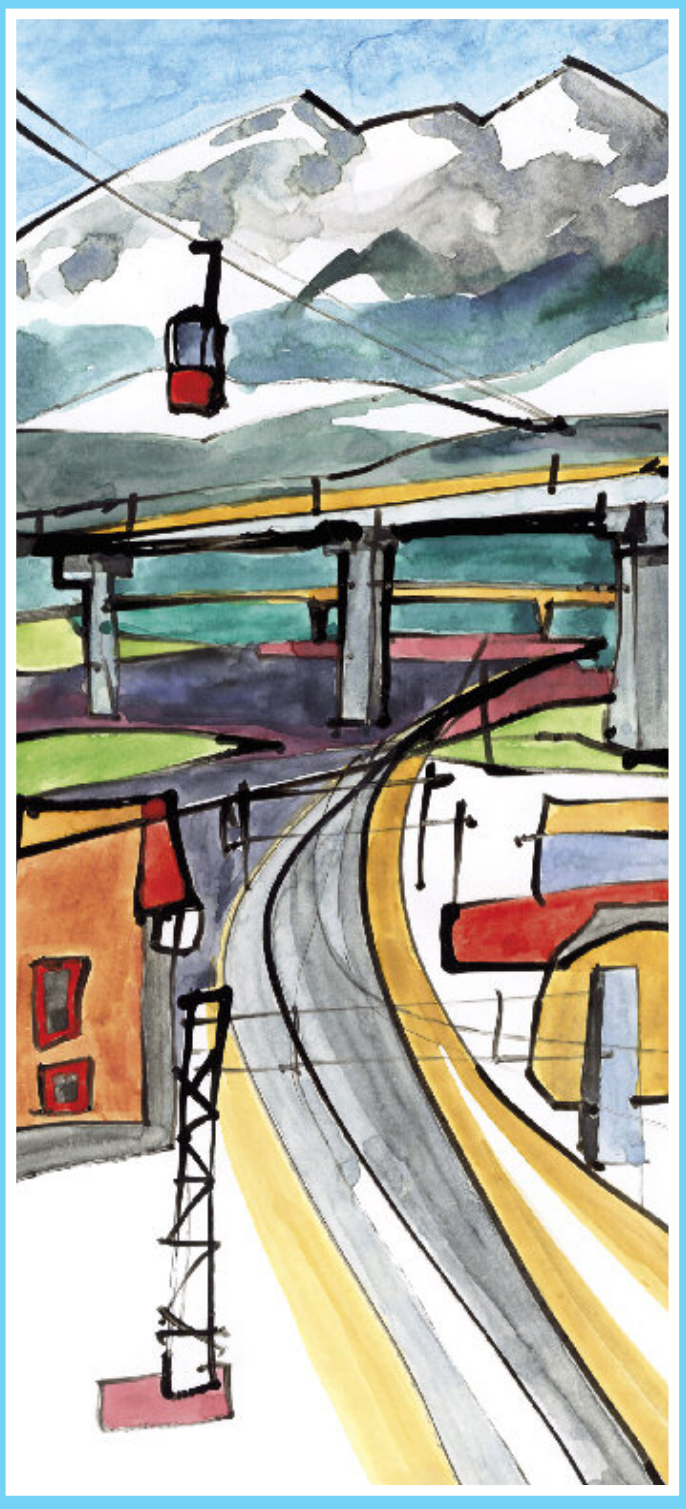
SUDOP revue

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

1/2012

20 let



akciové společnosti

Kresby Jan Novotný

Slavnostní ukončení stavby „Optimalizace trati Stříbro – Planá u Mariánských Lázní“

Jak již bylo podrobně popsáno v SUDOP Revue 3/2011, koncem minulého roku byla ukončena realizace stavby ***Optimalizace trati Stříbro – Planá u Mariánských Lázní.*** *Slavnostní ukončení této stavby proběhlo za účasti ministra dopravy Mgr. Pavla Dobeše v pátek 13. 1. 2012 na 1. nástupišti a v nádražní hale železniční stanice Stříbro. Investorem stavby byla SŽDC, s.o., projektantem SUDOP PRAHA a.s., zhotovitelem sdružením firem SKANSKA a.s., OHL ŽS a.s. a EUROVIA CS a.s. Na úspěšném dokončení posledního 32 km dlouhého úseku železniční trati mezi Plzní a Chebem se výrazně podíleli pamětní desku třímající ředitel stavby Ing. Milan Svatoň (SKANSKA), správce stavby Ing. Miroslav Kodera (SŽDC) a hlavní inženýr projektu Ing. Pavel Langer (SUDOP PRAHA).*

SUDOP PRAHA a veřejné obchodní soutěže

V období prvního čtvrtletí roku 2012 činnost obchodního oddělení SUDOP PRAHA a.s. plynule navázala na úsilí ze závěru roku 2011. Bylo připraveno a podáno celkem 63 nabídek do veřejných soutěží o získání zakázek na domácím trhu v oborech, pro které má naše společnost oprávnění k podnikání podle obchodního rejstříku. V zahraničí bylo podáno 10 nabídek.

V oblasti železničního dopravního stavitelství se soutěžilo převážně o veřejné zakázky vypsané jednotlivými správami SŽDC, s.o. V soutěžích inzerovaných SŽDC, s.o., Stavební správou Západ, jsme se účastnili 22 soutěží. Nejvýhodnějšími nabídkami se podařilo získat třináct zakázek. Z nich uvádíme zakázky týkající se následujících staveb: „Zajištění EMC v úseku Praha–Děčín“ (IZ, SP), „Rekonstrukce mostu v km 2,089 trati Děčín–Jedlová“ (aktualizace PD), „Optimalizace trati Praha Běchovice – Úvaly“ (aktualizace P), „Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)“ (EIA) a „Prodloužení podchodu a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště v žst. Český Brod“ (IZ, PD).

Ve veřejných obchodních soutěžích vypsaných SŽDC, s.o., Stavební správou Východ, jsme se ucházeli o tři zakázky, uspěli jsme s nabídkami na akce: „Rekonstrukce a zkapacitnění trati Studénka – Mošnov (notifikace projektu) a „DOZ Česká Třebová – Přerov“ (AD).

Pro stavební společnosti jsme nabídli jako subdodavatel zpracování projektové dokumentace ve veřejných soutěžích na zakázky: „METRANS a.s. – příprava staveniště v České Třebové a další související stavební objekty“ (RDS a DSP), „Novostavba divadla v Plzni, Divadlo Jezdecká“ (RDS), „I/2 Kutná Hora – most evidenční č. 2-013 – stavební práce“ (RDS – více stavebních společností), Letiště Leoše Janáčka Ostrava, kolejové napojení (RDS), „Cyklostezka Varhany III. etapa, Volfartice – Kamenický Šenov“ (RDS), „Rozvoj vývojového oddělení zaměřeného na výzkum, vývoj a inovaci“ (RDS) a „Úprava SZZ a TZZ pro ETCS v úseku Kolín–Choceň“ (více společností).

Na trhu silničních dopravních staveb jsme se účastnili soutěží vypsaných složkami ŘSD. Z několika podaných nabídek se podařilo získat zakázky na zpracování těchto zajímavých činností: „ŘSD ČR - Správa Karlovy Vary: R6 Hořovičky, obchvat – expertní činnost ke konceptu a čistopisu DSP“, „ŘSD ČR - závod Praha: SO 212 Most na SOKP 512 přes Dobřejovický potok – expertní činnost“ a „ŘSD ČR, Správa Plzeň: Realizační dokumentace průzkumných prací - na Roudné, 2.etapa“.

Získali jsme zakázku od TSK Praha „Strahovský tunel, pilotové stěny, Praha 6, č. akce 885 – geotechnický průzkum“. Pro Středočeský kraj budeme zpracovávat zakázku „II/201 Sýkořice – Křivoklát, rekonstrukce silnice“ – žádost“. Na městě Plzeň jsme získali zakázku „Plzeň – přístup k podchodu tratě ČD ve Vojanově ulici“ (PD a PS).

Na základě rámcové smlouvy budeme nadále spolupracovat s Pozemkovým fondem ČR v oblasti inženýrských a vodohospodářských staveb. U této organizace jsme získali i zakázku na DSP „Opravy mostu přes Bobří potok, k.ú. Stvolínky“.

S projektovými firmami „Metroprojekt Praha a.s. a Tebodin Czech Republic, s.r.o. jsme uzavřeli smluvní vztah na zakázky „Metro V.A. – tunely – DRS SO 04-21,22/11“ (RDS) a „Okružní křižovatku“ (DUR, DSP, PDPS).

Několik slov k obchodní činnosti v zahraničí. Celkem 6 nabídek bylo podáno na Slovensku, z toho 3 na železniční a 3 na silniční projekty. Ve všech třech železničních projektech jsme zakázku získali a budeme dodavatelem firmy Reming. Nabídky na silniční projekty nejsou dosud vyhodnoceny. V uplynulém čtvrtletí jsme po delší době podali hned několik žádostí o kvalifikaci do výběrových řízení v Asii. Celkem se jedná o šest železničních projektů. Ucházíme se společně s místní firmou o projektové řízení velkého železničního projektu. Naše nabídky v Makedonii nejsou dosud vyhodnoceny. V Chorvatsku podáváme společnou nabídku se zahraničními firmami. Zakázka chorvatských železnic představuje práce v širokém rozsahu od studie proveditelnosti, analýzu CBA, EIA, DUR, DSP, až k DZS.

Obchodní činnost v roce 2012 navazuje na rok minulý. Chceme se soustředit na naše tradiční zákazníky na trhu v České republice a současně hledat nové obchodní příležitosti jak na domácím trhu, tak i v zahraničí.

Petr Lapáček

KRONIKA 2011-12

Na webu nedostupné.

ŽIVOTNÍ JUBILEA:

gratulujeme kolegyním a kolegům!

60 let • Jindřich Mašín (10. 1.) ze střediska 208,

50 let • Ing. Michal Franz (9. 2.), ze střediska 201.

SUDOP PRAHA a.s. v roce 2011 – zpráva o stavu společnosti

Ing. Tomáš Slavíček, generální ředitel a předseda představenstva

Rok 2011 byl podle očekávání pro naši společnost velmi obtížný a náročný. Pokračující hospodářská krize a s ní související omezení investic do dopravní infrastruktury způsobily nedostatek zakázek v přípravě dopravních staveb a stavebnictví celkově. I přes poměrně značné snížení počtu zaměstnanců jsme měli v průběhu celého roku problémy s naplněním kapacit prací ve většině našich profesí. V průběhu celého roku probíhala důsledná kontrola všech nákladových položek hospodaření naší společnosti a byl zaveden nový systém sledování nákladů režijních útvarů.
I v těžkých podmínkách minulého roku jsme v roce 2011 dosáhli velmi dobrých hospodářských výsledků. V průběhu celého roku 2011 byl SUDOP PRAHA a.s. finančně stabilní, nečerpal úvěry a společnost nebyla zatížena dluhovou službou.
Za nejvýznamnější úspěchy uplynulého roku považuji zvýšení produktivity práce a udržení kvality výsledků naší činnosti na velmi vysoké úrovni. Obojí je výsledkem zvýšení profesní odbornosti našich zaměstnanců, zlepšením organizace práce a její kontroly a v neposlední řadě obětavostí a nasazením pracovníků. Jsem potěšen, že i v období nízkých cen zakázek jsme schopni udržet vysokou kvalitu i za cenu vyšší pracnosti, což je investory poměrně často kladně hodnoceno.
V minulém roce jsme udrželi naši pozici na trhu projektových služeb zejména díky zakázkám, které jsme získali u našich tradičních objednatelů SŽDC s.o., ŘSD, ŘVC a MD ČR. Stále důležitějšími jsou pro nás i menší a krátkodobější zakázky pro krajské úřady, města a obce. Pokračovala i naše činnost v zahraničí, zejména na Slovensku, Polsku a Bulharsku.
V roce 2011 jsme opět dosáhli významných ocenění kreativity a kvality práce našich špičkových projektových týmů. Titul Česká dopravní stavba a technologie roku obdržely stavby Optimalizace trati Planá u Mariánských Lázní – Cheb a stavba Racionalizace trati Jaroměř – Stará Paka – Železný Brod – 2. část, které jsme projektovali. Cenu primátora hl. m. Prahy obdržela stavba Silniční okruh kolem Prahy a s ní i náš projekt úseku 514 Lahovice–Slivenec; cenu časopisu Silnice a železnice obdržela Rekonstrukce železničního mostu Kolín, na jehož projekci jsme se též podíleli.
V roce 2011 v naší společnosti standardně fungoval systém jakosti, vzdělávání a sociální programy. Tradičně jsme pořadateli odborných konferencí, tradičně jsme sponzory, donátory, mnoha humanitárních projektů.

Obchodní a výrobní oblast

Přes pomalý náběh počátkem roku, došlo k pokračování projekční přípravy dopravních staveb, a rok 2011 byl pro společnost SUDOP PRAHA a.s. úspěšný.
Stejně jako v minulých letech zůstala nejdůležitějším obchodním partnerem státní organizace Správa železniční dopravní cesty, která byla, většinou prostřednictvím svých investorských útvarů, tj. Stavebních správ v Praze, Plzni a Olomouci, zadavatelem řady veřejných zakázek na zpracování projektové dokumentace a souvisejících činností. SUDOP PRAHA a.s. se pravidelně těchto soutěží účastnil a častokrát byl zadavatelem vyhodnocen jako vítěz.
Získali jsme významnou zakázku pro MD ČR, Dopravní sektorové strategie 2. fáze - Střednědobý plán rozvoje dopravní infrastruktury s dlouhodobým výhledem (časový horizont 2014-2020)".
SUDOP PRAHA a.s. se podílel i na přípravě staveb silničních, když získal několik zakázek zadávaných vesměs Krajskými správami Ředitelství silnic a dálnic v Plzni, Praze, Pardubicích, Karlových Varech, Ostravě, Českých Budějovicích a Olomouci.
Další zakázky získal SUDOP PRAHA a.s. od krajských úřadů (zejména Kraj plzeňský, středočeský, liberecký a karlovarský) a měst (Plzeň, Praha, Hradec Králové, Pardubice, Stříbro, Ústí n/L a Most).
Zcela novými obchodními partnery byly DP Praha, ČEZ Distribuce, Pozemkový fond ČR, POVED s.r.o, ZČU v Plzni a Vodovody a kanalizace Trutnov a.s.

Velmi důležitými klienty byly v roce 2011 stavební společnosti, pro které zajišťoval SUDOP PRAHA a.s. realizační dokumentace silničních i železničních staveb doma i v zahraničí. Spolupráci se společnostmi SKANSKA ŽS a.s., STRABAG a.s., EUROVIA CS a. s., OHL ŽS a.s, AŽD Praha, s.r.o., a EŽ PRAHA a.s. lze označit jako oboustranně velmi úspěšnou.
Pokračovala spolupráce s projektovými firmami působícími zejména v oblasti dopravních staveb, jak ze skupiny SUDOP GROUP a.s. (METROPROJEKT a.s., MCO a.s., VPÚ DECO a.s., SUDOP ENERGO a.s., Reming Bratislava a.s., DOPRAVOPROJEKT Bratislava a.s.), tak s ostatními (SUDOP BRNO s.r.o., IKP Consulting Engineers s.r.o., Pragoprojekt a.s.).

Studijní a koncepční práce, expertízy

I přes významný celkový pokles počtu zakázek na poli konzultační a inženýrské činnosti oproti minulým obdobím pokračoval SUDOP PRAHA a.s. i v roce 2011 ve zpracování zakázek v oblasti studijních a koncepčních prací.
V oboru železničních studií byla nejdůležitějším úkolem pokračující aktualizace studie proveditelnosti III. a IV. tranzitního železničního koridoru. Projednání a přijetí této studie zahraniční konzultační společností Jaspers je jednou z podmínek pro využití fondů EU při realizaci jednotlivých staveb modernizace železničních koridorů na území ČR. Schválené a projednané studie pak jsou vstupním materiálem pro následné zpracování žádostí na kofinancování staveb z prostředků EU, většinou opět v režii SUDOP PRAHA a.s.
Ze studií zabývajících se silniční dopravou jsou nejvýznamnější studie zpracované pro ŘSD ČR, které by se v budoucnu měly stát podkladem pro další stupně projektových dokumentací.
Expertízy. SUDOP PRAHA a.s. zpracoval v minulém období také zakázky expertního posouzení silničních staveb pro krajské správy ŘSD ČR.

Inženýrská činnost

Ne nevýznamnou činností SUDOP PRAHA a.s. v oblasti poskytování konzultačních služeb je zajišťování komplexního servisu pro investora mezi vypracováním projektové dokumentace a nesenou činností, tj. získávání nezbytných podkladů a dokladů pro vydání územních rozhodnutí či stavebních povolení, podmiňujících následnou realizaci jednotlivých investic. Tuto činnost SUDOP PRAHA a.s. vykonával zejména pro SŽDC, s.o., ŘSD ČR, KSÚS, ŘVC ale také pro městské, obecní a další investory, a to zejména u zakázek, u nichž byl současně zpracovatelem projektové přípravy.

Technické dozory, monitoring a kontrola staveb

V roce 2011 byl SUDOP PRAHA a.s. velmi úspěšný v oboru výkonu technických dozorů staveb při realizaci staveb a zpracování monitoringů a kontrol staveb spolufinancovaných z prostředků EU. Tato činnost byla vykonávána zejména pro MD ČR, Středočeský kraj, KSÚS.

Průzkumy a měření (geotechnika a geodézie)

Pro středisko geotechniky byly i v roce 2011 nejdůležitější činností průzkumy pro liniové železniční stavby, většinou jako součást zakázky na zpracování projektové dokumentace. Objemově menší, ale neméně důležité byly průzkumy pro novostavby a rekonstrukce silnic a jejich inženýrských objektů.

