

SUDOP *revue*

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

1/2024

Nový most přes Labe
u Rosic nad Labem

Foto Vladimír Fišar

SUDOP PRAHA a.s. v roce 2023 – zpráva o stavu společnosti

Ing. Tomáš Slaviček (2023) a Ing. Martin Chrastil (2024), generální ředitel a předseda představenstva



Vážené kolegyně, vážení kolegové, sudopáci, partneři...

Bývá pravidlem, že se vždy v prvním čísle SUDOP REVUE naposledy ohlížíme i za rokem předešlým. Zároveň si zde stanovujeme cíle a odkrýváme plány pro rok právě začínající. Ani letos Vás tedy neochudíme o komplexní rozbor jednotlivých oblastí, jak jste na něj zvyklí. A přeci jen to tentokrát bude trochu jiné.

Po mnoho let opakují v úvodu zprávy o stavu společnosti, že jsme měli úspěšný rok. Při hodnocení loňského roku budu se slovem „úspěšný“ mnohem opatrnější. Uplynulý rok byl sice v mnoha ohledech dobrý, ale ohledně konečných ekonomických výsledků jsem měl větší očekávání. Do roku 2023 jsme vstupovali s velmi slušným objemem nasmulovaných zakázek, a přestože se nám v průběhu celého roku dařilo získávat nové zakázky, nedokázali jsme ekonomické ukazatele navýšit na předpokládané hodnoty. Velké množství zakázek, u kterých jsme předpokládali ukončení nebo dílčí plnění do konce roku, bylo přesunuto do roku 2024, a tak jsme rozpracované zakázky nedokázali fakturovat. Posuny termínů plnění byly v naprosté většině vyvolané naším zadavatelem – Správou železnic. Proces projednávání a schvalování železničních projektů, koordinace s jinými stavbami a změny koncepce řešení jsou, podle mého názoru, nejslabším místem přípravy velkých staveb.

Uplynulý rok byl úspěšný z pohledu skladby nasmulovaných zakázek a naplnění našich kapacit. Všechny profese a všichni projektanti měli po celý rok zajištěný dostatek, možná až přebytek, zajímavé práce, kterou jsme zvládli zpracovat v prvotřídní kvalitě. Naše práce nekončí návrhem a odevzdáním technického řešení, ale stále důležitější je inženýrská činnost pro zajištění všech povolení potřebných k zahájení stavby. Myslím, že i v tomto oboru si vedeme výborně. Důkaz je dokončení a zahájení třech velkých železničních staveb v Praze, a to žst. Smíchov, žst. Masarykovo nádraží a rekonstrukce Branického mostu.

Tomáš Slaviček

Obchodní a výrobní oblast

Věříme, že rok 2024 nám pomůže výše popsaný propad vyrovnat a opět se vrátíme k trvalému růstu objemu výroby v naší projekčně inženýrské organizaci. Vyžadujete to ovšem opravdu zvýšené úsilí nás všech, optimistického ducha a pevné nervy.

Kromě Správy železnic a Ředitelství silnic a dálnic ČR, zůstávají i nadále našimi důležitými zákazníky Krajské úřady a jejich podřízené organizace, Dopravní podnik hl. m. Prahy, Ředitelství vodních cest ČR, Technická správa komunikací hl. m. Prahy, Hlavní město Praha, Statutární město Plzeň a další.

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

Získané a zpracovávané zakázky Železniční stavby

K nejvýznamnějším železničním projektům, které se nám podařilo získat, určitě patří projekt *Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Ruzyně (včetně)*, dále pak jistě *RS 1 VRT Praha-Vršovice – Praha-Běchovice (DÚR)*, přidejme ještě *Modernizaci traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) až Lysá nad Labem (včetně)*. Nemůžeme se nezmínit o projektu *GIGA Factory Líně – železniční napojení*, který je však v současné době bohužel pozastaven.

Zajímavé byly bezesporu i technologické zakázky, ať už je to *ETCS Milovice – Praha hl. n. (mimo)*, *Implementace 5G/FRMCS na železničním koridoru Praha – Česká Třebová – Brno/Ostrava* či ojedinělý projekt *Řešení bezstykové koleje na mostech vysokorychlostních a konvenčních tratí*. Pokračujeme dále na mnoha železničních projektech, které jsme získali v letech minulých a doufáme, že několik z nich v roce 2024 zdárně dokončíme.

Silniční stavby

Podíváme-li se, co rok 2023 přinesl ve smyslu získaných zakázek silničních, zmiňme určitě úspěch na konci toho roku, kdy jsme získali jako sdružení firem dvě zásadní zakázky, a to *D3 0304 Václavice-Voračice, DSP, IČ k SP vč. MPP, TP (bez BIM)* a *D3 0305/I Voračice – Nová Hospoda, DSP, IČ k SP vč. MPP, TP (bez BIM)*. SUDOP PRAHA a.s. má na starosti lídrování stavby 0304; věříme, že do poloviny tohoto roku získáme územní rozhodnutí a budeme moci pokračovat ve své práci.

Významným dálničním projektem je rovněž *D6 Žalmanov-Knínice, VD – ZDS/TP/AD (bez BIM)*; dále budeme zpracovávat část informačního modelu zakázek na dálnici *D35 Opatovec – Staré Město a Staré Město – Mohelnice*, realizační dokumentaci na *D35 Hořice – Sadová* k předané stavbě již kolegyně s kolegy zpracovávají, tentýž stupeň dokumentace nás čeká každou chvíli na stavbě *I/9 Dubice – Dolní Libchava (Sosnová – II/262)*. V roce 2023 jsme zasloužili rámecové smlouvy na velké a menší zakázky pro ŘSD, které nám dávají naději dalších soutěží a možností spolupráce.

Pozemní stavby

Ke konci roku 2023 byla dokončena projekční příprava klíčové zakázky pro MHMP Terminál Smíchovské nádraží, a vše je již připraveno k tendru na realizaci. Kromě této dominantní zakázky v profesi pozemních staveb, se naši kolegové podíleli na projekční přípravě soliterních pozemních objektů na běžících infrastrukturních (železničních a silničních) projektech, jakými jsou pozemní stavby pro technologická zařízení, protihlukové objekty a další.

Geotechnika, geodezie, inženýrská činnost

Naše kolegyně a kolegové z geotechniky se tradičně podíleli nejen na nepřeberném množství zakázek pro jednotlivá základní střediska SUDOPU, ale i v rámci celé skupiny SUDOP GROUP pro stavby Správy železnic. Dále jsme získali jako samostatné zakázky v této oblasti průzkumy i například pro tyto stavby: *D52 soubor staveb 5204+5205+5206, představební HGM, I/12 Běchovice-Úvaly, doplnkový geotechnický průzkum, D5 MÚK Nová Ves; Podrobný GTP, zkoušky na kontaminaci zemin, D0 520 Břežíněves-Satalice, přeložka silnice II/610 realizace podrobného GTP* nebo zmiňme třeba svým rozsahem ojedinělý projekt průzkumných prací *RS 1 VRT Světlá nad Sázavou – Velká Bíteš, projekt pro inženýrskogeologický průzkum*

Rovněž středisko inženýringu v kombinaci s geodetickou skupinou tvoří tradičně silné zázemní pro ostatní střediska a skupinu, s nasazením sobě vlastním a v souvislosti s novou legislativou podporuje dále procesy legislativní a digitalizační. I v roce 2023 pokračovalo pododavatelské zapojení v rámci rozsáhlého projektu „*Vznik a rozvoj digitálních technických map železnic (DTMZ) – dodávka SW řešení a celková datová konsolidace*“, kde probíhá digitalizace a konsolidace obrovského množství dat jakožto nezbytná součást uceleného plnění celé zakázky.

S rokem 2023 a s novou stavební legislativou pomalu končí původní dvoukolový proces povolování staveb. Na to je třeba se zejména teore-

ticky připravit, a proto naši kolegové ze střediska inženýringu v průběhu roku, ale nejenom oni, již absolvovali řadu vzdělávacích kursů zejména pro možnost úspěšné spolupráce s nově vzniklým stavebním úřadem, takzvaným DESU (Dopravní a energetický stavební úřad) v nově nastaveném povolovacím procesu vyhrazených staveb dopravní infrastruktury. Nakolik tato nová legislativa do budoucna skutečně urychlí povolovací řízení těchto staveb ukáže teprve čas, ale my jsme již na tento proces připraveni.

Životní prostředí

Několik samostatných zakázek získalo naše středisko životního prostředí. V tomto roce finišovala hlavní zakázka střediska EIA na *dálnici D52 Pohořelice – státní hranice Rakousko/ČR + SSUD Pohořelice*. Dále za zmínku stojí určitě zpracování dokumentace dle zákona č. 100/2001 Sb. a zajištění souvisejících činností pro *Doplnění sítě přístaviště OLD v Ústeckém kraji, Přístaviště Velké Březno, I/12 Běchovice-Úvaly, aktualizace Projektu monitoringu životního prostředí nebo D8 Odpočívka Dušníky – zpracování oznámení EIA nebo I/26 D5 Stod – Aktualizace biologického průzkumu a biologické hodnocení*.

BIM

Nutnost zpracovávat dokumentaci pro soutěže na výběr zhotovitele se opět posunula a bohužel – spousta projektů, které se soutěžily především na ŘSD zůstávají i nadále bez BIMu – ač zadavatel má možnost využívat zasmulnované rámcové smlouvy k tomuto účelu. Výjimkou byl projekt *D35 Opatovec – Staré Město, VD-ZDS + AD, včetně BIM (pilotní projekt)*, který je takto zpracován asi proto, že jej pravděpodobně čeká realizace formou PPP.

Běží však spolupráce se zhotovitelstvími společnostmi, které si uvědomují své potřeby a například zakázka „*Rekonstrukce ŽST Masarykovo n.*“ prošla procesem BIM ve všech stupních dokumentace v přípravě před její realizací a nyní ji čeká i BIM zpracování DSPS pro firmu STRABAG Rail. Vítejme rovněž, že Správa železnic již povětšinou zadává nově, zejména ty větší projekty, zpracovat přímo v BIMu.

I nadále využíváme kapacitu školicího střediska tzv. *Bentley akademie – Bentley Digital Advancement Academy*. Tyto prostory slouží pro vzdělávání interních pracovníků, ale také externích spolupracovníků z řad investorů, dodavatelů stavebních prací a partnerských projekčních kanceláří jako nový způsob společné práce v očekávané digitalizaci stavebnictví (Stavebnictví 4.0), tj. v procesu BIM a 3D projektování, jehož součástí je i využívání a používání společného datového prostředí při přípravě, realizaci a následné správě staveb.

Pro naše zaměstnance byl otevřen samostatný portál (vzdělávací program) takzvaný „*e-learning*“ pro povinné i nepovinné doplňování softwarových znalostí jednotlivých zaměstnanců.

I přes pozastavení platnosti nové legislativy ve stavebnictví pokračujeme v osvojování nových postupů a nástrojů na zpracování 3D projektových dokumentů. Snažíme se rovněž v této oblasti podporovat i investorskou obec a akademickou obec poskytnutím vzdělávacích programů, mimo jiné Univerzitě v Pardubicích či VUT Brno.

Jakost a bezpečnost

Naše společnost je držitelem certifikátu systému managementu jakosti dle ČSN EN ISO 9001, environmentálního managementu dle ČSN EN ISO 14001, managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle ČSN ISO 45001

a obhájila novou ISO normu managementu bezpečnosti informací (ISIMS) dle ČSN ISO/IEC 27001/2022.

V roce 2023 byly výše uvedené certifikáty znovu obhájeny prostřednictvím certifikačního auditu firmou TÜV SÜD, světově uznávanou společností v oblasti poskytování nezávislého ověřování a certifikace firem, s výrokem opět bez závad.

V roce 2023 jsme provedli revizi *Compliance programu* a rozšíření zavedeného systému WHISTLEBLOWINGU dle zákona č. 171/2023 Sb., o ochraně oznamovatelů, jehož obsah a nastavení jsou pro zaměstnance i společnost povinné. Systém Compliance se stal ve společnosti povinným a zabezpečuje, že chování všech zaměstnanců a společnosti jako celku v obchodních i dalších souvisejících vztazích je v plném souladu se všemi etickými a právními pravidly hospodářské soutěže, finanční a daňové integrity, ochrany životního prostředí a zaměstnaneckých vztahů včetně zajištění rovných příležitostí. Výše uvedená opatření byla znovu ověřena a kontrolována nezávislou právní kanceláří na právní stav platný v roce 2023 včetně kontroly souladu s novelizací vnitřních norem a příslušných zákonných ustanovení včetně zavedeného systému Whistleblowingu.

V roce 2023 opět došlo v naší společnosti k celopodnikovému proškolení zaměstnanců s nastavením Compliance systému a s problematikou GDPR s důrazem na zavedení systému Whistleblowingu.

Compliance program je dlouholetou nedílnou součástí naší firemní podnikatelské kultury a slouží nejen jako obrana proti trestní odpovědnosti společnosti, ale také přispívá rozvoji společnosti ve formě etických kodexů chování společnosti v podnikatelském prostředí.

Personální oblast a sociální politika

Ve společnosti bylo ke konci roku 2023 zaměstnáno 327 zaměstnanců z toho 220 mužů a 107 žen, a to na pracovištích v Praze, Hradci Králové a Plzni. Z výše uvedeného počtu zaměstnanců pracuje na zakázkách společnosti 288 projektantů, ze kterých drtivá většina vlastní osvědčení autorizovaného inženýra ČKAIT, autorizovaného architekta nebo autorizovaného technika, případně jiná technická osvědčení, a to nejen v oblasti českých, ale i slovenských, polských a lotyšských autorizací.

V rámci své personální politiky společnost v roce 2023 zabezpečovala pro zaměstnance vzdělávání v oblasti využití nových softwarových řešení projekčních prací a využívání nových technologických platform v rámci geodézie, a to

presenční i on-line formou seminářů. V rámci zvyšování komunikačních dovedností a možnosti uplatnění společnosti na zahraničních trzích byla prováděna jako každý rok výuka cizích jazyků. Pro zvýšení a zlepšení kvalifikace a manažerských schopností zaměstnanců společnost pořádala soft skills kurzy s akreditovanými kouči pro klíčové zaměstnance.

