky a vyrážíme na projížďku do Okarito lagoon. Snažíme se zahlednout Mt. Cook, ale je v mracích, tak opouštíme jezero a vstupujeme proti proudu do male říčky, kde začíná pastva pro oči. Všude kolem prales, krásná barva říčky, vodopád, zkrátka nádhera. Ubytovali jsme se v kempu na pláži. K večeři fazole s rýží, trénink, koupačka a čtyřminutová sprcha za 2 NZD. Krásný západ slunce i s červánky a Pinot Gris a jdeme do betle.

19. 1.

Prší. Nicméně volám jak to vypadá s odletem helikoptéry a je nám řečeno, že máme dorazit. Déšť ustal a my se v 09,00 vznášíme vzhůru. Moje první cesta helikoptérou se obešla beze slz a hysterie. Já i můj věrný přítel jsme na mě pyšní. Po přistání míříme na Fox glacier, kde si chceme dát trek. Zastavujeme se ve vesnici Franz Joseph Glacier na vejce Benedict. Zatímco se mi vrátil kotník, mizí mi klouby na ruce. *Sand flies* jsou opravdu velká výzva. Mates svádí boj s bolavým loktem, konstatujeme, že jsme trosky. Ale šťastný trosky. Trek, na který jsme se chtěli vydat, je bohužel po silných deštích zavřený, tak jsme vyrazili na jiný, jen krátký.

Poté jsme vyrazili na klasický výšlap k **Fox glacier** s ostatními turisty, a i když bylo pod mrakem, užili jsme si to báječně. Nostalgicky jsme zavzpomínali na Oldu v místní hospodě, kde jsme si spolu před 10 lety dávali jídlo a oslavili to tím samým burgrem, co jsme tam spolu jedli tenkrát. Prošli jsme se kolem jezera Matheson lake s krásným zrcadlením Mt. Cook a Mt. Tasman na jeho hladině.

Dali jsme kávu a vyrazili na Gillespies beach, kde jsme se ubytovali v kempu a dopřáli si západ slunce na pláži s Pinot Gris a pozorovali vlny až do noci. Kouzelné místo s nejlepším kamarádem po boku – dojali jsme se oba. Poté, co došlo bílé, otevřeli jsme červené a nakrmili pár *posumů*, kteří dorazili na zbytky jídla, a nechali se oblažovat pohledem na noční oblohu jižní polokoule.

20. 1.

Vyrazili jsme na Copland trek. Krásná procházka pralesem, cestou jsme se vykoupali v řece. Poté, co jsme dorazili k soutoku řek, jsme posvačili a vyrazili nazpět, protože díky tomu, že opět neprošla platba na ubytování v chatě, jsme nechtěli riskovat, že zůstaneme uvízlí někde na cestě.

Po návratu z treku jsme se vydali na jih. Dle rady Lindy jsme se chtěli potěšit obědem na lososí farmě, kde kdysi pracovala a kterou vřele doporučovala. Extrémně hladoví, kdy jsme si kromě lososa malovali, co všechno dalšího si dáme, jsme dorazili na místo, leč farma byla zavřená. Jedeme dál. Chceme dát krátkou zastávku na Lindině oblíbené pláži za Monroe beach. Odbočku jsme trefili a vydali se křovím, blátem a kalužemi v žabkách na nohou. Nicméně jsme v půli cesty narazili na nebezpečně velký bzučící roj včel, takže jsme se stáhli a zkusili jinou odbočku.

Vydali jsme se dál a dorazili do díry jménem **Haast**. Kromě pár baráčků a jedné restaurace nic. Bylo nutné se už vysprchovat, takže jsme se ubytovali v místě, kde sprchy nabízeli a po lázni vyrazili na steak. Po večeři jsme si dali lahvinku a šli na kutě.

21. 1.

Ráno jsme zajeli na Ship creek a dali si dvě procházky – na lagunu u pláže a kolem bažin s pradávnými stromy dorůstajícími 60 m výšky a žijícími až 600 let. Poté jsme se rozloučili s Tasmánským mořem a míříme směr Wanaka přes Haast pass. Je to nádherná cesta lemovaná řekou Haast river, vodopády a s výhledy na ledovce a zasněžené vrcholky hor. Po cestě nám z otevřeného okna auta uletěla mapka a přistála na chladiči za námi jedoucího auta. Po cca 20 km, když jsme se vrátili z prohlídky vodopádu Thunder fall, ležela vedle našeho auta ☺.

Jsme u Brewster Hut, čeká nás tří až čtyřhodinový trek, který kvůli nateklým nohám (nevejdu se do bot) skrečuju. Štve mě to, cítím, že výlet kalí, nějak jsme si od nich odvykli. Utábořili jsme se v kempu u Makarora blízko **Wanaka lake**. Lehký trénink a pak naše oblíbené *spaghetti aglio olio*. Já jsem rozšířil svoji sbírku bodanců a teď už se do bot nedostanu ani za pomoci nářadí. Koupili jsme si připojení na WiFi, Mates volá dětem, já brouzdám po netu. V Praze je mráz a my jsme po západu slunce v žabkách na nohou – paráda. Jsme už bez zásob, ráno dáme snídani a kafe v restauraci a splasknu-li, vydáme se na trek.

Dokončení příště

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 3/21 vyšlo 4. 10. 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