



03
25

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

SUDOP

REVUE



**PARDUBICE,
MODERNÍ I CITLIVÉ
K MINULOSTI**

Z terénu



Stavební povolení pro Nemaše

DESÚ na konci srpna vydal stavební povolení pro novostavbu 17 kilometrového úseku IV. koridoru Nemanice – Ševětín, jehož součástí jsou i dva dlouhé tunely (Hosínský tunel – 3120 m, Chotýčanský tunel – 4775 m). Všem kolegům, kteří se na projektu podíleli, v čele s HIPem akce Milošem Kramešem patří velká gratulace!

Slavnostní ukončení stavby - ETCS Praha-Uhřetěves - Praha hl. n.

V úterý 1. července proběhlo ve Fantově budově na Hlavním nádraží slavnostní ukončení stavby ETCS Praha-Uhřetěves – Praha hl. n. Akce se za SUDOP zúčastnil nejen Ivan Pomykáček a Tomáš Slaviček, ale také Martin Raibr, někdejší vedoucí střediska elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky.



Polovina mostu přes Nádražní ulici je na místě

V noci z 20. na 21. července proběhl transport první poloviny železničního mostu přes Nádražní ulici. Konstrukce se převážela z Horních Počernic na Smíchov za asistence dopravní policie. Kvůli 59 metrů dlouhému a 310 tun vážícímu nákladu bylo totiž třeba uzavřít několik křižovatek, demontovat svodidla či semaforey. Usazení mostu proběhlo 22. července v noci a provoz na této části bude zahájen v listopadu, kdy bude zároveň zahájena výměna druhé poloviny.

Most Františka Křižíka je dole

V Táboře na trati zvané Bechyňka jde do finále rekonstrukce mostu na historicky první elektrifikované trati u nás. V polovině července a na začátku srpna byly postupně sнесeny obě poloviny mostu, které budou nahrazeny replikami.

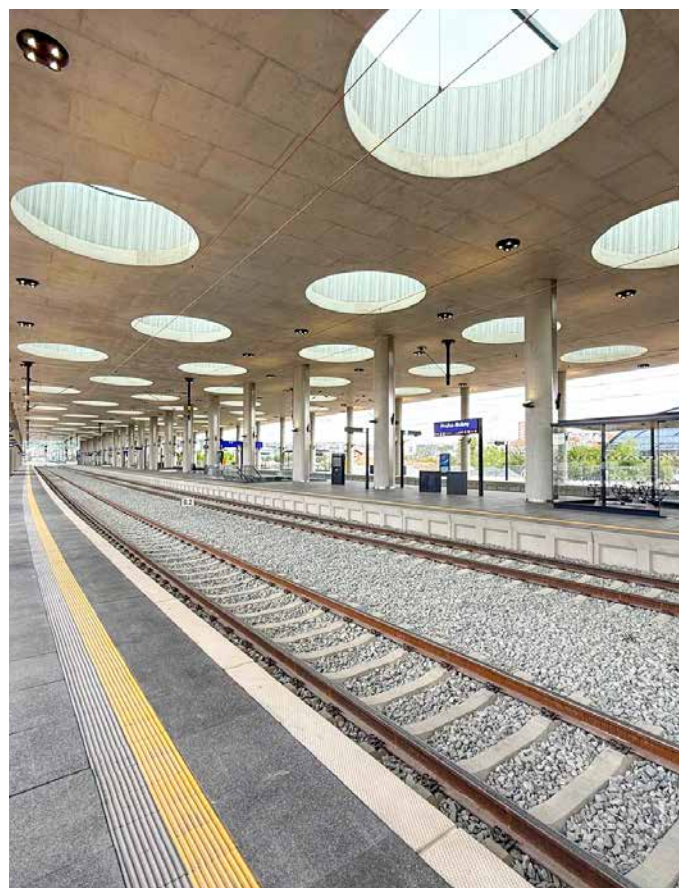


Zahájení stavby Žalmanov - Knínice

Na silnici I/6 mezi městem Bochov a obcí Horní Tašovice proběhlo 24. července slavnostní zahájení stavby D6 Žalmanov – Knínice. SUDOP PRAHA reprezentovali Vladimír Koniček a HIP RDS Jan Ostrý.