V roce 2023 bylo v rámci personální politiky pokračováno ve „Stipendijním programu SUDOP PRAHA a.s.“ pro absolventy bakalářského a magisterského stupně technických vysokých škol nejen z České republiky. Společnost v roce 2023 obhájila své působení v Průmyslové radě VUT Brno. Zároveň společnost uzavřela mnoho partnerských smluv s technickými vysokými školami, jejich technickými a technologickými fakultami. Zároveň se stala klíčovým partnerem Univerzity Pardubice.

Ve společnosti je zaměstnáno na asistentických místech průběžně cca 30 studentů z řad technických vysokých škol.

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

Co nás čeká v roce 2024

Rokem 2024 jsme vstoupili do jedenáctého existence naší společnosti. Vnímám to jako obrovský závazek, odpovědnost vůči předchozím generacím, které vždy SUDOP posouvaly svým smýšlením, nápady, kreativitou vpřed. Odpovědnost vůči Vám všem, kteří pomáhají tomu, že SUDOP navazuje na ohromnou tradici a zkušenost.

Do roku 2024 vstupujeme s velkým objemem nasmulovaných zakázek. Bude to od Vás všech vyžadovat opět velké nasazení a kuráž čelit všem nástrahám, které nám projektantům denní práce přináší.

Budeme se muset prodírat překážkami nových legislativních změn, čeká nás mnoho nově zahajovaných staveb, nové formy spolupráce a rozhlížení se i mimo ČR. Čeká nás pokračování dialogů se zadavateli na téma obchodních podmínek, chceme propagovat naši práci a přilákat nové zapálené projektanty a nadchnout je pro náš obor.

Budeme nadále náročni na náš um, posouvat technické dovednosti nás všech, kultivovat prostředí a atmosféru mezi námi. Věřím, že všechna ta složitá, náročná, ale krásná práce za to stojí.

Protože lidé, kolegyně a kolegové SUDOP vždy dělali, dělají a dělají budou.

Přeji Vám vše dobré.
Martin Chrástil



Terminál Smíchov

Po 14 letech se s funkcemi generálního ředitele a předsedy představenstva SUDOPU PRAHA a.s. na konci roku 2023 rozloučil Ing. Tomáš Slavíček, který se ujal funkce generálního ředitele firmy SUDOP GROUP a.s.

Novým generálním ředitelem firmy SUDOP PRAHA a.s. se od 1. ledna 2024 stal dosavadní obchodní ředitel Ing. Martin Chrastil (a od 15. února 2024 i předsedou představenstva).

Post obchodního ředitele zastává Ing. Ota Heller, dosavadní vedoucí projektového střediska Plzeň.

Slavnostní zahájení přestavby Masarykova nádraží v Praze



Ve čtvrtek 11. ledna 2024 proběhlo v historických prostorách Masarykova nádraží slavnostní zahájení přestavby této železniční stanice. Účast hostů byla reprezentativní: ministr dopravy Martin Kupka, pražský primátor Bohuslav Svoboda, jeho náměstek Zdeněk Hřib, starostka městské části Praha 1 Terezie Radoměřská, zástupci spolufinancování z fondů EU, zhotovitele i hostitel ze Správy železnic, její GŘ Jiří Svoboda.

Všichni mluvili květnatě o tom, jak v těchto místech bude jednou hezky. Bohužel zrovna byla velká zima, a tak nejvíce sympatií si získal poslední (jak jinak?) řečník – zástupce projektanta GŘ SUDOPU PRAHA Martin Chrastil, protože byl nejstručnější.

Stavba **Modernizace a dostavba žst. Praha Masarykovo nádraží** je spolufinancována Evropskou unií z Nástroje pro propojení Evropy (CEF). Celková výše způsobilých nákladů projektu je 2 998 450 568 korun. Míra podpory EU dosahuje 83,99 % ze způsobilých nákladů, výše dotace tak činí maximálně 2 518 398 632 korun. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

Slavnostní zahájení rekonstrukce železniční stanice Praha-Smíchov

Prakticky ve stejném složení se reprezentanti státu, města, Evropské unie, investora, zhotovitele a projektanta sešli v úterý 13. února na nástupišti smíchovského nádraží.

Tam Správa železnic slavnostně zahájila celkovou přestavbu stanice Praha-Smíchov. Ta zhruba do tří let získá zcela novou podobu, navíc se stane součástí moderního přestupního terminálu. Cestující ocení nejen bezbariérový přístup do vlaků a na nástupiště, ale i lepší napojení na veřejnou dopravu, stejně jako na okolní zástavbu.

Stavbaři zmodernizují všechna stávající nástupiště včetně zastřešení. Pro vlaky ve směru na Prahu-Zličín a Hostivici pak vznikne zcela nové nástupiště. Cestující získají bezbariérový přístup z obou zrekonstruovaných podchodů, které se navíc prodlouží pod celou stanicí.

Celková výše nákladů projektu je cca 4 miliardy korun. Míra podpory EU dosahuje maximálně 3,327 miliardy korun. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.



Celá slavnost měla jedinou vadu na kráse – totiž kolejnice byla pro tolik vyvolených krátká. A tak náš výrobní ředitel Ivan Pomykáček musel vyvinout velké úsilí, aby se k ní prodral a ti, co se nevešeli, si kladivem bouchli sami.

Firmu Porticus s.r.o. společně vlastní SUDOP PRAHA a SUAS Construction



ATELIER

SUDOP PRAHA a SUAS Construction nově získaly po 50 procentech firmy Porticus s.r.o. Tu původně vlastnila společnost BAU-STAV. Díky tomuto propojení Porticus posiluje svoji pozici a kapacity v oblasti moderního projektování a inženýrské činnosti. Má tak nyní daleko větší šanci zajistit bezproblémovou přípravu rozvojových projektů na Sokolovsku a v Karlovarském kraji.

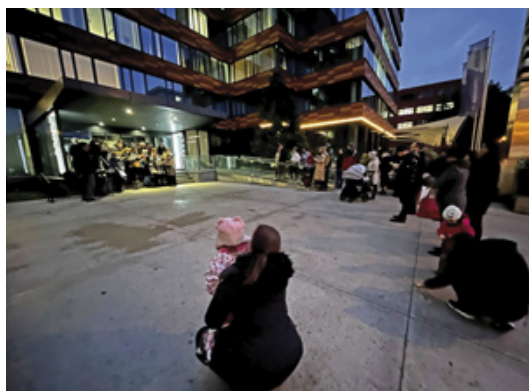
Touto novou akvizicí, zaměřenou dosud především na pozemní stavby, získává SUDOP PRAHA kromě spojení se silným a strategickým partnerem i pevnou kotvu na území Karlovarského kraje. Již nyní působí v rámci České republiky v Praze, Hradci Králové, Plzni nebo Ústí nad Labem.

Rozsvícení sudopského vánočního stromu



Ve čtvrtek 14. 12. jsme společně rozsvítili vánoční strom. Část pěveckého sboru SUDOP zazpívala několik vánočních koled a atmosféru doplnilo svažené víno, horká káva a cukroví.

Foto zde i v divadle Jakub Ptačinský



Zatěžovací zkouška nového železničního dvoukolejného mostu přes Labe



Ve středu 13. 12. 2023 proběhla statická zatěžovací zkouška nového železničního dvoukolejného mostu přes Labe v úseku mezi stanicemi Pardubice-Rosice nad Labem – Pardubice hl. n. Provoz zde byl zahájen 19. 12., zatím jen po jedné koleji. Po úpravách zhlaví a dostavbě jazykových nástupišť ve stanici Pardubice hl. n. přijde na řadu provoz i po druhé koleji.

Jako zátěž byly kromě parní lokomotivy řady 475.1 použity i motorové lokomotivy T679.1 a T448.0

Nejdříve bylo zatíženo krajní pole ve směru na Pardubice; na snímku je vidět revizní lávka na novém mostě a také ještě opěra starého mostu.

Foto Vladimír Fišar

Exkurze do prostor Divadla na Vinohradech



Ve čtvrtek 2. listopadu jsme využili jedné z posledních příležitostí prohlédnout si technické zázemí budovy Divadla na Vinohradech před plánovanou rekonstrukcí. Ta by měla být zahájena již v polovině roku 2024 a její odhadovaná cena je cca 2,7 miliardy korun. Secesní budova tohoto divadla je z roku 1907.



ŽELEZNIČNÍ STAVBA ROKU 2023



ETSC + DOZ Votice – České Budějovice

Zleva reprezentanti projektanta SUDOP PRAHA HIP Martin Raibr a GŘ Tomáš Slaviček a za zhotovitele AŽD obchodní ředitel Petr Faltus. Vpravo GŘ SŽ Jiří Svoboda.

V nově opravených prostorách Fantovy budovy hlavního nádraží v Praze se ve čtvrtek 11. ledna 2024 konalo slavnostní vyhlášení soutěže o železniční stavbu roku 2023, kterou pořádá Správa železnic.

V kategorii **Technologické stavby** zvítězila stavba **ETSC + DOZ Votice – České Budějovice**. Stavba zajistila instalaci zabezpečovacího systému ETCS a zřízení možnosti dálkového ovládání řízení provozu v úseku Votice – České Budějovice. Nově vybudovaná elektronická stavědla jsou dnes řízena centrálně z CDP Praha s možností místního ovládání z pracoviště pohotovostních výpravčích. Technologická zařízení se ve zkušebním režimu využívají i pro systém ETCS. *Obsáhlý materiál o stavbě přinesla SR 3-4/2023.*



PROJEKT ROKU SPOLEČNOSTI SUDOP PRAHA 2023

Nutno podotknout, že shodou okolností v roce 2023, tedy v roce 70 let SUDOP PRAHA od jeho založení, se sešlo pouhopouhých 13 nominací na titul Projekt roku SUDOPU PRAHA. Tyto nominace se podělily o 192 hlasů, což jsou necelé 2/3 zaměstnanců pracujících u SP+SEU, tedy účast na hlasování podstatně lepší než vlastní nominace.

K vlastním výsledkům:

Nejvíce hlasů (46/192) získal projekt, který jsme připravovali na středisku 208 jako subdodávku pro kolegy z Metroprojektu.

Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Pruněřov (včetně).

Nominaci podal Ing. Stanislav Pohl ze stř. 208, zakázku zpracoval tým pod vedením Ing. Martina Raibra.

Druhé místo (44/192) letos obsadil projekt

RS1 VRT Praha-Běchovice – Poříčany. Nominaci podal Ing. Miroslav Krsek ze střediska 250, zakázku zpracoval tým pod vedením pánů Ing. Krska a Ing. Jana Boneva. Tento projekt je prvním, a tedy v zásadě pilotním projektem projektování VRT na územní ČR, což se mimo jiné negativně projeví i v délce jeho zpracování.

Třetí místo tentokrát obsadil projekt související s digitalizací stavebnictví:

DTMŽ – Digitální technická mapa železnice. Nominaci podal Ing. Zbyněk Smáha ze střediska 204, jenž byl současně i lídrem zpracovatelského týmu složeného mimo jiné i z mnoha subdodavatelských organizací.

Kromě ocenění na základě hlasů zaslanych zaměstnanci za loňský rok byl ještě úspěšný projekt, který byl oceněn zvláštní cenou vedení společnosti, a to posouzení vlivu na životní prostředí **EIA dálnice D52.**

Jedná se o projekt, který řeší problematiku vlivu stavby na životní prostředí v tomto případě i přeshraniční aspekty neb ovlivňuje životní prostředí i u našich jižních sousedů v Rakousku. Projekt vedla Ing. Kateřina Hladká.

14. ročník ankety je již za námi, no a to znamená, již se pomalu připravovat na ten 15. v roce 2024.

Ing. Ivan Pomykáček, výrobní ředitel

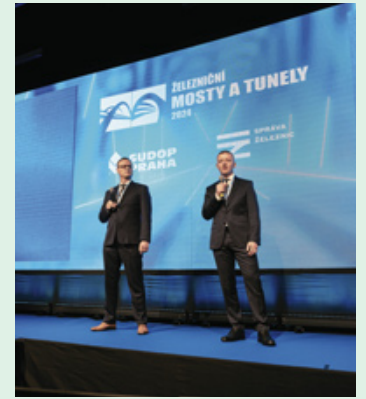


28. ročník konference ŽELEZNIČNÍ MOSTY A TUNELY v hale O2 Universum



V úterý 30. ledna 2024 se sešlo na 340 mostařů a tunelářů z celé České republiky na tradiční lednové konferenci. Konferenci opět zahájili oba hostitelé z pořádajících organizací: generální ředitel SUDOP PRAHA Martin Chrastil a za Správu železnic náměstek generálního ředitele Karel Švejda, kteří přivítali vzácného hosta, ministra dopravy Martina Kupku, a všechny přítomné.

Ve dvou blocích MOSTY bylo předneseno 18 příspěvků, v bloku TUNELY pak 7 příspěvků. Sudopští mostaři prezentovali novostavbu mostu přes Labe v Rosicích nad Labem a rekonstrukci mostu přes Kbelskou ulici v Praze, tuneláři přípravu tunelů novostavby trati Praha-Smíchov – Beroun.



Hostitelé byli Karel Švejda, náměstek GŘ Správy železnic (vlevo) a GŘ SUDOPU PRAHA Martin Chrastil.

