



02
25

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

SUDOP

REVUE



**MASARYČKA ROSTE.
PROJEKT, KTERÝ MĚNÍ
CENTRUM PRAHY.**

Den otevřených dveří v Pardubicích

V pátek 31. ledna se konal Den otevřených dveří Dopravní fakulty Jana Pernera na Univerzitě Pardubice. Zázemí fakulty si přišli prohlédnout stovky návštěvníků, kteří měli možnost se seznámit s moderním vybavením a studijními programy fakulty. Pro zájemce o studium byl připraven pestrý program, jenž zahrnoval nejen prohlídky laboratoří a učeben, ale také přednáškový blok, který slavnostně zahájil ministr dopravy Martin Kupka.

Na akci nechyběl ani SUDOP PRAHA. Stávajícím i potenciálním studentům se prezentoval nejen jako možný zaměstnavatel, ale také jako odborný garant několika předmětů. Zástupce SUDOPu PRAHA měl příležitost diskutovat s návštěvníky o možnostech kariérního růstu a odborného vzdělávání.



Aktuálně



Hala roku 2025

Ve dnech 8. - 11. dubna se na Fakultě stavební ČVUT v Praze odehrával další ročník soutěže Hala roku a SUDOP PRAHA byl opět jedním z partnerů akce.

Během prvního dne se studenti vysokých škol se svými předem připravenými modely utkali v kategorii Akademik. Úkolem letošního ročníku bylo navrhnout a zhotovit model stavebního jeřábu, který splní všechny požadavky a materiálová omezení vyplývající z pravidel a bude úspěšný v závěrečné zatěžovací zkoušce. Ta se provádí až do zhroutení a prokáže největší poměr mezi celkovou únosností modelu a jeho vlastní hmotností.

Vedoucí střediska architektury a pozemních staveb Ondřej Kafka rozhodl ještě před zatěžovací zkouškou o udělení Zvláštní ceny partnera. „Model byl hodně subtilní a velmi precizně zpracovaný. Měl poměrně velkou šanci na přední umístění,“ zdůvodnil svůj výběr. Tým ve složení Lukáš Razl, Vojtěch Razl a Kryštof Pospěch se Haly roku zúčastnil již počtvrté. Předání cen a diskuse s Ondřejem Kafkou proběhly v prostorách SUDOPu PRAHA.



Organizační změny

Novým vedoucím střediska koncepce dopravy byl jmenován **Zdeněk Melzer** s platností od 7. 4. 2025.

Vedoucí střediska životního prostředí byla s platností od 1. 5. 2025 jmenována **Ing. Jana Caletková, Ph.D.**

Řízením střediska mostů byl 12. 5. 2025 pověřen **Ing. Martin Vlasák.**



SUDOP Ročníková práce 2025

V úterý 3. června proběhlo vyhlášení výsledků prvního ročníku celostátní projektové soutěže pro studenty středních škol v oborech dopravní stavby, pozemní stavby, vodohospodářské stavby a elektrotechnika. Do soutěže se zapojili studenti celkem ze 13 odborných škol z celé republiky. Slavnostní vyhlášení se konalo v prostorách SUDOPu PRAHA za přítomnosti odborné poroty v čele s Martinem Vlasákem, vedoucím projektantem ze střediska mostů. Studenti dostali prostor k diskusi s jednotlivými členy poroty a následně absolvovali exkurzi ve Virtuplexu, kde si mohli za pomoci VR prohlédnout například náš projekt přestavby Masarykova nádraží v Praze.



1. SUDOPský Den zdraví

Ve středu 14. května jsme ve spolupráci se SUDOP Real poprvé uspořádali celodenní akci s názvem Den zdraví. Díky partnerství se společností Health+ proběhly dvě přednášky a individuální konzultace s fyzioterapeuty a lektorky ze studia Jóga Spirit nás provedly ukázkovými lekcemi jógy. V jídelně bylo připraveno speciální „fit“ menu včetně vynikající snídaně na vidličku a den jsme dovršili vernisáží nové výstavy TOUR DE SUDOP a krátkou exhibicí šviháků před budovou.

Práce se studenty



V Havlíčkově Brodě jsme navázali spolupráci se SPŠ stavební a podpořili jsme **studentskou soutěž Stavba Vysočiny** jak účastí v porotě, tak věcnými dary pro 3 soutěžící, kteří si vysloužili postup do krajského finále. <

Firmy škole, škola firmám byl podtitul Dne otevřených dveří, který se 26. února konal na SPŠ v Ústí nad Labem. SUDOP PRAHA, SUDOP EU a STOSMOL zde reprezentovali Alexander Molnár, Miroslav Váňa a Jana Ptáčková. Podařilo se jim vzbudit živý zájem žáků školy a zvýšit povědomí o perspektivě uplatnění v těchto našich společnostech. v



Ve dnech 12. a 13. 3. se na jihlavské SPŠ stavební uskutečnily celkem **4 přednášky pro žáky 4. ročníku na téma BIM v projektování**.

Za přítomnosti Hanky Staňkové, Jardy Veselého, Vladimíra Martínka a Davida Blaháka si žáci vyslechli nejen informace o aplikaci BIMu při projektování dopravních a pozemních staveb, ale ti, kteří pozorně poslouchali a aktivně se zapojovali, si mohli odnést i zajímavé odměny. >



Ve středu 2. dubna jsme byli mezi třemi desítkami firem, které se přišly v rámci **Kariérního dne Fakulty dopravní** prezentovat studentům Fakulty dopravní ČVUT v Praze jako potenciální zaměstnavatel. Se studenty na místě hovořily naše kolegyně Polina Zayats a Veronika Kotková. v



ŽELEZNICE 2025

28. ročník setkání odborníků v oblasti
železniční infrastruktury



< Konferenci již tradičně
zahájili ředitelé Jiří
Svoboda a Martin Chrástil.



Letošní ročník konference ŽELEZNICE přivítal ve čtvrtek 27. března 2025 přes 500 účastníků, což je překonaný loňský rekord. Úvodní slovo měli oba generální ředitelé pořádajících institucí Jiří Svoboda a Martin Chrástil, s příspěvkem vystoupilo 30 přednášejících ze 14 společností, účastnila se i státní tajemnice Ministerstva dopravy Slovenské republiky Denisa Žiláková.

Konference proběhla opět v hale O2 Universum v pražských Vysočanech a byla zakončena rautem.

Ze sudopáků přednesli své příspěvky páni inženýři Jan Bonev (příprava VRT Střední Čechy), David Šabata a Pavel Utínek (modernizace trati Praha Veveřslavín – Praha Ruzyně), Pavel Haušild (rekonstrukce trakčního vedení v Estonsku) a Daniel Filip (rekonstrukce železničního uzlu Pardubice).





Významná osobnost

v oblasti železniční infrastruktury ČR v roce 2024

Slavnostním aktem konference bylo vyhlášení osobnosti infrastruktury železniční dopravy ČR za rok 2024, kterou se stal **Ing. Jaromír Hrubý**.

Je absolventem Střední průmyslové školy elektrotechnické v Olomouci a Vysokého učení technického v Brně, obor technická kybernetika. Po ukončení studia nastoupil k ČSD Elektroúseku Olomouc, kde pracoval na různých technico-ekonomických pozicích. Od roku 1995 se s krátkou přestávkou věnuje problematice elektrotechniky a elektroenergetiky na železnici.

Od roku 2004 do května 2013 působil na pozici provozně technického

náměstka Správy železniční energetiky, od června 2013 do září 2017 byl ředitelem této organizační jednotky SŽDC. Od 1. října 2017 byl jmenován na pozici ředitele odboru elektrotechniky a energetiky Generálního ředitelství Správy železnic. Dnes se na pozici odborného poradce úseku provozuschopnosti nadále podílí zejména na projektech trakčního napájení pro oblast konverze, pro oblast VRT a pro oblast provozu bateriových vlaků.



Ostatní nominovaní (na snímku zleva):

Ing. Vojtěch Kocourek absolvoval obor Konstrukce a dopravní stavby na Fakultě stavební VUT Brno. Pracoval v různých funkcích u Českých drah, v KPM Consult a na Ministerstvu dopravy ČR. Od roku 2014 pracuje v CDV Brno. Byl u projednání technického řešení I. a II. tranzitního železničního koridoru (TŽK). Připravil podklady pro jednání financování III. a IV. TŽK.

Ing. David Krása je absolventem stavební fakulty ČVUT v Praze. Během působení v SUDOPu PRAHA se věnoval návrhům a koordinaci projektů mostních a inženýrských objektů na řadě úseků modernizace a optimalizace železničních koridorů. Během působení v Metroprojektu se věnoval mimo jiné prosazení racionálního návrhu nového železničního spojení Praha – letiště – Kladno.

Ing. Martin Raibr, absolvent ČVUT v Praze a dlouholetý projektant a vedoucí střediska v SUDOPu PRAHA. Je jedním z největších odborníků v Česku na zabezpečovací zařízení na drahách. A na adresu rychlovlaků říká: „Položit koleje, po kterých budou jezdit vlaky 200 km/hod., je snadné. Ta hlavní práce nastává v zabezpečení.“

Ing. Vladimír Říha, absolvent ZČU v Plzni a náměstek ředitele Technické ústředny dopravní cesty, dnes přejmenované na Centrum techniky a diagnostiky. Ve funkci je zodpovědný za aktivaci a diagnostiku sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, a to především systémů GSM-R a ETCS.

Na fotografii dále Ing. Jaromír Hrubý a ředitelé Jiří Svoboda a Martin Chrástil.

Vzpomínka na Cyrila Suka

(1943-2025)



S Cyrilem jsem přišel do kontaktu v rámci pracovních jednání v pozici řadového projektanta, když on už byl ředitelem SP ŽUP (Správa přestavby železničního uzlu Praha, předchůdce dnešní Stavební správy Praha). Jednou jsem za ním po jednání šel, protože jsme do firemního materiálu chtěli použít fotku jeho otce, dlouholetého sudopáka a skvělého projektanta. Setkal jsem se s řízným a věcným přijetím, jak bylo Cyrilovým zvykem, ale jakmile zjistil, o čem mi jde, jeho přístup se okamžitě změnil. Hned mi nabídl tykání a od té doby jsme byli přáteli a pak jsme to spolu táhli – já jako projektant a on jako investor – pěkných pár let.

Je tomu asi dva roky, kdy mi zazvonil telefon a na displeji svítilo jeho jméno. „Ahoj Cyrile, jak se máš?“ „Ale jo, Pepo, docela dobrý.“ „Co potřebuješ?“ „Sleduješ, co se děje kolem přestavby budovy Hlavního nádraží? Jak to ti Dánové dělají?“ „Samozřejmě! To se nedá nesledovat. Jsou toho plná média.“ „A co tomu říkáš?“ „Mně se to nelíbí hned z několika důvodů...“ „Co nelíbí, to je naprosté zvěrstvo! Vy jste to projektovali a já jsem na to dělal dozora za SP ŽUP. S tím se musí něco dělat. Chodíš ještě na SUDOP?“ „Tak 3x nebo 4x do roka se tam stavím.“ „Tak prosím Tě, vyraz tam co nejdřív, zorganizuj nějakou úderku a koukejte to zvěrstvo co nejdřív zastavit. Čau!“

A to byl typický Cyril Suk. Přímý, rázný, příkazující. Velel v práci i v rodině. A podle toho, co ve smutečním projevu říkal jeho syn Cyril Suk 3., byl takový až do poslední chvíle.

Jak já na něj vzpomínám? Když se, zejména v prvním desetiletí milénia, uváděla do provozu stavba, kterou SUDOP projektoval, a stavební správa v čele s Cyrilem Sukem byla investorem, tak to mělo vždycky obvyklý průběh – přestřižení pásky, projevy a pak raut. A stávalo se, že když se v okolí Cyrila v průběhu rautu seskupili lidé, on nás přejel pohledem, podíval se nám všem do očí a prohlásil: „Chlapi, nežili jsme nadarmo!“ Tuhle větu jsem od něj slyšel mnohokrát a teď bych mu rád vzkázal: „Cyrile, nežil jsi nadarmo! Sbohem, kamaráde.“

Josef Fidler

30. mezinárodní symposium

MOSTY 2025

Dana Wangler
a Martin VlasákMosty – stavby spojující národy a generace
24. a 25. dubna 2025

Jubilejní 30. ročník mezinárodního symposia MOSTY 2025, který se opět konal v prostorách hotelu Courtyard by Marriott Brno, překonal rekordní počet přihlášených účastníků (více než 860). Bohužel se stal i posledním, kterému předsedala naše Ing. Dana Wangler.

Vysoká účast zcela jasně vypovídá o zájmu odborné veřejnosti o prezentaci a výměnu odborných poznatků z oboru mostního stavitelství. Výstavy se zúčastnilo 37 firem a bylo prezentováno 84 odborných příspěvků v programu a ve sborníku.

Mezinárodní symposium je také o osobním setkání a společně stráveném čase. Význam tohoto symposia podtrhla i přítomnost ministra dopravy Martina Kupky.