Životní prostředí a dokumentace EIA

Skupina životního prostředí zpracovala v roce 2010 části projektových dokumentací týkajících se vlivu stavby na životní prostředí. Kromě toho byly zpracovány samostatné dokumentace vlivu stavby na životní prostředí podle zákona 100/2001 Sb. (EIA), z nichž asi nejvýznamnější byla pro pražské metro a jeho trasy A (prodloužení) a D.

ČEZ

V roce 2011 se podařilo SUDOP PRAHA a.s. ve sdružení s Metroprojektem PRAHA a.s a SUDOP Energo získat zakázku pro dominantního dodavatele elektrické energie, rámcovou smlouvu na tři roky, v jejímž rámci bude pro tuto organizaci v průběhu tří let zpracovávat projekční dokumentaci pro jeho energetická zařízení a rozvody elektrické energie.

Zahraniční zakázky a aktivity

Společnost SUDOP PRAHA a.s. i v roce 2011 pokračovala v aktivitách v zahraničí zejména v zemích, kde má svoje pobočky, tzn. Polsko a Bulharsko. Tyto země poskytly i v roce 2011 zajímavé příležitosti pro uplatnění.
V Polsku jsme byli úspěšnější v získávání zakázek společně se sesterskou firmou SUDOP POLSKA s.a. Podařilo se nám získat projekt „Myčka a Lakovna" pro metro Varšava a projekt „Přestavba a prodloužení trati Modlin – Modlin letiště". Další společnou zakázkou je Studie proveditelnosti na projekt trati „LK25 Tarnobrzeg – Debica". Společně s firmou SKANSKA jsme získali také projekt modernizace železniční trati Legnica–Wroclaw–Czarnowasy.
V Bulharsku pokračují dokončovací práce na projektu Modernizace železniční trati Svilengrad – státní hranice Turecko.
Naše aktivity jsme směrovali také na Slovensko, kde jsme společně s firmou Metroprojekt získali projekt „Terminál osobnej integrovanej dopravy Moldava nad Bodvou". Na Slovensku jsme se rovněž získali společně s firmou Reming další úsek na trati Púchov–Žilina a také další etapu na trati Žilina–Košice, Poprad Tatry – Liptovský Mikuláš.

Technická politika

SUDOP PRAHA a.s. v roce 2011 využil plánované investiční prostředky především na inovaci programových prostředků pro výpočty mostních a tunelových konstrukcí.
Byly pořízeny prostředky pro podporu tiskového procesu v SUDOP PRAHA a.s. nákupem barevných kopírovacích strojů KONICA MINOLTA C452, XEROX COLORQUBE9303 a vázacího stroje OPUS. V rámci doplnění pracovišť projektantů bylo pořízeno 5 notebooků DELL a 2 grafické stanice.
V oblasti software byl zahájen přechod na systémy podporující modelování a výpočty mostních a tunelových konstrukcí ve 3D. V roce 2011 SUDOP PRAHA a.s. rozšířil využívání systému Bentley pro správu dokumentace PROJECTWISE i na některé agendy ekonomických útvarů firmy. Tento trend bude pokračovat i v roce 2012, tak, aby byly do jednotného systému pro správu dokumentace začleněny veškeré důležité procesy zpracování neprojektových dokumentů, jako jsou smlouvy, dopisy, faktury a další.

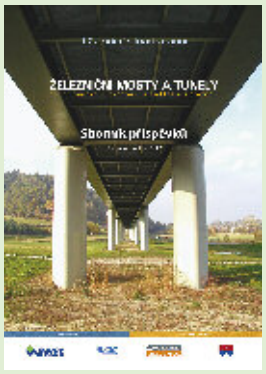
Jakost a bezpečnost

SUDOP PRAHA a.s. je držitelem certifikátů systémů: managementu jakosti dle ČSN EN ISO 9001:2001, enviromentálního managementu (EMS) dle ČSN EN ISO 14001:2005, managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle ČSN OHSAS 18001:2008, a managementu bezpečnosti informací (ISMS) dle ČSN ISO/IEC 27001:2006.
SUDOP PRAHA a.s. je držitelem osvědčení Národního bezpečnostního úřadu ČR, na jejichž základě může přistupovat k utajovaným informacím do stupně DŮVĚRNÉ a držitelem Oprávnění pro projektování instalací leteckých pozemních zařízení.

Personální oblast a sociální politika

Ve společnosti působilo na konci roku 259 zaměstnanců na pracovištích v Praze, Hradci Králové, Ústí nad Labem, Plzni, ve Varšavě a v Sofii; z tohoto počtu je 193 projektantů. Na celkovém počtu zaměstnanců se podíleli vysokoškolsky vzdělaní odborníci 71 %, středoškoláci tvořili 28 % zaměstnanců. Necelou třetinu zaměstnanců tvoří ženy.
Počet autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT) je 81 inženýrů a 11 techniků; 8 zaměstnanců je úředně oprávněných zeměměřičských inženýrů.
Vzdělávací aktivity byly v roce 2011 orientovány převážně na řešení aktuálních problémů výrobní sféry, novou legislativu, prohlubování znalostí v oblasti výpočetní techniky s možností získání certifikátů. Pokračovala jazyková příprava v cizích jazycích (angličtina, polština a němčina).
V prosinci 2011 byla mezi vedením společnosti a zástupci odborů uzavřena kolektivní smlouva, která vymezila základní pravidla odměňování a zásady personální a sociální politiky společnosti pro rok 2012.

Do roku 2012 vstupujeme s vědomím, že tento rok bude opět velmi složitý. Nečekáme zvýšení objemu zakázek, a o každou z nich svedeme těžkou bitvu. Zároveň jsme přesvědčeni , že letošní rok jsme schopni zvládnout přinejmenším stejně úspěšně, jako rok minulý.



Železniční mosty a tunely – stav a vývoj
Ing. Bohuslav Stečínský, SŽDC, s.o.
Metodika posouzení bezstykové koleje na mostě
Ing. Martin Vlasák, SUDOP PRAHA a.s.
Hlubinné základy podle ČSN EN 1997-1
doc. Ing. Jan Masopust, CSc., VUT Brno, Ústav geotechniky
Rekonstrukce mostu v km 20,867 trati Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov
Ing. Ondřej Lojík, Ph.D., Ing. Libor Marek, Ing. Jan Svitavský, TOP CON SERVIS s.r.o
Obnovovacie práce po povodni na železničnom moste v km 0,480 trate Spišské Vlachy – Spišské Podhradie, rok 2010-2011
Ing. Andrej Zitrický, Ing. Ján Seman, Železnice Slovenskej republiky
Nové zahájení projektu železnice Crossrail v Londýně v roce 2011
Ing. Smolík Jiří, Subterra a.s.
Realizace tunelů 4. koridoru Votice – Benešov
Ing. Jiří Velebil, Ing. Michal Gramblička, SUDOP PRAHA a.s., Ing. Libor Mařík, IKP Consulting Engineers, s.r.o., Ing. Jiří Mára, METROPROJEKT Praha a.s.

17. konference ŽELEZNIČNÍ MOSTY A TUNELY

Zvěrotický tunel
Ing. Lenka Pikhartová, Ing. Jan Ježek, SUDOP PRAHA a.s.
Železničné tunely na modernizovanom úseku trate Liptovský Mikuláš – Poprad Tatry
Ing. Ján Kušnír, REMING CONSULT a.s., Ing. Michal Gramblička, SUDOP PRAHA a.s.
Rozšiřování stávajících tunelů za provozu
Ing. Libor Mařík, IKP Consulting Engineers, s.r.o.
Posuzování a hodnocení zděných klenbových mostů – závěry projektu UIC
Ing. Bohuslav Stečínský, SŽDC, s.o.
Železobetonové mostní konstrukce při modernizaci trati České Budějovice – Nemanice v Českých Budějovicích v roce 2011
Ing. Jan Sýkora, Ing. Michal Hacaperka, IKP Consulting Engineers, s.r.o.
Výroba a montáž ocelového sklápěcího železničního mostu v Anklamu
Ondřej Kozel, MCE Slaný s.r.o.
Zkušenosti z projektování železničních mostů v Polsku, Modernizacja linii kolejowej nr 109 Kraków Bieżanów – Wieliczka Rynek
Ing. Jan Dubánek, Ing. Pavel Kubát, Ing. Jan Janoušek, SUDOP PRAHA a.s.
Dva nové mosty na trati Stříbro – Planá, zkušenosti s projektováním spřažených ocelobetonových mostů s horní mostovkou a příhradovými nosníky
Ing. Jiří Jirásko, SUDOP PRAHA a.s.
Významné železniční mosty na vysokorychlostních tratích v Německu
Ing. Karel Dahinter, CSc., Ing. Josef Kubíček, CSc., Kubíček Consult Liberec
Optimalizace trati Stříbro – Planá u Mariánských lázní, SO 58-38-02 železniční most v ev. km 398,714
Ing. Vlastimil Schovajsa, Ing. Gabriela Šoukalová, FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s.
Železniční most v km 86,021 trati Praha Smíchov – Plzeň
Ing. Antonín Ságl, SUDOP PRAHA a.s., Ing. Stanislav Kejval, Ing. Petr Žákovec, SŽDC, s.o.
Rekonstrukce mostu v km 46,640 trati Kácov – Světlá nad Sázavou
Ing. Štěpán Jakeš, Ing. Libor Marek, Ing. Radim Brůžek, TOP CON SERVIS s.r.o.
Vývoj ocelových železničních mostů s dolní mostovkou
Ing. Antonín Pechal, CSc., Ing. Vojtěch Konečný, Ing. David Franc, Ing. Petr Nečesal, PIS Brno - Ing. Antonín Pechal, CSc.
Dvoukolejný most přes ulici Pekárenskou v Českých Budějovicích
Ing. Jan Sýkora, IKP Consulting Engineers, s.r.o.
Ocelové mostnice jako nové řešení pro železniční mosty
Ing. Tomislav Kantůrek, INFRAM a.s.
SO 21-19-06 Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín, železniční most v km 308,174
Ing. Gabriela Šoukalová, Ing. Libor Hökl, Lukáš Roun, FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s.
Zkušenosti z realizace vysoké opěrné zdi ze systému vyztužené zeminy s lícovými tvarovkami na stavbě Votice – Benešov
Ing. Radek Brokl, Lidické náměstí 34, Jičín

Foto Ivan Krejčí

17. ročník konference Železniční mosty a tunely se uskutečnil ve čtvrtek 26. ledna 2012 v Kongresovém sále hotelu Olšanka v Praze. Konferenci zahájili za pořadatele Ing. Tomáš Slavíček, generální ředitel SUDOP PRAHA a.s. a Ing. Jiří Martínek, náměstek GŘ pro modernizaci ze Správy železniční dopravní cesty, s.o.
Základní cíl konference – setkání investorů, projektantů stavitelů a správců mostů a tunelů – je deklarován na titulní straně sborníku i v záhlaví ostatních materiálů. SUDOP PRAHA a.s. a Správa železniční dopravní cesty s.o. tuto akci tradičně koncipují tak, aby umožnila co nejširší účast zájemců o obor. Přesto byla tentokrát účast slabší – méně než 200 registrovaných účastníků svědčí o tom, že současné období je složité.
Přesto však věříme, že účastnící mohli být plně spokojeni s organizací i s odbornou náplní konference. Sborník obsahuje 24 příspěvků, zajímavá byla i výstavka v předsálí. Účast z blízkého zahraničí se již rovněž stává tradicí a konferenci nesporně obohacuje.
Poslední sborníky jsou k dispozici v kanceláři vedení společnosti.

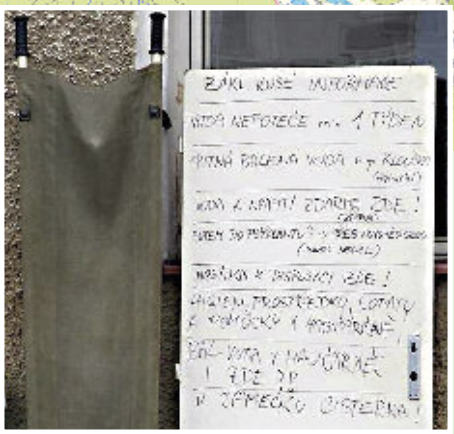
Obnova silnice II/290 po povodních 2010

Jiří Jarolím

Dne 7. 8. 2010 si povodňová situace v Libereckém kraji vyžádala vyhlášení stavu nebezpečí. Od této chvíle pro obyvatele žijící podél větších toků začal nerovný zápas s přírodou.

Raspenava – srpen 2010

Shoda okolností si zde pohrála s načasováním, a to když povodňový portál dne 1. 8. 2010 informoval, že nabyla účinnosti velká novela vodního zákona, kde „Ochrana před povodněmi“, zakotvená v hlavě IX, v §§ 63 až 87 citovaného zákona přináší celou řadu změn. Tedy, že *Ochranou před povodněmi se nově rozumí činnosti a opatření k předcházení a zvládnutí povodňového rizika v ohroženém území. Zajišťuje se systematickou prevencí a operativními opatřeními. Doporučujeme všem, kteří jsou průchodem velkých vod nějakým způsobem dotčeni, se s danou problematikou detailněji seznámit…*
Zhruba zbýval týden do povodně …



Poté, co povodeň udeřila, a zvýšené hladiny toků se v plné síle prohnaly územím, započalo následně období náprav. Obratem se vyhodnocovala data z průběhu povodně a vznikaly první mapy povodňových škod. Povodňový portál provozovaný Libereckým krajem dosahoval rekordní návštěvnosti. Ti, co byli odříznutí od vymožeností dnešní doby, vzali za vděk i alternativními informačními kanály, jak ukazuje obrázek s tabulí.

Jednotlivé organizace, které v území vykonávají správu a údržbu infrastruktury v běžném režimu, se najednou ocitly v režimu mimořádné události. V této situaci byla rázem i Krajská správa silnic Libereckého kraje p.o., zajišťující správu a údržbu silnic II. a III. třídy. Nejvíce povodní zasažené úseky v jejich správě byly na silnicích II/290 Frýdlant – Bílý Potok, II/592 Chrastava, III/0353 Višňová, III/0357 Poustka, III/03513 Heřmanice, III/27252 Vítkov a vyžadovaly okamžitou reakci. To znamenalo uzavření všech úseků, kde velká voda napáchala největší škody a došlo zde ke stržení konstrukcí či odplavení celých násypů komunikace. S tím souvisely objízdné trasy, jež převzaly dopravní obsluhu v území.

Ve zkráceném výběrovém řízení jsme na výzvu začali následně pro KSSLK p.o., zpracovávat na úseku II/290 Frýdlant – Bílý Potok projekt opatření před zimní údržbou a souběžně běžela projektová příprava nazvaná „Obnova silnice po povodních 2010 (II/290 Frýdlant – Bílý Potok)“. Zadání bylo formulováno takovým principem, že pokud by měla opět přijít povodeň, tak aby obnovená II/290 v této zatěžkávací zkoušce obstála. Z pohledu dostupných vstupů se tato formulace začala proměňovat v základní technické vlastnosti, které by měla obnovená komunikace mít. Z širšího pohledu měly veškeré konstrukce a vybavení podpořit výslednou odolnost už od horních partií, kde je potřeba, aby se voda dostávala pod kontrolu ve formě buď kapacitních příkopů, nebo nově zřizované dešťové kanalizace, propustů, a výčet končí na stavu mostů a zdí stojících mezi řekou Smědou a silnicí.

Zanedlouho bylo zjevné, že cca 14km úsek od Frýdlantu až za obec Bílý Potok bude vhodné z hlediska přípravy rozdělit na I. a II. etapu, přičemž do I. etapy budou přednostně vybrány lokality s masívním poškozením, jako byla část komunikace pod Frýdlantským zámkem. Ta zmizela v toku kompletně včetně zdi, a pak se jednalo o strženou zeď a část komunikace u kostela v Raspenavě. Tuto etapu jsme měli pro investora připravenu včetně pravomocného stavebního povolení k datu 06/2011. Práce tak mohly z pohledu projektanta být plně nasměrovány na logický doplněk spadající pod II. etapu, tedy na zbývajících cca 13 km. Zde už jsme měli za úkol provést i koordinace s výhledovými investičními akcemi v lokalitě. Obec Raspenava a město Hejnice měly v plánu budovat obecní splaškovou kanalizaci. Tedy do již existující spleti inženýrských sítí se nově budou dostávat hned další dvě prostorově náročné inženýrské sítě. Navíc, na rozdíl od např. kabelů, pro ně platí ještě gravitační zákony s požadavkem bezkolizního křížení. Vzhledem k tomu, že II. etapě stále běží inženýrská činnost, snad jen výčtem: bylo nutné založit 184 stavebních objektů a inženýring komunikuje s více jak 148 vlastníky. Smělé časové odhady, pokud nám vše vyjde dle předpokladů, nám slibují stavební povolení k termínu 08/2012.