Slavnostní zahájení provozu na nádraží Praha-Bubny

V pátek 1. srpna byl slavnostně zahájen provoz v nové stanici Praha-Bubny, pro kterou SUDOP PRAHA v roli subdodavatele zpracoval technologickou část stavby v profesích zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, silnoproudé technologie a DŘT, ve stavební části pak problematiku trakčního vedení, ohřevu výměn, rozvodů VN, NN, osvětlení, dálkového ovládání odpojovačů a ukolejení. Naši projektanti se v rámci projektové přípravy a autorského dozoru stavby museli vyrovnat jak s náročným návrhem umístění technologií a kabelových tras ve vnitřních prostorech komplexu ŽST Praha-Bubny a zastávky Praha-Výstaviště, tak s architektonickými požadavky na řešení trakčního vedení, osvětlení i situování prvků sdělovacího a silnoproudého zařízení.





^ Terminál Smíchov



^ Výpravní budova
Pardubice



^ Masarykovo nádraží

Ze života sudopáků

Summer párty

Léto jsme zahájili 26. června již tradiční **Summer párty** před budovou na Olšanské. Počasí nám nakonec přálo, a tak si dospělí užili letních drinků a děti bublin a malování křídou do sytosti. Bylo to příjemné společné zastavení před letními dovolenými.



Exkurze

V červnu a září proběhly exkurze na stavbě **výpravní budovy v Pardubicích**. Bylo zajímavé vidět 400 m dlouhou podzemní chodbu pro převoz pošty nebo naprosto unikátní části, kterých se ruka stavebníka nedotkla od roku 1957. Více o projektu najdete na str. 10-11.

Je hezké vidět, jak naše projekty spatřují světlo světa. Proto jsme se v srpnu a v září vypravili na exkurzi se zasvěceným

komentářem HIPa projektu Davida Šabaty i na měnící se **Masarykovo nádraží**. Fotopříběh z naší návštěvy najdete na str. 14-15.

Dalším velkým projektem, který v současnosti určité stojí za vidění je **Terminál Smíchov** a celková proměna Smíchovského nádraží. I tam se naši zaměstnanci vypravili na exkurzi, tentokrát v doprovodu vedoucího střediska pozemních staveb a architektury Ondřeje Kafky.

Akce, konference, veletrhy



Rail Business Days

Mezinárodní železniční veletrh a konference **Rail Business Days** se letos v červnu již potřetí konal v ostravském Trojhalí Karolina. Za tři dny jej navštívilo rekordních 12 607 odborníků, nadšenců a studentů. V areálu se představilo téměř 140 vystavovatelů, mezi kterými SUDOP PRAHA samozřejmě nemohl chybět, a to i v roli potenciálního zaměstnavatele v rámci studentského dne.



Fórum Bentley Illuminate 2025

V první polovině července se konalo odborné **fórum Bentley Illuminate 2025 v Barceloně**. Hlavními tématy bylo využití AI pro prediktivní analýzu, optimalizaci výkonnosti aktiv nebo pro budoucí autonomní provoz infrastruktury. Téma je to více než aktuální.



2025 Bentley Civil User Conference

Kolegové napříč středisky se na začátku září zúčastnili **2025 Bentley Civil User Conference** v Denveru v Coloradu. Účastníci získali vhled do nejnovějšího vývoje v oblasti programů Bentley jako jsou OpenRoads Designer, OpenRail Designer, ProjectWise, MicroStation a další.