SUDOP PRAHA byl, jak již se stalo tradicí, jedním z hlavních partnerů symposia a měl jak svůj stánek, tak několik příspěvků v programu.



< Předsedající Dana Wangler a ministr dopravy Martin Kupka



^ Jakub Göringer prezentoval Železniční obloukový most Červená přes VD Orlik.



^ Letošní rekordní účast naplnila sál.

Úvodní slovo Dany Wangler na jubilejním 30. ročníku symposia MOSTY bylo jako vždy profesionální i lidské.

Vážené kolegyně, vážení kolegové,
milí přátelé,

je mi velkou ctí a zároveň velkým potěšením, že Vás všechny mohu přivítat jménem svým i jménem celého přípravného výboru na jubilejním 30. ročníku mezinárodního symposia MOSTY 2025. Je vůbec možné, že čas tak letí?

U příležitosti 30. výročí se jistě sluší především vzpomenout na zakladatele těchto setkání. Děkuji tedy především pánům Františkovi Menšíkovi, dlouholetému odbornému garantovi, Jiřímu Chládkovi, dlouholetému předsedovi přípravného výboru a Františkovi Kurkovi, někdejšímu majiteli firmy Sekurkon. Bez nich bychom tu dnes nebyli. Poděkování patří i všem jejich spolupracovníkům a nástupcům, kteří byli součástí přípravného výboru a kteří se podíleli na zajištění všech dosavadních ročníků symposia.

V současné době je pro naši profesí jistě pozitivní skutečností, že státní rozpočet alokuje již několik let po sobě

rekordní objemy finančních prostředků do přípravy a realizace staveb dopravní infrastruktury. To vytváří velké příležitosti pro nás pro všechny. Akcentovat lze zejména přípravu vysokorychlostních tratí, dobudování dálniční sítě, ale třeba též dostavbu jaderné elektrárny Dukovany, která generuje požadavky na dobudování souvisící infrastruktury. Současný stavební boom koneckonců často pociťujeme všichni na vlastní kůži při cestování po naší zemi.

Při této příležitosti si dovoluji zmínit, že svět kolem nás se mění – v poslední době stále rychleji a překvapivěji. Zachovejme si proto za těchto podmínek alespoň v naší profesi základní pravidla, založená na exaktních zákonech fyziky, mechaniky a ostatních přírodních věd, ale především zdravého rozumu.

Přípravný výbor se opět pokusil připravit zajímavý odborný program. Stejně jako v letech minulých nás navštíví ministr dopravy pan Martin Kupka a bude opět připraven s námi diskutovat. Věřím, že věcných a konkrétních dotazů bude více než dost.

Součástí symposia jsou ale také společenská setkání. Jistě nám dají prostor zapomenout na všechny problémy a starosti a společně strávený čas si všichni užijeme.

Za přípravu symposia děkuji všem členům přípravného výboru, za profesionální organizaci pořádající společnosti Sekurkon. Také děkuji všem partnerům symposia za jejich podporu.

Děkuji i vám, všem věrným účastníkům, bez kterých by se symposium neuskutečnilo. Je neskutečné, jak velký zájem o symposium mezi vámi je. Počet zájemců o účast již několik let neustále stoupá a překračuje organizační možnosti symposia. Pokud to signalizuje vzrůstající zájem o mostní inženýrství i v nové generaci, je to skvělé.

Přeji nám všem pevné zdraví a chuť do další práce.

Dana Wangler
předsedkyně přípravného
výboru symposia

Vzpomínka na Ing. Danu Wangler

Milá Dano,

rozhodl jsem Ti napsat dopis, dopis na rozloučenou. Tvůj odchod totiž přišel tak náhle, že na to rozloučení nezbyl vůbec žádný čas. To není výčitka, takové odchody nikdo z nás nečeká ani neplánuje.

Zítra to už bude týden, co jsi nás navždy opustila a já se s tou prostou skutečností stále nemohu vyrovnat. Je těžké jít kolem tvé kanceláře a přesvědčovat sám sebe, že v ní opravdu nejsi ... a nikdy už nebudeš.

Říká se, že komu se poslední kapkou naplní nádoba osudu až po okraj, má v životě splněno.

Ale v Tvém případě se osudu vloudila do systému nějaká chyba. Zřejmě Ti omylem přidělili menší nádobu, měla jsi dostat podstatně větší. Mnoho, nikoli bezvýznamných, kapek tu zůstalo viset ve vzduchu! Celé řady nových výzev a úkolů, které jako kdyby někdo šel Tobě na míru, tu rozpačitě přešlapují.

Přišli jsme v Tobě, Dano, o kolegyni, která měla přirozený respekt nejen mezi svými kolegy (nadřízenými i podřízenými), ale i u našich klientů, o kolegyni, která se vlastním přičiněním propracovala k obecně uznávané autoritě ve své profesi, o kolegyni, která se jako žena dokázala výrazně prosadit i ve stále převážně mužském prostředí mostařské komunity.

Měla jsi i významný podíl na organizaci našich největších tuzemských mostařských konferencí a vlastně celou svou bytostí a svým profesionálním životem jsi poskytovala naší firmě skvělé PR.

Dano, všichni cítíme, že to prázdno po tobě bude velké a velmi pomalu a těžce se bude zaplňovat.

Bude se nám stýskat po Tvém nenapodobitelném smíchu, který svou intenzitou všude budil (nejen) pozornost.

Znám Tě přes 20 let a za tu dobu se mi naplnil celý kufr vzpomínek, které se v současné době neodbytně hlásí o pozornost, a které není možné jen tak ze dne na den z hlavy vymazat. Bohužel ten kufr je již zamčený, další vzpomínky se do něj už nedostanou.

Dano, omlouvám se, docházejí mi slova, stejně jsou mi na překážku. Navíc je pro tuto chvíli každý dopis krátký.

Neodpustil bych si ale, abych ti teď nenapsal, že jsi byla skvělá kolegyně a šéfová, a já věřím, že bys byla i skvělá ředitelka. Nyní je to na nás, jak se tady bez tebe zařídíme. Já, my všichni, a hlavně Tvůj Tomáš to nebudeme mít lehké. Snad to zvládneme. Drž nám palce a občas nás zkontroluj.

Odpočívej v pokoji.

Pavel Horáček,

13. 05. 2025 v Hradci Králové



P. S.

Jsem trochu v rozpacích, adresu sice tuším, ale nevím, jaká známka se na takový dopis dává. Posílám ti ho tedy poštou, bez známky. Je přeci jedno jak dlouho bude trvat jeho doručení. Navíc mám jistotu, že pokud pošta nedokáže dopis doručit, budu ti ho moci jednou předat osobně.

Mostní dílo roku 2023

Ocenění MOSTNÍ DÍLO ROKU 2023 si ze symposia odnesli tvůrci stavby Rekonstrukce železničního mostu přes Labe na trati Děčín východ - Děčín-Prostřední Žleb. Odpovědným projektantem mostu byl Ing. Filip Kutina (na obrázku druhý zleva), SUDOP PRAHA a.s.

Významnou součástí optimalizace trati v úseku Děčín východ - Děčín-Prostřední Žleb byla rekonstrukce železničního mostu přes Labe. Nové plnostěnné spřažené ocelobetonové nosné konstrukce a ocelový příhradový nosník s dolní ortotropní mostovkou o rozpětích 2 x 101,2 m nahradily nevyhovující stávající ocelový most z roku 1916. Pro osazení příhradového nosníku o délce přesahující 200 m se uplatnila technologie postupného podélného výsuvu s použitím provizorních podpěr. V rámci stavby byla provedena rovněž sanace stávající kamenné spodní stavby včetně založení a byly vybetonovány nové úložné prahy navržené pro mírnější úhel šikmosti uložení.



Mnohokrát jsem si říkal, že jsem radši nebyl zticha, jenomže...

Jestli má někdo ve vedení firmy na srdci vytetováno SUDOP, pak je to Ivan Pomykáček. Do firmy nastoupil už skoro před 40 lety a posledních 15 let je výrobním ředitelem a současně i místopředsedou představenstva SUDOPu PRAHA.



Férový chlap „ze starých dob“, který co řekne, to platí, a co má na srdci, to poví, přestože se to ne každému musí líbit. Jeden z těch, kdo si na poradách nemusí zjednávat klid, má ho přirozeně díky své odborné a především lidské autoritě. Protože si prošel SUDOP od pozice asistenta projektanta až po výrobního šéfa, totiž ví, o čem je řeč. Nemá rád zbytečná slova kolem, zajímají ho fakta a řešení. A když není v sídle firmy na Žižkově nebo nežehlí problémy u investorů, hraje nohejbal nebo badminton, a když skončí, spláchne rád pot dobrým pivem.

Vaši kolegové mi prozradili, že jste se právě vrátil z Indie. Jaké to tam bylo?
Byl jsem v Bombaji, Novém Dillí, Ágře a ještě asi na třech čtyřech dalších místech. Jezdíme už pravidelně po světě na poznávací zájezdy se skupinkou stavebních „šilenců“, abych to tak nazval. Lákají nás pamětihodnosti, ale také nové stavby, které jsou zajímavé ať už z architektonického, nebo konstrukčního hlediska. Vždy nás jede asi čtyřicet a v obdobné sestavě. V Indii jsou samozřejmě stále znát velké sociální rozdíly. Co se výstavby týče, několik zajímavých staveb jsme tam určitě viděli, ale stavební boom v této zemi podle mě teprve startuje.

Jak vypadá běžný pracovní den výrobního ředitele tak velkého podniku, jakým je SUDOP PRAHA?

Chodím do práce brzo, klidně před sedmou, takže než přijdou kolegové, vyřídím korespondenci, tak asi jako většina z nás. Pak mi začínají různé porady, ať už s vedoucími středisek,

klienty, či s obchodním oddělením. Je to hodně pestré, nedá se to nějak paušálně popsat.

Zdá se mi, že jste příliš skromný, tak to udělám za vás. Jste prý tím, kdo hlídá všechny běžící projekty. Výkony lidí, fakturace, dodatky, odevzdání výsledku. Vlastně hlídáte práci zhruba tří set lidí ve firmě. Jak v hlavě udržíte tolik podrobností? Neumím si to představit.

Není to tak, že bych vše hlídal jenom já, to ne, to opravdu nejde. Máme na to samozřejmě ansámbl lidí, tedy zejména vedoucí středisek s jejich pomocnicemi, takzvanými dispečerkami, které mají na starosti zmíněné fakturace, hlídání termínů, předávací protokoly, vystavování a přípravu faktur a tak dále. Neleží to vše na mně. Ale jsem nad tím vším a vše nějak monitoruji, hlavně pak řeším, když se něco nepovede, něco zadrhne.



▲ Hlavní inženýr projektu stavby Nové spojení v Praze Ivan Pomykáček provází kolegy ze SUDOPu na stavbě v roce 2005

Musíte mít znalosti všech odvětví ve firmě? Musíte předpokládám tušit, co dělají mostaři, co silničáři nebo geodeti?

Tušit ano, mít o tom povědomí, ale nemůžete znát detailně vše. Copak mostaři či silničáři, to je stavařina, kterou mám vystudovanou, ale vezmete-li si třeba zabezpečovací zařízení nebo trakční vedení, které k železnici neodmyslitelně patří, to jsou jiné disciplíny. Elektriky já se bojím. Ještě vyměnit žárovku, ale to je tak všechno.

Když se ohlédnu za vaší kariérou ve firmě, tak vy jste sem nastoupil v roce 1985. Už o dva roky později jste byl samostatným projektantem a v roce 1991 vedoucím projektantem. Čemu vděčíte za takový start kariéry?

To období bylo pro nás mladé příležitostí. Vezměte si, že třeba v roce 1990 mělo kolejářské středisko asi 70 lidí, mnohem více než dnes. Když se SUDOP o rok později rozpadl, tak se zároveň hodně zeštíhlil. A tak nám mladým vlastně ani nic jiného nezbylo, než vzít pozice po těch starších, kteří odešli, řada z nich přirozeně, do důchodu. A taky začala „doba počítačová“. Ne pro všechny starší to bylo komfortní. Takže to byla i shoda náhod, sled okolností. Nešlo o to, že bych byl tak skvělý. Podobné štěstí jsem měl i později, když se koncem 90. let projektovalo Nové spojení v Praze. Hlavní inženýr se tehdy nějak nepohodl s investorem a nechtěl v tom už pokračovat, já jsem si o tu práci řekl a vyšlo to. Musíte mít také odvahu, ne všichni tohle chtějí dělat.

K podobné generační obměně pomalu dochází ve firmě i teď, že?

Jednou za určité období to chce něco takového udělat. Každý časem začne řadu věcí dělat ze setrvačnosti, něco ho už možná ani moc nebaví, takže podobné obměny jsou na místě. Možná i pravidelnější.

Jste svázán mimo jiné s již zmíněným Novým spojením v Praze, což jsou nové části pražského železničního uzlu východně od centra Prahy. Jak na projektování a prosazování této stavby vzpomínáte? Co bylo tehdy nejtěžší, ať už profesně, nebo „politicky“?