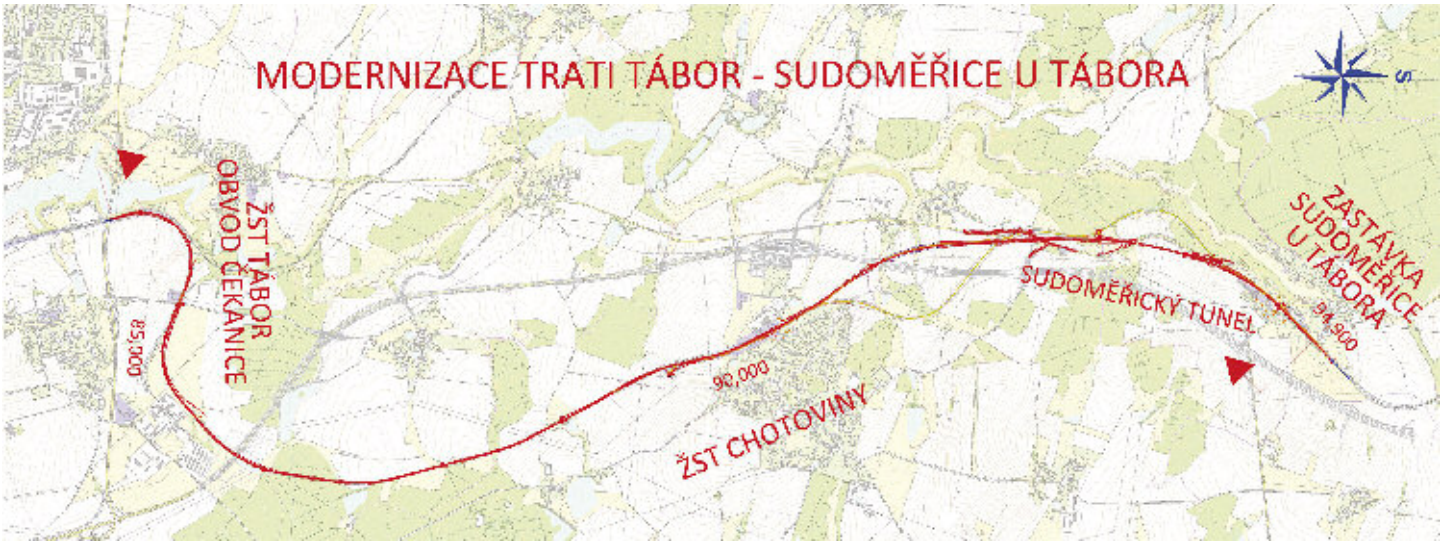
Investor vyvíjí průběžné aktivity (a v současné době je snad úspěšně završí), jež by měly vyústit v možnosti Libereckému kraji tuto akci spolufinancovat za účasti fondů z Ministerstva pro místní rozvoj. Finanční náročnost projektu je nemalá a bude dosahovat výše blízké 0,5 mld. korun.

Představujeme vítěze vnitropodnikové soutěže o projekt roku 2011 (více o soutěži na straně 21)

IV. TŽK: Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora (TASUD)

Pavol Bartoš

Když jsem byl osloven, abych zpracoval prezentaci TASUDu pro PROJEKT 2011, nelžu vám, potěšilo mě to, i když jsem věděl, že mi to uloupne kus času. Vidím v tom totiž šanci ukázat vám kromě stinných stránek „řemesla“, kterému holdujeme, i jeho odvrácenou, či lépe řečeno přivrácenou tvář, kterou si často ve shonu a stresu všedních dní neuvědomujeme a právě kvůli které to (snad) většina z nás dělá. Myslím si totiž, že máme, na rozdíl od mnoha jiných, to štěstí, že nás práce díky její tvořivosti může i bavit, ne jenom zaměstnávat. Proto jsem pojal tuto prezentaci trochu jinak, než jsme zvyklí na konferencích: nebudu vás omračovat ukazateli stavby či jejím nesporně velkým celospolečenským významem. Spíše vám prozradím to, co o této stavbě možná ani netušíte, několik perliček z jejího dlouhého náhrdelníku. Poukážu na řešení technicky i jinak neobvyklá, ve kterých je vidět podpis projektantovy ruky. A to někdy, jak uvidíte, i doslovně.



Nejdříve vás ale (abych učinil věci zadost) musím stručně obeznámit i se stavbou jako takovou:

Projekt stavby řeší modernizaci traťového úseku Tábor (mimo) - Sudoměřice u Tábora (včetně) jako součásti IV. tranzitního železničního koridoru. Vedení trasy železnice v úseku Tábor–Chotoviny v podstatě sleduje stávající polohu hlavní traťové koleje. V úseku Chotoviny – Sudoměřice u Tábora jsou navrženy dvě výrazné směrové přeložky trati. Na první z nich se zřídí přemostění křížené dálnice D3 délky 100 m přímo navazující na mostní estakádu délky 450 m, na druhé nový dvoukolejný tunel délky 430 m. Přeložky trati znamenají její zkrácení o cca 448 m. V současné době je traťový úsek provozován rychlostí 80 km/h. Modernizace trati umožní v úseku Chotoviny (mimo) – Sudoměřice u Tábora (mimo) rychlost $V = V_{vyj} = V_k = 160$ km/h.

Stavba zdvoukolejní stávající jednokolejný úsek spolu s přestavbou stávajících kolejišť v dopravnách Čekanice, Chotoviny a Sudoměřice u Tábora. Úpravou stávající výhybny Čekanice dojde k jejímu začlenění do stanice Tábor a do nové dvojkolejné trati se v jejím obvodu bezpečně napojí i přípojná lokální trať Tábor–Písek–Ražice. Stanice Chotoviny bude upravena pro situování nových nástupišť a díky tomu posunuta ve směru k Táboru. Dnešní stanice Sudoměřice bude zrušena. Z nynějšího kolejiště stanice budou v novém stavu zachovány pouze hlavní traťové koleje, neboť bude sloužit jako zastávka. Kromě umělých staveb bude provedena rekonstrukce železničního sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, rekonstrukce trakčního vedení, silnoproudých rozvodů a trakční transformovny (TT) Chotoviny. V rámci úprav TT Chotoviny dojde k demolici stávající provozní budovy a vybudování nové. Nová provozní budova bude postavena i v žst. Chotoviny. Na komplex těchto činností navazují úpravy dalších zařízení, s nimiž přichází do styku cestující veřejnost, tj. mimoúrovňové přístupy pro osoby se sníženou pohyblivostí, úrovňové přejezdy apod. Nedílnou součástí stavby jsou i úpravy omezující působení hluku ze železničního provozu formou protihlukových stěn a individuálních opatření na jednotlivých objektech.

Objednatel projektu: Správa železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správa Praha
Projektant: SUDOP PRAHA a.s., Ing. Pavol Bartoš
Základní projektované kapacity
Délka modernizovaného úseku 11,837 km (km 83,470 – 95,307 stávajícího a km 83,470 – 94,859 nového staničení), traťová rychlost 160 km/h, 1 tunel dl. 430 m, přeložka komunikace I/3, 10 železničních mostů (z toho: 5 x nový, 3 x zrušení), 2 nové podchody – v Chotovinách a Sudoměřicích u Tábora, 2 silniční mosty (z toho: 1 x nový, 1 x zrušení), 27 železničních propustků (z toho: 2 x nový, 11 x zrušení, 14 x rekonstrukce), 3 silniční propustky (z toho: 1 x nový, 1 x zrušení, 1 x rekonstrukce), 1 zárubní zeď, 1 opěrná zeď, 2 nové návěstní lávky.

A teď už, jak jsem slíbil, k jednotlivým perličkám náhrdelníku na SUDOPu nazývaném TASUD:

Jako první perlu jsem si vybral z mého pohledu bezesporu nejpozoruhodnější objekt celé stavby, most přes dálnici D3, jehož zpracovatelem je (bohužel již bývalý) kolega Ing. Tomáš Wangler. Jestli jsem se zmiňoval o podpisu doslovně, měl jsem před očima obrázek na straně 7. Při pozornějším pohledu vám jistě neuniklo, že na mostě se na obou stranách hrdě vypíná „W“. O tom, že jde opravdu o „podpis“ jsem se přesvědčil v rozhovoru s Tomášem na nedávné sudopské oslavě, když mi sdělil, že „most si žádal vyztužení tak či tak, a šlo jen o to, jaké.“ Tak proč nevybrat ze 16-ti nebo 18-ti spočtených variant tu autorově oku nejvíc lahodící?

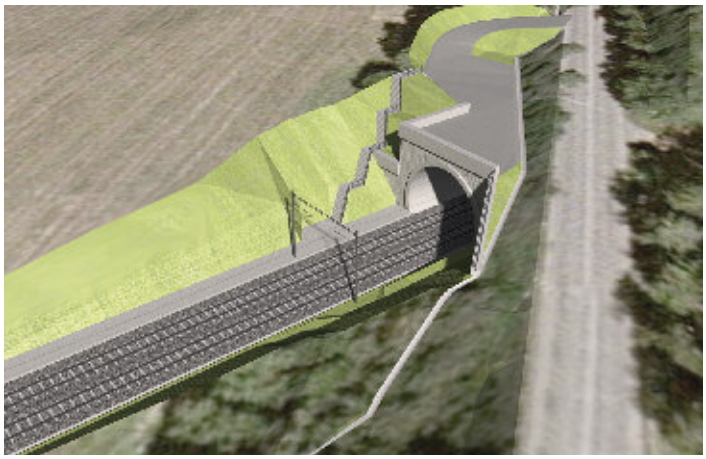
Výjimečnost tohoto objektu ale nevězí jenom v originálním způsobu autorovy paraface. Most má rozpětí 100,52 m, což při klasickém uložení neumožňuje zřízení investorem požadované bezstykové koleje na betonových pražcích. Pokusím se problematiku stručně objasnit. Při klasickém uložení nosníku s pevným na jedné a posuvným ložiskem na druhé straně se vliv prodloužení dilatujícího mostu projevuje v jednom směru – nad opěrou s pohyblivým ložiskem. Napětí, které tak vnáší do bezstykově svařené koleje (ta se díky svaření neprodlužuje), je při velkých rozpětích již nepřípustné.

Východiskem z problému, kdy nebylo kvůli šířce mostem překonávané překážky (dálnice D3) možné zmenšit rozpětí nosníku vložením mezilehlé podpěry a kvůli velkému převýšení vhodné vložit do koleje mostní dilatační zařízení, se ukázal systém řídících tyčí Meyer/Wunstorf. Tento systém – historické řešení, jehož patentová ochrana již vypršela, bylo několikrát použito na Německých tratích (Deutsche Bahn) – se v podmínkách Českých drah dle našich poznatků ještě nikdy neuplatnil, a tudíž jde o další sudopský primát.

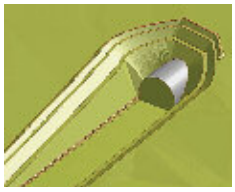
Jeho kouzlo spočívá v tom, že prodloužení konstrukce roznese do obou stran, a tak sníží velikost napětí vnášeného do bezstykové koleje na přípustnou míru stejně, jako by dilatovaly dvě konstrukce o cca poloviční délce. Děje se tak díky důmyslnému kloubovému mechanizmu, nad nímž si při prvním seznámení, vzpomeň na starou stavebnici Merkur, lámaly hlavy mostařské špičky projektanta i investora.

To, že krajinný ráz je háklivé téma, jsme se už přesvědčili mnozí. Neúnavnému projektantovi se ale sem-tam přece jenom podaří otisknout svou představu do tváře krajiny. Příkladem může být i řešení portálů Sudoměřického tunelu.

Jižní portál lemuje atypické, šikmo stoupající schodiště z dílny Ing. Michala Grambličky, které dle vlastních slov nepoužil poprvé. Přesto, jak sami vidíte, neztrácí na jistém efektu rozbíjejíc technicky strohou, hranatě-kolmou kompozici portálu.

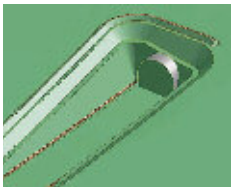


Potěšení z tvořivého hledání jsem pak zažil i já sám, společně s tunelářem Ing. Františkem Ptákem, při řešení výjezdového, severního portálu s nadzářezovým zemním valem. V úvahu připadaly tyto varianty:



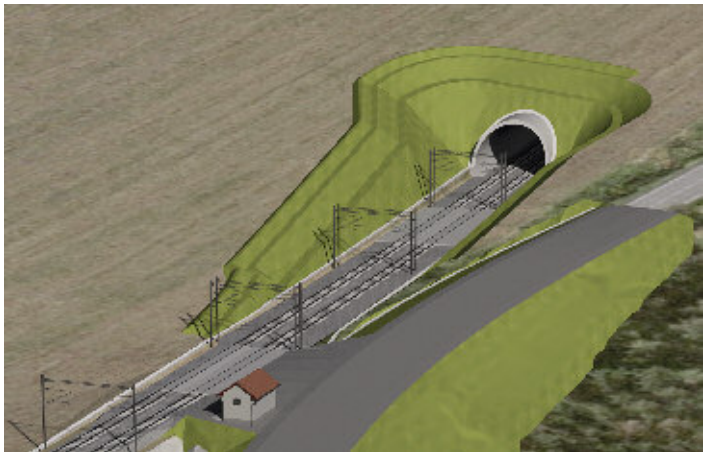
„katedrála“

„lodní příď ve stylu gotiky“

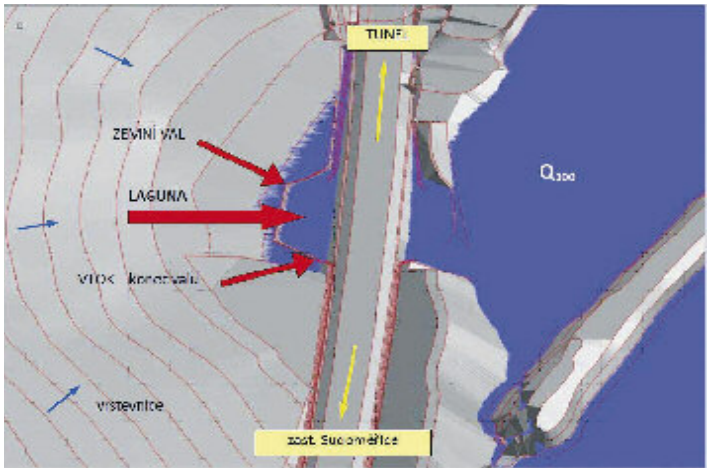


„ladná oblina prostorově nejúspornější“

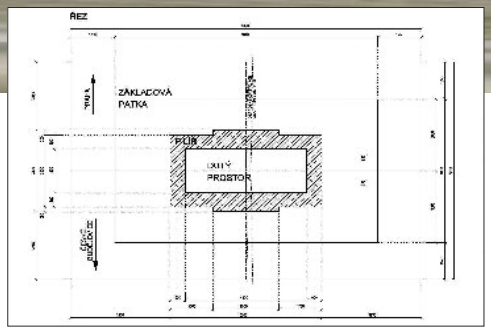
Nakonec vyhrála kombinace oblé varianty s postupným šetrným zužováním zářezu. Jestli je to dle vašeho gusta ta pravá varianta, posuďte sami:



O tom, že nejsme jenom manufakturou na výrobu sériových řešení nebo peněz svědčí i další perlička, na jejímž zrodu se kromě vodaře Ing. Petra Vulterýna a mostaře Ing. Petra Adama podílela i moje maličkost. Různými změnami řešení a rušením objektů odvodnění jsme se v úseku mezi Sudoměřickým tunelem a zastávkou Sudoměřice dopracovali až ke stavu, při němž drážní propustek nebyl schopen přímo pobrat 100-letou vodu z přilehlých příkopů a okolního území. Což o to, že bude docházet k jeho zatopení, vždyť při Q_{100} jsme schopni zahlcený vtok propustku se vzdutou hladinou před investorem obhájit. Jinak by se ale na to asi díval majitel přilehlého pozemku, který by se znenadání stal vlastníkem vodní plochy.



Při dostatku výkopového materiálu na této stavbě se řešení nabídlo samo: mírné nadzvednutí terénu přilehlé parcely (snesení ornice, navezení materiálu a opětovné vrácení orné půdy) s ohraničením otevřených příkopů malým zemním valem uzavře „zlobivou“ 100-letou vodu v úzké laguně, která ochrání pozemek. Nevěřícný pohled investora, který zpočátku oprávněně avizoval zatékání do cca 200 m vzdáleného tunelu obměkl až při doložení 3D průkazu (nahoře). Území vpravo trati je zatopeno jenom fiktivně – aby byla patrná výška hladiny Q_{100} i v okolním terénu. Ve skutečnosti bude z tohoto území voda odvedena soustavou navržených propustků (všechny se vzdutou hladinou u vtoku – viz následující situaci a schéma v jejím pravém horním rohu).



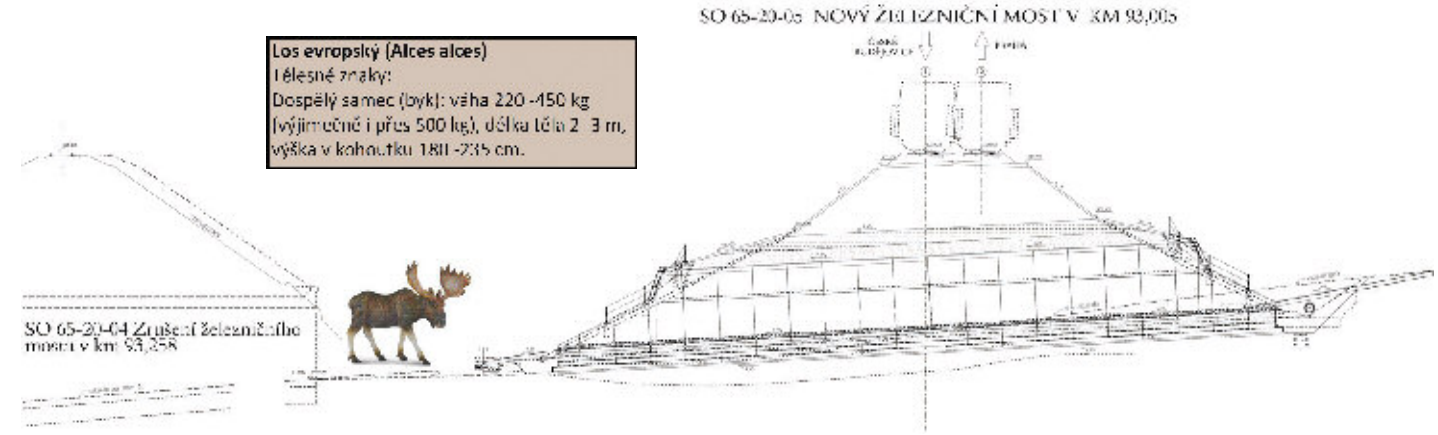
I když jsem slíbil neomračovat, přece si nedovolím opomenout monument této stavby – estakádu přes údolí za Chotovinami o délce 450m (8 x 54m polí) a maximální výšce nivelety koleje nad okolním terénem cca 28 m, kterou zpracovali v současnosti na SUDOP se znovunavrátivší kolega Ing. Petr Šetřil a v době jeho nepřítomnosti projekt do úspěšného konce dotahující finišman Ing. Martin Vlasák.