Obsah sborníku

- Nový most přes Labe na trati Pardubice–Jaroměř
- Výroba a montáž ocelové konstrukce železničního mostu v km 2,184 přes Labe
- Analýza účinnosti stavebních počínů na historických nýtovaných konstrukcích
- Nový předpis SŽ S13 Ochrana železničních mostních objektů proti účinkům bludných proudů
- Studie aerodynamických efektů v tunelech na IV. TŽK
- Představení Smaragdové knihy FIDIC
- Příprava tunelů novostavby trati Praha-Smíchov – Beroun
- ŽSR, modernizace železniční trati Devínska Nová Ves – státní hranice SR/ČR SO 12.33.04 Kúty – št. hranice SR/ČR, nový železniční most nad Moravou v nžkm 74,306 kolaj č. 2
- Aktuální stav přípravy VRT Tunely na VRT v ČR
- Mostní objekty na VRT
- MVL 102 Přechodové oblasti a ukončení nosných konstrukcí železničních mostů
- Rekonstrukce mostu v km 21,510 trati Tábor–Písek, Sepekovský viadukt
- Demontáž staré ocelové konstrukce železničního mostu přes Labe v Děčíně, v ev.km 458,756
- Zkušenosti z realizací železničních mostů s extrémně stlačenou stavební výškou
- Mostní stavby pro veřejnost – podchody, lávky. Poznatky z navrhování, realizace a provozu
- Rekonstrukce železničního mostu přes Kbelskou ulici (v km 9,062 t.ú. Mstětice – Praha-Vysočany)
- Dynamické zkoušky na železničních mostech při rychlosti 200 km/h
- Most na železniční trati přes D7 u obce Chlumčany
- Vybrané železniční mosty realizované jako prefabrikované klenby a rámy
- Poruchy předpjatých železničních mostů
- Navrhování D-oblastí v mostních konstrukcích pomocí CSFM

ROZHOVOR

Investovat také nemalou část energie a peněz do našich lidí

Ing. Martin Chrastil, generální ředitel a předseda představenstva



Tradiční oslavou – SUDOP PARTY jsme nejen oslavili 70 let existence naší společnosti, ale také jsme symbolicky uzavřeli rok 2023. Jak jej hodnotíte z pohledu dosluhujícího obchodního ředitele?

Byl to rok plný výzev a nasazení, kdy jsme opět měli možnost podílet se na mnoha významných a často jedinečných projektech a úkolech. Rok, který se nesl ve znamení připravovaných legislativních změn, koordinace složitých a navzájem souvisejících projektů a s tím spojené náročnosti nasazení všech kolegů. A opět jsme ho zvládli.

V rámci párty jsme si poděkovali, popřáli si mnoho sil a kola se točí dál. Do dalšího období vstupujeme se závazkem nasmlouvaných zakázek v rekordní historické výši vůbec.

V novém roce i Vás čeká výzva, a to navázat na práci Tomáše Slavíčka na pozici generálního ředitele SUDOP PRAHA. Jakým ředitelem budete Vy?

Snad především spravedlivým, férovým a otevřeným myšlenkám, změnám i lidem. Rád bych navázal na práci mých kolegů a pokračoval ve vedení firmy, která byla založena a řízena spíše jako rodinná, s otevřenou komunikací a týmovou spoluprací, a kde byly vždy a všem dveře otevřené.

A co bude dál?

Budeme pracovat, přijímat výzvy, překonávat překážky, tak jako dosud. Ale nejen to. Chceme se těšit z úspěchů, prožívat je a oslavovat, propagovat svou práci a ukazovat, že nám dává smysl. Bojovat za lepší podmínky a ocenění naší složité, komplexní, odpovědné a leckdy vyčerpávající práce.

Jaké jsou podle Vás hlavní výzvy, které nás neminou?

Trendy se mění v oblasti přístupu k projektování, vše se zrychluje, pracujeme s více daty, využíváme automatizovaných procesů, digitalizujeme. To vše bude jistě pokračovat i nadále. Efektivní využívání nových nástrojů, optimalizace postupů, sdílení zkušeností a vzájemná spolupráce – to jsou témata se kterými se určitě budeme nadále setkávat.

Takže nás čeká práce nejen ven, ale také dovnitř?

Každopádně ano. Věřím, že pokud budeme chtít, společně dosáhneme čehokoliv, ale nejdůležitější v celém tom procesu je člověk – kolega – spolupracovník – kamarád. Vzhledem k situaci na trhu práce a našim plánům se musíme maximálně soustředit na to, abychom se stali tím nejatraktivnějším zaměstnavatelem ve svém oboru.

Musíme se systémově připravovat na generační obměnu, na příchod nové, zcela jinak smýšlející mladší krve, ale i její soužití a spolupráci s ostřílenými matadory, posilovat interní a externí komunikaci, kultivovat prostředí a propagovat naši práci. Zapomenout nesmíme na systémové vzdělávání a motivaci k němu, abychom stále mohli posouvat špičkovou technickou úroveň našich kolegů a kolegyní. Zkrátka investovat také nemalou část energie a peněz dovnitř do firmy, protože lidé, sudopáci, jsou to nejcennější, co máme.

Slavili jsme 70. výročí založení SUDOPU

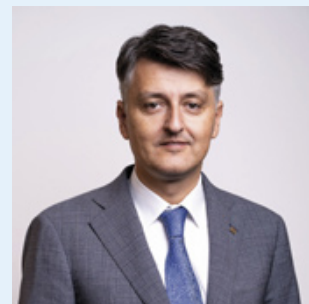


Martin Kupka, ministr dopravy ČR

Mnoho lidí si neuvědomuje, že kvalitně připraveným projektem život jakékoliv stavby vlastně začíná. A to jak na silnici, tak na železnici. Za sedm desetiletí své existence SUDOP PRAHA jasně prokázal, že svému řemeslu dokonale rozumí. To potvrzují i stovky výjimečných projektů v oblasti dopravní infrastruktury, které nesou jeho podpis. Díky zdařilým návrhům se tak již nesmazatelně zapsal do české krajiny. Přeji všem sudopákům, aby výsledky jejich práce i nadále ohromovaly svou propracovaností, chytrými detaily a estetickou hodnotou.

Jiří Svoboda, generální ředitel Správy železnic

Sedm desítek let fungování společnosti SUDOP PRAHA v sobě nese záruku kvality, profesionality a dobře odvedené práce. S takovým partnerem je vždy radost spolupracovat, a proto bych chtěl vám všem za Správu železnic pográtulovat ke krásnému výročí a do budoucna popřát mnoho dalších let plných zdařilých projektů.



Radek Mátl, generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic ČR

Dovést k úspěšné realizaci jakýkoliv velký infrastrukturní projekt není jednoduchá záležitost. Proto je strašně důležité, když se jako investor můžete spolehnout na silného partnera. Někoho, kdo vám pomůže převést vaše sny, vize a plány na skutečnost. Právě takovým je pro nás i společnost SUDOP PRAHA. Za sedmdesát let se v dopravním oboru stala synonymem kvality, zkušeností a vysoké odbornosti. Nechť se tak celému SUDOPu daří i v dalších letech. Vše nejlepší k vašemu výročí.

Lubomír Fojtů, ředitel Ředitelství vodních cest ČR

Rád bych touto cestou pográtuloval firmě SUDOP k významnému jubileu. 70 let na trhu není vůbec krátká doba a za vámi je navíc vidět velká spousta úspěšných staveb. Já i celé Ředitelství vodních cest ČR jsme hrdí na to, že máme tak dobrého a spolehlivého partnera a věříme, že i v dalších letech bude naše úspěšná spolupráce pokračovat.

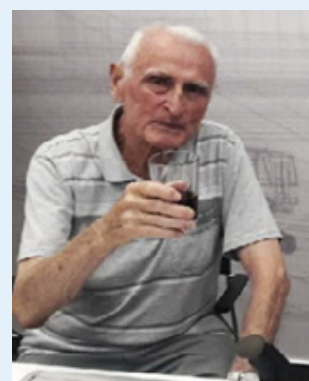


Jiří Kolář, ředitel Drážního úřadu

Je skvělé, že máme české firmy, které na našem trhu úspěšně působí po desetiletí. SUDOP PRAHA je jednou z nich. Oblast dopravy je nesmírně důležitá a firmy s těmito zkušenostmi potřebujeme. Každou společnost tvoří lidé, proto přeji SUDOPu věrné a spolehlivé zaměstnance a šťastnou ruku při výběru těch nových, aby SUDOP PRAHA i po další desetiletí patřil k těm nejlepším.

Antonín Janovský, zakládající člen SUDOPU v roce 1953

Celý svůj tvůrčí život jsem projektoval železniční stavby u SUDOPu, který brzy rozšířil své profese na různé dopravní stavby nad zemí i pod zemí. Působil při zavádění mnohých novot ve stavebnictví i v projektování. Nakonec to obsáhl úplně vše, od průzkumů – až po autorský dozor, neboli jak se říká „od špendlíku – po lokomotivu“. Panovala zde vždy čínorodá spolupráce mezi profesemi a SUDOP podporoval i kulturní a sportovní činnost zaměstnanců. Je potěšitelné, že díky předvídavosti vedení rozšiřuje podnik svůj profesní i zeměpisný záběr a rozsah i nyní. Nechť nadále vzkvétá!



Slavili jsme 70. výročí založení SUDOPU – s obchodními partnery



Na pódiu se sešli všichni ředitelé firmy novodobé éry – zleva Tomáš Slaviček, Jaroslav Vosáhlo, Josef Fidler, Jan Hromádka a Martin Chrastil.

Slavnostní raut ve Fantově budově hlavního nádraží



PSB JAZZ kvintet z Pardubic
a taneční skupina Dance models.



Nekorektní zpráva o oslavě sedmdesátin SUDOPu Praha

Na úvod musím konstatovat, že organizátoři vybrali skvělé místo pro oslavu sedmdesátin. Zrekonstruované a zrestaurované severní křídlo Fantovy budovy je úžasné. Pro pamětníky potokyám, že kdysi tam bývala nádražní restaurace včetně zázemí.

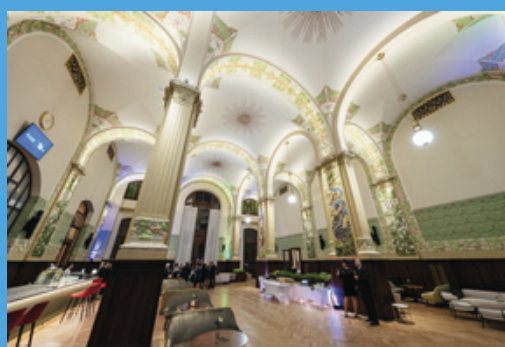
Mezi osmnáctou a devatenáctou hodinou postupně přicházeli pozvaní hosté, kteří se sklenkou welcome drinku se navzájem zdravili, tu s předstíraným, tu s upřímným nadšením. Byli přítomni všichni, kteří ve světě dopravního stavitelství něco znamenají.

V devatenáct hodin na podium ve Fantově sále přitanečila půvabná moderátorka paní Iva Kubelková. Přivítala přítomné, stručně představila SUDOP Praha a na podium pozvala končícího generálního ředitele Tomáše Slavička. Tomáš přednesl krátký, lehce bilanční projev a poté byl na podium pozván začínající generální ředitel Martin Chrastil. Martin přednesl krátký, lehce na budoucnost orientovaný projev.

Poté byli na podium pozváni tři staříčci bývalí generální ředitelé, Vosáhlo, Hromádka, Fidler. Zatímco podium ozdobily dvě hostesky, dva pomocníci (neboť mužský rod k hosteskám neexistuje) přinesli narozeninový dort; jeden každý z bývalých ředitelů vyslovil přání do futura a všech pět ředitelů obklopilo dort a bušilo do něj čokoládovými kladivky.

Podívaná skončila, ředitelé opustili podium, dort také a moderátorka pozvala všechny přítomné na raut. Hosté přestali předstírat soustředěnost na projevy a s úlevou se věnovali večer příjemnějším, vzájemnému potkávání, povídání si, popíjení.

Docházelo k některým setkáním, která se už zřejmě nebudou opakovat. Na čtyřech metrech čtverečních se sešli hned čtyři náčelníci mostařského střediska 209 – Fidler, Krása, Wangler (ten)





a Wangler (ta). Opodál vzpomínali na minulé hrdinské činy dva protagonisté stavby Nového spojení – Mathé a Pomykáček. Velmi krátce se potkali čtyři účastníci zakládání akciových společností na Federálním ministerstvu dopravy v roce 1992 – Štefl, Vosáhlo, Hromádka, Fidler. Atd., atd...

V půl desáté nastoupil na podium Pavol Habera s kytarou a torzem skupiny Team (klávesy, bicí). Začal hrát a zpívat pecky z osmdesátek, rozpumpoval náladu v sále a přilákal nespočet účastníků party na taneční parket. Na parketu si zaskočil i autor těchto řádků. Asi v půl jedenácté Pavol Habera svoji produkci ukončil a stejně tak i já se svou nesouhlasně mrmlající ženou povedenou party opustil. O tom, jak to bylo dále by měl podat referát už někdo jiný, ale soudný čtenář si jistě domyslí – panovala dobrá zábava.

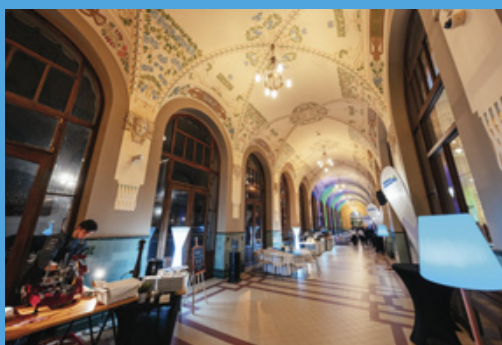
Domnívám se, že to byla důstojná, velmi pěkná oslava sedmdesátin SUDOPu Praha.

Ing. Josef Fidler, generální ředitel v.v.

Foto Michal Král



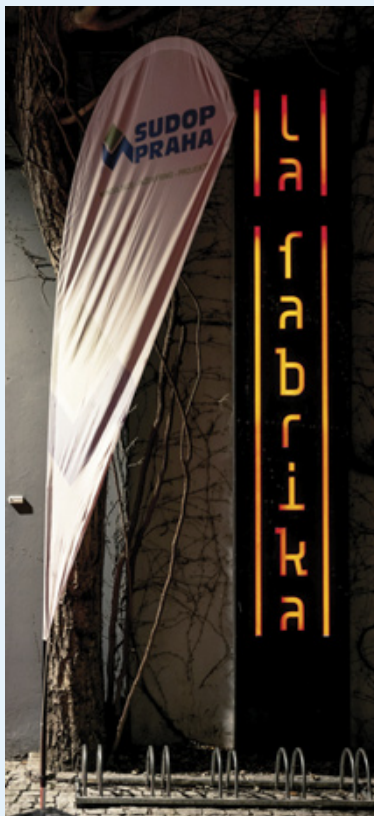
Velký úspěch sklídlil Pavol Habera, ale pozornosti se těšil i veselý fotokoutek (o ochutnávce rumů a ginů nemluvě).