Robotika v podzemí

Pořadatelem akce **Robotika v podzemí**, která se letos konala 11. června v Podzemní laboratoři Josef, je Národní centrum Stavebnictví 4.0 a Fakulta stavební ČVUT v Praze. Jedním z partnerů akce byl i SUDOP Group. Prezentován zde byly například projekty pro autonomní pohyb strojů v podzemí a využití současných experimentálních znalostí pro tvorbu digitálních dvojčat experimentů. Mimo jiné byl představen projekt inspekčního a monitorovacího robota JULBOT (Josef Underground Laboratory Bot) a unikátní BIM model zase umožnil účastníkům prohlídku podzemí za pomoci 3D brýlí.

2025 – Rok silnicím zaslíbený...

Text: Vladimír Koníček
Foto: Jan Ostrý, Daniel Karfík

Na středisku silnic a dálnic naši projektanti aktuálně zajišťují projektovou přípravu nebo realizační dokumentaci celé řady významných staveb. Jejich dominantním objednatelem je státní podnik Ředitelství silnic a dálnic. Pojďme se na ty hlavní akce podívat podrobněji.

Jak se již v aktualitách tohoto čísla revue pozorný čtenář ve stručné anotaci dozvěděl, proběhlo 24. července na silnici I/6 mezi městem Bočov a obcí Horní Tašovice (a to doslova, místem slavnosti byla místní odpočívka) **slavnostní zahájení stavby D6 Žalmanov – Knínice.** SUDOP PRAHA na ní reprezentovali šéf střediska Vladimír Koníček a hlavní inženýr projektu RDS Jan Ostrý.

Pojďme se podívat na zmíněnou stavbu D6 Žalmanov – Knínice ve větším detailu.

Stavbou nového úseku dálnice D6 zajistí stát kvalitnější dopravní spojení mezi Karlovými Vary a Prahou. Navržená trasa jde v celém úseku stavby v nové trase mimo stávající silnici I/6, která bude po dokončení stavby D6 sloužit jako doprovodná komunikace pro vozidla bez oprávnění jízdy pro dálnice. Původní silnice přejde po zprovoznění celého tahu D6 do vlastnictví Karlovarského kraje. Nově jako silnice II/606.



▲ Úsek D6 Hořovičky, obchvat – RDS

Stavba navazuje na úsek Bošov – Knínice. Na druhém konci je napojena již navazující stavba D6 Olšová Vrata – Žalmanov.

Pro tuto stavbu jsme v uplynulém období zajistili dokumentaci (VD-ZDS) pod vedením Marka Stádníka. Zahájili jsme na ní práce v lednu 2024 a v listopadu stejného roku jsme byli hotovi.

Předpokládaná cena byla 3,2 mld. Kč. Vysoutěžena byla stavba nakonec o miliardu levněji, tedy za 2,2 mld. Kč.

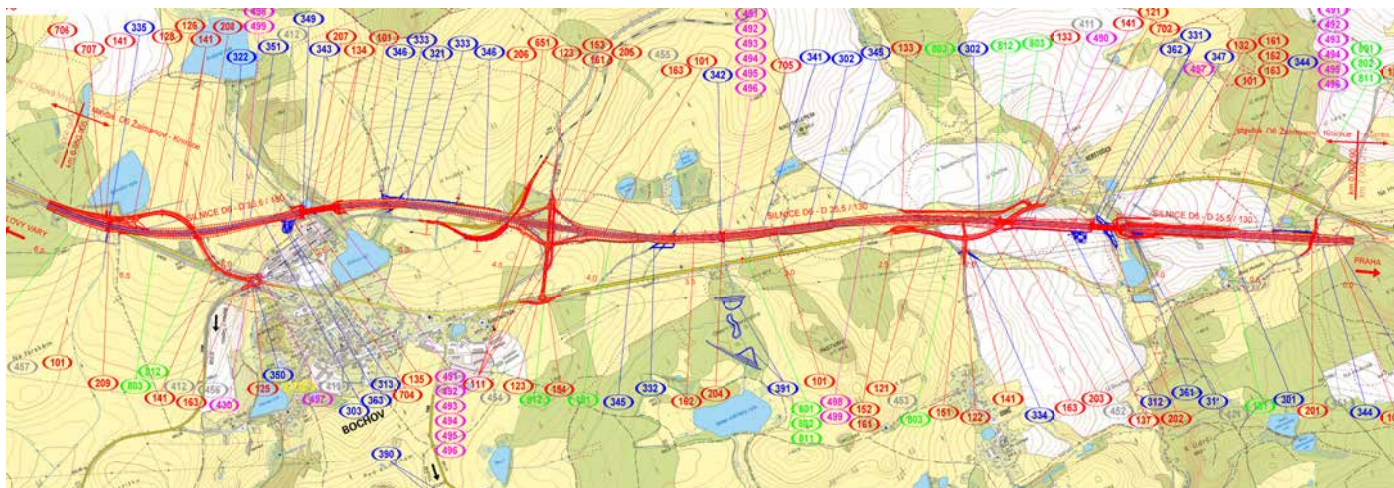
Stavbu bude provádět sdružení firem Eurovia CZ, Berger Bohemia