Až „to jednou bude“, můžete si někdy pod estakádu zajet. Věřím, že vás naplní podobná bázeň jako mě, když projíždím pod Radotínským mostem a Lahovickou estakádou.

Zajímavost: pro spodní stavbu jsou navrženy duté pilíře.

Pro nezainteresované bude jistě další perličkou biokoridor Ing. Antonína Ságla. A to kromě (z pohledu prefabrikované konstrukce biokoridoru staticky žádoucího) efektního zalomení mohutného nadnáspu, zejména jeho rozměry. Biokoridor totiž i přes veškerou snahu zadavatele poplatně době „pod vlajkou“ úsporných opatření zbavovat se těchto objektů odolal tlaku a bude po realizaci vyhovovat pro průchod losa! Ano, čtete správně. Nejde o tiskovou chybu, jedná se o to velké zvíře s lopatovitými parohy, které vídáme v severských přírodopisných filmech a které bylo v Čechách vyhubeno v 15. století. Ale abychom byli objektivní, musím zmínit i názory zástupců životního prostředí o tom, že stavba není na pár let a staré migrační koridory se mohou opět zaplnit zvěří, která nás zejména díky vlivu lidské činnosti (snad jenom dočasně?) již nenavštěvuje. V osmdesátých letech migrovalo asi 10 jedinců losa evropského mezi Třeboňskem a Šumavou. V devadesátých letech a na začátku 21. století jsou setkání s tímto severským zvířetem opravdu ojedinělá. A teď překvapení na překvapení – někteří z vás zaznamenali a pamatují si, jiní ne, ale zdroj **tn.cz/vrl** ze dne **7. 3. 2010** uvádí: *„…Zajímavá podívaná se naskytla řidičům v sobotu odpoledne na jedné ze silnic poblíž Jindřichova Hradce. Přes cestu jim tam přeběhl los evropský. Zvíře sice původně žilo ve střední Evropě, ale od středověku se v Česku vyskytuje jen velmi zřídka…“*

Nuže? Co si o tom myslíte teď?



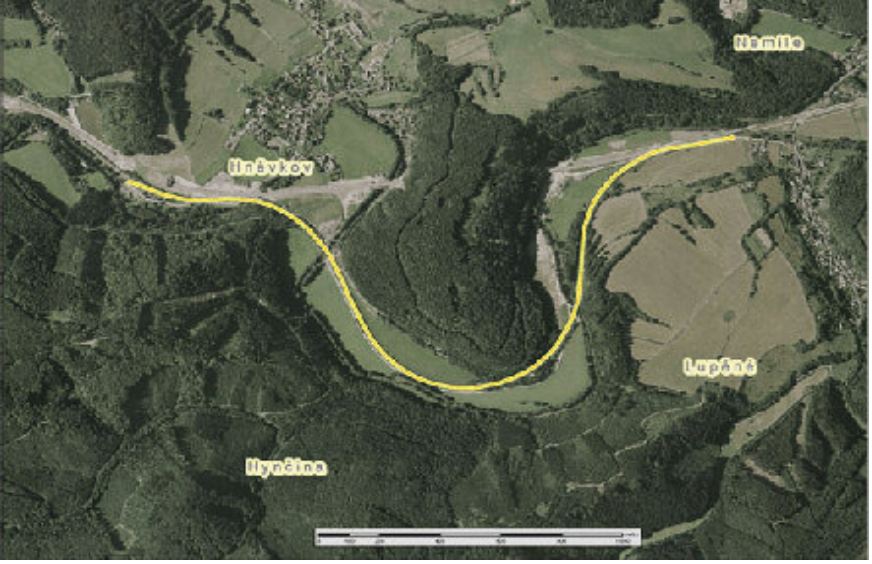
A to už je vše, co jsem z perel TASUDu vybral do PROJEKTU 2011.

Před koncem bych rád vyslovil poděkování všem, za které teď „slízávám smetanu“: Ing. Emilu Špačkovi, který jako HIP projekt rozběhl, a hlavně Ing. Petrovi Lastoveckému, který ho jako HIP převedl přes úskalí všech odevzdání, a odcházeje s grácií, mě nechal „sklízet slávu“. Za plejádu ostatních si dovolím zmínit pro nedostatek místa jenom paní Ilonu Grambličkovou a paní Lenku Kirschovou, které pro mě zastupují všechny ostatní, bez nichž by toto dílo nevypadalo tak, jak vypadá.

Všem vám děkuji za spolupráci.

Na závěr nám všem přeji zadostiučinění z realizovaných staveb měnících tvář země a dlouhou životnost našich výtvorů tak, aby to, co po nás zůstane, sloužilo mnoha dalším pokolením.

Paľo Bartoš



Nová cyklostezka Hoštejn–Lupěné

Vladimír Fišar (foto autor)

Mnozí z nás mají ještě v živé paměti námi realizovaný projekt stavby mezistaničního traťového úseku Zábřeh – Krasíkov s přeložkami tratě a novými tunely. Tato stavba výrazně zrychlila dopravu na spojnici 2. tranzitního železničního koridoru z České Třebové do Přerova.

Po původní trati vinoucí se malebným údolím řeky Moravská Sázava projel naposledy zvláštní parní vlak v červnu roku 2006, aby tak zde symbolicky uzavřel po 161 letech železniční provoz. Původní smělé plány Zábřežské radnice vybudovat na opuštěném železničním tělese cyklostezku se naplnily teprve v závěru minulého roku, kdy se opět do údolí mezi železniční stanici Hoštejn a zastávku Lupěné vrátily stavební stroje a technika.

Původní tři ocelové železniční mosty na trase, které po opuštění dvoukolejné železniční tratě zůstaly ve stopě jedné koleje na místě, byly uzpůsobeny budoucímu účelu (položení betonové desky, osazení nového zábradlí). Konstrukce byly poté opatřeny novým nátěrem a tak mohla po letech opět vyniknout jejich původní nýtovaná konstrukce, kterou neúprosně od ukončení provozu pohlcovala koroze. Vlastní železniční těleso bylo opatřeno živičným povrchem s podkladní vrstvou štěrkodrtě.

Již v podzimních slunečných dnech, těsně před dokončením stavby, někteří cyklisté stezku vyzkoušeli, čímž sice riskovali možnou kolizi s technikou, ale touha vyzkoušet si novou, téměř vodorovnou trasu a vyhnout se tak nepříjemnému stoupání po původní cestě byla evidentně silnější.

Slavnostní otevření plánuje radnice až na konci dubna zároveň s doplněním stavby o naučnou stezku s několika zastaveními, která upozorní na zajímavosti údolí a také na historii trati. Před tunelem u Hněvkova se objeví muzeální kousky dokumentující historii železnic: vodní jeřáb z doby parního provozu, stará návěstidla, závory, výhybky a možná i stará, neopravitelná lokomotiva.

A tak se ze starého vysloužilého mostu rodí nová cyklostezka...

Tento úsek nové cyklostezky s délkou 2,5 km je dle zpracované „Koncepce rozvoje cyklodopravy v mikroregionu Zábřežsko“ součástí významné regionální cyklotrasy č. 6232. Tato regionální cyklotrasa spojuje Hoštejnem procházející regionální cyklotrasu č. 521 (Moravská Třebová – Štíty) s dálkovou Moravskou cyklotrasou č. 51 vedoucí přes Lesnici.

Dvacet let akciové společnosti SUDOP PRAHA a.s.

Ing. Josef Fidler, předseda dozorčí rady

Letos na jaře si připomeneme dvacáté výročí založení akciové společnosti SUDOP PRAHA. Akciovka nebyla založena na „zelené louce“, byl změněn statut a právní forma projektové a inženýrské organizace, která působila v tehdejším Československu již téměř čtyřicet let (od 17. 11. 1953 – Státní ústav dopravního projektování – SUDOP).

Mám za to, že „trocha historie nikoho nezabije“ a zejména pro „nepamětníky“ a mladší kolegy by to mohly být docela zajímavé informace.

Tak rovnýma nohama do roku 1989. V tomto roce Státní ústav dopravního projektování zaměstnával 1300 až 1400 lidí, kteří byli dislokováni po celém Československu. Závody Košice, Bratislava, Brno, Pardubice, Plzeň, Hradec Králové, několik odloučených pracovišť (např. Nové Mesto nad Váhom, Ústí nad Labem…) a především Praha (dva závody + ústředí) s cca 600 zaměstnanci na adrese Olšanská 1a. Nadřízený orgán – Federální ministerstvo dopravy (FMD).

Rok 1990 byl rokem vření a změn – i v SUDOPU. Výsledkem těchto změn bylo ustanovení (stále FMD) samostatných státních podniků k 1. 1. 1991 (ŠUDOP Košice s.p., ŠUDOP Bratislava s.p., ...až po SUDOP Praha s.p. – s jednou výjimkou: SUDOP Hradec Králové s.p. byl ustanoven o tři měsíce dříve (1. 10. 1990) než zbytek SUDOPU. Jó, co naděláte, v jeho čele stála mladá stará kádrová rezerva režimu minulého a státní podniky zřizovaly ještě staré ministerské struktury. A proč kamarádovi neposkytnout výhodu, že?

Z bývalých kolegů se rázem stali konkurenti. SUDOP Praha s.p. vstupoval do roku 1991 s cca 190 zaměstnanci.

Roky 1991-92 lze charakterizovat dvěma fenomény. Za prvé si SUDOP Praha s.p. statečně klestil cestu „investičním údolím smrti“ – projekty starého režimu již v té době doběhly, projekty režimu nového ještě nastartovány nebyly. Za druhé to byla léta přípravy na ohromnou změnu, na privatizaci. Žádná z generací, působící v té době v SUDOPU Praha s.p. (snad s výjimkou pana inženýra Jiřího Stříbrného) neměla tušení, natož nějakou zkušenost, co to bude pro společnost znamenat.

A nutnou podmínkou pro budoucí privatizaci státního podniku byla právě změna statutu, právní formy, na akciovou společnost. K tomuto aktu, založení akciové společnosti, došlo posledního březnového dne roku 1992 na Federálním ministerstvu financí (FMF).

Akt založení akciové společnosti ovšem neproběhl zcela hladce. Když se v onen den v dopoledních hodinách zástupci SUDOPU Praha s.p. (Josef Fidler, Jan Hromádka, Jaroslav Vosáhlo) dostavili do kanceláře privatizačního odboru FMF, ukázalo se, že ne vše potřebné k založení akciovky je připraveno. Následovaly nervózní a rozčilené telefonáty mezi úředníky FMF a FMD, šéf privatizačního odboru nabízel demisi svému šéfovi, ministru financí Václavu Klausovi, atd.

Leč zástupci SUDOPU Praha s.p. se rozhodli, že neopustí prostory FMF, dokud nebude akciovka založena. Nakonec kolem půlnoci bylo cíle dosaženo, SUDOP PRAHA, akciová společnost, byla založena, a my jsme se mohli jít domů vyspat.

Vedení podniku zpracovalo privatizační projekt, ve kterém byla pro prodej akcií na rozdíl od většiny ostatních projektů navržena jiná než 100% kupónová privatizace firmy. Principem návrhu bylo prodat 37 % akcií SUDOP PRAHA a.s. ve veřejné soutěži, zbytek pak v kupónové privatizaci.

Z iniciativy vedení byla založena obchodní společnost DRAFT s.r.o. a účast v ní byla jako společníkům navržena všem stávajícím zaměstnancům podniku. Nabídky využilo 49 zaměstnanců, každý z nich vlastnil v nové společnosti stejný podíl. DRAFT později uspěl se svou nabídkou ve veřejné soutěži a prodávaný balík akcií získal. Po ukončení kupónové privatizace pak v průběhu doby dalšími přímými nákupy získal celkem 51 % akcií. Stal se tak majoritním vlastníkem SUDOPU a rozhodoval jako akcionář o základních otázkách rozvoje firmy. Lze říci, že o osudu SUDOPU začali rozhodovat noví vlastníci, jeho zaměstnanci.

Až do února 1993 byl ředitelem společnosti Ing. Jaroslav Vosáhlo, který se poté významně angažoval při pokusu o restrukturalizaci Českých drah, s.o. Od 15. února 1993 do 31. srpna 1999 stál v čele akciové společnosti Ing. Jan Hromádka, CSc.

SUDOP několikrát částečně upravil svou vnitropodnikovou organizační strukturu - vždy ve snaze efektivně využívat své zdroje, odpovědět na momentální situaci na trhu a vytvářet obchodní perspektivu. K 1. září 1999 došlo k rozdělení dosavadní společnosti na dvě: SUDOP PRAHA a.s., která se zabývá převážně projektovou činností a SUDOP GROUP a.s., zabývající se majetkovými účastmi v jiných firmách a dalším podnikáním. Generálním ředitelem firmy SUDOP GROUP a.s. se stal Ing. Jan Hromádka, CSc. Generálním ředitelem firmy SUDOP PRAHA a.s. se stal dosavadní ředitel divize projektové a inženýrské činnosti Ing. Josef Fidler.

Právě uplynulých dvacet let bylo pro SUDOP PRAHA a.s. léty velmi úspěšnými. Podařilo se vybudovat velice silnou pozici na trhu projektů dopravních staveb. Realizované sudopské projekty získávaly četná ocenění, společnost byla a je schopna úspěšně řešit i ty nejsložitější projekty. Naše projekty se realizují v zahraničí (Polsko, Bulharsko). Tak jen aby nám to vydrželo.

A na závěr si dovolím vyslovit jedno přání, přání „starého projektantského psa“. Přál bych si, aby v naší společnosti projektovalo co nejvíc projektantů obdařených „inženýrskou kreativitou“, projektantů, kteří předkládají našim klientům „inženýrská řešení“. Projektantů, kteří umějí předvídat chování jimi navržených konstrukcí, projektantů, kteří nejsou pouze dobrými piloty formule SW.

Do dalších dvaceti let nám přeji sebevědomí, nadhled a prosperitu.

Dvacet let...

Ivan Krejčí

Když jsem byl malý kluk, přál jsem si být velkým klukem. Nevím, jestli zrovna dvacetiletým, ale léta k dospělosti zdála se mi být nekonečná. Čas se neskutečně vlekl. Pak mi konečně bylo dvacet a cítil jsem se dospělý, ale následně bylo pořád co dělat, dokončit školu, ulovit družku, vstoupit do pracovního procesu, založit rodinu... Náhle tu byla třicítka a já se nervově zhroutil, že mládí je... pryč.

Již předtím jsem nastoupil k Sudopu, kterému v té době zbývaly dva roky do dvacítky, a mně jeho zakladatelská éra připadala vzdálená několik světelných roků. Padesátá léta, kde ta jsou... jako kluk jsem sedával s uchem u rádia, poslouchal Silvestry s Jiřím Štuchalem, Jaroslavem Šterclem a Stellou Zázvorkovou, hokej ze zimních stadiónů... Wimmer, Karas, Lidický... a reportér řval góóólvimrdalgóóól... ale to bylo tak dávno, tak dávno...

Po patnácti letech projektování jsem měl dost dohadování a hádání se s investory a odešel jsem. Vrátil jsem se po dalších šesti letech, právě v roce, kdy byla založena akciová společnost. Dělal jsem, co bylo třeba, asistenta řediteli, šéfa personálního, řízení jakosti, přišla Revue, propagace... a náhle, sakra, jak je to možné? Dvacet let je fuč. K neuvěření! Boha jeho... čas se zkracuje. A tak jsem sám pro sebe objevil onu zvláštní teorii relativity času, která mladému člověku nepřijde na rozum, ale starému je důvěrně známá.

Akciovka je dvacetiletá mladice, které třicátníci připadají neskutečně staří. Ale za rok... za rok se na výsluní ocitne Sudop šedesátník. A tak si budou moct podat ruce – protože právě na zkušenosti toho stařík a naše mladice úspěšně navázala.

Začátky výpočetní techniky

Petr Langšádl

SUDOP byl v době oddělení pražské části do samostatného státního podniku (*1. 1. 1991)* investičně zanedbaný. I když ani v jiných projektových ústavech v té době neměli na růžích ustláno, SUDOP byl v porovnání s ostatními téměř na dně.

Výpočetní středisko z valné míry zahlcené vlastní vnitropodnikovou agendou a vybavené dožívajícími technickými prostředky bylo technikům k nepotřebě a později vlastně sešrotováno.

Malá skupina programátorů soustředěných okolo počítače WANG se rozpadla poté, co rychle se rozpínající trh počítačové techniky nabídl jejím pracovníkům lepší platové podmínky. Dostat se na srovnatelnou technickou úroveň s konkurencí se stalo proklamovaným záměrem vedení a obrazilo se i v celé podnikatelské strategii. ***Nákup techniky měl přednost před růstem mezd, později několik let i před výplatou dividend.*** Vítaným zdrojem těchto investic se v té době stal i nájemní vztah s firmou TESSOS, která se zabývala prodejem počítačů. Za nabídnuté prostory v budově v Olšanské ulici získal SUDOP 20 prvních osobních počítačů a tehdejší div techniky, faxový přístroj.