K tomu jsem se dostal v době, kdy projekt přišel o hlavního inženýra. Já si o tu pozici řekl a dostal jsem ji. Rozvinuli jsme potom řešení, které už bylo na stole. Jsem na ten projekt hrdý, ale jeho duchovním otcem a buldozerem byl pan inženýr Cyril Suk, otec známých tenistů Heleny a Cyrila. Nedávno bohužel zemřel. Nové spojení kupodivu tehdy vzbuzovalo mnohem menší odpor, než s jakým se dnes potýká výtoňský most. Náš bývalý generální ředitel Josef Fidler říká, že to byl majstrštyk – nejenom nás jako projektantů a stavařů, ale i investora. Povedlo se to tehdy vše projednat a zabezpečit financování, a to pouze z národních zdrojů, prakticky během dvou let, což je dnes neuvěřitelné, neřku-li nemožné.

Od roku 2007 jste pracoval tři roky v Bulharsku. Co jste tam měl na starosti?

Měl jsem tam dvě zakázky. Jednou byla studie proveditelnosti modernizace železničního spojení Plovdiv-Burgas, druhou realizační dokumentace projektu novostavby železniční trati Svilengrad – státní hranice, včetně dnes už pro SUDOP tak trochu „legendárního“ přemostění řeky Marici pro firmu OHL ŽS. Na tom jsme spolupracovali s kolegy-mostaři z našeho hradeckého střediska.

Pokud vím, vaše jméno je spjato i s tunelem mezi pražským Smíchovem a Berounem v trase budoucí vysokorychlostní trati, který letos získal souhlasné stanovisko posouzení vlivů na životní prostředí (EIA). Jen připomenu, že půjde o nejdelší plánovaný železniční tunel v Česku. Ten aktuálně nejdelší (Ejpovický) má něco přes čtyři kilometry, tento bude mít kilometrů 25.

Opět jsem využil příležitosti. Měl jsem potřebnou kvalifikaci a kolega, který to dělal předtím, už neměl čas se tím zabývat. Naplňuje mě to. Alespoň si mohu znovu osahat svou původní profesi. Na druhou stranu mi to dává i zpětnou vazbu o profesní kvalitě lidí, kteří na tom dělají, což se mi jako výrobnímu řediteli více než hodí. Mám tak kontakt s realitou a nesedím jen ve své kanceláři nebo na poradách. Mimochodem, ten tunel stlačí jízdu na trase Smíchov – Beroun přibližně na 11 minut.

Kdy odhadujete, že se v Česku poprvé svezeme po vysokorychlostní trati?

To lze jen velmi těžko říct. Bohužel současná světová politická konstelace dopadá i na Česko, obtížné v takové situaci cokoliv podobného predikovat. Peníze na VRT stále ještě jsou, ale myslím si, že se budeme asi muset zabývat trochu jinými věcmi a je otázka, zda na dopravu zbydou peníze. Určitě to bude po roce 2030, ale kdy přesně, opravdu netuším.

Který aktuálně běžící projekt vám dělá největší radost?

Největší radost mi dělají stavby, které běží, zvedají se ze země. Takže teď určitě Přestavba ŽST Smíchov a Masarykovo nádraží v Praze. Smíchov je ještě exponovaný tím, že nebude jen „naší“ železniční stavbou, ale jsou tam i další rozvojové stavební programy Sekyra Group a město tam bude přistavovat

terminál, rovněž dle naší projektové dokumentace.

O vás je ve firmě známo, že železniči fandíte. Jak jste se k tomuto oboru dostal?

Opět šlo o náhodu, jako už tolikrát v mém životě. Studoval jsem Fakultu stavební ČVUT v Praze, obor konstrukce a doprava, a když jsme se museli ve třetím ročníku rozhodnout pro odbornost, na první místo jsem tehdy napsal silnice, na druhé myslím ocelové konstrukce a jako třetí železniční stavby. Těch, kteří uvedli železniční stavby, bylo tak málo, že stačilo se jenom zmínit a byl jste tam. Tedy i já. Jinak můj otec byl statik, rovněž absolvent „káděčka“, a já chtěl taky projektovat. Že ale skončím u železnice, to jsem v té době netušil.

Jste prý člověk, který co má na srdci, to poví, i když se to ne každému musí líbit. Osvědčila se vám v zaměstnání tahle přímost a upřímnost?

Občas jsem si říkal, že jsem radši nebyl zticha... Obecně ale mám za to, že je dobré říkat, jak co člověk vidí, i když to kolikrát lidem není příjemné, a přestože také často následně i lituju, že jsem to vůbec takhle řekl.

Jste rovněž velkým propagátorem BIM a digitalizace celého procesu. Společně s kolegou Jaroslavem Veselým jste se přičinil o jeho nastartování ve velkém. Co chybí BIMu, aby už se konečně prosadil v širším měřítku?

Dost to teď pozdržel zásek kolegů na Ministerstvu pro místní rozvoj, kterým se nepovedl Portál stavebníka. Takže teď se všichni věnují tomuto a asi pak teprve přijde na řadu BIM. Veškerá dokumentace musí být kompatibilní s úřady, vše by se mělo odevzdávat ve 3D modelech a tak dále. Pokud to nefunguje, je asi zbytečné mít dokonalý BIM, který stejně nikdo nebude používat. Druhá věc je, že v tomto státě se o všem spíš víc mluví, než dělá. Myslím si, že to už bude práce pro mé následovníky a lidi, jako je třeba současný BIM manažer SUDOPu PRAHA David Blahák.

Máte už představu, komu pozici výrobního ředitele předáte, až půjdete do důchodu?

Můj hlavní favorit mi to odmítl, ale další dva velice dobří kandidáti z firmy postoupili dál. Každopádně mou představou je, že bych svou práci ještě rok, rok a půl dělal.

Jaké největší výzvy čekají vašeho nástupce?

Bude se muset především popasovat se svým okolím. S každým se musíte naučit nějakým způsobem komunikovat a umět ho přesvědčit, že to, do čeho se mu přilíší nebo vůbec nechce, je nutné učinit. Ne každého taky odhadnete, zejména když ho neznáte dlouhodobě. Prostě je to především práce s lidmi. ✕



Dvě velké dopravní stavby v Praze

Rekonstrukce železniční stanice Praha-Smíchov

Text, foto: Ondřej Kafka

Od zahájení stavby „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“ uběhlo už více než rok a je to znát. Za tu dobu došlo k demolici třetího a částečně i druhého nástupiště, přístřešků i částí obou podchodů. Uvolnilo se tak místo pro nová nástupiště a nový jižní i severní podchod, jejichž výstavba je v plném proudu. Aktuálně jsou zhotoveny části mezi třetím nástupištěm a budoucím parkovacím domem, který začne za několik měsíců stavět pražský magistrát. V rámci čtvrtého nástupiště je již hotova část kolektoru pro budoucí pátevní rozvody sdělovacích a zabezpečovacích kabelů.

V plném proudu je i výstavba lávky pro pěší, která nahradí již demontovanou ocelovou lávku a propojí tak smíchovskou Nádražní ulici s Radlicemi. Vzhled spodní stavby lávky již napovídá, jak bude vypadat nejen lávka samotná, ale i oba mosty Terminálu.



▲ Pažení jižního podchodu (v pozadí věžové jeřáby stavby Smíchov City)



▲ Jáma pro budovu nového Severního křídla je již hotova



▲ První dilatační díl severního podchodu



▲ Sloupy spodní stavby nové lávky pro pěší

Pro Terminál Smíchovské nádraží byly v předstihu vybudovány základy pro štíhlé, téměř šestnáct metrů vysoké ocelové sloupy, které budou vynášet střešní Terminálu. Základy jsou zatím zhotoveny jen v rámci nástupiště č. 4 a 3. V dalších měsících přibudou i na nástupišti č. 2.

Původní Severní křídlo bylo zdemolováno, jáma pro dva suterény je již také vyhloubena, a tak finišují přípravy na stavbu nové budovy, do které budou umístěny převážně technologické části stanice. Oba věžové jeřáby jsou na svých místech a stavba začíná.

Modernizace železniční stanice Praha Masarykovo nádraží

Text: David Šabata
Foto: Správa železnic

Stavba s názvem „Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží“ probíhá plnohodnotně už druhým rokem, a protože jde o jednu z těch viditelnějších infrastrukturních staveb, sluší se podat stručnou informaci o průběhu a výhledech této akce.

Stavba probíhá za částečného provozu. Během přípravy se několikrát vynořilo téma úplné výluky. Ta byla vždy prověřena, prodiskutována a zamítnuta. Zdá se, že se teď myšlenka úplné výluky opět vrací jako relevantní možnost. Uvidíme, jestli opíše stejný oblouk, nebo tentokrát padne odvážnější rozhodnutí.

Zjednodušeně by se dal rozsah stavby rozdělit na dvě části:

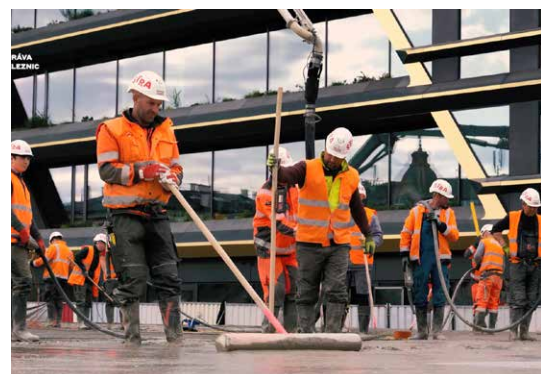
Od magistrály na východ – ta má čistě dopravně-technický charakter. Během realizace se tu řeší především problematika kabelové koordinace – stávající trasy vs. nové řešení vs. provizorní stavy. V této fázi se potvrzuje důležitost reálně obsazené pozice kabelového koordinátora v rámci projekčního týmu.

Od magistrály na západ (směrem k výpravní budově) – to je ta mediálně vděčná část, která celý záměr vždy reprezentovala prostřednictvím vizualizací nově navrženého stavu. Zhmotňování vizí v realitě a každodenní progres je možné celkem dobře sledovat z přilehlých veřejných prostranství. Stavba postupuje od severu – koleje č. 7, 8, 9. Na začátku dubna proběhla betonáž prvního dilatačního celku platformy, na začátku května přišel

na řadu druhý dilatační celek. Betonáž každého celku proběhla na jeden záběr. Běží ukládání rozsáhlého systému vodohospodářských objektů zahrnujících objemné trubní retence. Rostou konstrukce zastřešení nástupišť. Tato oblast je i během stavby po projekční stránce celkem živá vzhledem k různým nápadům na vylepšení, které je třeba reflektovat.

V prosinci tohoto roku by měla být zprovozněna dvě severní nástupiště. Protože je řešení celé stavby poměrně provázané, klade to nároky na částečné dokončení objektů, které s provozem těchto nástupišť a přilehlých kolejí nemají přímou souvislost.

Jak už jsem výše uvedl, tak se znovu zvažuje úplná výluka stanice. Diskuse na tohle téma byla oživena i vzhledem k aktuálním souvisejícím záměrům v lokalitě Masarykova nádraží.



Zmínil bych dva nejdůležitější:

- Rekonstrukce a nástavba budovy bývalé pošty – jde o koncovou část křídla výpravní budovy podél ulice Hyberská.
- Projekt takzvané Platformy č. 2, která bude tvořit prodloužení Platformy č. 1 směrem k Magistrále.

Oba projekty by měly být stavěny v souběhu s drážní akcí. Pokud by se tento výhled potkal s realitou, jsou úvahy nad úplnou výlukou stanice opravdu na místě. ✖

Odkaz na video
ze stavby:





VRT Vysočina II

^
Dlouhá estakáda
za Kochánovem vedoucí
prostorem potoka
Žabinec, navazující násep
a tunel Bukovec

Záměr „RS 1 VRT Světlá nad Sázavou – Velká Bíteš“, označovaný oficiálním pseudonymem „VRT Vysočina II“, je třetí zpracovávanou projektovou dokumentací vysokorychlostních tratí (VRT) na SUDOPu PRAHA.

První byla VRT Polabí, u které jsem byl také spolupachatelem. Druhá VRT Střední Čechy, s přezdívkou PoSaz, byla ošéfována na středisku 201 a třetí **VRT Vysočina II** se právě rodí a rodiče jsou hned čtyři: SUDOP PRAHA, MORAVIA CONSULT Olomouc, METROPROJEKT Praha a EGIS Rail. Pseudonym záměru může svádět k dojmům, že novorozenec je následníkem VRT Vysočiny I. Nejde však o potomka, ale o souseda, kde římská dvojka znamená, že se VRTka v úseku Světlá nad Sázavou – Velká Bíteš měla realizovat až po Vysočině I, tedy po úseku Velká Bíteš – Brno. Aktuální pohled objednatel říká, že by se obě Vysočiny I i II měly stavět současně, pokud tedy bude nějaký zhotovitel stavby mít personální, strojovou a materiálovou kapacitu na novostavbu 115 km VRTky. Výhledový pohled je nejasný a nejistý, u let výstavby to platí dvojnásob.