a Stavby mostů. Pro uvedené sdružení budeme zajišťovat dokumentaci RDS a DSPS. Tým zpracovatelů povede Jan Ostrý. Stavba byla slavnostně zahájena 24. 7. 2025 a práce by měly trvat 3 stavební sezóny.

Zajímavostí je přeložka železniční trati a železniční most přes dálnici jako součást stavby dálnice. Určitou neobvyklostí je i poměrně velký rozsah ochranných bariér proti ptactvu, které slouží k zabránění migrace ptáků v nízké výšce nad komunikací. Jsou navrženy jako neprůhledná clona z dřevěných panelů mezi sloupky, která se umísťuje hlavně v oblastech rybníků po pravé straně dálnice.

Stavba D6 Žalmanov – Knínice

v



**Na „šestce“ ještě zůstaneme.
Konkrétně se přesuneme na úsek
D6 Hořovičky, obchvat – RDS.**

Jak už název napovídá, i zde jde o dálniční stavbu na tahu D6 Praha – Karlovy Vary. Její délka je něco málo přes pět kilometrů a na trase najdeme čtyři mosty, mimoúrovňové křížení, okružní křižovatky i přeložky komunikací nižších tříd, sítí a vodotečí. Obsahuje i oboustrannou odpočívku Kolečov. Průběžně zpracováváme RDS pro zhotovitele (Berger Bohemia), DSPS a další související činnosti.

Když se posuneme na pomyslné mapě republiky jižním směrem, dostaneme se na I/27. Konkrétně do Klatov, kde se dokončuje jejich obchvat, na kterém zpracováváme RDS a DSPS.

Podle zadání jde o dvoupruhový obchvat Klatov, jehož délka je přibližně 7,5 km. Na trase bylo postupně vybudováno 10 mostů, mimoúrovňové křížení, okružní křižovatky, chodníky, protihlukové stěny a další přeložky vodotečí a sítí.

Stavba byla zprovozněna na konci roku 2024, nicméně stále probíhají výstavby přeložek nižších tříd, oplocení nebo sadové a terénní úpravy. Rovněž zpracováváme DSPS a další dokumentace.

▼ Obchvat Klatov – RDS



Sever republiky reprezentuje silnice I/9 v úseku Dubice – Dolní Libchava.

Tato stavba je se silničním střediskem SUDOPu spojena prakticky již čtvrt století. Proto nás těší, že po soutěži na zhotovitele stavby se SUDOPU PRAHA podařilo dojednat zpracování dokumentace RDS a DSPS. Tým pracuje pod vedením Mariána Petra ze střediska 209. Objektům pozemních komunikací se s vervou a pečlivostí věnuje Jiří Jarolím. Dnes dokončené komunikace před čtvrt stoletím trasoval a možnost být u jejich výstavby ho rozhodně zaujala.