Postupný růst využívání prostředků výpočetní techniky v procesu projektování zvyšoval nároky na vybavení počítačových pracovišť a na úroveň znalostí obsluhy. Jednou z cest, jak zefektivnit náklady na toto vybavení, bylo vytvoření počítačové sítě. Na sklonku roku 1993 se započalo s budováním **počítačové sítě pro podporu projektové činnosti**. Cílem tohoto kroku bylo vybavení jednotlivých pracovišť jednotným prostředím pro tvorbu grafické a textové části projektové dokumentace, stanovení pravidel pro data a jejich výměnu mezi jednotlivými profesemi. V první fázi budování počítačové sítě bylo využito deseti stávajících počítačů kategorie 486/50 MHz, které byly přestavěny na grafická pracoviště se dvěma monitory, spojeny kabeláží a doplněny serverem vybaveným diskovým polem. Od počátku byly do sítě zapojeny též dvě pracoviště s operačním systémem UNIX, na nichž byl provozován projekční systém MOSS, což byla jedna z nejdůležitějších součástí budované linky pro digitální zpracování projektů liniových staveb. Dále pak bylo rozhodnuto o tom, že nová pracoviště, pořizovaná pro práci s grafickými daty, budou objednávána již v konfiguraci doporučené pro zapojení do technické sítě. Na sklonku roku 1993 bylo do sítě zapojeno již cca 30 pracovišť PC, dvě pracoviště UNIX a server sítě s diskovým polem

Jedním z cílů počítačové sítě bylo i ***zavedení standardů v oblasti zpracování výkresové dokumentace a textové dokumentace vedoucí k zjednodušení výměny dat mezi jednotlivými částmi SUDOP PRAHA a.s.*** Jednotným programovým prostředím v oblasti projektování se stal MicroStation (tehdy verze 5.0) a kancelářský balík Microsoft MS Office (tehdy verze 6.0). Návazně bylo též zprovozněno vykreslování výkresů na plotter přes počítačovou síť.

Souběžně se vznikem počítačové sítě pro podporu projektování vznikala též druhá **síť pro hospodářské řízení** SUDOP PRAHA a.s. Uživateli této sítě byli všichni vedoucí pražských výrobních středisek a jejich sekretariáty a u některých středisek i dispečeři zakázek. Mimo to byla k této síti připojena i firma Draft s.r.o. (bývalé středisko planografie), která využívala některé programy, jež byly uživatelům sítě k dispozici. Vzhledem k nutné minimalizaci nákladů bylo použito počítačů různých typů, od historicky nejstarších PC 286 převzatých z různých pracovišť až po PC 486 propojených koaxiálními kabely. Počet stanic dosáhl v roce 1993 počtu 42. Význačnou roli mezi těmito stanicemi měla stanice připojená na telefonní linku místní ústředny přes přenosové zařízení (modem), která umožnila přenos dat po telefonní síti.

Programové vybavení stanic bylo založeno na systému MS-DOS, u něhož bylo pro jednoduchost zajištěno speciálním programem spouštění všech aplikací pomocí menu v podstatě shodného na všech pracovních stanicích. Používané aplikace byly jednak všem dobře známý program Manažer602, tehdy velmi populární Text602 verze 3.0, databázový systém FoxPro 2.0 LAN používaný pro účetní aplikace, AVOS - vlakový jízdní řád ČD, - ABUS - autobusový jízdní řád, - ASPI - automatizovaný systém právních informací, síťový ekonomický software SAFIR a elektronická pošta Mail602. ***Všechny aplikace byly zakoupeny a provozovány jako síťové***, čímž došlo k úspoře nákladů i diskového prostoru na jednotlivých pracovních stanicích. Výkonnější stanice schopné provozu s operačním systémem MS Windows mimo využití zmíněných aplikací používaly též kancelářský balík firmy Lotus (AmiPro, Lotus123). Novou aplikací spolupracující se síťovou poštou Mail602) byl **faxmodemserver,** který zajišťoval vysílání a příjem zásilek síťové elektronické pošty Mail602 uživatelům telefonní sítě vybaveným obdobným zařízením. Takto mohla být odeslána zásilka jako fax (kterou přijme nejen počítač, ale i běžný faxový přístroj), zásilka Zmodem nebo Mail602 pro spojení s jinou firmou vybavenou obdobným zařízením a software. K této úplně nové problematice práce s faxmodemovými zásilkami bylo pořádáno speciální školení obsluhy.

A jak je tomu dnes, po dvaceti letech? To všichni dobře víme – stačí se rozhlédnout po kancelářích, po místnostech s tiskárnami, po plottrovně, po planografii...

Hromádka

SUDOP PRAHA a.s.

Projektové středisko ÚSTÍ NAD LABEM

SUDOP GROUP a.s.

Vosáhlo

Projektové středisko OLOMOUC

MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.

Hromádka

SUDOP Praha s.p. státní podnik

1. konference ŽELEZNIČNÍ MOSTY

CERTIFIKÁT ISO 9001

Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky

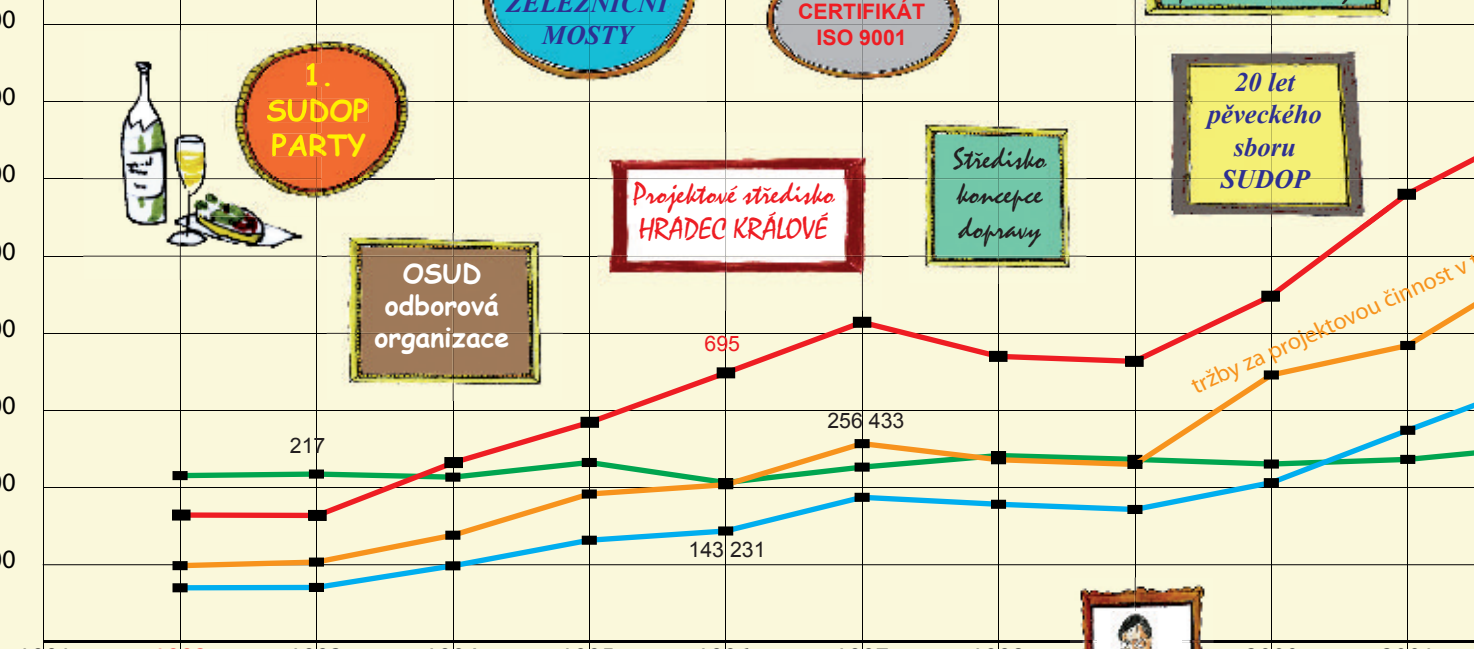
1. SUDOP PARTY

20 let pěveckého sboru SUDOP

Projektové středisko HRADEC KRÁLOVÉ

Středisko koncepce dopravy

OSUD odborová organizace



Fidler

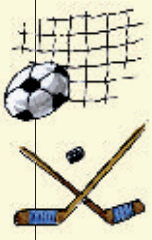
SUDOP REVUE

1. konference ŽELEZNICE

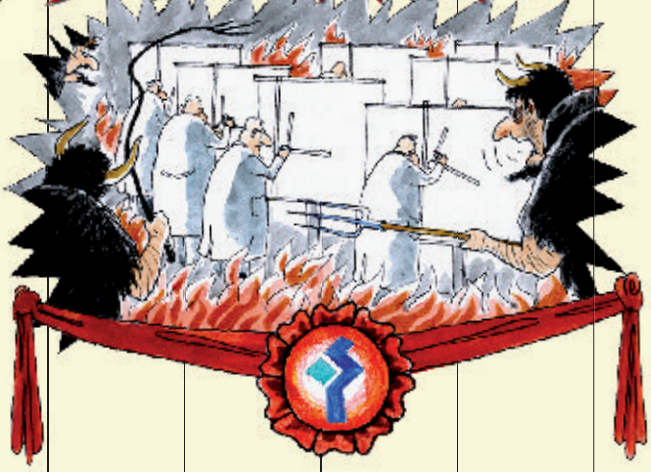
SUDOP PRAHA a.s.

Obnoveny zimní sportovní hry

Obnoveny letní sportovní hry



ASK PODUS sportovní klub



20 ÚSPĚŠNÝCH LET

50. VÝROČÍ ZALOŽENÍ SUDOPU

Zastoupení SUDOPU Varšava

SUDOP Project Management s.r.o.

Zastoupení SUDOPU Sofie

SUDOP PARDUBICE s.r.o.

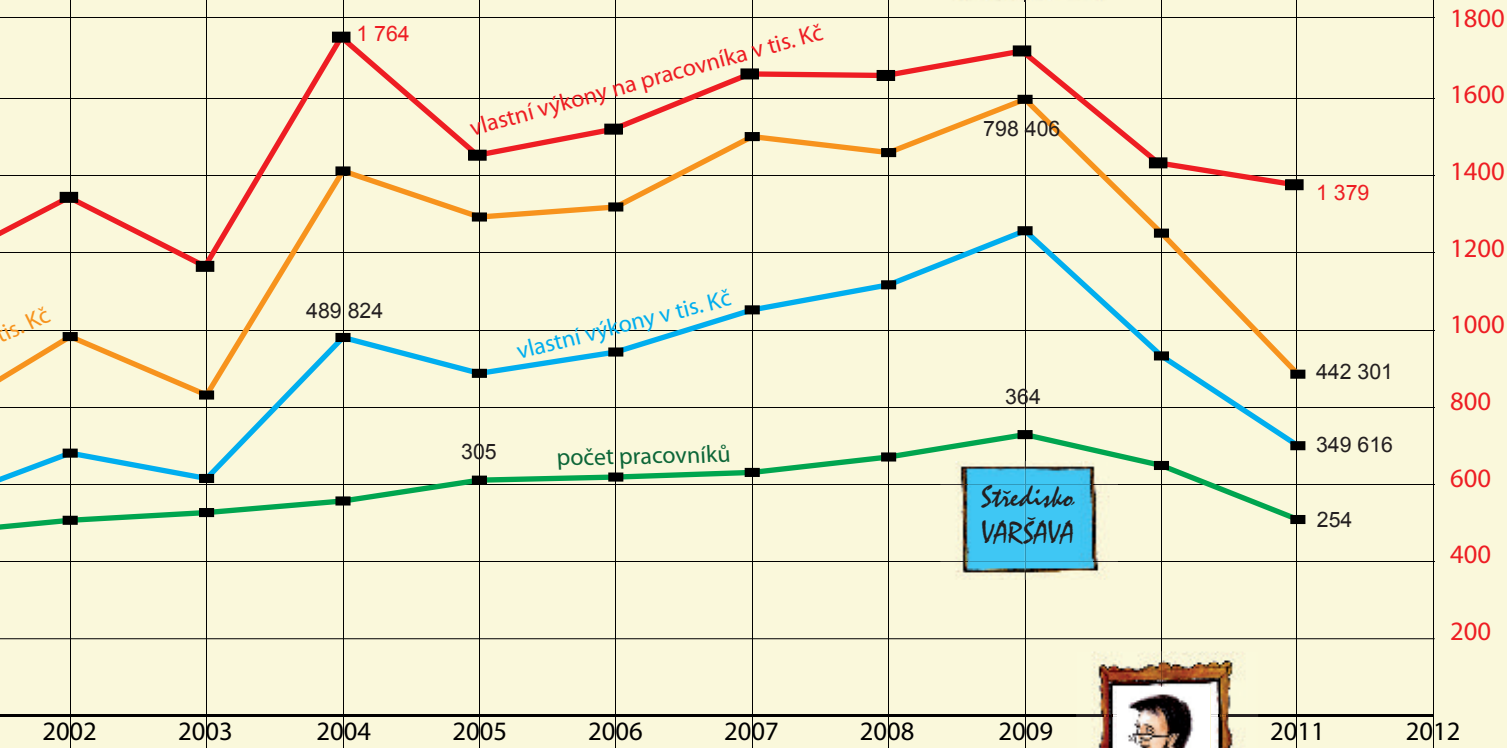
20 let akciové společnosti

10 let akciové společnosti

SUDOPAK ULUSLARARASI MİMARLIK MÜHENDİSLİK MÜŞAVİRLİK LİMİTED ŞİRKETİ, ANKARA

ATELIER 4 s.r.o.

Středisko SOFIE



Středisko VARŠAVA

Slavíček

Středisko silnic a dálnic

Projektové středisko PLZEŇ

Středisko tunelů

INTEGROVANÝ SYSTÉM ŘÍZENÍ

Středisko inženýringu a geodézie

Projektové středisko PLZEŇ

Středisko inženýringu

Středisko technických dozorů

Námět: Tomáš Slavíček
Grafy: Jiří Teplý, Tomáš Medek
Obrázky: Lubomír Lichý

Optimalizace trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí, 1. stavba

Stanice České Velenice v novém!

Pavel Langer

Předmětem a účelem stavby byla úprava kolejiště žst. České Velenice včetně nového propojení s již elektrizovanou tratí na rakouském území a nově elektrizovaným úsekem trati České Velenice (mimo) – České Budějovice. Stavba byla zahájena v říjnu 2008. V současné době jsou ukončeny všechny stavební práce mimo montáže technologických zařízení v napájecí stanici trakčního vedení. A právě dokončení realizace napájecí stanice je důvodem, proč stavba doposud nebyla oficiálně ukončena. Chybí totiž to nejdůležitější, a to je elektrická energie z budoucího přívodního vedení 110 kV budovaného v samostatné investici společností E.ON ČR a.s. Přesto, že stavba po téměř 3,5 letech realizace není kompletně dokončena, stojí za to pochlubit se tím, jakých změn žst. České Velenice a navazující úseky tratí doznaly.

Práce na přípravné dokumentaci stavby byly společností SUDOP PRAHA a.s. zahájeny v první polovině roku 2005. Přípravná dokumentace stanovila základní koncepci technického řešení železniční stanice a navazujících úseků ve směru na České Budějovice a na Veselí nad Lužnicí. Územní rozhodnutí pro stavbu bylo vydáno v květnu 2006.
V druhé polovině roku 2007 byly zahájeny práce na dokumentaci projektu stavby, dokumentace byla objednateli, tj. SŽDC, s.o., Stavební správa Plzeň, odevzdána v květnu 2008. Následně bylo v září roku 2008 vydáno stavební povolení. Vlastní realizace stavby byla zahájena v říjnu 2008 sdružením zhotovitelských firem České Velenice (Viamont DSP a.s., Firesta – Fišer, a.s.).

Jak je již zmíněno v úvodu, stěžejním cílem stavby bylo propojit elektrizovanou trať na rakouském území s nově dokončovaným elektrizovaným úsekem trati České Velenice (mimo) – České Budějovice. V průběhu projekční přípravy byly zvažovány různé stupně rozsahu stavebních úprav od prostého zatrolejování stávajícího kolejiště až po komplexní

Zatěžovací zkouška nové konstrukce železničního mostu přes řeku Lužnici na hranici s Rakouskem

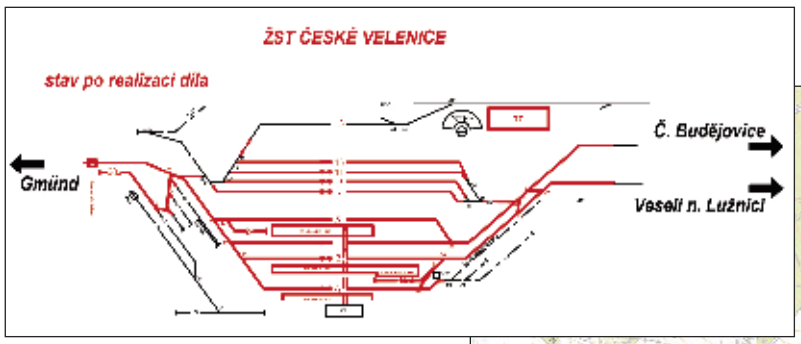
přestavbu celé železniční stanice. Nakonec zvítězila varianta přestavby kolejiště včetně rozsáhlých směrových úprav na budějovickém zhlaví. Tím bylo dosaženo rychlosti 80 km/h na rakouském zhlaví a rychlosti 100 km/h při odjezdu na obou tratích do Českých Budějovic a Veselí nad Lužnicí.