I zakázka VRT Vysočina II byla soutěжена metodou Best Value, stejně jako předchozí VRTky. Více o tomto způsobu soutěžení rozjímám

v samostatném článku. Na rozdíl od předešlých VRTek již jde o nový „fancy“ **stupeň DPS**. Vždy jsem to bral tak, že dvoustupňové projektování na železnici oproti třístupňovému na silnicích má svá významná negativa. Ale asi je klíčoví lidé, zákonodárci a Hospodářská komora, nepovažují za tak zásadní, když i ty dva stupně byly spojeny dohromady. V rámci jedné dokumentace navazující na studii proveditelnosti tak jdeme rovnou do povolení stavby. Jde již o několikátou změnu Stavebního zákona s bohubilým cílem urychlení přípravy výstavby. Opravdu se toto přání naplňuje?

Další zvláštností jsou dva poměrně velké „**přílepky**“ k VRTce. Jeden tvoří celý železniční uzel Jihlava, kde se zásadně změní způsob obsluhy města. Druhým je pak vstřícný krok městu Velké Meziříčí. Když už si neprosadili svůj VRT terminál, tak stejné VRTku pro dojíždění do Brna využijí. To má jet souprava 650 z Brna po VRTce (osobně doufám, že to bude něco rychlejšího, 650 má max. 160 km/h), ve

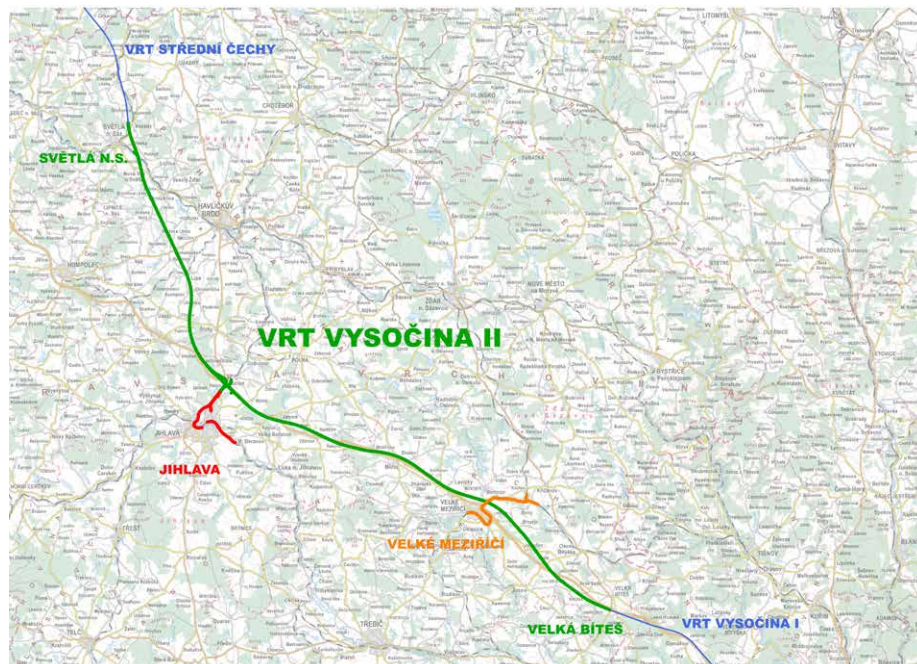
Velké Bíteši z ní sjede po nové propojce na stávající trať u Osové Bítýšky. Před vjezdem do Křižanova přejede nově vybudované bezúvratové propojení přímo na lokálku do Velkého Meziříčí. Protože hlavní stanice je dál od centra, budou se soupravy otáčet až na zastávce u ulice Nádražní. Oba přílepky mají mít samostatné dokumentace DPS, EIA, inženýring a povolení stavby.

Na této zakázce lze pěkně ilustrovat **odlišný pohled obchodu a výroby**. Obchodní dohoda byla, že celá VRTka bude rozdělena na čtyři úseky, kdy každý člen sdružení bude zpracovávat jeden „svůj“, včetně koordinace a HIPování. Vznikl tak podivný model vedení zakázky, který tvoří projektový manažer a čtyři HIPové. Z hlediska personálního, z hlediska řízení, výroby a koordinace nevhodný. Výsledný produkt, tedy jedna dokumentace VRT v jedné podrobnosti a stejném vzhledu, je velkou výzvou.

Aby řízení projektového týmu bylo ještě složitější, tak dopravní terminál Jihlava VRT a tři velké železniční mosty

přes údolí Sázavky, Sázavy a Oslavy nejsou předmětem naší zakázky, ale tvoří **samostatné architektonické zakázky** (soutěže o návrh). Výslednou dokumentaci DPS terminálu i mostů máme zintegrovat do naší celkové DPS. Což o to, od doby terminálu Praha východ VRT toto umíme, ale nesedí nám to v čase – v době zpracování DPS naší zakázky bude k DPS terminálu chybět asi sedm měsíců, k DPS mostů dokonce přes rok. Další výzva pro koordinaci, tentokrát s bílými místy v situaci a dírami ve 3D modelu.

Projekční práce začaly na konci roku 2024. Jedním z prvních odevzdání v rámci nabídky Best Value byl ještě do konce roku **videoprůlet** nad trasou VRT a přepočít nákladů, obojí ze Studie proveditelnosti. Videoprůlet zahrnoval nejen osu VRT, ale i zářezy, násypy, zásadní mosty, tunely a křížení s většími komunikacemi. Cílem bylo získat hned v úvodu prací podklad pro projednání VRT se samosprávami. Videoprůlet se líbil, takže jsme na doobjednávku SŽ zpracovali v dubnu i jeho aktualizaci, již s novou polohou tratě. Některé náhledy jsou k vidění na obrázcích. **Přepočít investičních nákladů** měl za smysl stanovení výchozí úrovně pro posuzování změn během projekčních prací. Přepočít vycházel ze Studie proveditelnosti se základní cenovou úrovní 2020, kdy CIN za úsek Světlá n. S. – Velká Bíteš vycházel 100 mld. Kč. Po přepočtu na aktuální ceny a CÚ 2024 jsme se dostali při stejných výměrách na 145 mld. Kč. Čtyři roky = plus 45 %.



Další částí nabídky Best Value byla **první participace veřejnosti** hned v úvodu prací. Podkladem byly osy koleji ze Studie proveditelnosti, které byly zaneseny do geografické aplikace s mapovými podklady *pocitovemapycz*. Tato platforma umožňuje široké veřejnosti označovat libovolná místa na trati a upozornit u nich na hodnotné místo, na problém, či doplnit nějaký námět. Platforma byla pro participaci v provozu zhruba 1,5 měsíce a za tu dobu ji aktivně využilo 309 respondentů se 723 náměty. Ty následně využíváme

pro přípravu i vlastní jednání na samosprávách.

Konec roku 2024 a první kvartál tohoto roku jsme věnovali především návrhu směrového a výškového řešení tratí na VRT, v Jihlavě i Velkém Meziříčí. Na VRT jsme se museli vypořádat s několika zásadními problémy. Prvním z nich byla koncepce vysokých mostních objektů, kterých v členitém terénu Vysočiny není málo a které se musí popasovat s důsledky teplotní roztažnosti osazením **kolejových dilatačních zařízení** (pro akurátní kolejáře – pojmenováním přebírák mezinárodní přístup, kdy se pojmem „expansion device“ míní zařízení pro celou kolej, tedy pro oba kolejnicové pásy, nikoliv tedy kolejnicové dilatační zařízení ve smyslu předpisu S3). Zatím jsme se na ostatních VRTkách bez tohoto zařízení obešli, takže na Vysočině II jsme začali spíše badatelskou činností a spoluprací se zahraničními experty přinášejícími zkušenosti ze sítě SNCF a HS2. Dali jsme tak dohromady podmínky pro směrové řešení, výškové řešení, převýšení i jeho nedostatek a pro minimální vzdálenosti od jiných zařízení a význačných bodů v koleji. Výsledkem tedy je nejen úprava trasy, ale i další budoucí aktualizace Manuálu VRT v příslušné kapitole.

Nejdéle nám trvalo usazení trasy VRT přes prostor **údolí Oslavy ve Velkém Meziříčí**, kde na přemostění údolí navazuje křížení se stávající tratí Velké Meziříčí – Křižanov na krásných kamenných obloukových mostech z roku 1942. Studie proveditelnosti řešila křížení vrchem právě i přes stávající mosty. Nejen, že takové řešení zvyšovalo už tak vysoký most přes Oslavu, ale před přemostění stávající trati předpokládalo další navýšení



^ Oddálení trasy VRT od rybníka U Petrovického mlýna, kdy trasa vedla ve Studii proveditelnosti přes rybník. Navazuje přímknutí k dálnici D1.



< Od Jihlavy se trasa VRT s dálnicí D1 několikrát proplétá.

v v Přiblížení k dálnici D1, která je v tomto prostoru uzpůsobena na přistávání armádních stíhaček. Aby VRT nezasahovala do ochranného pásma letištního úseku dálnice Měřín, je poměrně dost zahloblena do přilehlých polí.



„kopce“ o násypové těleso VRT. To vedlo k neodbytným myšlenkám, jestli by nebyla vhodnější varianta spodem, tedy přes Oslavu nižším mostem a podchodem pod stávající tratí. Nutným dopadem bude návrh cca kilometrového tunelu pod navazujícím masivem, ale také nižší a kratší most, a především menší vliv na krajinný ráz. Zvažované možnosti jsou patrné z obrázků vlevo dole.

U **železničního uzlu Jihlava** jsem psal o „přílepku“, který ale nebyl myšlen hanlivě, ale z hlediska té hlavní části zakázky, kterou je vysokorychlostní trať. Přílepek je však poněkud obří. Znamená změnu způsobu obsluhy Jihlavy železnicí včetně zavedení železniční dopravy z VRT, Havlíčkova Brodu i Třebíče / Znojma do v současné době přestavované stanice Jihlava město. Aby to všechno tato stanice zvládla, tak po dokončení její právě probíhající přestavby nastane přestavba druhá, VRTková, kdy přibudou další koleje, nástupiště, podchod, odbavovací hala. Naopak dnešní stanice Jihlava „hlavní“ bude zřejmě už jen pro nákladní dopravu. Zavedení dopravy do Jihlavy město si vyžádá novostavbu dvojkolejné tratě podél páteřní silnice I/38 délky zhruba 4,5 km včetně tunelu Jihlava a na straně Třebíče pak novostavbu jednokolejné tratě délky 4 km, z větší části ve dvou tunelech Nové Dvory a Helenín délek 1,2 a 1,7 km. V dubnu proběhlo první klíčové setkání s vedením města Jihlavy a představy na budoucí rozvoj jsou odvážné. Úpravy mimoúrovňových křižovatek na čtyřpruhové silnici I/38, nové rozvojové oblasti, potencionálně tři nové zastávky nebo nákladní železniční terminál.

Pro VRTku Vysočina II jsem připravil pouze takovou úvodní ochutnávku, předkrm. Práce v dalších profesích se teprve rozjždějí a hlavní chod, případně i s dezertem, bude uvařen v nějakém z dalších čísel SUDOP Revue.

Křížení VRT s údolím Oslavy a stávající tratí Velké Meziříčí – Křižanov na kamenných klenbách z roku 1942



Varianta křížení VRT *nad* tratí.



Totéž místo. Varianta křížení VRT *pod* tratí. Vybraná varianta, i za cenu nového necelý kilometr dlouhého tunelu. Hlavním důvodem je nejen kratší most přes Oslavu, ale především menší vliv na krajinný ráz a vlastní boční údolí.



^ Průchod VRT přes poměrně široký migrační koridor velkých savců za Jablonořem. Prostup je umožněn dlouhými mostními estakádami.

Metoda Best Value

Metoda veřejné soutěže pro zpracování projektové dokumentace Best Value je novinkou, kterou jsme doposud znali především ze studií zakázek. Správa železnic využívá tuto metodu soutěže pro zpracování projektových dokumentací vysokorychlostních tratí většiny úseků. Pro ty z vás, kteří o tomto čtou poprvé, to přiblížím otázkou. Podle čeho si vybíráte domů ledničku? Koupíte tu nejlevnější značku, kterou jste nikdy neviděli, protože přeci chladí a mrazí, tak co? Nebo tu nejdražší s vírou, že je nejlepší, má plno vychytávek a zapadne do vaší chytré domácnosti? Nebo budete hledat „zlatý střed“, budete zkoumat parametry, výhody a jestli vám to stojí za vyšší cenu?