▲ Silnice I/9 v úseku Dubice – Dolní Libchava

Projektovaný úsek Dolní Libchava – Dubice – MÚK Sosnová je součástí celkové přeložky silnice I/9 mezi Novým Borem a Sosnovou, po jejímž dokončení dojde k odklonění tranzitní dopravy ze zastavěných oblastí měst Nový Bor a Česká Lípa. Úsek Dolní Libchava – Dubice navazuje na již provozovaný úsek MÚK Sosnová. Stavby „Libchava a Sosnová“ budou propojeny v současné době již využívanou ulicí U Obecního lesa. V rámci tohoto propojení došlo v roce 2013 k povrchové úpravě ulice.

Přeložka je navržena jako dvoupruhová směrově nerozdělená komunikace v kategorii S 11,5/90. Celková délka stavby je přibližně 1450 metrů a součástí stavby jsou dvě okružní křižovatky, šest mostních objektů zajišťujících křížení přeložky se stávajícími komunikacemi, železniční tratí a vodními toky.

Realizaci ale předcházela strastiplná proces přípravy, do kterého významně zasáhly snahy o úspory v období ministra Bárty. V průběhu let se měnil rozsah trasy, pojetí křižovatek nebo třeba délka estakády přes Ploučnici.

Slavnostní zahájení stavby se uskutečnilo 18. 4. 2024. V červenci 2024 se provádělo např. vrtání pilot pro most s celkovou délkou 105 m. Dále běžely zemní práce, budovaly se přístupové cesty a probíhaly práce na provizorní komunikaci. Poté se na mostě přes Šporku armovalo, bednilo a betonovalo. Začátkem roku 2025 byly na mostě přes řeku Šporka osazeny 4 ocelové nosníky. Průběžně probíhají práce na založení a vršení násypového tělesa na hlavní trase. Násypy dosahují výšky až 11 metrů. Práce nepolevují ani na 329 m dlouhé estakádě přes řeku Ploučnici, kde začátkem jara 2025 proběhla betonáž mostovky. Zde se jedná o trámovou monolitickou železobetonovou konstrukci. Na konci dubna 2025 byla na mostě přes Šporku dokončena spodní část stavby a proběhla betonáž mostovky.

Posledním v přehledu je trasa I/9 Želízy – hranice Středočeského kraje, kde probíhá oprava komunikace a jejího odvodnění.

Celková délka stavebních úprav je necelých 11 kilometrů.

Návrh konstrukce vozovky vychází z doporučení diagnostiky vozovek. Dle doporučení diagnostiky je stavba rozdělena na 9 samostatných úseků s přesně stanoveným návrhem řešení opravy vozovky, která aktuálně vykazuje četné vady od trhlin v asfaltovém krytu různé délky a hloubky, přes ulámané krajnice až po vyjete koleje. Oprava zahrnuje také pročištění propustků a příkopů s cílem dosáhnout plné obnovy systému odvodnění. Součástí stavby je i oprava mostních objektů.

Stavbu jsme dovedli až do soutěže na zhotovitele. Tím je SaM silnice a mosty, která se zavázala k provedení prací za 124,42 mil. Kč bez DPH.

SUDOP PRAHA z kapacitních důvodů nepřijal nabídku na práce na RDS a bude se stavbě věnovat pouze z pozice autorského dozoru.

S ohledem na rozsah je oprava rozdělena do dvou stavebních sezon. Zatímco v letošním roce budou opraveny části mimo zastavěná území, v příštím roce postoupí práce do obydlených oblastí obcí na trase. Mezi prosincem a březnem, dle aktuálních klimatických podmínek, budou práce přerušeny zimní technologickou přestávkou. Předpoklad dokončení stavby je 06/2026.

Také probíhá stavba **nového úseku dálnice D35 Hořice – Sadová**, který by měl být uveden do provozu na konci letošního roku.