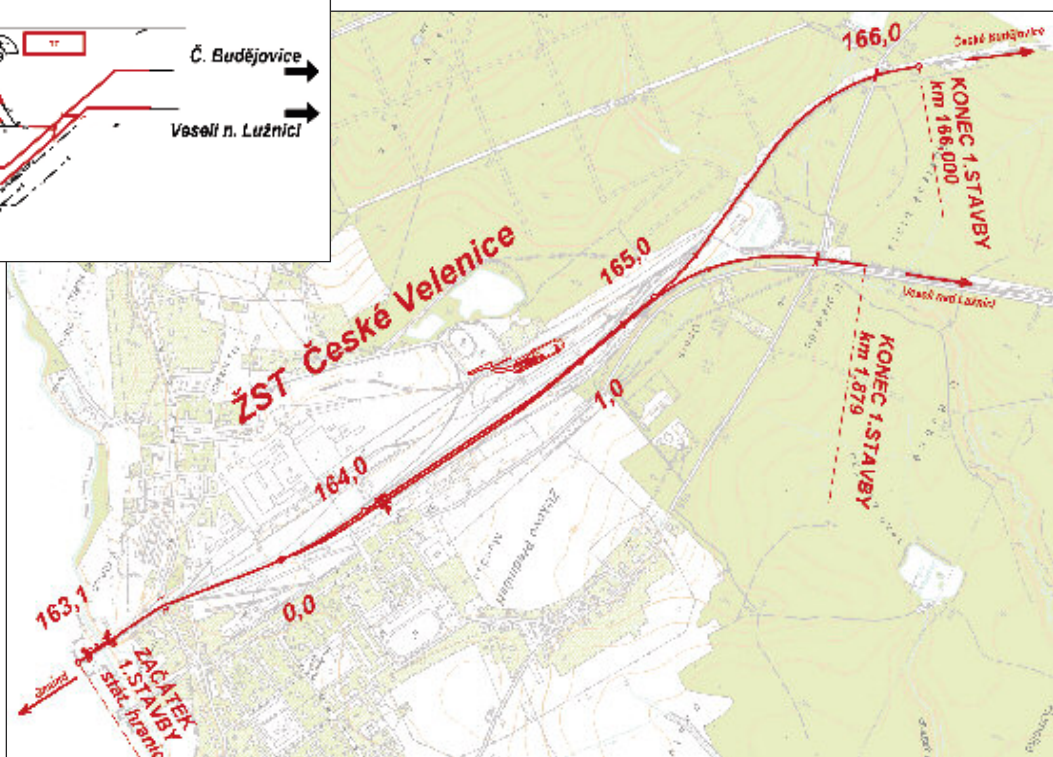
Začátek stavebních úprav železniční stanice České Velenice je v km 163,100 na státní hranici s Rakouskem. Konec stavebních úprav ve směru trati na České Budějovice je v km 166,000. Ve směru na Veselí nad Lužnicí jsou stavební úpravy ukončeny v km 1,868. Přestože se jedná o úpravy jedné příhraniční železniční stanice, délkově to představuje téměř 3 km železniční trati ve směru Rakousko – České Budějovice a téměř 2 km odbočné trati na Veselí nad Lužnicí.

I po přestavbě si železniční stanice zachovala původní konfiguraci kolejiště se dvěma ostrovními nástupišti a další nástupištní hranou u výpravní budovy. Postradatelné kolejiště bylo sneseno, zbývající část kolejiště byla rekonstruována novým či užitým železničním svrškem. Nástupiště byla upravena na výšku 0,55 m na TK, bezbariérový přístup na ostrovní nástupiště je řešen dálkově ovládaným a střeženým úrovňovým přechodem. Byla provedena sanace původního zastřešení nástupišť. Nové trakční vedení se

nachází nad všemi dopravními kolejemi. Všechny dotčené mostní objekty byly rekonstruovány či přestavěny. Umístění nového technologického zařízení si vyžádalo stavební úpravy ve výpravní budově. V celé železniční stanici je nasazeno nové moderní zabezpečovací a sdělovací zařízení včetně navázání na rakouskou stranu. Také silnoproudá část doznala výrazných změn, a to od osvětlení až po předtápěcí zařízení. Samostatnou částí stavby je nový areál napájecí stanice trakčního vedení. Dokončené stavební objekty jsou zde, po přivedení přívodní linky 110kV, připraveny na montáž technologických zařízení.

O tom, že projektanti SUDOPU PRAHA opět odvedli dobré dílo, svědčí několik připojených fotografií. Poděkování za uskutečnění našich myšlenek a představ patří také zhotovitelským firmám a investorovi.





Projekt: *SUDOP PRAHA a.s., HIP Ing. Pavel Langer*
Kolejové řešení: Ing. Lukáš Pohořelý
Profesní garanti a rozhodující dílčí zpracovatelé:
Mostní a inženýrské objekty: Ing. Tomáš Wangler
Nástupištní přístřešky: Ing. Pavel Kormaňák (Vin Consult s.r.o.)
Zabezpečovací zařízení: Jiří Duchoslav
Sdělovací zařízení: Ing. Petr Poupa
Silnoproud: Jindřich Mašín
Silnoproudá technologie: Ing. Jiří Velebil
Trakční vedení: Ing. Jaroslav Zahradníček
Zhotovitel: *Sdružení České Velenice (Viamont DSP a.s., Firesta s.r.o.)*
Ředitel stavby: Tomáš John
Investor: *SŽDC, s.o., Stavební správa Plzeň*
Správce stavby: Ing. Jiří Rejda / Jaroslav Svatoň

„Hrdé stavby socialismu“ – sudopské projekty

Přeložka trati Třebušice–Chomutov III

Jiří Stříbrný

Druhé pokračování článku o přeložce trati Třebušice–Chomutov bylo přerušeno kapacitou SUDOP revue, vymezené pro mé historické povídání u popisu metody dynamického hutnění. Dnes navazujeme:

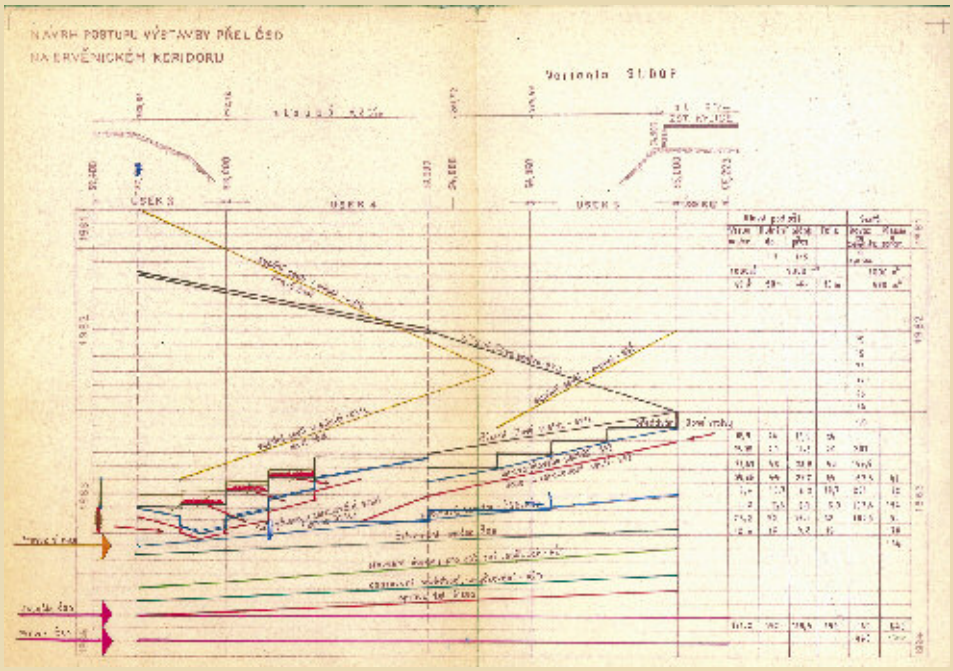
Tato metoda zaujala rozhodující činitele do té míry, že umožnili technickému řediteli Železničního stavebnictví Ing. Rudolfovi Eštefányimu, aby spolu s HIPem stavby navštívili v červenci 1979 firmu Ménard a ohodnotili možnost jejího využití pro naši stavbu. Kromě jiného jsme viděli i zmíněné hutnění pro letiště v Nice. Po konzultacích se zástupci firmy a zhlédnutí ukázek metody, jsme v závěrech naší zprávy doporučili, s ohledem na dosavadní problémy s hledáním z obou stran přijatelného řešení, tuto metodu využít. Ani k tomuto řešení ale nedošlo. Důvodem byla cena doporučeného zařízení 2,5–3 mil. franků a další náklady v devizách za montáž a obsluhu techniky francouzské firmy, ale zřejmě i důvody politické (nebylo možné přiznat, že potřebujeme pomoc ze Západu) a zdržení v postupu ze strany k.p. DVIL. Železniční stavitelství zkoušelo potom tuto metodu s domácím vybavením – s katastrofálními výsledky. Takže ani k tomuto řešení nedošlo.

Znovu bylo požadováno ze strany dolů omezení požadavků rezortu dopravy a projektanta na mocnost suťové vrstvy. Po nesnadných jednáních bylo dohodnuto, že tato vrstva bude snížena ze 13 m na 7,30 m a že podstatná část prací, které dle dřívějších ujednání měl provést DVIL, se přenese na organizace ministerstva stavebnictví. Šlo o část těžení a dovozu sutí na koridor. Z tohoto rozhodnutí poté logicky vyplynulo, že i zřizování náspu bude prováděno tradičně, tj. po vrstvách, a hutněno vibračními válci. Znamenalo to, že stavební dodavatel, kterým byly SSaŽ, měl v roce 1983 za úkol vytěžit, dovézt ze vzdálenosti 5–6 km a uložit do zhutněného náspu od 1. března do 31. srpna přes 1 mil. m³ sutí, což znamenalo průměrný denní výkon téměř 8 000 m³. Součástí prací bylo urovnání jílového podloží a položení 165 tisíc m² textilie. Kromě toho v období od 15. května do 15. října téhož roku měly SSaŽ z deponií materiálu vytěženého k.p. DVIL a dovezeného kolejovou dopravou převézt přes 700 000 m³ sutí do vzdálenosti 200–300 m a dále je uložit do zhutněného náspu, což bylo na tomto pracovišti přes 6 350 m³ denního výkonu v průměru.

Dohodnuté řešení zohlednilo v maximální míře požadavky a reálné možnosti dolů, dostalo se tak ale až na mez únosnosti rizik pro provoz a následnou údržbu. Realizace inženýrských staveb na tak vysoké výsypce, prováděné převážně bez hutnění a bez potřebné doby na konsolidaci, byla záležitostí, která se zcela vymykala běžné stavbařské praxi. Vyžádala si proto také celou řadu výjimek z norem i předpisů ČD. Rizika, vyplývající ze stavby přeložky trati na Ervěnickém koridoru vzalo na vědomí i vládní usnesení z roku 1982, kam se SUDOPu podařilo mezi úkoly pro jednotlivé ministry a místopředsedy vlády ČSSR dostat i bod, že „předsednictvo vlády ČSSR bere na vědomí, že dočasná rizika, vyplývající z nepříznivých geologických a morfologických poměrů na Ervěnickém koridoru, které vzalo předsednictvo vlády ČSSR na vědomí v usnesení 215/1977, se novým řešením, vyvolaným zpožděním v sypáni Ervěnického koridoru, zvyšují“. To bylo konstatování pro projektanty na takové stavbě více než potřebné.

Vládní usnesení určovalo přesné termíny na jednotlivé fáze dokončování koridoru, vyplývající z harmonogramu zpracovaného rovněž SUDOPem, s uvedením provozu na přeložku trati v květnu 1984. Provoz byl skutečně zahájen 4. června 1984. Při hodnocení staveb 7. pětiletky rezortu dopravy, byla stavba Třebušice–Chomutov jako jedna z mála staveb hodnocena kladně, a to především z hlediska vyřešení obtížných technických problémů, organizace a provádění stavby, jakož i úspěšné spolupráce mezi jednotlivými účastníky výstavby. To se odrazilo i v udělení řady státních vyznamenání a titulů nejlepších pracovníků jednotlivých rezortů. Projektantům se toto „díkůvzdání“ vyhnulo. HIP byl, pro něj z nepochopitelných důvodů, jmenován vzorným pracovníkem stavebního dodavatele – SSaŽ.

V roce 1994 uspořádala Mostecká uhelná společnost seminář pro účastníky výstavby koridoru „jako uznání jejich práce“. Po deseti letech provozu se ukázalo, že skutečné poklesy v západní části koridoru byly mírnější než předpokládaly prognózy Výzkumného ústavu hnědého uhlí (150–200 cm) a pohybovaly se převážně kolem 100 cm; jen v 10 z 58 měřených bodů dosáhly 150 cm a v jediném místě cca 175 cm. Zejména ale nedošlo k předpokládaným výrazným místním náhlým poklesům a roční poklesy ani v prvých letech po zprovoznění trati nepřesáhly 20 cm a většinou se pohybovaly do 15 cm. To umožnilo trať v roce 1989 elektrizovat.



…a ještě několik poznámek k přeložce Třebušice–Chomutov:

- Součástí dokumentace byl i síťový graf, který vypracoval SUDOP ve spolupráci s přípravou dodavatele stavby metodou kritické cesty na skříňovém počítači dodavatele LEO, tehdá jedním z nejdokonalejších, který ovšem pracoval ještě na základě děrovacích štítků.

Pro poslední, krizovou verzi prací na západní části koridoru byl poté SUDOPem „ručně“ navržen grafický harmonogram (na obrázku), který, jak zmiňoval předchozí text, byl podkladem pro vládní usnesení z roku 1982 a určení úkolů pro jednotlivé ministry a místopředsedy vlády ČSSR.

- Naše úsilí o prosazení metody dynamického hutnění v horní části koridoru nezůstalo tak zcela bez úspěchu. Na naši činnost navázali projektanti Hydroconsultu Bratislava a metodu využili na vodním díle na Dunaji v Gabčíkovu při hutnění podloží plavebních kanálů a obtokových štol. Dle tehdejších zdrojů v literatuře – s úspěchem.

- Stavba suťové vrstvy v západní části koridoru nás poučila o možnostech ve výkonnosti dodavatele při dokonalé přípravě, organizaci práce a optimálním nasazení mechanizmů. Objemy prací jsme uvedli v textu článku. Zde jen uveďme, že toho bylo dosaženo, když dodavatel detailně rozpracoval náš harmonogram na jednotlivé mechanizmy a každou činnost.

- Tři investoři (pro dráhu, silnici, přeložku řeky Bíliny), tři projektanti (SUDOP, Pragoprojekt, Hydroprojekt) a doly (Doly V. I. Lenina a GŘ Severočeských hnědouhelných dolů) se pravidelně scházeli na koordinačních poradách, kde se řešily technické i provozní a termínové problémy. Tyto porady se staly předobrazem i pro pozdější koridorové koordinační porady na SUDOPU.

Dvoukolejná železniční estakáda u Jirkova

V roce 1983 byla na přeložce trati Třebušice–Chomutov vybudována 414 metrů dlouhá železniční mostní estakáda. Převádí dvojkolejnou trať Českých drah přes údolí říčky Bíliny, přes místní silniční komunikaci i přes dálkový plynovod, který musel být přeložen. Estakáda má celkem 13 polí. Pro zakládání byly použity 18 m dlouhé železobetonové piloty průměru 1,8 m s ponechanou výpažnicí jako součástí pasivní ochrany proti agresivitě spodních vod. Piloty byly spojeny železobetonovým základovým blokem, do něhož byly vetknuty dříky pilířů samostatné pro každou kolej. Spodní část stavby tvoří 14 pilířů, vrchní část je smontována z celkem 52 kusů nosníku PSKT-30. Nosná konstrukce se nachází ve výšce 20 metrů nad terénem. Podélný spád železničního mostu činí 10 promile. Na přepravu nosníků ze slovenského Sence bylo použito speciální desetinápravové oplenové jednotky s vloženým vozem. Speciální přepravní jednotky pro tyto nosníky byly vyrobeny v Tatře Studénce. Zvláštní vlak s obytným vozem přepravoval nosníky ze Sence na vzdálenost 540 km s celkovou hmotností 130 tun. Pro konečnou manipulaci s nosníky byly použity dva jeřáby, každý o nosnosti 80 tun. Kolejovým jeřábem musely manipulovat dvě lokomotivy. Rozměry a hmotnost nosníků použitých v Jirkově byly na samé hranici přepravních i montážních možností.
Projektoval Státní ústav dopravního projektování, středisko mostů v Praze, HIP Ing. Jiří Kühn. **Foto Jiří Vašíček a archiv SUDOP PRAHA**

Aby však bylo možné popsané řešení uskutečnit, podstoupil projektant Ing. Jiří Kühn podporován HIPem stavby Ing. Jiřím Stříbrným nerovný, ale vítězný souboj s úřady. Trasu přeložky v prostoru estakády křížil pod nemožným úhlem 16g tranzitní plynovod zásobující bývalou NDR. Při návrhu estakády by to znamenalo atypické pole s ocelovou nosnou konstrukcí a další komplikace, což se Ing. Kühnovi nelíbilo, a rozhodl se něco s tím udělat. Hned na začátku byl informován, že plynovod je „nedotknutelný". Později ve slabé chvilce úřady prozradily, že přerušení dodávky by bylo nutné projednat na mezivládním jednání, a to rok dopředu. Ing. Kühn to dokázal; dokonce k podepření svých argumentů sehnal letadlo k nafotografování situace, což byl ve společnosti, která evidovala každou rozmnožovací blánu a třásla se před útěky do ciziny, výkon nadlidský. Zapálený projektant dosáhl svého: plynovod byl přeložen a estakáda řešena tak, jak popsáno.
Jiří Stříbrný

V průběhu let, v nichž je trať v provozu, se vyrojily některé „zaručené" zprávy, proč se estakádní most vůbec stavěl. Projekt prý počítal s výstavbou nádraží Jirkov (ne pouze dnešní zastávka), která se neuskutečnila, a za ušetřené peníze si firmy vymohly vybudování tohoto mostu, aby bylo možno vyfakturovat plánované finance na tuto stavbu.
Byl jsem přímým účastníkem stavby – od její přípravy až do úplného předání. Byl jsem odpovědný za její projektovou a výrobní přípravu, zúčastnil jsem se mnoha důležitých jednání. Mohu konstatovat, že estakádní most byl postaven dle projektové dokumentace na základě požadavku orgánů města Jirkova, a to z titulu zlepšení životního prostředí. Bylo akceptováno přání města na „provětrání území" v oblasti Jirkova; v té době byly kysličník siřičitý a smog v naší aglomeraci velice vážným problémem. A u Jirkova by byl postaven tříkilometrový a až jedenadvacet metrů vysoký val zachycující nepříznivé ovzduší. Toto byl jediný důvod, který byl akceptován již při projektování celé stavby. A myslím, že rozhodnutí vybudovat estakádu bylo správné.
Ing. Jan Kadlec

Prof. ing. dr. Jiří Streit, CSc. - 100 let od narození

Koncem ledna jsem si vzpomněl na výročí narození pana profesora Jiřího Streita, bývalého zaměstnance Státního ústavu dopravního projektování, se kterým jsem prožil čtyři léta jako studentská pomocná síla (zkr. pomvěd) na VŠD v Žilině, a který „může za to“, že od roku 1977 doteď projektuji tunely.