Metoda Best Value je o té poslední variantě. Zatímco vy byste si stanovili požadované parametry ledničky jako je mrazící výkon, hluk, rovnoměrnost teploty, automatické odmrazování apod., tak si Správa železnic řekla, že je pro ni nejdůležitější třeba soulad návrhu s urbanistickými záměry a krajinou, minimalizace dopadů VRT na okolí, hladká a rychlá

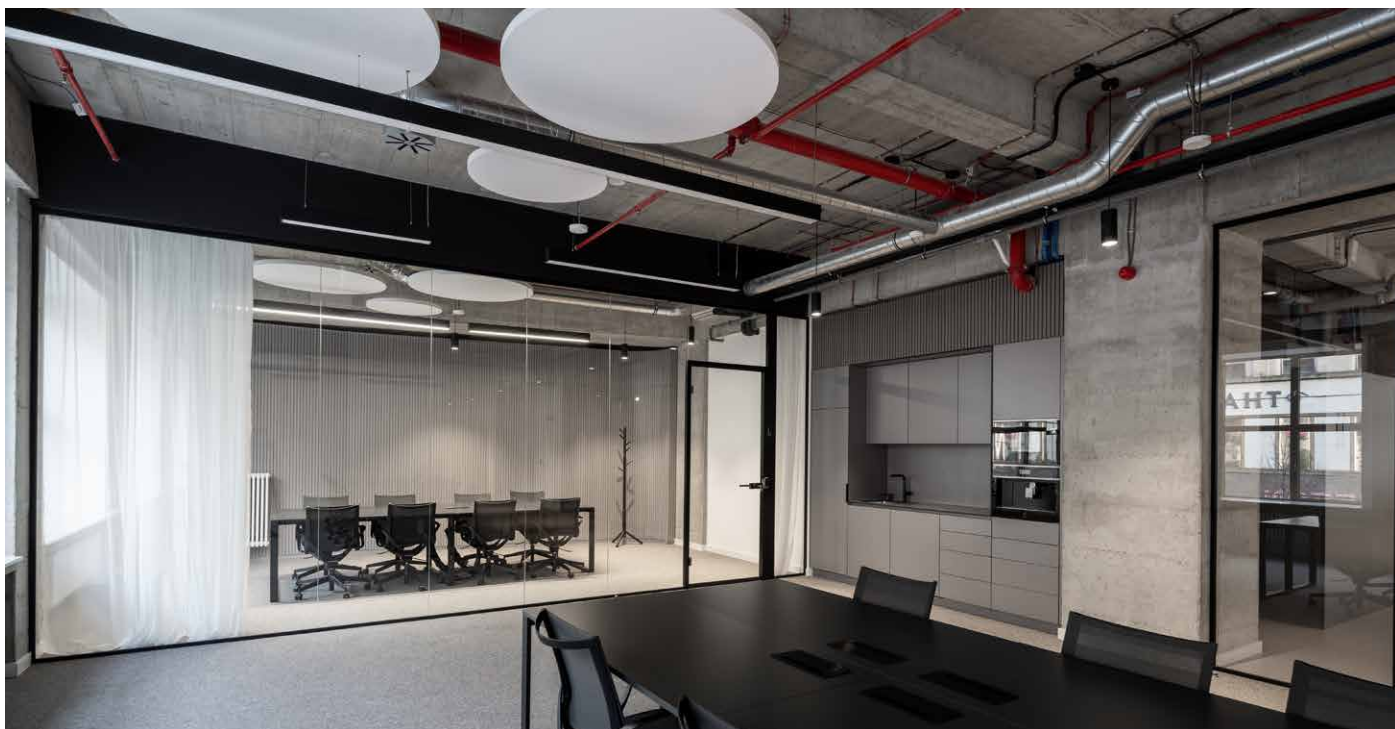
projednatelnost navrženého řešení nebo dodržení ekonomického rámce záměru. A nabídka Best Value říká, co uchazeč objednateli nabídne „navíc“, aby maximálně naplnil jeho představy. To se nějak oboduje, a právě naplnění projektových cílů má nejvyšší prioritu i váhu v celkovém hodnocení.

Pokud jste si ledničku vybrali, můžete přemýšlet, u koho ji koupíte, jaké má dodací lhůty, servis, případně jak je spolehlivá. Správa železnic si naproti tomu pozve potenciálního HIPa, tedy spíše projektového manažera, na hodinový hodnotící pohovor. Ptá se na všechno možné, aby zjistila, jaké má „projekták“ zkušenosti, co doposud manažeroval, proč právě on je ta pravá osoba, jak bude postupovat, řídit, zapojovat se či co očekává od objednatele. Dále se ptají na podrobnosti či nejasnosti v podané nabídce. Hodnotící pohovory jsem za plné body absolvoval jak na VRT Polabí, tak na VRT Vysočinu II, a mohu potvrdit, že to chce dobrou přípravu, odhad situace i improvizaci na místě.

Cenu při nákupu ledničky úplně ignorovat nebudete, podobně i v rámci Best Value se zohledňuje. Ale ne

na prvním místě – v případě VRTkových zakázek má váhu jen 30 %. Z toho je patrná jedinečná příležitost, jak nesoutěžit klasicky na nejnižší cenu, ale na kvalitu nabídky a naší práce, která tak může být lépe ohodnocena. Takto jsme například VRT Vysočinu II získali za cenu vyšší o cca 100 mil. Kč oproti nejlevnější nabídce.

Kdybych měl Best Value s odstupem času hodnotit, tak je to určitě zajímavá příležitost dostat se k zajímavé práci za zajímavou cenu, kdy se kreativita a nápadům meze nekladou, naopak se při zpracování nabídky vyžadují. Má to i svá úskalí. Především je zpracování nabídky časově náročné a po dobu stanovenou na podání nabídek je to v podstatě práce na plný úvazek, navíc s nejistým výsledkem. Hodně pomáhá, pokud v tom projekták s právníčkou nejsou sami a mají podporu od specialistů klíčových profesí či vedoucích středisek. Zde bych chtěl v případě Vysočiny II poděkovat přípravnému týmu a vyzdvihnout pomoc zejména Markéty Svobodové, Katky Hladké, Martina Vlasáka a Petra Jemelky.



Text: Vojtěch Večeře a kolektiv

Foto: Martin Zeman
a Crest Communications

Palác Dunaj

interiéry pro Českou advokátní komoru

V letech 2021–2023 proběhla náročná rekonstrukce pražského paláce Dunaj podle návrhu studia TaK Architects, který dnes slouží opět jako administrativní a obchodní centrum. Do jeho prostor se kromě několika institucí Evropské unie a komerčních subjektů nastěhovala i Česká advokátní komora (ČAK). Její interiéry navrhl kolektiv autorů **MÓD architekti + ATELIER 4** (sudopská dceřinka), který v roce 2021 zvítězil ve vyzvané interiérové architektonické soutěži.



Architektonické řešení interiéru ČAK respektuje historický odkaz konstruktivistické budovy z roku 1930 s jejími stavebními hodnotami: železobetonovým skeletem a dispozicí kolem centrálního atria se světlíky. Kontrastně navržený interiér původní stavbu doplňuje, aniž by jí konkuroval. Prostory jednotlivých oddělení jsou navrženy s důrazem na přehlednost dispozic, zjednodušení pohybu v jednotlivých podlažích a vytvoření adekvátních společných prostor školícího a vzdělávacího centra, kde byly v rozumné míře integrovány prvky smart office – chytré kanceláře.

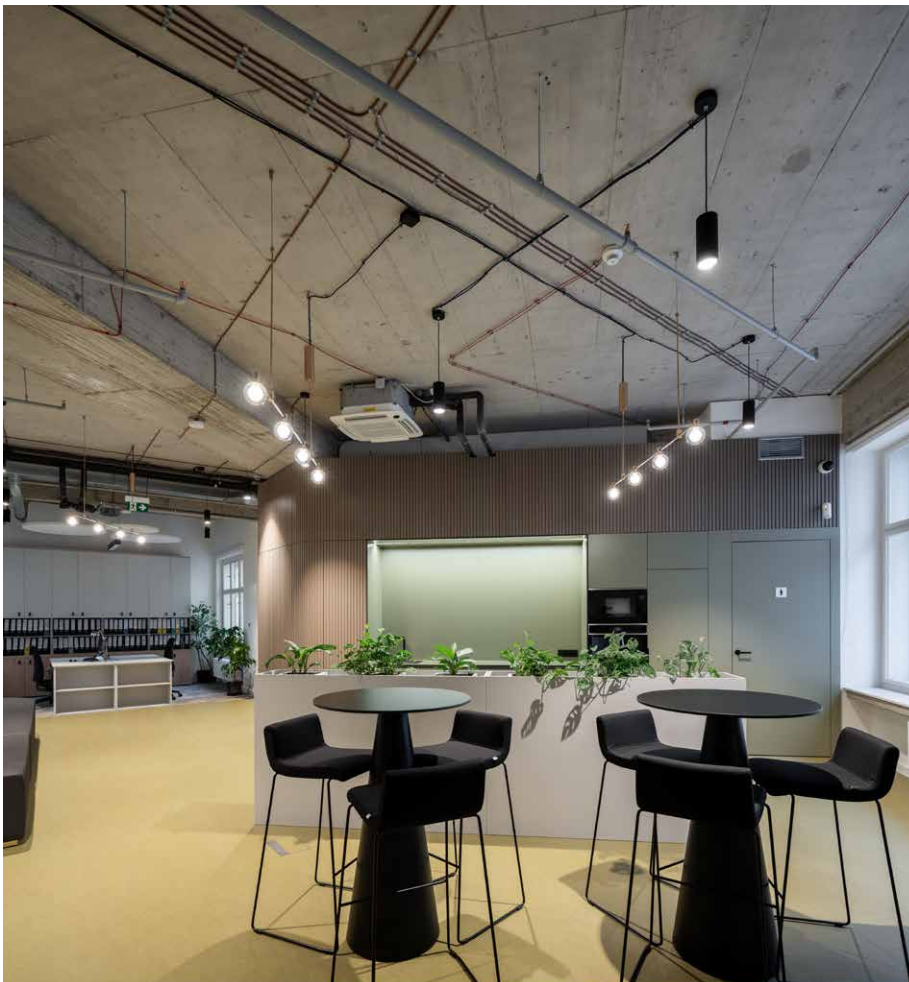
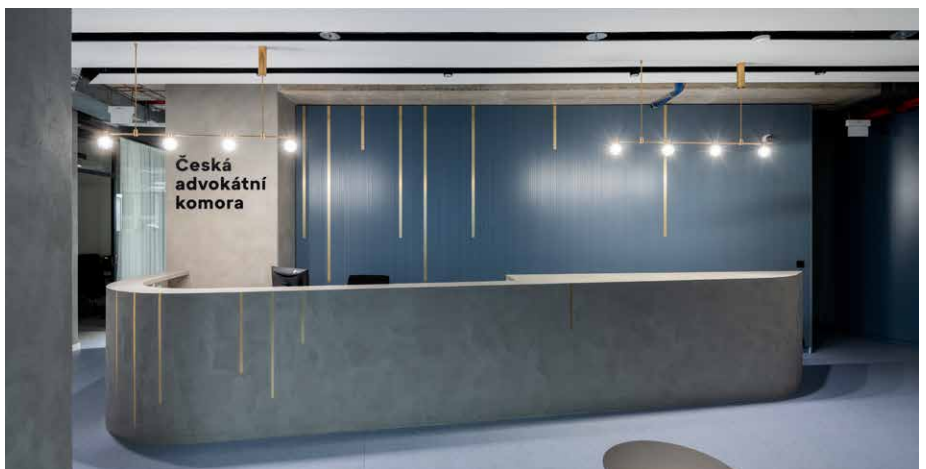
Hlavní ideou architektonického řešení je prosvětlení celého půdorysu řešených částí budovy a vytvoření moderního, otevřeného, uživatelsky komfortního pracovního prostředí.

Díky prosvětlení školících a konferenčních sálů a kanceláří vedoucích pracovníků směrem do společných prostor jsou centrální partie půdorysů výrazně prosvětlené a opticky propojené. Pracovní stoly v otevřených prostorech jsou rozděleny nízkými skříňkami se zelení, což v kombinaci s akustickými prvky výrazně zvyšuje kvalitu vnitřního prostředí.

Kompoziční a výtvarnou ideou bylo doplnění železobetonového skeletu prosklenými příčkami s výrazným zaoblením rohů a oblými tvary zázemí, tzv. „ostrovy“. Tyto „ostrovy“ v dispozici opatřené barevnými truhlářskými obklady integrují přidané funkce kuchyněk, šaten apod. a pomáhají zlepšovat prostorovou akustiku. Pohyb a orientace v rámci jednotlivých podlaží je přehlednější, plynulejší a přirozenější díky jednotlicímu barevnému řešení podlah a stěnových obkladů.

Přiznané železobetonové konstrukce budovy doplňují kvalitní materiály, které odpovídají důstojnosti a důležitosti řešených prostor, ať už jde o skleněné příčky, dřevěné a textilní akustické obklady, přírodní linoleum, beton či kvalitní koberce.