Více se o průběhu výstavby dozvíte nejen v příštím čísle SUDOP Revue, ale i v rámci plánované **podzimní exkurze**.✂

Terminál VRT – Bečváry

Text: Tomáš Pechman, Ondřej Kafka, Jan Bonev



Vzletná a lehká křídla ptáků zvedající se k odletu. Taková byla vize přestupního terminálu a jeho působení v krajině.

Železniční stanice Kořenice-Bečváry VRT je už ze studie proveditelnosti situována při obci Pučery v poloze, která optimálně dělí 70 km úsek mezi stanicí Praha východ a sjezdem z VRT do Světlé nad Sázavou. Primární účel stanice vybavené dvěma předjízdňými kolejemi spočívá v řízení sledu vlaků (jejich vzájemném předjíždění), nouzovém zastavování, evakuaci cestujících ze souprav a též v zajištění údržby VRT, když je v místě navrhována i údržbová základna s připojením na stávající trať Kolín – Ledcečko. Takto navržená stanice už za cenu relativně nižších nákladů na nástupiště, podchody a zázemí pro cestující umožňuje rozšíření využití též o pravidelné zastavování vlaků pro nástup a výstup

cestujících. Poptávku po cestování do Prahy či Havlíčkova Brodu v jinak převážně zemědělské krajině zvýší možnost přestupů na stávající trať zejména od Uhlířských Janovic.

Stanice se nachází v otevřené krajině mezi obcemi Bečváry, Pučery a Chotouchov, v těsné blízkosti silnice I/12 a stávající železniční trati. Strategická poloha umožňuje efektivní obsluhu širšího regionu, přičemž dopravní infrastruktura je navržena s důrazem na multimodální dostupnost – železniční a automobilová doprava, autobusy, pěši a v neposlední řadě cyklistické trasy.

Příjezd ke stanici je řešen pomocí mimoúrovňového napojení na komunikaci I/12 a souběžných místních komunikací. Parkoviště jsou navržena dvě, budovaná postupně ve dvou etapách výstavby. V blízkosti stanice se nacházejí rekreační a krajinářské prvky, jako například rybník, stezky, oddechová zóna, dětské hřiště, sportoviště se

skateparkem, které doplňují její veřejný charakter a zvyšují pobytovou hodnotu okolí. Součástí návrhu je i silniční obchvat obce, který je navíc od obce oddělen zemním valem se zelení.

Architektonický návrh čerpá svou inspiraci z přírody – konkrétně z dynamiky vzletu hejna ptáků, které se zvedá k obloze s elegancí, rytmem a vnitřní rovnováhou. Tento motiv se stal hlavním výtvarným východiskem návrhu, který se odráží nejen ve formálním výrazu stavby, ale i v její symbolice a prostorovém uspořádání.

Nejvýraznějším architektonickým prvkem je střešní krajina objektu. Řada lomených štítů vytváří obraz rozmáchlých křídel v pohybu. Tato kompozice navozuje dojem, jako by se stavba právě zvedala k nebi nebo jako by hejno ptáků zachycené ve fázi vzletu zamrzlo nad krajinou.

Střešní silueta je rytmická, ale nikoli monotónní. Jednotlivá „křídla“ se liší výškou i sklonem, což odkazuje

na přirozenou neuspořádanost hejna v pohybu. Celkový tvar tak působí lehce, vzdušně a přirozeně. Ze vzdálenějších pohledů stavba neruší horizont, ale spíše ho prokresluje a doplňuje. Zastřešení nástupiště je řešeno jako prodloužení hlavní struktury střechy, čímž vzniká souvislý architektonický jazyk napříč celým objektem. Střešní prvky jsou zároveň praktické, chrání cestující před nepřízní počasí, filtrují světlo a současně umožňují i výhledy do krajiny.