Prof. Jiří Streit se narodil 22. ledna 1912 v Praze. Vystudoval zemskou vyšší reálku ve Velkém Meziříčí, kterou ukončil v roce 1930 maturitou. Poté studoval na Vysoké škole technické v Brně. Svá vysokoškolská studia zakončil na Českém vysokém učení technickém v Praze, které absolvoval v roce 1935. Po absolvování vojenské prezenční služby J. Streit nastoupil v roce 1937 do služeb ČSD.

Byl přidělen na Slovensko, kde se zúčastnil stavby nové dráhy Púchov – Horní Lideč a Banská Bystrica – Diviaky. Pracoval zde jako stavbyvedoucí na stavbách tunelů. Po vzniku Slovenského štátu v roce 1939 byl přeložen do Prahy a přidělen projekční a konstrukční kanceláři DR v Praze, kde pracoval jako konstruktér a projektant. V roce 1944 byl přeložen na ředitelství drah v Praze.

Po osvobození v květnu 1945 byl J. Streit povolán na ministerstvo dopravy, kde pracoval v oddělení pro stavbu nových drah, později na hlavní správě železničního stavitelství jako vedoucí odboru pro stavbu železničního spodku a tunelů, poté jako náčelník odboru pro konstrukce a technickou kontrolu. V roce 1958 přešel k železničnímu stavitelství v Praze, v roce 1959 na SUDOP a v roce 1961 nastoupil u správy dráhy Praha, kde byl v roce 1963 jmenován ředitelem Správy přestavby železničního uzlu Praha a za krátkou dobu „ředitelování“ přispěl k výrazné modernizaci technologií při sanacích obezdívek železničních tunelů. V roce 1966 J. Streit přešel na Vysokou školu dopravní v Žilině, kde byl jmenován mimořádným profesorem pro tunelové stavitelství. Zde působil až do roku 1977, kdy formálně odešel do důchodu. Od roku 1977 do 1982 pracoval ve Státním ústavu dopravního projektování. Jiří Streit zemřel 22. ledna 1993 v Praze.

K vyjádření úcty k mému panu profesorovi a jako vzpomínku nejenom na něj, mi dovolte citovat jeho předmluvu z knihy: Tunely všech dob a světadílů (vydal Karel Synek, Praha v roce 1947).

Tunel – čarovné slovo s nádechem tajemství, slovo lákající, plné nesplněných dobrodružných příslibů těm, kdo zvědavě nahlédli do temného otvoru tunelového staveniště. Jen málokomu je dopřáno shlédnout obtíže oné nebezpečné a zajímavé podzemní práce, kde život odvážných mužů visí na nitce, kde nikdo neví dne ani hodiny, kde záleží na každém pohybu, na každé myšlence, ba na každém hmatu, kde stačí málo, opravdu velmi málo, aby celé tuny řítící se, vše drtící skály a země s hromovou ranou pohřbili za živa odvážlivce pronikající nebojácně do neprobádaného, hrozivě mlčícího, potměšile mokvajícího nitra hory. Tunel – slovo naplněné též prací, naprosto všední a netajemnou, zato těžkou. Z hukotu kompresorů, ze závratných temnot tunelářského podsvětí, v nichž mrkají bludičky světélek tunelářských lamp, na nás vane tíha tunelářské práce. Tunely se stavěly ve všech dobách. Kdo chce sledovat jejich dějiny, musí kráčet cestou vyšlapanou stopami nespočetných generací mužů, plnou tvůrčí obrazotvornosti, odvahy a obětavosti. Je to cesta nasáklá krví padlých a udusaná šlépějemi vítězů, spějících touže cestou dál a dál za uskutečněním závratných myšlenek. Je to cesta plná romantiky, cesta, která se táhne od století k století, od myšlenky k myšlence, od jednoho velkého díla k druhému. Plyne tisíciletími, ze země do země, nepatří nikomu a slouží všem. Nikdo nedohlédne jejího konce. Všem nadšencům, kteří stávají se zvědavě rozšířenýma očima na okraji této nekonečné cesty, procházející temným otvorem rozestavěného tunelu, cesty, jejíhož mlhavého začátku ani konce nedovedou dohlédnout, a všem, kteří si zachovali pochopení pro romantiku technického díla a závratné myšlenky, je věnována tato knížka, která nechce být jen knížkou přísně technickou. Chce zanítit jiskřičku nadšení a víry ve velké technické dílo, v myšlenky budoucnosti, chce vzpomenout prostých i velkých mužů, kteří pro odvážná díla minulých dob dávali v sázku své životy, umírali a vítězili.

Praha v lednu 1946

Co víc dodat, v těchto pár řádcích je slyšet tlukot srdce, které máme mnozí.

Michal Gramblička

Na Sudopu pracoval Ing. Streit dvakrát: v letech 1959-61 na středisku geologického průzkumu v České Třebové a později jako brigádník v důchodu. K druhému pobytu se vážou jeho následující vzpomínky z roku 1988.

V květnu 1977 jsem nastoupil jako brigádník na Sudopu, tedy na Státním ústavu dopravního projektování v Praze, se sídlem v nové budově na Žižkově v Olšanské ulici čís. 1a. Měl jsem tam z dřívějška mnoho kolegů a známých. Právě jeden z nich, Ing. Ander, vedoucí střediska mostů a tunelů, mne požádal, abych pomohl brigádnicky jejich oddělení tunelů jako expert, a to především při pracích na vypracování studií a projektu tunelu na dálnici D1 z Prahy až na hranici SSSR, a to v části procházející Slovenskem. Byla to problematika nová, u nás jsme s budováním tunelu neměli žádné zkušenosti. A právě to mne lákalo.

Vedoucím oddělení tunelů byl tenkrát Ing. Milan Krejcar, můj geolog při práci na středisku průzkumu Sudopu v České Třebové před cca 15 lety. Nyní jsme se tedy opět setkali. Vydržel jsem na Sudopu jako brigádník plných pět let a neměl jsem se špatně. Jako specialistovi mi bylo umožněno pracovat podle potřeby i doma, takže jsem nebyl omezen časovými požadavky na docházku do zaměstnání. Po mně se chtělo včasné vypracování expertisy. Kde jsem na ní pracoval a kdy, nepadalo prakticky v úvahu. V našem oddělení byli ještě také dva mladí inženýři, shodou okolností také moji absolventi na VŠD. Vedle toho jsme u nás samozřejmě měli kresliče a rozpočtářku. Musím se také zmínit, že v témže středisku, jenže v oddělení mostů, byla zaměstnána i moje dcera Milada, tenkrát již Kurzová. Později se se Sudopem nepohodla a přešla k Metroprojektu, kde pracuje do dneška.

Na Sudopu se mi pracovalo dobře. Prakticky jsem tu byl téměř mezi samými známými. Nechybí z toho údobí ani humorné historky. Tady je jedna z nich: Mladí inženýři, a bylo jich v našem středisku dost, netušili, že Míla je moje dcera a tak před ní neměli zábrany. Jednou se přitrefila k tomu, jak se ti mladí mostaři a tuneláři, absolventi ČVUT a VŠD bavili ve vedlejší kanceláři, jaké měli profesory z tunelů a samozřejmě, že je nešetřili. Vyprávělo se o profesoru Strakovi z ČVUT a přišla řeč i na mne. Toť se ví, naší absolventi se snažili ty druhé trumfnout a šířili o mně hrůzostrašné fámy.

„To byste museli uňho dělat zkoušku, abyste ho poznali“, vytahoval se jeden z našich Slováků. „Mal svoje nálady. Keď sme seděli na chodbe a čakali keď nekoho sekretárka zavolá, len sme načúvali. Keď pán profesor reval, slyšeli sme to až na chodbu a boli sme strachy celí zosratí. Ale keď reval, tož nevyhadzoval. Keď nereval, to bolo horšie. To vyhadzoval…“

Dcera mi to pak doma vyprávěla a já se srdečně zasmál, jak studenti vytvářejí legendy o svých profesorech. Nebylo to ve zlém úmyslu. Byli skoro hrdi na to, že všechno o čem vyprávěli, překonali. Samozřejmě, že to tak docela nebylo. Je naopak pravda, že jsem se při zkoušení rozčilil, křičel, ale nikomu jsem nikdy neukřivdil, spíš naopak. A oni to věděli. Ale věděli také, že musí něco umět.

Odborná problematika práce na Sudopu byla široká. Zabývali jsme se vším, co souviselo s dopravou, a to nejen se železnicí. Samozřejmě, železniční tunely byly na prvním místě. Ale i jiné akce mne během pobytu na Sudopu zaujaly. Byla to především problematika tunelu na dálnici D1, v oblasti Slovenska, dále problematika situování a volby technologie výstavby komunikačních tunelu ZAKOS (základní komunikační systém) Praha, speciálně tunelu Radotínského (dálničního typu) na levobřežní vltavské komunikaci a trojice tunelů pod Petřínem. Také studie realizovatelnosti zlepšovacího návrhu na vybudování železničního tunelu ČSSR - Jadran byla zajímavá.

SUDOP PARTY 2011

Na netradičním místě, v netradiční dobu

Když jsme rozhodovali o místě a času letošní SUDOP PARTY, padl návrh uspořádat ji na netradičním místě. Já osobně jsem mírně konzervativní, ale uznal jsem, že posezení v jídelně je trochu okoukané a lehce nedůstojné. Ani hotel Olšanka nepatřil mezi favority, a tak jsme hledali úplně novou lokalitu. Nakonec z toho vyšla vítězně restaurace Koliba poblíž metra Roztyly. Protože jsem se několika oslav zde již zúčastnil, svůj konzervativismus jsem potlačil. Termín padl na poslední čtvrtek před Vánoci. S ohledem na státní smutek jsme nakonec termín posunuli na první středu v lednu. Zahájení bylo tradiční, nejdříve generální ředitel krátce shrnul loňský rok, potom na řadu přišlo ocenění dlouholetých spolupracovníků a předání titulů Dopravní stavba roku 2010. Následovalo vyhlášení vítězů nové ankety „Projekt roku“; jednalo se o naši interní záležitost a můžeme konstatovat, že soutěž se chytla a jistě bude následovat další ročník. Oficiální část uzavřelo slavnostní představení nových webových stránek.
Čas mírně pokročil, a tak následovala volná zábava. Jídlo a pití bylo vynikající, k tanci a poslechu hrály dvě skupiny. Zábava se rozproudila a někteří to táhli až přes půlnoc. Ti, co odcházeli dříve k metru, měli štěstí, že letošní zima je zatím mírná a kopeček nebyl umrznutý. Závěrem můžu říci, že všichni si pochvalovali jak restauraci, tak termín. Prostě začátkem ledna po Vánocích není takový stres a všichni jsou uvolněnější.

Text Petr Lapáček, foto Vladimír Fišar

Vánoční besídka v Hradci Králové

Předvánoční besídka se na středisku 250 v Hradci Králové opět vydařila. Jako již tradičně se o (letos sladké) překvapení postarali Tučkovi z Reprografie s přáním „Nowych kontraktów w UE“. I díky jejich úsilí se vždy podařilo projekt pro polského zákazníka včas odevzdat. Celou „akci“ zdokumentoval Vladimír Fišar.

ZIMNÍ SPORTOVNÍ HRY SUDOPU 2012

Na poslední lednový víkend jsem za podpory PODUSu Praha pozvala všechny zaměstnance na další ročník tradičních sudopských zimních sportovních her. Věřila jsem, že atraktivita nového místa, kde se hry měly konat, přiláká hodně zájemců. Nikoliv. Lyžařské středisko Bedřichov v Jizerských horách, disponující několika sjezdovkami a nástupem na proslulou běžeckou magistrálu, zaručující v lednu dobré sněhové podmínky, ani vybraný penzion v blízkosti sjezdovek a tratí nestačily pro obsazení všech 32 lůžek (naplnění kapacity celého) objektu.

Během pátečního odpoledne a večera se ve vyhřáté a útulné společenské místnosti sešlo nakonec 22 závodnic a závodníků včetně několika rodinných příslušníků. A od té doby všechno, co se událo, se dá jen chválit. Večeře a následně všechna další jídla až do nedělního rána byla v provedení „jako od maminky", často i s možností nášupu, zbylo-li v kuchyni. Například o domácí štrúdl k snídani, či spíše o jeho patky, byl sveden nelítostný boj.

Už v pátek večer se ukázalo, že majitelé penzionu Chaloupka, bratři Nezbedové, mají dobré zkušenosti s firemními společensko-sportovními akcemi, což se projevilo velikánkou ochotou a vstřícností ke všemu, co bylo zapotřebí – od vyházení sněhu pro parkování aut, přes zajištění tepla po celém objektu včetně koupelen, horké vody ve sprchách, výměny rozbité žárovky, doplnění nezbytných zásob piva i limonád až po absolutní důvěru při vlastní evidenci zkonzumovaného jídla a pití během celého víkendu.

Pořadí

Slalom muži: 1. Ota Heller 2. Jirka Syrový 3. Michal Gottwald
Slalom ženy: 1. Markéta Vavřinová 2. Radka Šritterová 3. Eva Syrová
Běžky muži: 1. Luděk Sosna 2. Ota Heller 3. Vašek Marvan
Běžky ženy: 1. Jarmila Rydlová 2. Eva Syrová 3. Radka Šritterová
Železný muž: 1. Ota Heller 2. Jirka Syrový 3. Luděk Sosna
Železná žena: 1. – 3. Eva Syrová, Radka Šritterová, Jarmila Rydlová

V sobotu dopoledne jsme si na čerstvém manšestru zcela prázdné sjezdovky Klindera postavili slalomovou trať. Asi proto, že z celého skiareálu Bedřichov je tato sjezdovka při porovnání poměru délka/převýšení absolutně nejprudší (!), byl závod docela atraktivní, nechyběly různě kuriózní i strašidelně vypadající pády, došlo i na zlomenou hůlku.

Odpoledne vyrazila hrstka závodníků na start běžeckého závodu, který byl na stadionu v Bedřichově. Předchozí informace o vybrané trati 12 km dlouhé, navíc celá první půlka pořád do kopce, poněkud naředila počet běžkyň a běžců, do stopy nás vyrazilo 12. Těch 6 km na Hřebínek ale vystoupali v krásné stopě a za příjemného počasí statečně všichni, v bufetu se občerstvili teplým nápojem a zpátky dolů do cíle – to už frčelo úplně samo. Nakonec si po dojezdu většina závodníků trasu moc pochvalovala a předchozí obavy se ukázaly docela neopodstatněné (to je důležitá informace pro případné nové závodníky na příští rok).

Po návratu do Chaloupky jsme se tradičně pokusili upravit pořadí v běžeckém závodě s dopomocí nápojů ze zdejšího baru a výčepu, ale žádné velké změny to nepřineslo, karty byly v podstatě rozdány už ve stopě. Načatý večer se krásně protáhl přes půlnoc; skrze malá okna zářící z chalupy, zasypané kolem dokola sněhem, bylo možno spatřit veselou a pohodovou společnost spokojených lidiček.

V neděli po poněkud pozdnější snídani jsme se všichni sešli na vyhlášení vítězů, byly rozdány diplomy a letošní sportovní hry ukončeny. Rozjeli jsme se buď domů, nebo ještě si zalyžovat a věřím, že s přihlédnutím k tomu, co jsme tu společně zažili, se zde za rok opět sejdeme.

Jarmila Rydlová

SUDOP BADMINTON CUP 2011

Kategorie muži:
1. Zbyněk Smáha
2. Petr Pavelka
3. Pavol Bartoš

5. ročník předvánočního sudopského badmintonového turnaje se uskutečnil v sobotu 3. 12. ve sportovní hale Hamr v Braníku. Z důvodu četných zranění měl turnaj pouze 9 účastníků a v obou kategoriích (muži a ženy) si zahrál každý s každým. V závěrečné části turnaje proběhly boje ve smíšených čtyřhrách.

Již tradičně byl malý zájem ze strany sudopských žen, a tak se turnaje zúčastnily i ženy mimosudopské. Atmosféra byla bojovná, herní tempo rozvážné :), takže do příštích ročníků badmintonového turnaje snad jen více účastníků. Za skvělou atmosféru děkuji všem zúčastněným. Ceny věnoval SUDOP PRAHA a.s.

Zbyněk Smáha

Smíšené čtyřhry:
Zbyněk Smáha, Markéta Karvánková
Pavol Bartoš, Zora Vidovecová
Pavel Hladík, Irena Friedrichová

Kategorie ženy:
1. Irena Friedrichová
2. Zora Vidovecová
3. Markéta Karvánková

Soutěž o nejlepší sudopský projekt 2011

Dne 15. 12. 2011 bylo uzavřeno hlasování k soutěži Projekt roku SUDOP PRAHA a.s. za rok 2011. Tento zcela nový soutěžní prvek (anketa) na poli projekčních činností byl vyhlášen vedením společnosti pouze na „domácí půdě" s cílem dát možnost „pochlubit se" jednotlivým zpracovatelům i ostatní kolegům ve společnosti výsledky jejich práce a také seznámit všechny, co vše se na SUDOP PRAHA a.s vlastně dělá. Přihlásit se mohl každý, nakonec se sešlo pouze 10 nominací (asi ostych a falešná skromnost na počátku něčeho nového), a tak nebylo nutno provádět úvodní selekci vedením společnosti.