Komplexní akustické řešení jednacích místností, školících a konferenčních sálů je zajištěno segmentovými napínacími podhledy a stěnovými obklady v kombinaci s akustickými závěsy. Kanceláře jsou vybaveny lokálními svěšenými akustickými podhledy v kombinaci se stěnovými obklady. Technické instalace jsou ve společných prostorách vedeny pohledově pod stropem, v reprezentativních prostorech jsou vedeny skryté nad akustickými podhledy. ✕



Autoři návrhu:

Ing. arch. Vojtěch Večeře
Ing. arch. Veronika Halamová
Karolína Sýkorová, DiS

Spolupráce:

Ing. arch. Veronika Čížková
Ing. arch. Jiří Škrábek
Ing. arch. Jan Buchalcev

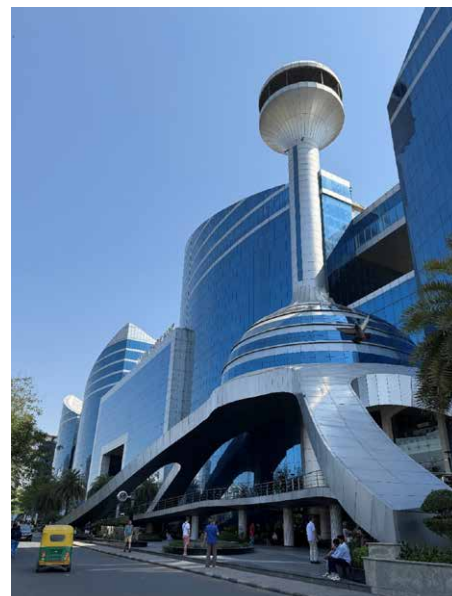
Architektura s vůní curry



Už to tak vypadalo, že loňský výlet s firmou ACONSE CZ do Argentiny a Chile byl mým posledním zahraničním poznávacím zájezdem ve stavební branži v poněkud exotičtějším teritoriích. Pořadatelský nestor těchto zájezdů a bývalý sudopák Vlastimil Šrůma, chtěl toto řemeslo pověsit na hřebík. Naštěstí se tak úplně nestalo a letos opět i díky němu, již v roli odborného poradce pořadatelské CK Adventura, přišla na řadu Indie.



Indie je co do rozlohy **sedmá největší** země na světě, rozkládající se na Indickém subkontinentu v jižní Asii. Hlavní město Indie se nazývá Nové Dillí. Indie je kolébkou několika světových náboženství – vznikl zde hinduismus, buddhismus, džinismus a sikhismus. Hinduismus je doposud převládajícím, vyznává ho téměř 80 % populace. V minulosti byla Indie též značně islamizována. Role islámu však poklesla poté, co se indiští muslimové odtrhli a založili si vlastní stát – Pákistán. Etnicky a jazykově je Indie nesmírně různorodá, úředními jazyky na federální úrovni jsou hindština a angličtina.



jsou **Bombaj** a **Dillí** a nesmírně atraktivní region stát **Rádžasthán** s množstvím stavebně úžasných historických paláců, pevností, chrámů a dalších stavebních unikátů minulosti. Naše putování samozřejmě neopominulo ani slavný **Tádž Mahal**. Jak je již zvykem na těchto exkurzích, zaměřili jsme svůj zájem na moderní výstavbu, a to jak z hlediska urbanismu, tak infrastruktury. Mezi navštívenými místy tak nechyběly nejvyšší indické budovy, mosty, metro, rychlodráhy a další zajímavosti.

Opomentu nezůstal ani prostý lidský život na venkově a ve městech a bylo až s podivem, kolik tam v symbióze s lidmi stále ještě žije i zvířat, pochopitelně včetně posvátných a až nedotknutelných **krav**. Na ulici bylo kromě tamních proslavených a nejrozšířenějších dopravních prostředků **tuk-tuků** možno potkat i **slona**, ve starých historických

^ Slon jako běžný dopravní prostředek

^ Tradiční tržiště se zeleninou a ovocem

>> Pokladny na železniční stanici Bombaj hl.n.

>> World Trade Park v Jaipuru

Historie i současnost

I protože je to země obrovská, my jsme se pohybovali tentokrát „pouze“ po nesmírně pestré severozápadní oblasti, kdy jsme navštívili velkoměsta jakými



Text a foto: Ivan Pomykáček

< Krávy si tu mohou stále ještě dovolit vše.

✓ Bahá'í House of Worship v Novém Dillí

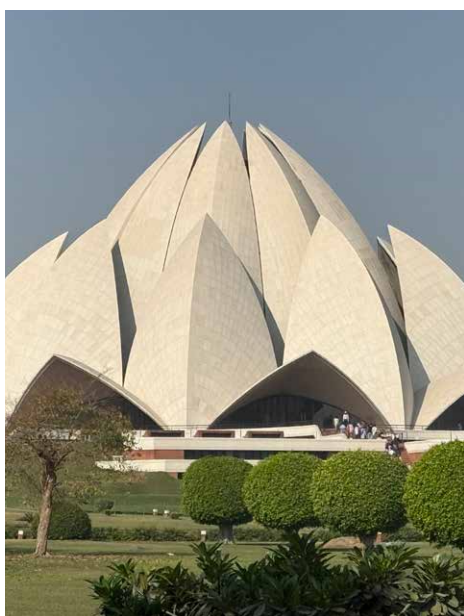
Pevnosti, chrámy a pamětihodnosti

Indie, zejména ta severní, má určitě bohatou historii danou především svojí polohou mezi oblastí historické a v minulosti řemeslné i kulturně rozvitě Persie a celého zbytku arabského světa na západní straně a mongolskými kočovnými nájezdníky a dalšími východoasijskými národy na východě. Zejména pro bezpečnost a ochranu tehdejších hinduistických panovníků byly stavěny pevnosti na strategických místech, které však sloužily rovněž pro pohodové žití monarchů. Takto rozsáhlá stavební díla pochopitelně vznikala postupně, často i po několik staletí.

Dopravní systémy

Indie má poměrně hustou a rozsáhlou železniční síť vybudovanou především anglickými kolonizátory v druhé polovině 19. a počátkem 20. století. Tomu odpovídá i pro Evropu zcela abnormálně široký rozchod kolejí o hodnotě 1676 mm (5 stop a 6 palců). Musím ale přiznat, že jízda vlakem mezi Agrou a Dillím byla příjemná a rychlost se rozhodně pohybovala hodně přes 100 km/h. Naplněnost vlaku odpovídala i vysoké oblíbenosti tohoto druhu dopravy v Indii. Interiér vlaku, kterým jsme jeli, byl o něco horší než evropský standard, avšak nikterak ohyzdný. Zvláštností veřejné dopravy v Indii obecně je existence samostatných vagónů či kupé výhradně pro ženy.

Veřejná doprava ve městech má i v Indii své místo, avšak pro její rozvoj je přeci jen ještě nutno udělat mnohé, i protože některá města ji mají sice již částečně vybudovanou, avšak fakticky tamními obyvateli nepoužívanou. To platí především o takzvaném monorail systému (vozidlo obkročmo posazené na betonovém nosníku s napájecí kolejnicí) v Bombaji, který je veden jako mostní estakáda ulicemi Bombaje. ✕



palácích jsem naráželi na volně se pohybující a přidržené **opice**. Určitě neopominutelnými zůstávají i kulinářské prožitky, byť ty jsem si, poučen nezapomenutelnými zážitky některých turistů z minula, opravdu užil, avšak nezpěštil. Musím potvrdit, že místní strava je opravdu velmi pestrá, ale také chutná, a pokud opravdu chcete, tak ani nikterak nepoživatelně ostrá.

Lidé a tradice

Je pravdou, že i v dnešní době je v Indii skoro vše podřízeno tradici a tedy zvykům, přesto je dnes například vidět ženy nosit nádoby bez držení na hlavě spíše v turisticky atraktivních lokalitách, stejně jako slona mezi automobily, jen krávy jakožto posvátná zvířata si tu mohou stále ještě dovolit vše.

✓ „Rodinný domek“ 10. nejbohatšího člověka na světě v Bombaji



Moderní výstavba

S rozvojem a bohatnutím společnosti, což se v současnosti v Indii nepochybně děje, je spjata rovněž nová moderní, především výšková výstavba, a to hlavně v převratně se rozvíjejících velkoměstech, jakými jsou Bombaj, Jaipur či Nové Dillí. Je ale pravdou, že stavební boom pro tyto stavby se nyní v Indii spíše očekává, než aby byl v plném rozpuku. Tím, jak se počet obyvatel v aglomeracích měst zvětšuje, je i zde zvyšován tlak na výškovou zástavbu, protože možnost zastavování je i v této zemi pochopitelně omezena z prostorových, ale také finančních důvodů. Vznikají zde klasické, ale rovněž zajímavé novostavby s řadou architektonických ocenění.

Pavel Schreier 80 let

Spisovatel, železniční historik a dlouholetý přítel SUDOPu

Popravdě, kdyby mi teď přes rameno četl už nadpis, bezpochyby by se ušklíbl a se svou laskavou potouchlostí by řekl: „No tak to už máte trochu zpoždění, ne?“

A já bych mu odpověděl: „Pche, co je to jeden rok z osmdesátí? Totéž, jako když má rychlík na čtyřhodinové trase zpoždění tři minuty. Co by za to občas České dráhy daly!“

Dávno předtím, než jsme se poznali osobně, jsem navštěvoval jeho

knížky, když jsem potřeboval nějaká historická data do našeho časopisu. A pak jsme se spřátelili při přípravě velkého sudopského díla k 15. výročí založení akciové společnosti – dvojici knih Velká cesta Josefa Honse a Velké obnovy pod naší společnou taktovkou.

Kdykoliv bylo potřeba, vždy ochotně pomohl – radou, kritikou i činem. Ale něco o našem vztahu snad napoví výňatky z naší mailové korespondence z kraje roku 2025.

Pozdrav Vás Pánbůh, pane referente,

(kdysi jsem mu vysvětlil, že po odchodu do důchodu už nejsem personálním ředitelem, ale pouhým referentem, IK)

hrabaje se ve staré korespondenci, nemohl jsem nenarazit na dopis, kterým jste doprovodil zásilku kalendářů. A protože z pár Vašich náznaků vyplynulo, že se snad chystáte dezertovat z lukrativní pozice (dříve místa) šéfa firemního printu, spěchám, abych Vás ještě zastihl na pracovišti.

Nebudu Vás unavovat líčením svého fyzického stavu. Tady plně platí staré úsloví, že dobře už bylo a bude jen a jen hůře. Hlavně při zjištění této pravdy si nezoufat a snažit se nějak ne s tím žít, jen koexistovat s nepříjemnou realitou. To je teď moje životní krédo. Jsem více či méně zalezlý doma, jen obden mě žena vyvede na kratší procházku po nejbližším okolí. Ta mne ale natolik

vysílí, že zbytek dne strávím vleže na gauči. To je totiž jediná poloha, v níž mě nesužuje závrať a nemotá se mi hlava.

Ovšem toto polehávání má za následek, že se v noci často budím a nemohu usnout. Přemílám pak nejrůznější témata, mezi jinými i letošní (železniční) výročí. Tím nemám na mysli to profláknuté jubileum olomoucko-pražské dráhy, ale mnohá jiná. Za zmínku by snad stálo hned dvojí výročí nešťastné budovy na Těšnově, jednak 10. V. 1875 - otevření budovy pro veřejnost a pak 16. III. 1985 - odstřel torza.

(následoval podrobný výčet jubileí)

Tak to už by, myslím, stačilo. To byl stručný náhled toho, čím se zabývá tělesně postižený jedinec. Mějte se dobře, uživejte nadcházející jaro a dejte o sobě někdy vědět.

Zdraví +pschr+

Zdravím srdečně,

moc mě potěšilo, že jste se ozval. A že, i když Vaše tělo už není co bývalo, Vaše mysl zůstává čilá.

V současnosti to máme u nás obrácené, na krátké procházky vyvádím já svou ženu, které vyměnili druhé koleno, a tak se s berlemi zase učí chodit. I já už poznávám, co obnáší stáří, střídavě hekám s tím či oným, ale vždycky si nakonec řeknu *drž hubu, podívej se kolem sebe, jak jsou na tom lidi hůř*. Nepochybně do této kategorie doputují taky, ale zatím to jde.

Ale úplně jste mě nadchnul druhou částí listu. Vždyť vy jste si napsal úžasnou osnovu seriálu vzpomínkových článků!

Jak jsem to četl, viděl jsem to před sebou: první číslo už je pryč, ale do zbývajících tří tohoto roku bychom mohli udělat tři dvojstrany, na nichž by dle různého rozsahu byly 2 až 3 zajímavosti, které jste vymyslel. Nebyly by to tedy megalomanské oslavy něčeho na celou dvojstranu – ostatně nyní se jede „po novu“ a je miñ místa, protože se musí vyřadit grafici.