Fantova budova na pražském hlavním nádraží je jednou z nejvýznamnějších secesních staveb na území České republiky. Zároveň je také již od roku 1976 největší secesní nemovitou památkou u nás. V roce 2021 začala celková rekonstrukce vnitřních prostor, která přímo navázala na obnovu fasády a střechy Fantovy budovy. První etapa obnovy se týkala obnovy historických interiérů kulturních sálů v severní části budovy a přilehlých prostor v prvním patře i mezaninu a byla ukončena v listopadu 2023.

Slavili jsme 70. výročí založení SUDOPU – se zaměstnanci

SUDOP PARTY – 70 let SUDOPU



Každoroční lednová SUDOP PARTY dostala tentokrát nový háv. Protože 17. listopadu 2023 oslavil SUDOP PRAHA, který je nástupcem Státního ústavu dopravního projektování, 70 let od svého založení, byla party spojená s velkolepou oslavou tohoto jubilea. Slavnost potřebovala odpovídající prostory, a tak se konala ve čtvrtek 11. ledna v prostorách kulturního centra La Fabrika v Holešovicích.

Rovněž způsob pozvánek a registrace byl ne-tradiční, pomocí elektronické aplikace na webových stránkách. Měl jsem trochu obavy, zda to všichni bývalí sudopáci zvládnou, ale nakonec to dobře dopadlo a kdo měl zájem, se dostavil. A že se bývalých sudopáků sešlo! Byli i taci, kteří dostali pozvání, ale zdravotní problémy jim neumožnily přijít, ale zavolali organizátorům, že si pozvání moc váží.

Malý zádrhel nastal při prezentaci, protože až se hostesky snažily, odklepávání účastníků na iPodu trvalo trochu déle než bylo záhodno. Někteří kolegové na konci fronty promrzli tak, že když se konečně dostali do tepla, tak první, o co požádali, byl horký čaj nebo grog.

Pomalou jsme se rozešli do všech sálů a čekali na oficiální zahájení. Pozvání na něj nikdo nemohl přeslechnout ani přehlédnout. Bubenická zahajovací show v podání Tam Tam Batucada by probudila i hluchého.



Tak hezky jsme se vítali a povídali si... Mladí, staří, my staří, co ještě ve firmě fungujeme, jsme se bouřlivě vítali s bývalými kolegy, s nimiž jsme toho prožili tolik. Bavil jsem se Karlem Nezvašem (86), tedy bavil... On mluvil a já hulákal. „Že ty Karle zase nemáš naslouchátko?“ „Ale mám,“ opáčil, „tady v kapse,“ a ukázal mi ho. Byly to příjemné chvíle až do okamžiku brutálního přerušení rachotem bubnů všeho druhu, které pochodovaly mezi námi. Zacpal jsem si uši a vzpomínal na Karla, že udělal dobře. Jemu to muselo znít jako rajská hudba.

Tam Tam Batucada měla později další show ve velkém sále a byla perfektní.



Slavnostního přivítání se ujal končící ředitel SUDOPU PRAHA Ing. Tomáš Slaviček, který ve svém projevu zmínil stručně historii firmy a připomněl i dva žijící zakládající pracovníky SUDOPU v roce 1953 a dlouholeté HIPV staveb Ing. Karla Kunu a Ing. Antonína Janovského.

Následovalo tradiční ocenění dlouholetých zaměstnanců a prezentace oceněných sudopských projektů. Vyhlášení výsledků ankety Projekt roku 2023 se již tradičně ujal výrobní ředitel Ing. Ivan Pomykáček.

Věrných zaměstnanců má firma stále hodně. Těch, co do konce minulého roku odpracovali 20 až 52 (!) let, je přesně 99. A tak, jako každoročně, jubilanti se nulou a pětkou od 20 do 45 let (bylo jich 23) postupně přišli na pódium, bylo jim poděkováno a byli obdarováni.

Obdarováni byli i HIPové staveb, oceněných v různých soutěžích, včetně té interní.



Oficiální část byla ukončena symbolickým předáním žezla odcházejícího ředitele tomu novému.

Na podium přišli nový generální ředitel Ing. Martin Chrastil, finanční ředitelka Ing. Eva Kudynová, výrobní ředitel Ing. Ivan Pomykáček a obchodní ředitel Ing. Oto Heller. Končící ředitel spolu s přítomnými popřál vedení v novém složení mnoho pracovních úspěchů a pak společně nakrojili slavnostní dort.

A pak už se jen slavilo a bavilo...



Oficiálně bylo dost, a tak kapela *Timbre music* otevřela slavnostní raut. Rozptýlili jsme se do všech prostor komplexu La Fabriky, vzpomínali s pamětníky, bavili se, a kdo měl náladu, mohl tancovat. K tomu nám hráli kapely *Timbre music*, *Lenny*, *Elán kontraband* a *Visací zámek*.

Samozřejmě v Baru slévárna byl k dispozici i tradiční – velmi oblíbený – fotokoutek.

Ti vytrvalí a milovníci hudby vydrželi až do půlnoci na ukončení akce. Byla to netradiční akce, ale sedmdesátiny byly oslaveny s plnou parádou.

Petr Lapáček, popisky Ivan Krejčí, foto Michal Král



Ale největší radost nám ten večer způsobil náš kolega *Jakub Göringer*, který po podzimní strašlivé kolizi svého skútru s automobilem dlouho, předlouho a pomalu slézal hrobníkoví z lopaty... aby se náhle objevil usměvavý mezi námi. Jak jinak – zase na vlastních dvou kolech. A s vlastním pohonem. Taky jeho obloukový most na Orlíku na něj už čeká...



Visací zámek – jak se přiznal odcházející ředitel *Tomáš Slaviček*, je jeho srdeční záležitostí. Bodejť by ne, když punkovou skupinu založila pětice studentů stavební fakulty ČVUT v roce 1982 a vystupovala i ve studentských koležích na Strahově. Kapela hraje v původním složení, takže členové jsou už důchodci, ale řadí jako za mlada.



Velký úspěch české přípravy liniových staveb:



Zatímco projektant, který začínal před lety připravovat tuto stavbu, se už pomalu chystá do penze, zrodila se mezitím nová generace zástupců státní správy, která s plnou silou a úsměvem dokáže poklepat kladívky na základní kámen stavby. A tak se stalo i ve dni, který pamětníkům připomínal ikonické datum 7. listopadu – tentokrátě však roku 2023. Kéž by elán pánům vydržel i při budoucí přípravě liniových staveb!



Zahájení stavby dálnice „D35 Hořice – Sadová“

Petr Hradil

Význam dálnice D35

Tah D35 představuje v současných plánech české dálniční sítě tzv. severní páteřní trasu spojující Čechy a Moravu. Poprvé se tato komunikace objevila v plánech dálniční sítě již v roce 1963 jako dálnice D35, vedoucí v trase Hradec Králové – Litomyšl – Svitavy – Jevíčko – Konice – Olomouc – Lipník nad Bečvou, kde se měla napojovat na dálnici D47 (dnes D1). V roce 1993 došlo k předefinování priorit výstavby dálniční sítě a od tohoto roku byla tak plánována v současné trase Liberec – Jičín – Hradec Králové – Olomouc – Lipník nad Bečvou. Komunikace propojuje tři krajská města (Liberec, Hradec Králové a Olomouc) a kříží další tahy dálniční sítě, konkrétně D10, D11, D46, D51 a D1. V evropském měřítku je dálnice D35 v celé své délce součástí doplnkového tahu E442 evropské silniční sítě.

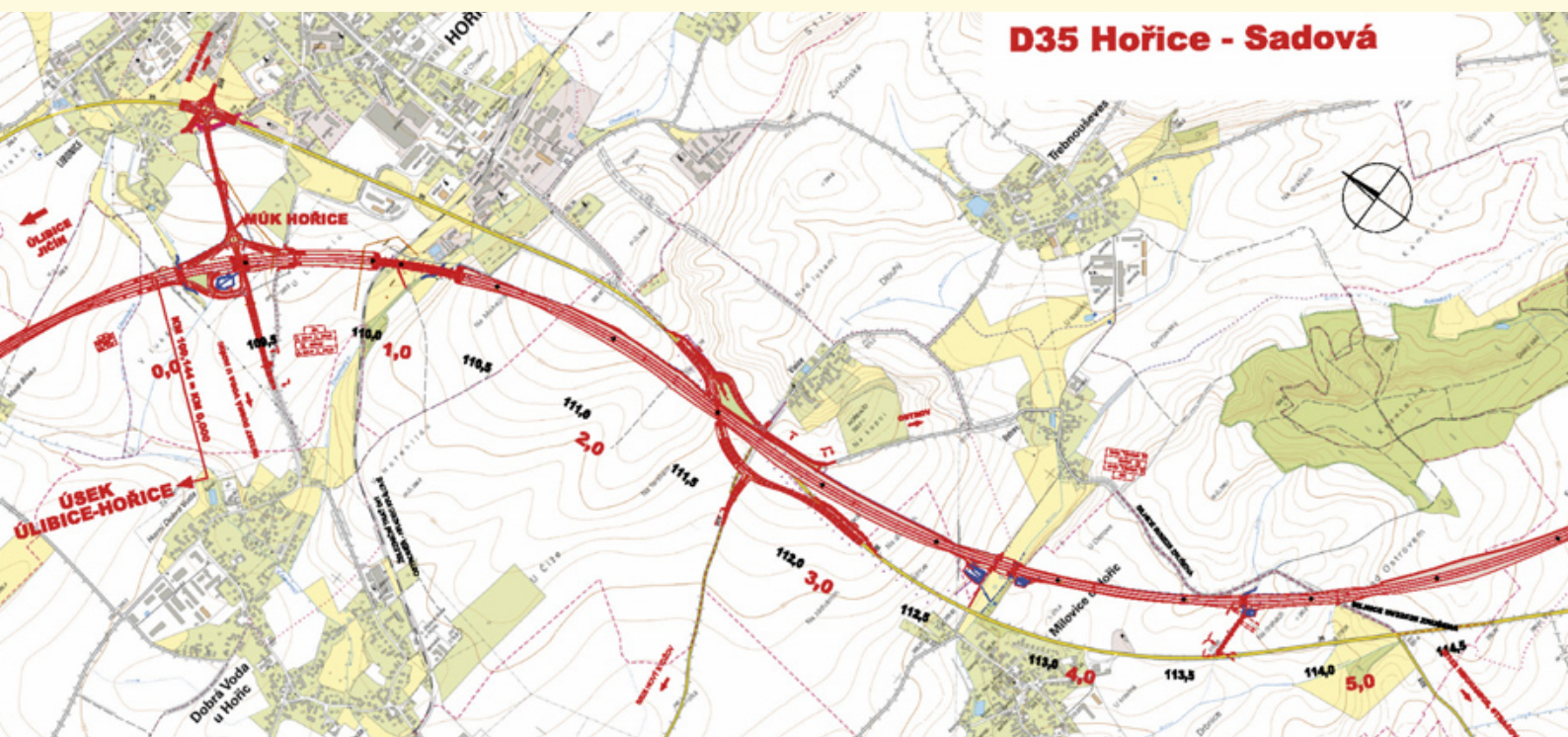
Úsek dálnice Hořice – Sadová

Stavba „D35 Hořice – Sadová“ je prostředním ze tří současně připravovaných stavebních úseků dálnice mezi Jičínem a Hradcem Králové. V začátku navazuje na stavbu „D35 Úlibice – Hořice“ (zhotovitel PDPS PRAGOPROJEKT) a na konci na stavbu „D35 Sadová – Plotičtět“ (zhotovitel PDPS AFRY CZ).

Předmětem stavby „D35 Hořice – Sadová“ je především nahrazení stávající, v současné době již kapacitně nevyhovující dvoupruhové silnice I/35 procházející navíc obcemi Klenice a Sadová, čtyřpruhovou dálnicí. Převedením tranzitního provozu na směrově rozdělenou komunikaci dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu a v některých úsecích rovněž k oddálení provozu od stávající zástavby, která v případě překročení limitů hluku bude navíc ochráněna protihlukovými clonami. Zároveň dojde ke zklidnění stávající silnice I/35, která některými obcemi prochází. Ta bude převedena do sítě silnic II. třídy ve vlastnictví Královéhradeckého kraje a bude sloužit jako doprovodná komunikace.

Vzhledem ke skutečnosti, že na předmětném, byť přehledném úseku stávající silnice dochází k tragickým nehodám, lze konstatovat, že směrově rozdělená komunikace významně přispěje ke zvýšení bezpečnosti dopravy.

Ke zvýšení bezpečnosti přispěje i návrh okružní křižovatky, která „zklidní“ stávající silnici I/35. Při neustále se zvyšujících intenzitách dopravy také dálnice zajistí větší plynulost provozu než stávající dvoupruhová silnice, což bude mít ekonomický přínos zejména pro oblasti Jičínska a Královéhradecka.



za „pouhých“ 15 let jsme se dostali k zahájení stavby! *)

Stavba „D35 Hořice – Sadová“ zahrnuje 10,450 km dlouhý úsek silnice v širškové kategorii D 25,5/130, jednu mimoúrovňovou křižovatku (u města Hořice) a 14 mostních objektů.

Stavba je umístěna v katastrálních územích Libonice, Hořice v Podkrkonoší, Dolní Dobrá voda, Milovice u Hořic, Vinice v Podkrkonoší, Ostrov v Podkrkonoší, Klenice, Horní Černůtky, Sovětice a Sadová u Sovetic.

Předmětný úsek začíná západně od Hořic. Město, ve kterém žije přibližně 9000 obyvatel, bude napojeno novým přivaděčem silnice II/300 a mimoúrovňovou křižovatkou umístěnou v oblasti plánované průmyslové zóny.

Celková délka nového přivaděče silnice II/300 včetně pokračování silnice III/3267 směrem do obce Dobrá Voda bude 1,125 km. Přivaděč bude napojen na stávající silnici I/35 okružní křižovatkou, což spolu s výrazným snížením intenzity provozu přispěje ke zklidnění této komunikace.

Za křižovatkou se rychlostní silnice dostává do souběhu s původní silnicí I/35 a mostní estakádou překonává široké údolí Chvalinského potoka, železniční trať (Ostroměř – Hradec Králové), polní cestu, areál ČOV a vodoteč.