Dispozičně je stanice navržena s důrazem na přehlednost a plynulý pohyb uživatelů. V přízemí se nachází prostorná vstupní hala s čekárnou, pokladnou a navazujícími službami. Interiéry jsou prosvětlené, bezbariérové, s kvalitními materiály a orientačním systémem. Podhledy jsou řešeny akusticky vhodným materiálem s jemnou strukturou.

Podchod pod kolejemi je rovněž součástí architektonického řešení – s důrazem na bezpečnost, osvětlení a pohodlí. Nástupiště jsou vybavena vodicími liniemi pro nevidomé a jasně vymezenými nástupními hranami.

„Celkový dojem z návrhu má být civilní, funkční a zároveň kulturně hodnotný. Stanice je nejen dopravním uzlem, ale také novým veřejným prostorem, který propojuje dopravu, krajinu a komunitní život.“

Modrozelenou infrastrukturu s krajinnými prvky využíváme k citlivějšímu zakomponování návrhu do okolní krajiny. Akceptujeme zemědělskou krajinu stejně jako navrhované lokální biocentrum jako jeden bod ve stávajícím biokoridoru.



Posouváme ho směrem k obci Bečváry a začleňujeme do biokoridoru. Pomocí vodních prvků a navázání TTP s vzrostlou a keřovou zelení pro zlepšení mikroklimatu a ekologické stability chceme být v souladu s přírodou, a tím řešit urbanistické a klimatické problémy. Vzniklou parkovou zeleň doplňujeme pěšími cestami i se stromořadím. Mezi parkovacími místy je navrhován zasakovací průleh a samotná parkovací místa jsou navrhována zatravněvacími dlaždicemi. Orientace parkoviště odpovídá vrstevnicím, což odpovídá správnému odvádění dešťové vody. Zbytkovou zeminu po výstavbě VRT využíváme k vytvoření protihlukového valu, který je orientován k obci Pučery. Ozeleněný val by měl plnit funkci nejen protihlukovou, ale také izolační a estetickou.

Nezapomínáme ani na památný strom obce Pučery, který je skutečně

významný. Jednu z navrhovaných pěších tras končíme právě před ním.

Prvky modrozelené infrastruktury využíváme k vytvoření vhodného odpočinkového místa pro lidi z okolních vesnic. Počítáme i se sportovními plochami jako doplňkovou funkcí a možná určující pro další rozvoj blízkých obcí.

Soutěž na nový terminál VRT Kořenice-Bečváry jsme sice nevyhráli, ale i tak jsme se o náš návrh s vámi rádi podělili. Byla to pro nás zajímavá zkušenost a předpokládáme, že ji v budoucnu ještě zúročíme. ✕



„Stanice Kořenice-Bečváry není jen zastávkou v dopravní síti. Je to architektonický obraz letu – obraz pohybu, lehkosti, naděje a spojení. Tak jako se hejno zvedá k nebi v tichém souznění, i tato stavba tiše a elegantně komunikuje s okolím, se svými uživateli a se světem.“

Lidi nepředěláte, musíte předělat sám sebe

Text: Tomáš Wehle
Foto: Miloš Schmiedberger



**Eva Kudynová
Klimtová,**
ekonomka

Velká část její kariéry je svázána s drážním světem, působila mimo jiné na Generálním ředitelství Českých drah nebo na SŽDC, devět let přednášela účetnictví na Dopravní fakultě Jana Pernera na Univerzitě Pardubice. Od roku 2011 pracuje ve společnosti SUDOP PRAHA, kde je finanční a personální ředitelkou.

Její oddělením projde téměř vše v podniku – lidé při nástupu, fakturace zakázek, bankovní jistiny, výplaty, ale i služební vozidla nebo specializovaný software. To vše se otiskne do její agendy. A upřímně, ona je ta, komu zaměstnanci visí na rtech na konci roku, když se mluví o prémiech.