Pavel Schreier
(*1944 v Praze)

Po ukončení Střední průmyslové školy dopravní v Praze pracoval u ČSD, později u Českých drah. Zájem o železniční historii ho přivedl k publikační činnosti – zprvu pro různá firemní periodika, později pro celostátní deníky, rozhlas a televizi. Vedle publikací příležitostného charakteru ztvárnil historii prvního pražského nádraží v knize *Praha Masarykovo nádraží: 150 let železnice v Praze*. První krůčky železných drah na území Česka přiblížil v knize *Zrození železnice v Čechách, na Moravě a Slezsku* a historické zajímavosti kolem jednotlivých úseků současných tratí předložil čtenářům v knize *Poutavý svět kolejí*. Ve *Velké obnově* je autorem první části mezi roky 1845 a 1990 (s výjimkou zabezpečovacího a sdělovacího zařízení). Ale následovaly knihy další, jak je vidět v přehledu.

Ženatý, otec dospělého syna a dcery. Žije v Praze.

Tak co Vy na to? Pomněte, že nejvíc člověka drží při životě činnorodá práce!

Pevně doufám, že jsem Vás vyhecovao k tvůrčí práci a že budeme mít hezký seriál historických zajímavostí sjednocený Vaším stylem, a ne vytržené střípky každý pes jiná ves.

Budu se těšit a přeji Vám, ať Vás ten zbytek zdraví ještě dlouho podrží!

Ivan Krejčí

Pozdravuji Vás

a děkuji za hbitou reakci na moje povídání. Popravdě jsem ale nebyl zrovna radostí bez sebe, když jsem si Vaše řádky přečetl. Důvody bych si dovolil ve stručnosti rozvést.

Již při psaní toho 03. 03. jsem si říkal: *co blbneš, vždyť ho znáš, pleteš si na sebe bič, dáš prst a už bude chtít ruku*. Taky se mi to hned vrátilo. A to jsem se loni zařekl, když jsem Vám psal ten článek o ÖNWB, že to bude mé poslední dílo. No a už jsem v tom zase.

Hezky jste to napsal že člověka drží při životě čínorodá práce. Jenže k té jsou zapotřebí síly a těch se mi věru už

mnoho nedostává. Navíc mne každá práce, ať fyzická, tak duševní, silně vysíljuje, jsem po ní jak vymačkaný citron a hledám, kam si lehnout. Horizontální poloha je totiž jediná, ve které mě nepronásleduje ta motolice, točení hlavy.

Ale dost. Řekl jsem si o to, něco pro Vás udělám. Jenom ne nějaký seriál – napíšu delší práci a Vy si ji potom rozdělíte podle vlastního uvážení. Sind Sie einverstanden?

Pokud ano, požádal bych maličkost za odměnu. Zařídte mi, prosím, aby mi Vaše nástupkyně i nadále zasílala Váš print a co víc, aby mne nenutila do nějaké

příspěvateľské činnosti. Na tu už fakt nemám.

Mám teď před sebou nějaké kolečko návštěv u různých felčarů, kam mě žena vodí ve slepé víře, že to přinese zlepšení mého stavu. Já ji to nevyvracím, byť si o tom myslím svoje. Takže můj výtvar bych viděl tak do poloviny dubna. Snad Vám to postačí.

S přáním bohatého užívání zdravého jarního vzduchu ve východních Čechách Vás zdraví

+pschr+

Zdravím srdečně,

směju se, a říkám si, že jste neskutečný.

I já jsem si při psaní mailu říkal *co blbneš, tentokrát ti už nakope zadek a po právu!* Ale trochu jsem doufal...

Natürlich bin ich mit allem einverstanden! A půlka dubna bude tak akorát.

Jinak zařídím, aby Vám posílali náš plátek i nadále (ostatně, budu to potřebovat i pro sebe), a aby Vás už nikdo neotravoval. Abych byl poslední, a mohl jste vzpomínat *JÓ, to když mě úkoloval ten buzerant ze Sudopu...*

Držím Vám palce, ať ti felčari odvedou dobrou práci a Vaše hlava plná vědomostí se přestane otáčet.

Ivan Krejčí

Knihy Pavla Schreiera



1995



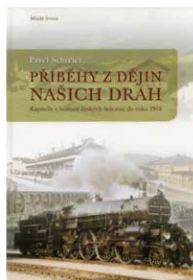
2004



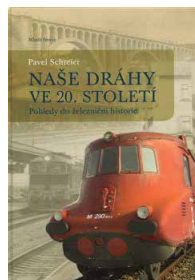
2005



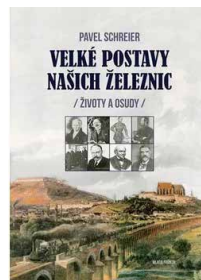
2007



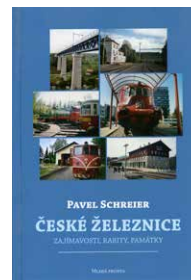
2009



2010



2012



2013

Srdečně zdravím,

vrátil jsem se z vycházky, kde jsem vyhříval staré kosti na jarním slunci a hlásím splnění Vašeho zadání. Snad můj výtvar dojde pochopení. Jak s ním naložíte, nechávám zcela na Vás.

Jen se, prosím, neřídte radou, kterou kdysi velikán Mark Twain udělil mladému, začínajícímu autoru na otázku, jak uspět ve světě literatury.

Starý bard se zamyslel a pravil: „Nejprve si sežeňte fakta, mladý muži. Potom je seřadte.“ A s úsměvem, poněkud

poťouchlým, dodal: „A nakonec si je překruťte, jak chcete.“

Mladík poděkoval a odešel.

Leč radou starého Yankee se neřídil. A proto z něho vyrostl skutečně světový autor a první laureát Nobelovy ceny za literaturu. Byl to RUDYARD KIPLING.

Hezké jarní dny přeji

+pschr+

Rok 2025 je pro nás oba, jak se zdá, přelomový. Nejen tím, že on měl osmdesátiny minulý rok, zatímco já je budu mít (možná) rok příští. Také tím, že se oba loučíme se SUDOPem, kdy on už chce mít zasloužený klid a já předávám pomyslné žezlo nad SUDOP Revue kolegyni Veronice Vaškové.

Tak na závěr Pavlu Schreierovi děkuji za vše, co pro nás vykonal, a nám oběma přeju, aby to naše stáří bylo ještě chvilku snesitelné.

Ivan Krejčí ✕

2025: Rok železničních výročí

Text: Pavel Schreier

Díl 1.

Výročí jsou různá. Některá jsou připomínaná, na jiné se zapomíná někdy až programově. Za monarchie k těm prvním patřil dlouho 18. srpen; v tento den císařských narozenin slavili všichni, od škol po sirotčince. Republika vyhradila pro slavení 28. říjen a císařský den vymazala z kalendářů. Komunisté po svém nástupu k moci ustavili nová výročí: bude se slavit revoluce, zvaná Velká a taky říjnová a socialistická; na své si přišel Únor s velkým Ú, který získal predikát vítězný.

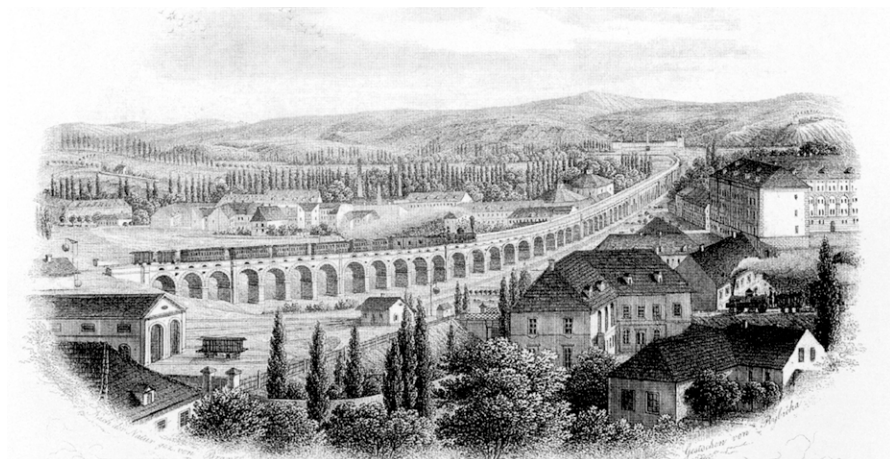
V těchto dobách stará dobrá železnice slavila ve velmi omezené míře. V meziválečném období se však připomínalo datum 1. září 1845 jako výroční den zahájení veřejné dopravy **na dráze olomoucko-pražské**. I letos bude jistě tento letopočet vzpomenut,

vždyť **180. výročí** existence takové dráhy je jaksi nutno zmínit.

I vzpomnutí na **175. jubileum dráhy pražsko-dráždanské** (dne 1. června 1850 úsek Praha – Lovosice, 1. října téhož roku pak úsek Lovosice – Ústí n/L.) přijde jistě na pořad dne. Vždyť tato tzv. Severní státní dráha přinesla Praze stavbu do té doby skutečně nevídanou – mohutný **viadukt**, spojující pražský a bubenský břeh Vltavy. Rakouský Ital Luigi Negrelli, jeho projektant, se tady řádně rozmáchl – nespokojil se s tehdy obvyklým dřevěným přemostěním, ale nechal pro novou dráhu postavit fortelného kamenného obra, sloužícího i dnešní kolejové dopravě, a odolávajícího mnohdy silným náporům rozvodněného toku viz povodeň v roce 2002.



▲ Slavnostní vjezd prvního vlaku na pražské nádraží 20. srpna 1845



▲ Negrelliho viadukt.

Rok 2025 se svojí pětikou na konci svádí k další vzpomínce: dne 10. května 1875 **před 150 léty** předala Rakouská severozápadní dráha do veřejného užívání budovu či soubor budov svého nádraží na pražském Těšnově. Jako většinu staveb této společnosti projektoval i tuto výpravní budovu architekt Karl Schlimp. Tento sudetský Němec pojal pražskou konečnou stanici dráhy z Lysé n/L. vskutku velkoryse. Monumentální architektura, obdivovaná již současníky, byla za 110 let své existence popsána na stovkách stran a je vzpomínána dnes již notně prořídilou generací pamětníků. A mohla být obdivována dodnes, nebýt realizace vskutku nemoudré ideje vésti autostrádu středem metropole. Tomuto podivnému projektu padlo za obět v Praze nemálo domů (jen namátkou dva hotely na tehdejší třídě Vítězného Února či obytný dům Moderna na pankrácké pláni).

Pro nádraží na Těšnově znamenala tzv. severojižní magistrála zprvu ukončení osobní dopravy (1. července 1972), posléze zboření spojovacího traktu k severní budově (ta padla v roce 1974). Po delších debatách se torzu Schlimpovy architektury dostalo statutu ochrany jako kulturní památce. Ale když se šlo z projektu železničního muzea nebo vysokoškolského centra, bylo **v závěru roku 1984 rozhodnuto o demolicí**. Památková ochrana byla v lednu 1985 v tichosti sejmuta a Městský výbor KSČ uložil urychlenou likvidaci, která se uskutečnila v ranních hodinách dne **16. března 1985** za přítomnosti davu přihlížejících.

Před 40 léty tedy vzala za své monumentální drážní architektura, považovaná mnohdy za „jednu z nejkrásnějších nádražních budov střední Evropy“. Je, pravda, možno se přít, kde začíná a končí střední Evropa, faktem však zůstane, že toho březnového rána přišla Praha o dílo bezesporu nevšední. Těch 400 kg trhaviny, které ukončily reálnou existenci „Denisky“, jak se nádraží běžně podle meziválečného pojmenování říkalo, stálo u zrodu legendy, šířící se rychle Prahou. Vyprávěla o vysoce postaveném soudruhu, jenž, míjeje již notně zchátralou stavbu, rozhodl o její likvidaci „aby nedělala ostudu“. A tak se stalo.



^ Nádraží Těšnov ještě jako Praha – severozápadní nádraží v roce 1905 už po přestavbě

Tolik legenda, která se dobře poslouchá. Faktem zůstane, že za ta léta od roku 1972 do roku 1985 se mezi vlivnými nenašel nikdo, kdo by pro záchranu tohoto objektu něco udělal. Každý se jen zaklínal, že „tak strana rozhodla“. A právě v té galerii mocných bychom našli ty, kteří svojí nečinností poslali „Denisku“ k zemi. To už by ale nebyla legenda a nebylo by ani jubileum, které si letos můžeme skromně připomenout – třeba na místě, kde ta budova stála a kde mělo vzniknout „tolik potřebné“ parkoviště. Nevzniklo dodnes.

Historie však není jen přehledem mohutných událostí a tragédií. Železnice se může vykákat i výročími z rodu, řekněme obyčejných. Tak příkladně dne 28. července 1825, tedy **před 200 léty**, byly zahájeny stavební práce na budějovicko-linecké koňce. O pět roků později, konkrétně **1. června 1830**, byla už zahájena pravidelná doprava z Českých Budějovic do rakouského Lestu. Po čtyřiceti letech animálního provozu došlo k přestavbě dráhy na parostrojní čili lokomotivní. Svoji první parní lokomotivu uviděla teď už zrenovovaná koňka v úseku z Českých Budějovic do Rybníka dne 23. září 1890, tedy **před 135 léty**.