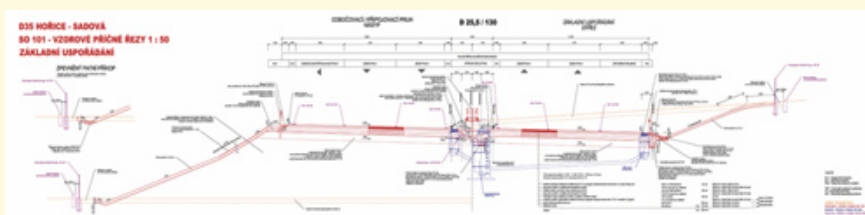
U obce Vinice vykřídí trasa D35 šikmo stávající silnici I/35, která bude přeložena do nové trasy s nadjezdem s příznivějším úhlem křížení.

Dálnice se poté dostává do souběhu vlevo se silnicí I/35. Prochází mezi obcemi Ostrov a Milovice a dále mezi lesním komplexem „Kazatelna“ a obcí Klenice.

V závěrečném úseku stavby kříží mostními objekty silnici III. třídy (Sovětica – Sadová), železniční trať (Ostroměř – Hradec Králové), vodní tok Bystřice a místní komunikaci.

Součástí stavby je několik přeložek silnic II. a III. třídy. Původní silnice III/32525 vedoucí do obce Ostrov je na základě dohody se zástupci Královéhradeckého kraje zrušena a bude převedena do sítě místních komunikací.

Z celkového počtu 14 mostních objektů je 12 dálničních, z nichž největší je most o devíti polích celkové délky 340 m přes železniční trať a údolí Chvalinského potoka.



Proces přípravy stavby

Proces od zahájení přípravy stavby do její realizace zahrnuje období zhruba 15 let. První dokumentací, která ukotvila stavbu víceméně do definitivní trasy, byla studie „R35 Úlibice – Plotiště (Hradec Králové)“ zpracovaná firmou Valbek v lednu 2009.

Základním podkladem pro vydání územního rozhodnutí byla Dokumentace pro územní rozhodnutí zpracovaná SUDOPem pro Ředitelství silnic a dálnic ČR, tehdy ještě Správu Liberec, v listopadu 2010. Inženýrskou činnost, resp. přípravu podkladů pro vydání územního rozhodnutí zajišťoval rovněž SUDOP PRAHA.

Dne 17.12. 2012 bylo územní rozhodnutí vydáno a vzápětí napadeno. Dne 19. 4. 2013 odvolací orgán (Krajský úřad Královéhradeckého kraje) zamítl námitky v celém rozsahu a územní rozhodnutí poté nabylo právní moci dne 4. 5. 2013.

V roce 2015 byl schválen nový záměr projektu. Dokumentaci pro stavební povolení zpracoval SUDOP pro ŘSD Správu Hradec Králové v listopadu 2016. Byly vypracovány oddělovací geometrické plány (VPÚ DECO Praha) a následně zahájena majetkoprávní činnost (výkupy a pronájmy pozemků, smlouvy na věcná břemena) a inženýrská činnost směřovaná k získání potřebných stavebních povolení (PUDIS). V únoru 2019 dopracoval SUDOP aktualizaci DSP, která spočívala v doplnění rozsahu protihlukových opatření nad rámec požadavků hlukové studie, ale v podobě schválené v pravomocném územním rozhodnutí.

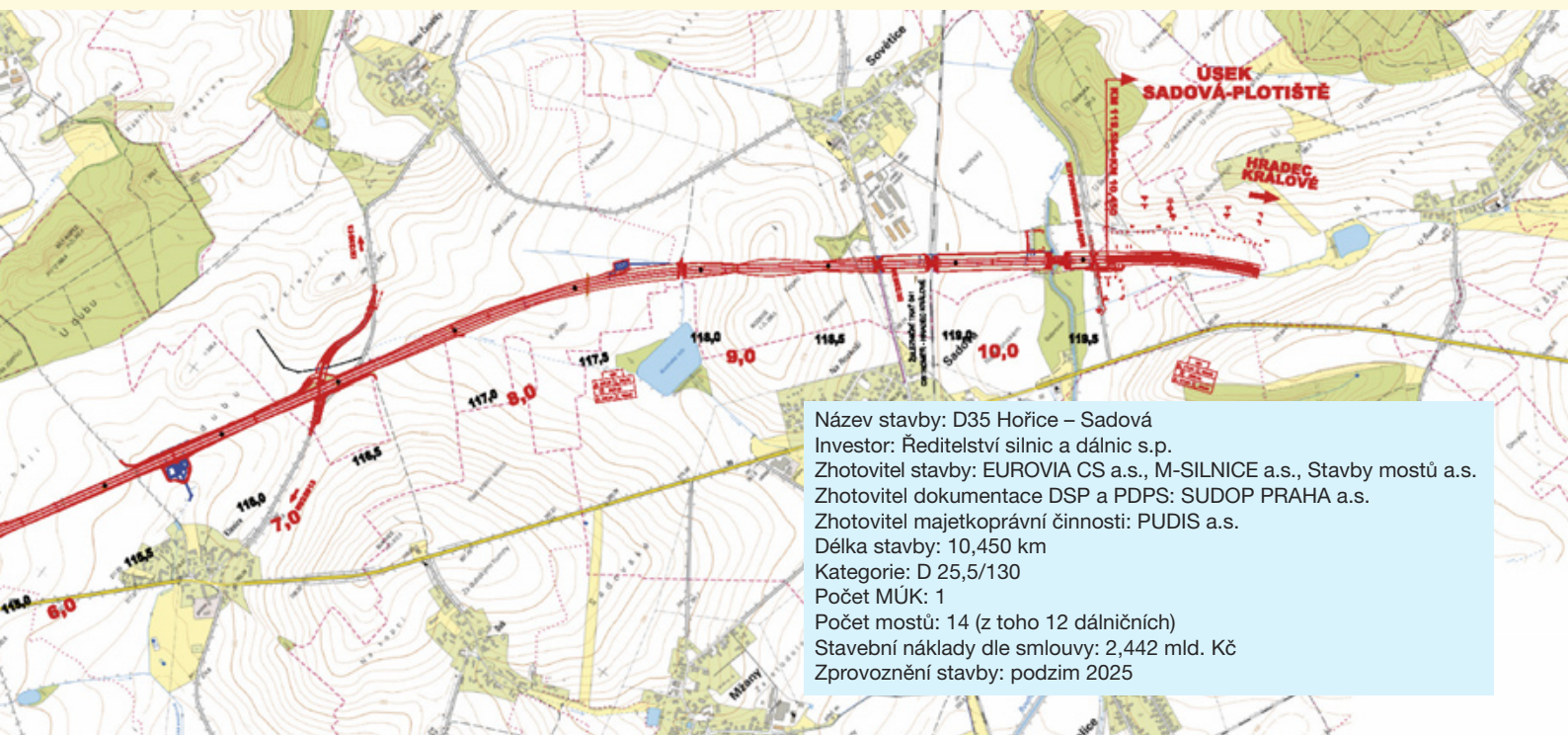
V průběhu let 2020–2022 byla postupně vydána všechna stavební povolení. V období 09/2022–10/2023 proběhla příprava staveniště (vykácení zeleně + skrývka ornice) a terénní práce záchraného archeologického průzkumu.

Dne 23.11. 2022 bylo zahájeno výběrové řízení na zhotovitele stavby. Bylo podáno celkem pět nabídek, z nichž na konci června 2023 vybralo ŘSD nejvýhodnější nabídku a 7. 8. 2023 uzavřelo smlouvu s vítězným uchazečem.

7. listopadu 2023 se uskutečnilo slavnostní zahájení stavby „D35 Hořice – Sadová“.

Zprovoznění stavby je plánováno na podzim roku 2025. Původní záměr počítal se současným zprovozněním všech tří stavebních úseků dálnice D35 od Úlibic až po Plotiště. Již v tuto chvíli je však patrné, že realizací obou navazujících staveb dálnice D35 hrozí „mírný“ skluz. V začátku stavebního úseku u Hořic zajistí napojení stavby na stávající silnici I/35 přivaděč silnice II/300. V konci úseku za obcí Sadová se připravuje realizace tzv. dočasného sjezdu na silnici I/35 ve směru na Hradec Králové (jako samostatné stavby).

*) Podíváme-li se však na přípravu stavby D52 (viz str. 22), možná bychom měli ty uvozovky smazat.



Název stavby: D35 Hořice – Sadová
 Investor: Ředitelství silnic a dálnic s.p.
 Zhotovitel stavby: EUROVIA CS a.s., M-SILNICE a.s., Stavby mostů a.s.
 Zhotovitel dokumentace DSP a PDPS: SUDOP PRAHA a.s.
 Zhotovitel majetkoprávní činnosti: PUDIS a.s.
 Délka stavby: 10,450 km
 Kategorie: D 25,5/130
 Počet MÚK: 1
 Počet mostů: 14 (z toho 12 dálničních)
 Stavební náklady dle smlouvy: 2,442 mld. Kč
 Zprovoznění stavby: podzim 2025

Železniční stanice Praha-Vysočany



Ve čtvrtek 7. prosince 2023 Správa železnic slavnostně ukončila modernizaci úseku trati, která začala na jaře roku 2020. V rámci stavby byl mezi Prahou-Vysočany a Mstěticemi vybudován nejen kapacitní tříkolejný úsek, ale také nová vlaková zastávka u stanice metra Rajska zahrada. Zásadně se pak změnila podoba vysočanské stanice.



v novém kabátě

v rámci stavby

Optimalizace traťového úseku Mstětice – Praha-Vysočany



Foto Subterra - Jiří Čermák



Optimalizace traťového úseku Mstětice – Praha-Vysočany

Text Správa železnic, foto Subterra – Jiří Čermák (Vysočany)

Hlavní náplní stavby byla rekonstrukce stávající dvoukolejné trati v úseku žst. Praha-Vysočany (včetně) – žst. Mstětice (mimo), včetně žst. Praha-Horní Počernice a zast. Zeleneč a jednokolejné trati v úseku žst. Praha-Vysočany – odb. Skály. V úseku výhybna Skály – Praha-Vysočany je k dispozici tříkolejná elektrifikovaná železnice začleněná do trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany. Nově vznikla zastávka Praha-Rajská zahrada.



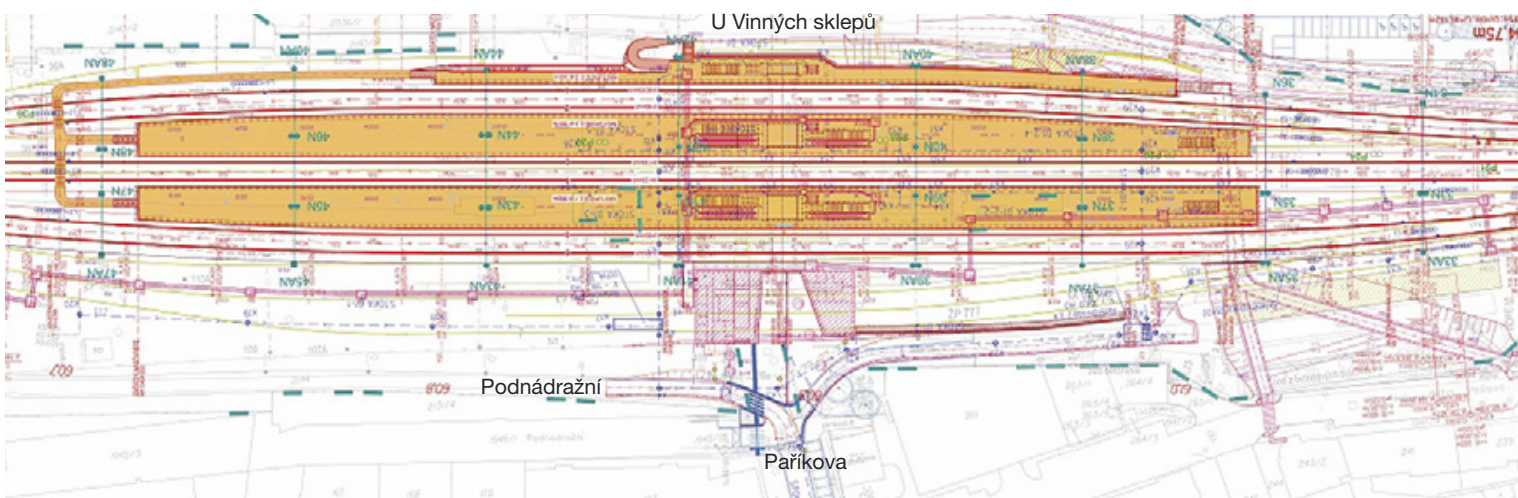
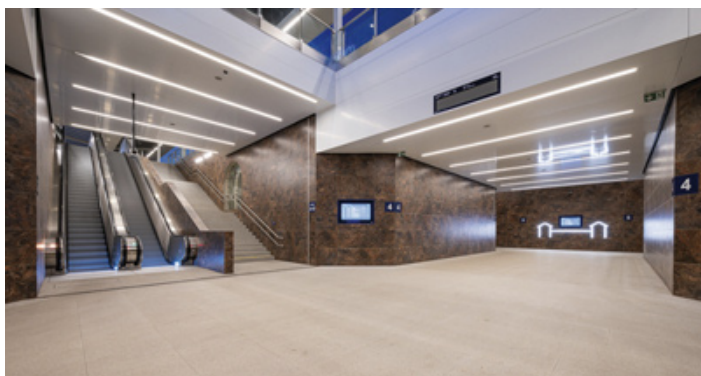
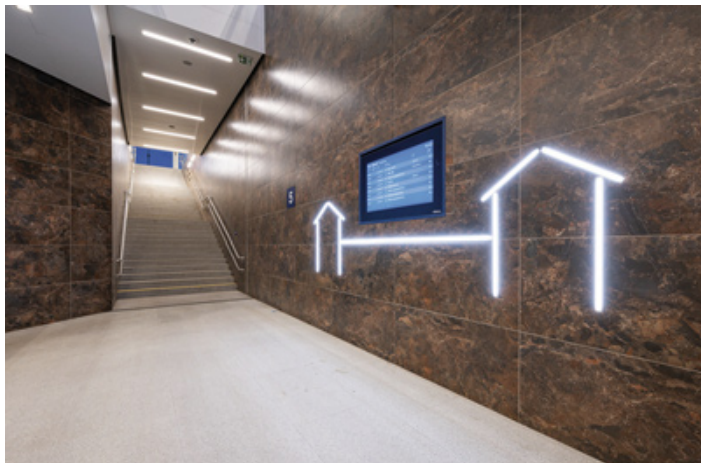
Ve stanici Praha-Vysočany jsou nově k dispozici tři hlavní a tři předjízdny koleje. V rámci rekonstrukce se vybudovala tři nástupiště, z nichž jsou dvě ostrovní s délkou hrany 300 a 302 m a krajní délky 220 m. Všechna jsou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnic a jsou vybavena prvky orientačního a informačního systému a doplněna o moderní mobiliář.