Nominováno bylo těchto 10 projektů:

1. Silnice I/16 Nová Paka, obchvat (DSP, PDPS a IČ)
2. Modernizace trati Tábor - Sudoměřice u Tábora (P)
3. Modernizacja linii kolejowej nr 109 Kraków Bieżanów - Wieliczka Rynek oraz wykonanie robót na p.o. Kraków Łagiewniki 233
4. I/38 Kolín obchvat, SO 204 - Most v km 2,300 přes Štítarské údolí a Pekelský potok (RDS)
5. Revitalizace socioekonomické sféry u NKP Klášter Plasy, SO 201 - Lávka Plasy (RDS)
6. Zkapacitnění Štěrboholské radiály v Praze 10, SO 221 a SO 241
7. Zabezpečení podjezdných výšek na vltavské vodní cestě
8. Rychlostní silnice R6 Sokolov - Tisová (RDS)
9. Rychlostní silnice R 35 Hořice - Sadová (DÚR a IČ)
10. Modernizace trati Tábor - Sudoměřice u Tábora SO 65-20-01 a SO 65-20-03

O konečném pořadí „0-tého" ročníku rozhodl počet obdržených hlasů, přičemž hlasovat mohli výhradně jenom zaměstnanci SUDOP PRAHA a.s., a to pouze jedním elektronickým hlasem na portálu SUDOP PRAHA, a to neodvolatelně. Ne všem se to však povedlo (viď Petře Lapáčku! :)). Na základě sčítání (celkem 123 hlasujících) bylo pak při příležitosti SUDOP PARTY vyhlášeno následující pořadí:

1.místo: Modernizace trati Tábor - Sudoměřice u Tábora (P)

2.místo: Modernizacja linii kolejowej nr 109 Kraków Bieżanów - Wieliczka Rynek oraz wykonanie robót na p.o. Kraków Łagiewniki (DSP, PDPS a IČ)

3.místo: Silnice I/16 Nová Paka, obchvat (DSP, PDPS a IČ)

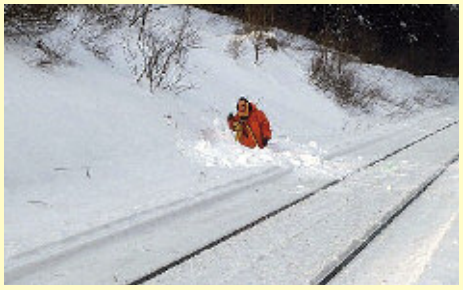
Zvláštní cenu vedení společnosti SUDOP PRAHA a.s. získal projekt:

Zabezpečení podjezdných výšek na vltavské vodní cestě (DÚR)

S ohledem na ne zcela negativní ohlasy bude velmi pravděpodobně na konci roku 2012 vyhlášen 1. ročník této soutěže, čímž by mělo dojít k založení nové tradice u SUDOP PRAHA a.s. Vše podstatné o (nejen oceněných) projektech je pak možno najít také na:

http://gserver1.praha.sudop.cz/portal/index.php/projekt-roku-2011 **Ivan Pomykáček**

SUDOPŠTÍ GEODETI V LETOŠNÍ ZIMĚ: NE KAŽDÝ SUDOPÁK MÁ MOŽNOST PRACOVAT V SUCHU A TEPLE KANCELÁŘE...



PODZIMNÍ BOWLINGOVÝ TURNAJ 2011

V období nekončícího podzimu, v úterý 30. 11. 2011, proběhlo tradiční bowlingové klání o putovní Sudopský pohár. Ve všeobecně dobré náladě (a to ne jenom díky povolenému „dopingu") si zasoutěžilo osm 4členných družstev. Jak je patrné z výsledků, více se dařilo mimosudopským bowlerům (bývalým sudopákům i draftovaným oporám) než tradičně pracovními termíny sužovanému přímosudopskému osazenstvu. Mezi prvních pět jednotlivců se dle nejvyššího náhozu i průměru vešel pouze Jarda Nitka (4. nejvyšší nához i průměr). Jistě pro všechny milým překvapením turnaje byl výkon Jany Kudrnové (nyní Moravcové). Manželství jí zjevně svědčí a prospívá. Nejenže výrazně předčila ostatní kolegyně – bowlerky, ale hezky zabodovala i mezi muži (5. nejvyšší nához a 8. nejvyšší průměr).

A teď k výsledkům družstev:

Těsně pod stupínky vítězů zůstala po lítém boji 208čka. „Bramborovou" partu tvořili Lukáš Franc, Míra Nezkusil, Jiří Velebil a Jarda Nitka. Díky již (snad ne) tradičně smolnému semifinále obsadili 3. místo Sudopští veteráni v zastoupení Martina Dáni, Michala Gottwalda, Jirky Syrového a Viktora Špály. V posledním vysokohorském táboře – těsně pod vrcholem, se zastavil organizátorský tím 201 International ve složení Ondra Balík, Paľo Bartoš, Katka Bodnárová a Michal Mečl. Celkovým vítězem a správcem Sudopského poháru se stalo družstvo UNI 205 ve složení Pavel Jeřábek, Saša Kánský, Petr Košan a Láďa Walla. **Pavol Bartoš**

KLUB DŮCHODCŮ

Za podzimních mlh jsme vyrazili v říjnu do Šternberku, kterému vévodí dominanta hradu a jeden z největších chrámů na Moravě z roku 1371 někdejšího Augustiánského kláštera. Kostel je dlouhý 65 m s výškou chrámové lodě 30 m a má dvě 60 m vysoké věže. Vznik hradu byl spojován s Jaroslavem ze Šternberka, kterého Rukopis Královedvorský oslavuje jako vítěze nad Tatary u Olomouce. Skutečný první údaj o hradu je z r. 1269. Po prohlídce kláštera jsme navštívili chrám Zvěstování Panny Marie a cestou na nádraží jsme prošli zajímavou a pěkně upravenou památkovou zónou s třemi náměstími, podívali se na památnou radnici a radniční ulici, Mariánský sloup, sochu ECCE HOMO a Svobody a nejstarší dům města s Expozicí času.

V listopadu jsme podnikli, za vlezlé zimy a stálé mlhy, poslední výlet v roce 2011. Cílem ve Smiřicích u Hradce Králové byla národní kulturní památka Zámecká kaple Zjevení Páně (1699–1711) jedna z nejkrásnějších staveb vrcholného baroka s oltářním obrazem Klanění tří králů od P. Brandla (1727). My, jako sudopáci, jsme si také prohlédli „Nejkrásnější nádraží ČR v roce 2007" které je – svým stylem loveckého zámečku vč. tzv „zvířecího příkopu", který je na uliční straně překlenut schodištěm s klenbou v architektuře nazývanou „kobylí hlava" – unikát na našem území.

Na prosincové výroční schůzi v zasedačce společnosti, za účasti generálního ředitele Ing. Tomáše Slavíčka a místopředsedy odborů Ing. Pavola Bartoše, jsme vzpomenuli členů, včetně našeho dlouhodobého jednatele Ing. Dalibora Volemana, kteří se dnešního dne nedočkali, přivítali nové členy a nový výbor v čele s Ing. Jiřím Kulíkem, stanovili plán činnosti na rok 2012 a popřáli si do dalšího roku mnoho zdraví.

František Bartoš

VÝZNAMNÁ ŽIVOTNÍ JUBILEA

90 let	**Vlasta Tesařová, 27. 1.** technička technického odboru
85 let	**Anna Soukupová, 12. 3.** konstruktérka stř. sděl. a řídící techniky
80 let	**Rosalie Dralová, 25. 1.** tiskařka střediska RT
75 let	**Eva Vaňková, 25. 3.** kalkulantka stř. el. trakce a elektroenergetiky

SE ZÁRMUTKEM VZPOMÍNÁME

na **Zdeňku Vorlíčkovou**, projektantku střediska 09, která zemřela 24. 12. 2011 ve věku 75 let. V SUDOPu pracovala 8 let.

Zmizelé koleje – zmizelá nádraží (11)

Petr Lapáček

Rušené lokální tratě v sedmdesátých a osmdesátých letech 20. století

31d (314) Svobodné Heřmanice – Horní Benešov

Zahájení provozu 29. 6. 1892, ukončení 6. 4. 1970, délka 5 km.

Výstavba trati z Opavy do Horního Benešova byla zahájena v roce 1891 a vůbec první vlak přijel z Opavy do Otic 27. října téhož roku. První pracovní vlak přijel do koncového Horního Benešova 15. května 1892.

Slavnostní otevření trati pak proběhlo 29. června 1892. Trať uvedla do provozu společnost „Severní dráha císaře Ferdinanda“ jako jednu z mnoha svých přípojných tratí na Moravě a ve Slezsku na závěr éry výstavby místních drah velkými železničními společnostmi koncem 19. století.

Hlavním zdrojem přepravy po dráze byly především rudy (zinek, olovo, baryt) a břidlice vytěžené v okolí Horního Benešova. Jejich těžba probíhala už počátkem 20. století a poté opět po 2. světové válce do roku 1992.

Bohužel rudy (resp. jejich těžba) měly posléze na svědomí také úpadek dráhy a zrušení jejího koncového úseku. V 60. letech 20. století došlo v důsledku důlní činnosti k poklesu podloží pod tratí v úseku Svobodné Heřmanice – Horní Benešov a následně bylo rozhodnuto o zrušení tohoto úseku. Železniční doprava byla v tomto úseku zastavena 6. dubna 1970. Železniční svršek pak byl odstraněn v roce 1981. Těleso dráhy je zachovalé, leč těžko přístupné.

Zkrácená trať Opava – Svobodné Heřmanice bez zdroje zásilek a odtržena i od nejvýznamnějšího zdroje cestujících se dostala v podstatě již v té době na pokraj rentability. Trať slouží v současné době především k osobní dopravě a používá ji jen několik nepříliš velkých obcí, na jejichž obsluhu bohatě dostačuje sólo motorový vůz řady 810. Mezi ostatními drahami vycházejícími z Opavy je na tom v tomto směru jednoznačně nejhůře.

Původní výpravní budova v Horním Benešově a její současný stav - slouží jako bytový dům (foto Petr Kuník).

Zdatný turista dokáže zrušený úsek tratě projít, když si poradí s několika překážkami jako jsou ohradníky pro dobytek, kopřivy, keře a spousta dalších rostlin, lačných poslední stopy po lidské činnosti zlikvidovat.

Na předchozí straně:
Konec kolejí za výpravní budovou ve Svobodných Heřmanicích. Ani sem již pravidelné osobní vlaky nezajíždějí, končí ve stanici Jakartovice. Což v létě jistě nelibě nesou milovníci koupání a potápění v zatopeném břidličném lomu Šífr, který je jen pár kroků od nádraží. Vzniklo tu jezero, které je 500 metrů dlouhé a dosahuje hloubky 35 metrů. Pláže jsou ovšem velmi malé a vstup do vody strmý.
Foto Petr Kuník, foto lomu Šífr Gabriela Kostková.

Mapy Jan Šťastný - http://zrus-zan-zel.blog.cz

4b (040) Smidary – Vysoké Veselí

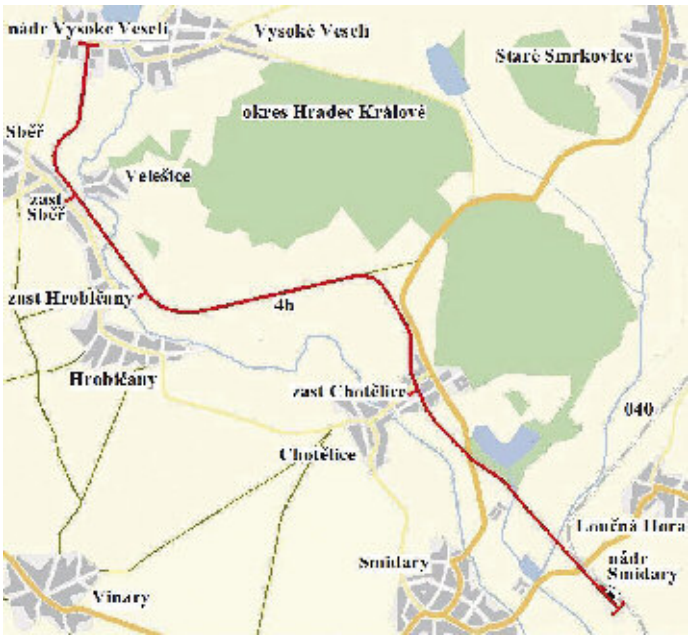
Zahájení provozu 20. 2. 1882, ukončení 29. 5. 1976, délka 7 km.

V letech 1879–1880 stavební podnikatelé Schön a Wessely společně s Heřmanem rytířem von Schwind založili společnost Rakouských místních drah. Zároveň se zavázali k postavení lokálky ze Smidar do Vysokého Veselí. Společnost obdržela koncesi 28. 8. 1880 s tím, že dráha bude zprovozněna k 28. 8. 1881. Protože se však vyskytly těžkosti při jednání s majiteli pozemků, byla dráha podrobena technicko-policejní zkoušce až 14. 11. 1881. Provoz byl zahájen na základě povolení ministerstva až 20. 2. 1882. První vlaky však vyjely již v listopadu 1881, kdy do cukrovaru hraběte Paara ve Vysokém Veselí bylo převezeno již 40 % objemu cukrovky. Na začátku provozu měla dráha, měřící 7,5 km, jednu lokomotivu, jeden krytý vůz a dva vozy na uhlí. Již 1. 7. 1885 byla dráha prodána Českým obchodním drahám a k poslednímu dni roku 1908 zestátněna.

V meziválečném období musely ČSD čelit narůstající konkurenci automobilové dopravy a řešily to zaváděním motorového provozu na vedlejších tratích. Dne 21. 5. 1932 převzal osobní dopravu na této trati motorový vůz M 120.326. V roce 1933 byl zrušen cukrovar ve Vysokém Veselí, a tím přestala být používaná i jeho cca 300 m dlouhá vlečka. Za protektorátu nahradily motorový vůz parní lokomotivy.

V poválečném období se na trať vrátily motorové osobní vozy a nákladní dopravu zajišťovaly parní lokomotivy. V šedesátých letech došlo k dalšímu nárůstu automobilové nákladní dopravy, což se projevilo v poklesu nákladní dopravy především na místních tratích. Poslední parní vlak na lokálce projel dne 30. 5. 1970. Od tohoto data zajišťovaly veškerou dopravu – i nákladních vozů – motoráčky M131.1. V šedesátých letech až do ukončení provozu jezdilo na trati 10 párů osobních vlaků a zajišťovaly přípoj ke každému vlaku od/do Chlumce nad Cidlinou. Dne 29. 5. 1976 projel na trati poslední osobní vlak vedený motorovým vozem M 131.1133. Trať byla zrušena ke změně GVD v roce 1976.

Po zrušení tratě do Vysokého Veselí zůstal za žst. Smidary cca 800 m dlouhý úsek, kam se odstavovala železniční vozidla, především správkové vozy. Tato kolej přestala být po roce 1992 používána a přibližně kolem roku 1999 byla snesena současně s kolejovým rozvětvením bývalého lokálkového nádraží ve Smidarech. Později v létě 2003 došlo také k asanaci zbývajících ocelových mostů – most přes potok ve Smidarech a příhradové konstrukce přes řeku Cidlinu u obce Sběř z roku 1882. Je samozřejmé, že po tolika letech provozu obě mostní konstrukce skončily ve starém železe.

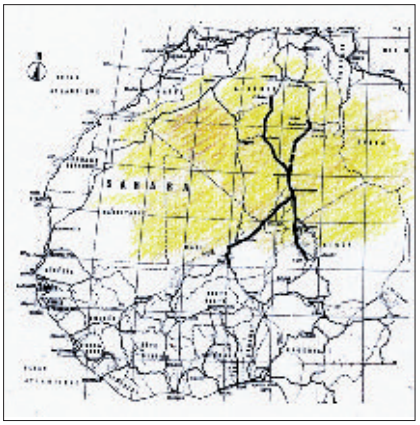


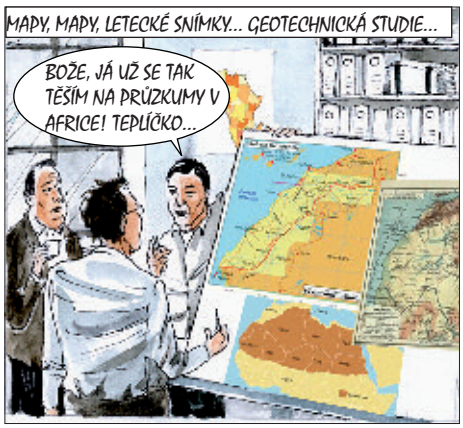
Příběhy z dějin SUDOPU

SUDOPÁCI NA AFRICKÉ MISI (1)

námět zástěra, zpracoval krejčí, nakreslil lichý

Byla to vlastně velká drzost - ucházet se o projektování Transsaharské silnice bez silničářského střediska, o které SUDOP přišel násilnou delimitací roku 1960. Jenže vedení ústavu v čele s ředitelem Fraňkem a náměstkem Fáberem si řeklo „máme tu dost chytrých hlav", a tak, když tendrovou dokumentaci odmítly všechny specializované ústavy, SUDOP se dal do práce. V rámci pomoci rozvojovým zemím vypsalo roku 1968 OSN-UNDP (United Nations Development Program) tendr na vypracování technicko-ekonomické studie (TES) a po jejím schválení tendr na předběžné a podrobné projekty. První etapu vyhrál SUDOP v konsorciu s francouzskou firmou SETEC, italskou HYDROGEO a kanadskou HYDROGEO. Afrika se stala pro řadu sudopáků srdeční záležitostí na dlouhých deset let.





REDAKČNÍ RADA: ING. JOSEF FIDLER, ING. TOMÁŠ SLAVÍČEK, ING. IVAN POMYKÁČEK, ING. PETR LAPÁČEK, ING. IVAN KREJČÍ • TYPO A TISK TOMÁŠ MEDEK
ČÍSLO 1/12 VYŠLO 28. 3. 2012 • VYDÁVÁ: SUDOP PRAHA a. s., OLŠANSKÁ 1a, 130 00 PRAHA 3, IČ: 25793349 • REGISTRACE MK ČR E 12272 • ISSN 1803-6708