V podobě železniční sítě Rakousko-Uhersko, jak již z jeho názvu plyne, bylo svého druhu konfederací, jakýmsi dosti volným svazkem dvou suverénních států spojených hlavně osobou panovníka. Kromě společné zahraniční politiky a armády si každý stát hospodařil po svém, což se promítlo na moravsko-slovenském pomezí; Moravu se Slovenskem spojovala prakticky jediná kapacitní dvojkolejná trať, soukromá dráha košicko-bohumínská, ostatní

kolejová spojení představovaly druhořadé lokálky.

Jednou takovou byla i sekundárka z Břeclavi přes Lanžhot a zemskou hranici do slovenské obce Brodské a dále do Kút. Předaná veřejné dopravě byla dne **8. září 1900**. K její výstavbě a provozu bylo třeba dvou koncesí: jedné od uherského ministerstva obchodu (pro slovenskou část), druhé (pro moravskou větev) od vídeňského ministerstva železnic. Tuto místní dráhu musela urychleně nová ČSR přebudovat na dvojkolejnou trať pro získání potřebného kolejového spojení Prahy s Bratislavou.

Taky letos uplyne dlouhých **105 roků**, co vítězové 1. světové války přiznali Československu část Těšínska včetně strategické železnice Bohumín – Čadca, nárokovanou Polskem. Obdobně bylo **31. srpna 1920** převzato od Rakouska tzv. Vitorázsko včetně uzlové stanice a železničních dílen v Gmündu, nově České Velenice, a též na Valticku území s železnicí Znojmo – Břeclav. ✕



^ Trasa koněspřežné dráhy



^ Demolice těšnovského nádraží 16. března 1985



^ Železniční stanice Bohumín v roce 1925



Text a foto:
Tereza Veselá

31. letní sportovní hry

SUDOPu PRAHA 2025

Ve dnech 12. – 14. června se v hotelu SPORTLIFE v Rumburku konaly tradiční letní sportovní hry. Z původních 115 přihlášených dorazilo krásných 110 sportovců, z toho 12 dětí. Nejmladší účastnice měla pouhé 3 měsíce a dokázala, že sportovní duch se u nás předává už od narození!

Na hry se kromě sportovců ze společnosti SUDOP PRAHA a SUDOP EU dostavili také zástupci z firem STOSMOL, AED project, Dopravoprojekt Brno, MORAVIA CONSULT Olomouc a VECTORAMA.

Počasí nám přálo – po celou dobu panovalo krásné slunečné počasí, které ještě podtrhlo skvělou atmosférou.

První večer jsme společně poseděli u táboráku a opékali buřty. O hudební doprovod se postaral Jirka Syrový, který nám svým hraním na kytaru zpříjemnil

celý večer. Druhý pro změnu patřil grilování a zábavě – do rytmu diskotéky nás roztančil Honza Novák, který se ujal DJského pultu.

Bohužel ani letos se nám nevyhnula jak malá zranění, tak jedno větší. Všem přejeme brzké uzdravení a doufáme, že to nikoho neodradilo a příště se k nám zase přidáte.

Velké poděkování i letos patří všem vedoucím sportů, kteří se toho jako vždy ujali s velkým nasazením.

Děkujeme všem za účast, energii a dobrou náladu. Už teď se těšíme na další ročník! Kdy a kde? To se včas dozvíte! ✕



BADMINTON**Ženy:**

1. Loche Pavlína SP
2. Perná Aneta SP
3. Franková Veronika VCTRM

Muži:

1. Pluskal Patrik MCO
2. Zrůst David SP
3. Řehořek Filip VCTRM

BEACH VOLEJBAL**Muži:**

1. Váňa Miroslav EU
2. Hejčman Jan SP
3. Chlubna Michal SP

Mix:

1. Zemková Veronika AED
2. Sýkorová Aneta EU
3. Srbecká Irena EU

BOWLING**Ženy:**

1. Horová Tereza SP
2. Trejdllová Jana EU
3. Jiráková Soňa SP

Muži:

1. Turek Filip AED
2. Horn Jan SP
3. Syrový Jiří SP

CYKLISTIKA**Ženy:**

1. Loche Pavlína SP
2. Sýkorová Aneta EU
3. -

Muži:

1. Kafka Tomáš VCTRM
2. Hruška Jakub SP
3. Česka Vojta + Kobližek Zdeněk EU

KROKET**Ženy:**

1. Veselá Tereza SP
2. Olejárová Hana SP
3. Prátová Kateřina SP

Muži:

1. Horn Jan SP
2. Kafka Tomáš VCTRM
3. Olejár Filip SP

NOHEJBAL

1. Demo David EU, Jančík Josef EU, Kobližek Zdeněk EU
2. Hejčman Jan SP, Horáček Pavel SP, Zima Jan SP
3. Holinka Jakub EU, Váňa Miroslav EU, Žáček Stanislav EU

ORIENTAČNÍ BĚH**Ženy:**

1. Matoušová Ludmila EU
2. Zemková Veronika AED
3. Jordánková Ivana DPPB

Muži:

1. Krsek Miroslav SP
2. Zima Jan SP
3. Kafka Tomáš VCTRM

MIX:

1. Kumhera Martin/Pošteck Marcel SP
2. Smržová Hana/Uhrin Michal SP
3. Martincová Jitka/Syrová Eva SP

PETANQUE

1. Mihalovičová Anna SP, Perná Aneta SP, Novák Jan SP
2. Demo David EU, Česka Vojta EU, Martinák Radek EU
3. Němcová Lenka SP, Horn Jan SP, Ulianets Tetiana SP

SQUASH**Ženy:**

1. Zralá Daniela SP
2. -
3. -

Muži:

1. Pluskal Patrik MCO
2. Molnár Alexander SP
3. Chrástil Martin SP

STOLNÍ TENIS**Ženy:**

1. Chrástilová Dana SP
2. Loche Pavlína SP
3. Perná Aneta SP

Muži:

1. Zerák Martin DPPB
2. Bartoš Antonín DPPB
3. Bačík Jakub SP

**ŠIPKY****Ženy:**

1. Zralá Daniela SP
2. Chrástilová Dana SP
3. Veselá Tereza SP

Muži:

1. Novák Jan SP
2. Vidlák Petr EU
3. Bělunek Tomáš VCTRM

TENIS čtyřhra

1. Zralá Daniela SP, Pluskal Patrik MCO
2. Jordánková Ivana DPPB, Zerák Martin DPPB
3. Hejčman Jan, Horáček Pavel SP

VOLEJBAL

1. EU Váňa Miroslav EU, Žáček Stanislav EU, Srbecká Irena EU, Holinka Jakub EU, Zrůst David SP, Sýkorová Aneta EU
2. VCTRM Bartakovič Róbert VCTRM, Zmátlo Matěj VCTRM, Franková Veronika VCTRM, Běhunek Tomáš VCTRM, Mykisa Martin VCTRM
3. SUDOP HK Horáček Pavel SP, Krsek Miroslav SP, Němcová Lenka SP, Hejčman Jan SP, Chlubna Michal SP, Čerovský Vojtěch SP

ZÁVOD V KÁNOÍCH

1. Loche Pavlína SP, Hruška Jakub SP
2. Perná Aneta SP, Novák Jan SP
3. Němcová Lenka SP, Krsek Miroslav SP

MALÁ KOPANÁ

1. SP 250 Čerovský Vojtěch, Chlubna Michal, Hejčman Jan, Horáček Pavel, Zima Jan
2. MIX Chrástil Martin, Zrůst David, Němec Jan, Molnár Alexander, Žáček Stanislav
3. EU Demo David, Jančík Josef, Holinka Jakub, Martinák Radek, Traksl Tomáš



Výjezdni gremiální porada 2025

Text a foto:
Jakub Ptačinský

Rok se s rokem sešel a ještě než se všichni rozutečeme na prázdniny, nastal opět čas na tradiční výjezdni poradu vedení. Tentokrát více než dvacítka vedoucích zamířila na klatovsko, a i když formát akce nepřekvapil, některé detaily rozhodně ano.



Už samotný přesun části účastníků byl spíš sportovní výkon než logistická rutina. Skupinka odhodlaných cyklistů totiž vyrazila z Olšanské po vlastní ose – doslova. V dešti, protivětru a s ocelově šedou oblohou nad hlavou si dali pořádně do těla. A protože hrdinství má své limity, došlo i na drobnou úpravu trasy. Cíl však dobyt byl!

Ve čtvrtek jsme se věnovali pracovním tématům – vedle provozních záležitostí jsme otevřeli i palčivější otázky, třeba jak dostat do firmy nové talenty. Když už jsme u té symboliky: zrovna jsme probírali i nově vznikající kariérní web, takže i tady jsme vlastně hledali nové cesty.

Páteční program se pak tradičně nesl v duchu sportovních výkonů. Vedle cykloturistiky a pěší sekce se letos do programu nově přidala vodní turistika – konkrétně splouvání řeky Otavy. A splouvání ne ledažaké! Na jeho start museli vodáci chvíli čekat, protože na řece probíhalo mistrovství světa v muškaření (ano, čtete správně – ryby měly přednost). Jakmile poslední muškař odložil prut a zmrzle se vydrápal

z koryta řeky na břeh, nastoupily lodě. Háčci i zadáci vyrazili vstříc vzácnému klidu a zlatonosnému proudu této dříve perlorodé řeky.

Cyklisté opustili základnu ve statku Česká Lípa již za ranního kuropění. Přidala se i pěší výprava. Už po brzké snídani tak penzion zcela osiřel. Cesty všech skupin se však během dne nakonec několikrát protly – ať už na zřícenině hradu Rabí, při společném obědě nebo večer v hotelu, kde naštěstí nikdo nechyběl. A to i přes drobné sportovní karamboly.

Bilance? Mluví sama za sebe: desítky (v některých případech i stovky) kilometrů v pohorkách a v pedálech, pár puchýřů na ruku od pádel, ale hlavně spousta dobré nálady, pohybu, rozhovorů a nápadů.

No a pokud při čtení tohoto textu přemýšlíte, kam vyrazit v létě na dovolenou či prodloužený víkend, pak můžeme s klidným svědomím doporučit třeba právě Klatovsko. Příroda, historie, sportovní vyžití i klid – zkrátka kraj, který potěší rozhodně každého... ✕



Spolek seniorů SUDOP

Text: Jiří Kulík
Foto: Jiří Mandík

V únoru jsme si prohlédli nejen notoricky známé prostory Pražského hradu, ale navštívili jsme i vnitřní prostory, muzeum hradní stráže, obrazárnu a Rožmberský palác, který se stal v roce 1600 majetkem císaře Rudolfa II. V polovině 18. století byl přestavěn na Ústav šlechticů. Je zde expozice Příběh Pražského hradu. Před pravidelnou únorovou schůzkou jsme navštívili Národní památník na Vítkově s privátní prohlídkou vnitřních prostor.

Začátkem března jsme se vypravili před svou schůzí na procházku Vyšehradem, v řádném termínu (3. úterý) jsme si prohlédli s výkladem Bílkovu vilu u Chotkových sadů. Sochař a grafik František Bílek ji postavil podle vlastních návrhů v letech 1910-1911. Po prohlídce jsme cestou po Letné u Hanavského pavilonu zastavili na dechberoucí vyhlídce na pražské mosty. Výlet jsme zakončili u historického kolotoče na Letné a budov technického a zemědělského muzea.

Spolek seniorů SUDOP se schází pravidelně každé první úterý v měsíci, kdy oslavujeme významná životní jubilea našich členů. Třetí úterý v měsíci máme vždy plánován výlet či návštěvu zajímavých míst v okolí.

Pravidelně přijímáme nové členy z řad bývalých zaměstnanců SUDOPu, kteří však vždy musí projevit zájem o členství nějakým „zápisným“.

Duben jsme zahájili procházkou Stromovkou tradičně před schůzí. Celodenní výlet autobusem pak mířil na Chebsko. Tam jsme navštívili Regionální muzeum s výstavou o Albrechtovi z Valdštejna i Retromuseum, kde jsme si ve stálé expozici věnované designu a životnímu stylu 60. až 80. let připomněli svoje mládí. Další cesta nás zavedla do Hrozňatova na poutní místo Maria Loreto. Výlet byl zakončen v Doubravce na statku se sbírkou starého zemědělského náčiní. Koncem dubna jsme prošli bývalou trať s tunelem pod Vítkovem, dnešní cyklostezku.

Před květnovou schůzí jsme prošli malostranské zahrady – park Holubička s maketami pražských staveb, Valdštejnskou zahradu u senátu a Vrtbovskou zahradu s pěknými výhledy na Prahu. ✕





**Jsme specialisté
na dopravní
infrastrukturu**



Foto na titulní straně archiv SUDOP PRAHA

Redakční rada Martin Chrástil, Ivan Pomykáček, Ota Heller, Eva Kudynová Klimtová, Josef Fidler, Tomáš Slaviček, Petr Lapáček, Ivan Krejčí, Jakub Ptačinský, Zuzana Šímmrová, Veronika Vašková
Grafické zpracování Oh, Deer studio • **Tisk** Reklampress s.r.o. • **Číslo** 2/25 • **Vyšlo** 30. 6. 2025

Vydává

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