Vpravo tři fotografie z rekonstrukce mostu přes Kbelskou ulici v Praze Vysočanech (projekt SUDOP PRAHA, Ing. Filip Kutina, zhotovitel Metrostav - divize D3 a D5): 1/ původní železniční most z roku 1938, 2/ při rekonstrukci byly po obou stranách zbudovány podchody pro pěší z žb prefabrikátů, 3/ nový most se třemi samostatnými nosnými konstrukcemi pod jednotlivými kolejemi. 2 x foto Ivan Krejčí





Ochranu cestujících zajišťují přístřešky na všech nástupištích. Původní nevyhovující výpravní budovu nahradila nová odbavovací hala umístěná na úrovni vstupu do podchodu z Paříkovy ulice. Nová nástupiště propojují dva zcela nové podchody. Část původního podchodu se zachovala při výstupu na 2. nástupiště a cestující mají možnost nahlédnout okénkem do historie. Bezbariérovou přístupnost nástupiště zajišťují eskalátory a výtahy z podchodu. Druhý podchod není vzhledem ke stísněným poměrům a umístění výstupů na začátku nástupiště přístupný bezbariérově.





Opravená nádražní budova v žst. Praha-Horní Počernice.



Ve stanici Praha-Horní Počernice proběhla modernizace výpravní budovy, před kterou vzniklo nové nástupiště. Stávající ostrovní nástupiště bylo prodlouženo na 220 m. Podchod a přístřešek na ostrovním nástupišti zůstávají beze změn. K dispozici jsou kromě dvou hlavních a tří předjízdňových kolejí také jedna kusá manipulační kolej pro odstavení nebo nakládku vozů a jedna účelová kolej Správy železnic. Vnější nástupiště ve směru na Lysou nad Labem má délku 220 metrů a výšku 550 mm nad kolejí.

Původní odbočka Skály se zmodernizovala a přeměnila na výhybnu Skály. Tím se stal úsek od Skal po Vysočany dalším tříkolejným úsekem na území Prahy a tvoří jej koleje č. 0, 1 a 2. V navazujícím úseku výhybna Skály – Praha-Vysočany je možné využít všechny tři traťové koleje jak pro trať do Lysé nad Labem, tak také do Turnova.



Nová nástupiště v zastávce Zeleneč.





Zastávka Praha – Rajská zahrada

Foto Petr Zbranek



Součástí stavby je nová zastávka Praha-Rajská zahrada, situovaná v blízkosti stejnojmenné stanice metra linky B. Zastávka má jedno boční a jedno ostrovní nástupiště shodné délky 220 m. Přístup na nástupiště je zajištěn lávkou, na kterou vede výtah.

Zastávku zpřístupňuje dvojice antracitových ocelových lávek se žlutým zábradlím o celkové délce téměř 90 metrů a šířce 3,8 metru. První z nich vede od křižovatky ulic Borská – U járku k zastávce a přes kolejiště. Druhá, od zastávky přes Chlumeckou ulici k stanici metra Rajská zahrada měla být zprovozněna během 1. čtvrtletí 2024.

Investor: Správa železnic s.o.

Projektant: SUDOP PRAHA a.s.

Zhotovitel stavby: Společnost „Mstětice-Vysočany“

(Subterra a.s., OHL ŽS a.s., EUROVIA CS a.s., Elektrizace železnic a.s.)

Délka stavby: 14,7 km

Celkové investiční náklady stavby činí 5 407 803 659 Kč bez DPH, z toho maximální výše podpory EU bude cca 3 154 996 028 Kč.



Soutěž o projekt roku 2023: Cena vedení společnosti

D52 Pohořelice – st. hranice ČR/Rakousko + středisko správy a údržby dálnice (SSUD) Pohořelice

Oznámení EIA a Dokumentace EIA

Kateřina Hladká, Hana Staňková

V roce 2006 získali silničáři SUDOPu PRAHA od ŘSD, závodu Brno zajímavou zakázku – DÚR stavby „**Rychlostní silnice R52 v úseku Pohořelice – st. hranice ČR/Rakousko, Stavba 5206 Perná – st. hranice ČR/Rakousko**“. Termín čistopisu byl v roce 2007.

Už při inženýrské činnosti k územnímu řízení jsme naráželi na nesouhlasná stanoviska orgánů životního prostředí a obcí. Když bylo 23. 11. 2010 Veřejnou vyhláškou vyvěšeno oznámení o územním řízení na tuto stavbu, nepředpokládali jsme, že ÚR nebude nikdy vydáno.

Mezi roky 2011–2012 se o redukovanou verzi této stavby 5206 pokoušelo VPÚ DECO PRAHA, také bez úspěchu. Stejně tak se o okolní stavby pokoušelo několik velkých projekčních firem a také neúspěšně. Žádné územní rozhodnutí na stavby 5204, 5205 a 5206 nenabýlo právní moci.

V roce 2021 jsme začali zpracovávat pro ŘSD Brno zakázku na vyhotovení oznámení a dokumentace EIA pro záměr D52 Pohořelice – st. hranice ČR/Rakousko + SSUD Pohořelice. Už v roce 2006 jsme na středisku 202 zpracovávali dokumentaci pro územní řízení pro stavbu R52 stavba 5206 Perná – státní hranice ČR/Rakousko, takže jsme toto území znali a s řadou úředníků i úřadů byli v kontaktu.

V době zadání této zakázky bylo stále ještě platné závazné stanovisko EIA pro záměr R52 Pohořelice – Mikulov (Drasenhofen), které bylo vydáno 13. 5. 2005 MŽP ČR. Záměr byl oproti minulosti modifikován ze strany oznamovatele. Zásadní změnou, která se může dotknout soustavy lokalit Natura 2000, je způsob převedení dálnice přes vodní dílo Nové Mlýny. Oproti předchozímu řešení, tj. vedení komunikace na uměle vytvořeném náspu v horní nádrži Nových Mlýnů, je navržena varianta vybudování mostu v délce 2424 m o 49 polích. Světla výška mostu nad břehovou linií má být 2,5–4,1 m, nad vodní hladinou 4,1–7,2 m.

Krajský úřad Jihomoravského kraje a AOPK ČR, regionální pracoviště jižní Morava, oddělení Správa CHKO Pálava ve svých stanoviscích dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb. nevyloučily významný vliv na ptáčí oblast (PO) Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny a evropsky významnou lokalitu (EVL) Mušovský luh, Slanisko u Nesytu, Lednické rybníky a PO Lednické rybníky.

Následně byla žádost o prodloužení platnosti stanoviska EIA k záměru ŘSD ČR dne 3. 12. 2021 vzata zpět a tím mohl začít nový proces posuzování vlivů na životní prostředí.

V severní části se jižně od obce Pohořelice stavba napojuje na stávající těleso dálnice D52, v jižní části je stavba ukončena na státních hranicích s Rakouskem. Po dokončení vytvoří v návaznosti na rakouskou dálnici A5 komfortní propojení Brna s Vídní a stane se tak důležitou součástí evropské silniční sítě. Stavba je členěna na tři základní úseky: 5204, 5205 a 5206 a SSUD Pohořelice.





Úsek 5204 Pohořelice – VN Nové Mlýny

Dálnice je navržena v kategorii D 26/130 v délce 6 840 m.

Úsek 5205 Přechod přes vodní nádrž Nové Mlýny, TP prověření realizovatelnosti TES

Varianta A – dálnice na samostatném násypu
Celková délka trasy je mezi km 23,000–28,500
(staničení je dle DÚR sousedních úseků) 5,570 km.

Varianta B – estakáda přes vodní nádrž
Celková délka trasy je mezi km 23,000–28,500
(staničení je dle DÚR sousedních úseků) 5,487 km.

Úsek 5206 Nové Mlýny – státní hranice ČR/Rakousko

Celková délka trasy činí 10 530 m.

D52 SSUD Pohořelice

Jako podklad pro zpracování oznámení záměru jsme od investora dostali zpracované dokumentace v různé úrovni podrobnosti, ať už to byly dokumentace pro stavební povolení pro úseky 5206, dokumentace pro územní řízení pro úseky 5204 a technickoekonomické studie pro úsek D5205 a SSÚD Pohořelice a řadu průzkumů, které probíhaly a probíhají v zájmovém území.

- 5204.1 – Akt. DUR, Metroprojekt Praha a.s., 12/2017
- 5204.2 – DUR, Dopravoprojekt Brno, 05/2020
- 5205 – TP k prověření a upřesnění technického řešení dálnice D52 v úseku přechodu přes vodní nádrže Nové Mlýny, HBH projekt, 06/2019
- 5206.2 – DSP – koncept, HBH projekt, 09/2020
- 5206.1 – DSP, HBH projekt, 09/2018
- 5206.3 + 5206.4 – DUR, koncept DSP, HBH projekt, 08/2020
- SSUD Pohořelice – koncept TS, HBH projekt, 12/2020





Varianta s uměle vytvořeným náspem

Při projednávání projektů pro povolení staveb se ukázaly velké problémy ve vodohospodářském řešení. Proto bylo investorem rozhodnuto o zpracování komplexní vodohospodářské studie pro všechny stavby, která sjednotí přístup k návrhu vodohospodářských objektů. ŘSD začlenilo zpracování této studie do zakázky na EIU.

Z hlediska návrhu odvodnění dálnice bylo nutné vyřešit vlivy zimní údržby na recipienty, vzhledem ke stávajícímu vysokému stavu koncentrací chloridů v území. Základním principem koncepce odvodnění stavby je maximální decentralizace odvodnění spojená s nepřeváděním vod do jiných povodí, a to i v zimním období. Vody budou důsledně vypouštěny do přílehlých vodotečí. Oproti dříve zpracovaným projektům DSP tak dochází ke zrušení přečerpávání vod v zimním období do jiných povodí. V rámci zpracování návrhu odvodnění bylo upuštěno od odvádění vod do hraničního potoka Včelínek.

V rámci procesu EIA byly hodnoceny přeshraniční vlivy především s ohledem na návrh odvodnění hraničního úseku dálnice. Hraniční tok Včelínek, který území odvodňuje, je poměrně zahloubený, doprovázený porosty rákosin. Kvalita vody ve Včelínku na hraničním úseku bude ovlivňována výstavbou dálnice A5 Sever (tj. hraničního úseku) na rakouském území. Po dokončení stavby A5 Sever bude znečištěná voda čerpána a odváděna potrubím přímo do Dyje a k ovlivnění Včelínku by tak již nemělo docházet. Z českého území je odvádění znečištěných vod (po jejich předčištění) navrženo do kanálu Brod–Bulhary–Valtice. Závlahový kanál Brod–Bulhary–Valtice je vyústěn do potoka Včelínek cca 200 m za místem, kde potok Včelínek odbočuje mimo státní hranici, čímž dojde k eliminaci přeshraničních vlivů. Z tohoto důvodu bylo oznámení včetně příloh přeloženo do němčiny.

Oznámení dle přílohy č. 3 zákona č. 100/2001 Sb. bylo zveřejněno v lednu 2022 a následně MŽP ČR vydalo v srpnu 2022 závěr zjišťovacího řízení. V rámci zjišťovacího řízení se k oznámení vyjádřilo 29 subjektů z ČR a 8 subjektů z Rakouska.





Varianta s mostem délky 2424 m

Pro zpracování dokumentace EIA bylo stanoveno v závěru zjišťovacího řízení 21 podmínek. Z těchto podmínek vyplynula nutnost dalšího projednání kompenzačních opatření pro PMO, kdy byly zadávány další studie a průzkumy, které hodnotily možnosti kompenzací zásobního a retenčního prostoru VN Nové Mlýny.

Původně byl požadavek na kompenzaci všech částí objemů nádrže, tj. objemu stálého nadržení, zásobního objemu a retenčního objemu. V průběhu jednání se zástupci Povodí Moravy s.p. byl změněn požadavek na kompenzaci pouze zásobního a retenčního prostoru. Předpokládá se, že bude nutné kompenzovat cca 97 tisíc m³ zásobního prostoru nádrže a 16 tisíc m³ retenčního prostoru nádrže u varianty A násyp.

V rámci studie byly postupně vytipovány 3 varianty pro kompenzaci, které byly následně geodeticky zaměřeny, byl proveden geotechnický průzkum a dle výsledků pak navržen způsob těžby a stanoveny možné kubatury.

- varianta 1 „zátoka“ – prohloubení stávajícího dna v jižní části nádrže
- varianta 2 „začátek vzduť“ (po silničním most) – prohloubení dna v oblasti nad silničním mostem Brod n. Dyjí – Pasohlávky
- varianta 3 „bermy“ – odtěžení části pravé bermy složeného koryta na začátku nádrže v délce cca 4,2 km (od silničního mostu u Drnholce směrem proti toku Dyje cca po dosah vzduť zásobní hladiny – železniční most u Jevišovky).

Pro tyto 3 varianty bylo zpracováno hodnocení dle § 67 zákona č.100/2001 Sb. a naturové hodnocení pro variantu 3 a možné ovlivnění EVL Drnholecký luh a Pokran.

Podkladem pro zpracování dokumentace EIA byl dopravní model zpracovaný SUDOPEM PRAHA roku 2022, který zahrnoval území od hranic s Rakouskem až po jižní okraj Brna. Na základě tohoto modelu byly ve studiích: hlukové, rozptylové a vlivů na veřejné zdraví hodnoceny stavy s a bez realizace záměru pro roky 2028, 2030 a 2050. V modelu jsou uvažovány i všechny okolní silniční stavby, které by mohly mít na řešenou oblast výraznější vliv.

Podrobně byla řešena problematika migrační prostupnosti pro bobra evropského a vydra říční především ve variantě A v místě křížení VN Nové Mlýny, kde vedle stávající cyklostezky a tělesa silnice I/52 bude nově i dálniční těleso.

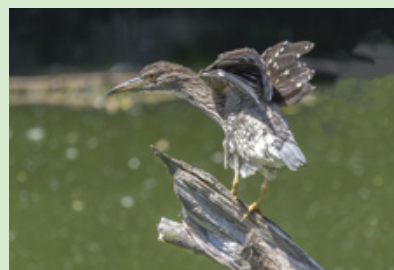
Na základě údajů uvedených v dokumentaci EIA byl navržen záměr označen pro dané území za akceptovatelný.

31. 10. 2023 byla dokumentace EIA, která čítala asi 800 stran textu a 1 200 stran příloh přeložena do němčiny a podána na MŽP.

MŽP nedodržel lhůtu na případné vrácení dokumentace a koncem listopadu dokumentaci vrátilo k doplnění. Podle našeho mínění byly požadavky nedůležité, ale po několika náročných jednáních a doplnění a vysvětlení byla 17. 1. 2024 EIA opět podána na MŽP.

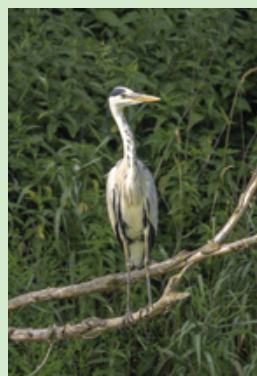
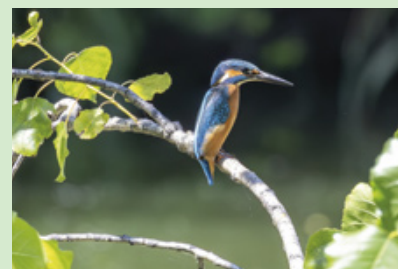
Dokumentace EIA včetně šestnácti příloh a překladu do němčiny byla zveřejněna 2. 2. 2024. Následovat bude veřejné projednání, zpracování posudku a vydání závazného stanoviska.

V prostoru stavby se nachází spousta chráněných živočichů, proto provedení dálnice tímto územím musí být citlivé. Při podrobném zkoumání území zde byly zjištěny např. husy běločelé, husy polní, husy velké, orel mořský, rybák obecný, kvakoš noční, lžičák pestrý, zrzhlávkva rudozobá, čáp bílý, pěníce vlašská, tuhák obecný, strakapoud jižní, vydra říční, lesák rumělkový, roháč obecný, vrkoč útlý, sekavec, pískoř pruhovaný, bobr evropský a další.



Kvakoš noční
(*Nycticorax nycticorax*) je středně velká volavka. Vyskytuje se téměř na všech kontinentech a lze ho pozorovat i na Vltavě v Tróji.

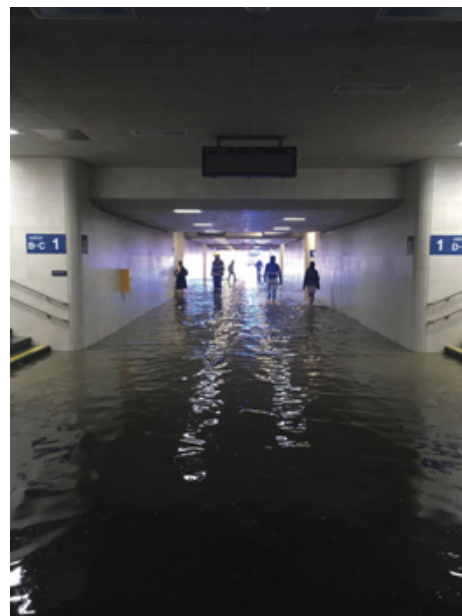
Ledňáček říční
(*Alcedo atthis*) obývá celou Evropou a velkou část Asie. Pro své pestré zbarvení získal přezdívku „létající drahokam.“



Volavka popelavá
(*Ardea cinerea*). V Evropě se jedná o největšího zástupce volavek.

Fotografie vznikly na břehu řeky Dyje v místě, kde řeka vytéká z vodního díla Nové Mlýny. Tato část řeky je součástí Chráněné krajinné oblasti Pálava u Národní přírodní rezervace Křivé jezero.

Foto Hana Staňková



O tom, že voda v dopravních stavbách není pouze přípojka do kadibudky výpravčího Větší než malé množství vody na dopravních stavbách

Tomáš Laichter

Vodař v dopravních stavbách je trochu vnímán jako páté kolo u vozu. Ostatně s trochou nadhledu se to ve firmě, která má 296 dopraváků a pouze 4 vodaře, dá pochopit.

Nedělám si iluze, že ve vodařské firmě, kde by byl poměr profesí obrácený, by kolega dopravák na tom nebyl jinak.

Po krátkém průzkumu na internetu lze dohledat, že povodňové škody na dopravní infrastrukturu jsou po každé takové události poměrně značného rozsahu. Jedna z nejhorších povodní v historii ČR je povodeň z roku 2002, kdy škody na majetku včetně dopravní infrastruktury byly vyčísleny na cca 73 miliard korun. Jen během této povodně bylo strženo 26 významnějších mostů.

Menší povodně lokálnějšího charakteru pak na silnicích a železnicích způsobují škody v řádech jednotek miliard (2009, 2010 atd).

Přestože každá povodeň nám dává práci, musíme se navenek tvářit, že nás to mrzí. Současně ale ani nechceme, aby naše stavba krátce po uvedení do provozu neobstála při prvním dešti.

Abychom tomu zabránili, pracujeme při návrhu dopravních staveb s matematickými modely. Tyto modely rozlišujeme na hydrologické – srážko-odtokové, které řeší povrchový odtok z území a hydraulické – 1D, 2D, 3D, které řeší proudění vody v korytech. Ve většině případů nám postačuje znalost výšky hladiny, případně rychlosti v ose toku (v jednom rozměru) – tyto modely nazýváme 1D. V případech, kdy potřebujeme znát proudění a vektory rychlostí v osách x a y , mluvíme o 2D. Tyto 2D modely se využívají v oblastech jako je co nejefektivnější obtékání mostních pilířů, návrhů nátoků do vodních elektráren, ale například i v lodní dopravě, kdy se sledují nebezpečné proudy. Proudění ve třech směrech tedy x , y , z – v dopravním stavitelství zatím nevyužíváme. Tyto modely mají využití například při sledování, jak se šíří znečištění v celém průřezu nádrže atd.

Proudění vody se řídí fyzikálními zákony, a tudíž ho lze s poměrně dobrou přesností počítat.

Známe-li tedy veškeré parametry jako je množství vody či geometrie území, kterým toto množství protéká, můžeme je dosadit do rovnice, resp. soustavy rovnic a výsledkem nám bude výška hladiny a rychlost proudění pro toto množství v každém bodě sledovaného území.

Tedy stejně jako mostař nadimenzuje svůj most na konkrétní zatížení (třeba 5 tanků), my nadimenzujeme koryto, nádrž, potrubí a podobně na konkrétní množství vody.

Problém spočívá v tom, že právě toto množství vody – obvykle to bývá například dvouletý, pětiletý... stoletý průtok – nikdo z nás přesně nezná, přestože se tváříme, že ano.

Průtoky nebo objemy povodní stanovují hydrologové, případně si je počítáme sami pomocí empirických vzorců, které byly odvozeny na základě výzkumů a měření v terénu – bohužel před mnoha a mnoha lety.

Nechci zde zacházet do podrobností jednotlivých metod, nicméně hlavním nástrojem hydrologů je statistika, která zpracovává dlouholeté řady srážek a průtoků. Problém je bohužel v tom, že tyto statistiky vycházejí z dat, která byla měřena v době, kdy na našich železnicích běžně jezdily parní lokomotivy. V tom je nutné uznat, že se naši kolegové z řad dopravních inženýrů posunuli trochu dále.

Běžně se tedy stává, že poměrně přesné hydraulické výpočty, kterými stanovujeme zátopové hladiny, dimenze mostů, ochrany železničních či silničních těles atd., pracují s velice nepřesnými vstupy.

Samotný Český hydrometeorologický ústav přiznává, že jím stanovené průtoky mají rozptýlenou přesnost až 30 % na obě strany – tzn., že hodnota průtoky může být o 30 % nižší nebo vyšší než hodnota uvedená.

Václav Klaus by možná nesouhlasil, ale měření z posledních let ukazují, že k extrémnějším jevům v počasí poslední roky dochází. Zda je to vlivem člověka nebo se jedná o běžný výkyv z normálu, jakých bylo za existenci atmosféry na naší planetě již mnoho, si netroufám posoudit.

Faktem však je, že hydrologická data naměřená před padesáti a více lety začínají být zastaralá, a bude potřeba se s tímto problémem do budoucna vypořádat.



Nádraží v Loučném nad Desnou po povodních roku 1997

Extrémní srážky, změna klimatu aneb Jak pětiletý déšť třikrát za měsíc udělá z projektanta blbce

Ti z vás, kteří sledovali dokument „Letecké katastrofy“, vědí, že letadlo nespadne jen tak, ale že se většinou jedná o řetězec nešťastných událostí typu, že mechanik, který o problému věděl, měl toho dne průjem, nahradil ho jiný mechanik s kocovinou, který byl nepozorný atd., až sled událostí vyústí v to, že chybějící šroubek způsobí vypadnutí čelního skla v 10 000 metrech nad zemí a vycucnutí pilota ven. Aby posléze neulétl, museli ho kolegové držet zbytek cesty za nohy.

Stejně, jako v případě výše uvedené historiky z letectví, nastal loni v létě podobný řetězec událostí při vytopení podchodu ve Vršovicích – tedy na naší stavbě. Tato událost prolétla téměř všemi médii od televize a rozhlasu až po noviny.

Následky sice nebyly tak dramatické (ostatně i výše zmiňovaný pilot nakonec přežil), hasiči vodu odčerpali, nakonec by odtekla i sama, ale i tak se jednalo o poměrně mrzutou událost především z hlediska dopadu na ego projektanta.

Stejně jako vycuclý pilot z kokpitu nakonec přežil, přežil tuto zkušenost i projektant, který se tomu dnes, sice trpce, ale už směje.

V dnešní době již nelze dopravní stavbu prakticky odvodnit bez retenční nádrže. Ať už se jedná o napojení vod do kanalizace nebo do potoka, správci vyžadují – právě z důvodu nedostatku kapacity – zdržení vod v retenčních nádržích co nejdéle.

Retenční nádrž tak byla nepřekvapivě navržena i na odtoku z Vršovického nádraží. Nádrž byla správně nadimenzována na pětiletý déšť, tudíž se tak nějak předpokládalo, že cca 1 x za 5 let dojde k jejímu zahlcení.

Bohužel se záhy ukázalo, že pětiletý (dle ČHMU dokonce téměř desetiletý) déšť může přijít hned po otevření stavby, a to během jednoho měsíce rovnou třikrát.

Tuto informaci pochopitelně redaktorů Blasku a dalších médií nemohli vědět, proto se strhla lavina posměšných titulků, která se musí chodit brodit po kolena, aby mohli nastoupit do svého vlaku.

Diskutující pod těmito články navrhovali, aby se z podchodu udělal přívoz a projektant se o sobě dočítal, jaký je to pitomec.

To, že nádrž nedisponovala bezpečnostním přepadem a kanalizace v Nuslích se vlivem extrémních srážek kompletně zahltila, způsobilo dokonání zkázy. K vršovickému podchodu tak opakovaně během přívalových dešťů natekly téměř celé Nusle, nádrž se přeplnila a podchod se zatopil.



Stavba retenční nádrže ve Vršovicích

Nakonec i nad extrémní srážkou se dá zvítězit

Netrvalo dlouho a na nádrži byl dobudován bezpečnostní přepad, který po této zkušenosti zástupci PVK hladce povolili. Nad rámec projektu byly provedeny další úpravy, aby k podchodu nemohla natékat voda z širšího okolí a od té doby snad nastal klid. Alespoň zde.

Nicméně při každé větší srážce bývá klid vodařů narušen a nastává rychlá rekapitulace, kde všude má každý z nás rozesety své stavební objekty.

Ač neradi, musíme si přiznat, že extrémní deště budou přicházet čím dál častěji, a to třeba i každý rok.

Takové časované bomby – retenční nádrže, na kterých nám od správců kanalizací nejsou povolovány bezpečnostní přepady, nebo jsme nuceni vsakovat (bez možnosti napojení do kanalizace) lecky v nevyhovujících podmínkách – postupně umísťujeme na mnoha stavbách a je potřeba se připravit na to, že některá z nich – právě vlivem extrémních srážek – občas bouchne.

Výhledově bude nutné na tyto změny v počasí reagovat mj. i změnami v příslušných normách pro návrhy a dimenzování dopravních staveb.

2D model z akce Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí

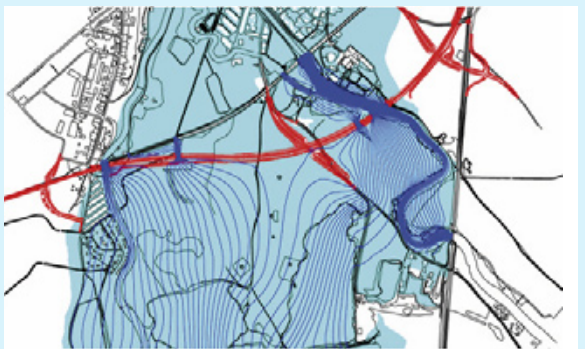
Cílem simulačních výpočtů bylo stanovit jak moc ovlivní těleso železničního náspu budoucí odtokové poměry v místech soutoku Nežárky a Lužnice. Jelikož se jednalo z hlediska hydrauliky o komplikované místo (soutok dvou řek), bylo přistoupeno k řešení pomocí 2D modelu.

Pro výpočty byla uvažovaná výška hladiny Q2002 (stoletá voda).

Stávající stav – ukázka proudnic



Návrh trasy – změna proudnic vlivem nové stavby



Mapa hloubek vody - výška hladiny Q2002



A k čemu že slouží uvedené mapy? Princip je takový, že vezmeme stávající stav, kdy známe (spočítáme si), kam se voda za povodně rozlije. Tyto modely pak simulují stavy, kdy do území usadíme novou stavbu a sleduje se, co to udělá. Hýbe se trasou, hýbe se rozpětím mostů atd. a vyhodnocuje se, jak moc se to tam po stavbě – z hlediska zátop a proudění – změní.

Lze tak ušetřit mnoho miliónů korun například tím, že se spočítá, že rozpětí mostu (kvůli rozsahu povodně) postačí např. 30 m a není nutné 80 m. Dále zjistíme, jak se změní hloubky vody po rozlivu a můžeme tak ochránit např. těleso železnice. Stejně tak zjistíme, jak rychle a kde (podle těch barevných map) bude voda proudit a pak se stavba ochrání např. kamenným záhozem, aby to voda nerozebrala atd.



Současnost

Tomski a Polanski

vystavovali obrazy věnované Sametové revoluci v sídle SUDOPU PRAHA (podzim 2023)



Tomski & Polanski

je studio ilustrace, které se skládá z Luke Tomského a Ilony Polanské. Bylo založeno v roce 2012.

Čtyři tvořící ruce, výrazné barevné plochy, lidské příběhy, humor a nekonečné množství hodin strávené s řemeslem kreslení dělá z tohoto týmu oceňovaného předního výtvarníka pro veškeré druhy ilustrovaných projektů.

Výrazné barevné palety, lidské příběhy, skryté symboly a precizní řemeslo, to vše lze spatřit ve tvorbě několikanásobně oceněného ilustrátora Tomského, vlastním jménem Lukáše Tomka. Kromě tradičních výtvarných technik miluje Photoshop a Procreate, a také rodinu, lidstvo, přírodu, filozofii... Z umělců obdivuje a doporučuje sledovat Ilonu Polanskou.

Ilona Polanská je výtvarnice se zálibou v buclatých stylizovaných postavkách, podlouhlých jezevcích, výrazné barevnosti a nadsázky.

Fotografoval Jakub Ptačinský.



27. bowlingový turnaj SUDOPU PRAHA 2023



27. ročník turnaje se konal v pondělí 4. prosince 2023 za účasti 46 sportovců ve dvanácti týmech v areálu X-Bowling na Žižkově za SUDOPem.

Cenu za nejvyšší nához „Cena Palka Bartoše“ v kategorii žen získala Ivana Hošková (195 bodů) z týmu „ZIPS“. Mezi muži byl nejúspěšnější Jan Pietsch (205 bodů) z týmu „Pietsch & tým“. Společně s Peterem Lastoveckým letos jako jediní dva hráči prolomili hranici 200 bodů.

Vítězným týmem se stal „EX-SUDOP“ ve složení: Syrový Jirka, Gottwald Michal, Špála Viktor a Lastovecký Peter.

Na druhém místě se umístil tým „Kouleři 202“ ve složení: Hradil Petr, Karfík Daniel, Vulteryn Petr, Rath Filip a na třetím místě se umístil tým „Pietsch & tým“ ve složení: Perná Aneta, Pietsch Jan, Sýkora Dominik, Ůhmová Eva (Hošková Ivana).

Děkuji všem za účast a hladký průběh. Už se těším na příští ročník. Standa Pohl



Výstava modulových kolejišť H0

proběhla v sídle SUDOPU PRAHA ve dnech 24.–26. 11. 2023



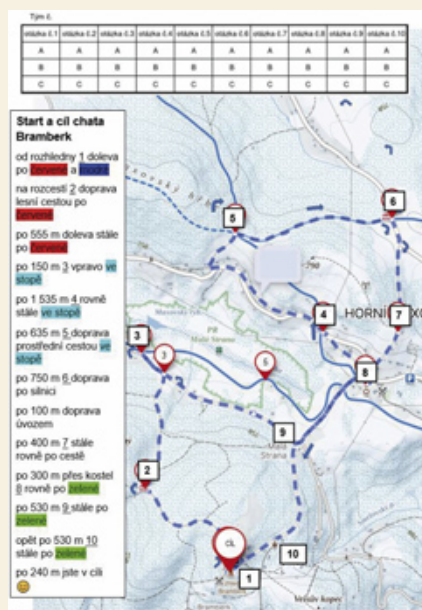
Velká výstava modelové železnice se neplánovaně stala vzpomínkou na našeho kolegu Zdeňka Pacholíka, který ji připravoval a který se jí nedožil.

Výstava se skládala ze dvou částí: od pátku do neděle se v zasedací místnosti proháněly vláčky Modulářů Bubny, v sobotu a neděle se k nim v jídelně připojila pražská skupina Modulové železnice Vyskočil's train. Na pořádání se spolupodílelo i kulturní centrum Krenovka.

A jako vždy výstava potěšila nejen děti, ale i dospělé.

Fotografovali Martin Raibr, Jakub Ptačinský a tvůrci.





Zimní sportovní hry 2024



Je již několikaletou tradicí, že třetí lednový víkend se konají Zimní sportovní hry, a nejinak tomu bylo i letos. A stejně je to i s místem, které je již třetí sezonu stejné, tedy chata Bramberk nacházející se přibližně 1,2 km od Horního Maxova.

Jako v předchozích letech, tak ani letos nás zdejší služby nezklamaly, a to jak ubytováním, tak restaurací s výbornou kuchyní a příjemnou obsluhou. Dalším zpestřením je wellness se saunou a vířivkou, které někteří po celodenním pobytu na čerstvém vzduchu vyžili k relaxaci.

I když to opět na začátku roku vypadalo, že se bude opakovat loňský ročník – tedy téměř žádný sníh, resp. pouze v nejvyšších partiích Jizerské magistrály – v čase konání byly sněhové podmínky naprosto ideální. Přispělo k tomu i mrazivé a slunečné počasí, které téměř celý víkend panovalo. S nadsázkou lze konstatovat, že jsme chytli nejlepší víkend z letošní zimy, jelikož jinak podmínky spíše připomínají jaro, a byly i důvodem pro zrušení 57. ročníku Jizerské padesátky. A kdo z nás by mohl při řešení kvízové otázky č. 7 tušit, že k dosavadnímu počtu pěti zrušených ročníků, přibude i ten letošní.

Dopolední program se tedy mohl opět uskutečnit na lyžích, tedy orientační běžky dvojic, i když jedna dvojice si to stříhla pěšmo a nutno podotknout, že držela s ostatními krok. Letos neurčil složení dvojic los, který je vždy zajímavější, ale na žádost účastníků se dvojice utvořily podle jejich přání. Los následně určil pořadí startovní listiny. Pak již stačilo rozdat mapu s potřebnými instrukcemi, zápisovým archem, vyznačením doporučené trasy a mohlo se vyrazit.

Okruh byl letos lehce pozměněn, od Bramberka po turistické přes rozcestí Pod Krásným a dále na stopu od Jablonce přes Horní Maxov k rozcestí pod Slovankou, přes Sedmidomí a přes Horní Maxov zpět na Bramberk, celkem okolo 8 km. Cestou bylo pro jednotlivé dvojice opět připraveno 10 kontrolních stanišť, na kterých je postupně čekala sada otázek souvisejících s tematikou Jizerských hor, a to nejen přírodovědné nebo geografické, ale i historické a technické. Nutno podotknout, že sestavování otázek začíná být oriškem, pokud se chceme vyhnout opakování otázek.

O pořadí nerozhodoval čas, ale počet správně zodpovězených otázek. A vzhledem ke shodnému počtu na prvních třech místech rozhodly kostky, tedy Macháček – hází se dvěma kostkami, s tím, že vítězem se stává ten, kdo buď hodí více nebo hodí Macháčka, což je 21. Macháček tedy nepadl, ale vítěz z toho kláně nakonec vzešel.

Po vydatném obědě a krátkém odpočinku následoval již tradiční odpolední běh v délce necelých 5 km s opožděným startem ve 14:30. Cílem letos byla opět kaplička, resp. občerstvení Kaplička v Hrabětčích. Trasa až po rozcestí



pod Slovankou byla shodná s dopoledním závodem, dále pak lesem kolem Severáku, k již zmíněné kapličce. Po vyčkání na posledního borce a využití služeb výdejního okénka se peloton vydal na zpáteční cestu.

Vzhledem ke slunečnému počasí nebyla zpáteční cesta až takovým závodem, jelikož někteří se jali být umělci a pořídili pár fotek se zapadajícím sluncem nad Ještědsko-kozákovským hřbetem, vč. samotného Ještědu. Další pak zamířili k Tonicovi v Horním Maxově (kdo by si tento podnik z dřívějších let nepamatoval), a poslední zastávkou byl až Bramberk, kde probíhala druhá část odpoledního závodu. Závěr soutěže bylo možné sledovat pouze na monitoru notebooku neb místní TV nebylo možné spárovat. Ale i tak to některým v této části soutěže nezbránilo k posunu až na bednu.

Nedělní ráno bylo jako každoročně ve znamení vyhlášení jednotlivých vítězů, předání diplomů, závěrečného fotografování a poté již následoval rozchod s tím, že záleželo na každém, jak s nedělním dnem naloží. A jelikož počasí a sněhové podmínky byly stále přívětivé, někteří se rozhodli vyrazit buď na běžky nebo pěšky po hřebenech Jizerských hor. A je potřeba konstatovat, že toho rozhodně nelitovali. Kdo ví, zda si letošní zimu ještě tak perfektní podmínky užijeme. A musíme též jen doufat nebo si i tak trochu přát, že v příštím roce to vyjde stejně jako letos!

Michal Mečl

Orientační běh dvojic:

1. Jindra Přivratský a Miloš Krameš
2. Veronika Kotková a Jirka Matys,
3. Irena Srbecká a Jarmila Rydlová

Běh ženy:

1. Jarmila Rydlová,
2. Jana Trejdllová,
3. Irena Srbecká

Běh muži:

1. Michal Mečl,
2. Jindra Přivratský,
3. Michal Gottwald

Železná žena:

1. Jarmila Rydlová,
2. Irena Srbecká,
3. Jana Trejdllová

Železný muž:

1. Jindra Přivratský,
2. Michal Gottwald,
3. Miloš Krameš



SPOLEK SENIORŮ SUDOP

Listopadový výlet jsme podnikli do Čelákovice hlavně za účelem návštěvy Volmanovy vily.

Volmanova vila je dechberoucí stavba, kterou nechal vybudovat továrník a mecenáš Josef Volman (1883–1943). Jeho vila patří k tomu nejlepšímu, co se ve funkcionalistickém slohu u nás postavilo. Jiří Štursa a Karel Janů měli na vilu rozpočet 1 milion korun. Museli se vejít přesně do této částky, ani víc, ani míň. Volman jim projekt dvakrát vrátil, poprvé byl o 50 000 Kč levnější, podruhé zase o něco málo dražší. Rozkaz přece zněl jasně! A jak to bylo s vilou dále? I s továrnou ji získal národní podnik TOS Čelákovice. V letech 1952 až 1990 v ní byla mateřská školka, kterou navštěvovala i jedna naše bývalá zaměstnankyně. Dále byla opuštěna a chátrala, stala se útočištěm bezdomovců a feťáků, kteří z ní ukradli všechno, co se dalo prodat a zpeněžit. V roce 1996 skupina čelákovických podnikatelů vilu koupila a začala její záchranu.

Poté jsme navštívili kostel Nanebevzetí panny Marie postavený ve 12. století v románském slohu a budovu barokního děkanství z roku 1782.

V září jsme zamířili do „stokomínového“ Žatce s prohlídkou Chrámu chmele a piva a Muzea pivovarnictví Žatecka. Velmi zajímavá je vyhlídková věž s panoramatickým výhledem na Žatec i cca 20 m dlouhá tramvajová trať se zastávkou. Krátce před naší návštěvou byl Žatec zařazen na seznam světového dědictví UNESCO. Důvodem k tomu bylo i to, že centrum je dlážděno, chybí zde jakýkoliv asfaltový povrch. V historických pramenech se jméno Žatce uvádí poprvé v kronice Thietmara Meserburského v r. 1004. Další písemné zprávy z 11.–13. století představují Žatec jako významné správní a církevní středisko. Vznik feudálního města je završen listinou z r. 1265, kterou král Přemysl Otakar II. uděluje Žatci důležitá privilegia.



V říjnu jsme se vydali do Mělníka s návštěvou zámku a vinných sklepů i Kostnice. Původně raně středověký hrad obývaný manželkami či vdovami českých králů a knížat byl v 16. století přebudován na renesanční zámek, v 17. století barokně upravený. V roce 1992 byl zámek vrácen v restituci rodu Lobkoviců a následně po rekonstrukci zpřístupněn veřejnosti.

Kostnice s pozůstatky 10 až 15 tisíc lidí se nachází v kryptě kostela sv. Petra a Pavla a spolu s kostnicí v Sedlci u Kutné Hory je největší v České republice.



Předvánoční prosincový výlet nás zavedl do Staroměstské radnice s výkladem o historii a prohlídkou od sklepení až k vyhlídce ve věži. Stoupáním do věže jsme si prohlédli zázemí Orloje – časový stroj i apoštoly. Z věže je pěkný pohled na Staroměstské náměstí s nedávno postaveným Mariánským sloupem.

Výroční schůze se konala jako každý rok 1. úterý v prosinci s pozvanými hosty – ředitelem SUDOPu Tomášem Slavičkem a zástupcem odborů (OSUD) Martinem Vlasákem.

Jiří Kulík





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

Redakční rada:

Ing. Josef Fidler, Ing. Tomáš Slaviček,
Ing. Ivan Pomykáček, Ing. Martin Chrástil,
Mgr. Ing. Eva Kudynová Klímtová, Ing. Ota Heller
Ing. Petr Lapáček, Ing. Ivan Krejčí,
Mgr. Jakub Ptačinský

Typo a tisk Reklampress s.r.o.

Číslo 1/24 vyšlo 25. 3. 2024

Vydává:

SUDOP PRAHA a. s., Olšanská 1a, 130 00 Praha 3

IČ: 25793349

Reg. MK ČR E 12272 • ISSN 1803-6708

www.sudop.cz