Bývalý obchodní, dnes generální ředitel Martin Chrástil mi před třemi lety v rozhovoru řekl, že ročně SUDOP eviduje zhruba 1200 soutěží. I když nedopadne zdaleka každá, je z toho vidět, jaký frmol ve vašem oddělení máte. Firma má navíc pobočky v několika městech, aktivní jste i v zahraničí. Jak to všechno zvládáte?
Udělala jsem si 56hodinový den (smích)... Samozřejmě je potřeba říct, že naštěstí nejsem u všeho toho procesu online. „Nastupuji“ až ex post, kdy zpracováváme faktury, účtujeme je, a spíše se starám o účetní a daňovou stránku středisek a soutěží, které se tady udály. Není to tak, že bych tu studovala tisíce smluv a dokumentů, něco jde i trošku mimo mě. Ale samozřejmě se zakázkami souvisí cashflow, takže když se špatně nastaví fakturační termíny nebo u fakturace se posune fakturační termín, může se stát, že firmě dochází to zlaté dno a řeším pak situace typu „vypadne faktura za pár desítek milionů, a tak se zdá, že budeme mít problém“. Nicméně je potřeba říci, že zatím tyto problémy pořád jsou v úrovni úvah a stále to SUDOP zvládl bez ztráty kytičky.

Na jaké bázi musíte hlídat financování?
Minimálně čtrnáctidenní. Může nás dorazit velké DPH, spousta věcí nás může ovlivnit. Anebo prostý posun termínu na nějaké zakázce, který zrovna pod sebou generoval desetimilionovou a vyšší částku. Když se vám posune příjem peněz o měsíc, dva nebo více a měli jste je mít, nebo nemáte, tak i silná firma jako SUDOP to pocítí.

Co vám nejvíc při téhle práci pomáhá? Máte všechna data někde v Excelu, ve speciálním účetním programu, který na vás „bliká“, když dochází peníze, anebo hlavně spoléháte na svou hlavu?
Je to kombinace. Musíte si vždy představit čtyři pět scénářů, co může nastat, a pak to samozřejmě hledáte v systému, jelikož v účetnictví a při vedení společnosti to znamená znát procesy i u těch firem, s nimiž spolupracujeme. Znat jejich návyky a umět tomu přizpůsobit vlastní systém. Protože jsem 20 let byla na druhé straně „barikády“, tedy u investora, tak v momentě, kdy se vystaví faktura, si ještě pořád dokážu představit, co s tím protistrana dělá, jaký čas jim trvá, než to vše zpracují, nebo co obnáší vyžádání dotačních prostředků

z Evropské unie. Se všemi těmito informacemi se musí neustále pracovat a všechno se musí zkombinovat.

Které vlastnosti jsou na vaší pozici zásadní?

Musíte vnímat své okolí, a to nejen ve firmě. Hodně důležitá je v současné době legislativa, jelikož se zaměstnanci a s firmou hodně cloumají změny zákonů. Hypoteticky vznikne někde nějaký přílepek u zákona a vy musíte zjistit, že se vás zásadně dotkne, protože zrovna v tom segmentu se firma pohybuje. Neustále tedy musíte studovat a diskutovat. A pak jde o to, mít tým lidí, na které se můžete stoprocentně spolehnout. Bez lidí se neobejdete. Jak říkala kdysi moje kolegyně, jedna špatná účetní dokáže zlikvidovat celý barák, a to platí pořád. Protože udělá takové chyby, které se odrazí v nedozírných pokutách či obstrukcích financí na straně finančního úřadu, a pak se to s vámi veze a už s tím nikdo nic v historicky krátké době neudělá. Nutným předpokladem pro pozici finančního ředitele je pak také předvídatost a odolnost vůči stresu. Zvláště když vidíte blížící se faktury, posuny termínů, klesající cashflow a zároveň víte, že máte zodpovědnost za tři sta lidí a jejich rodiny.

A z pohledu personalistiky nebo HR?

Jsem znamením Rak a nedokázala bych žít ve firmě typu KPMG či Deloitte, v neosobním světě. Potřebuji lidi vnímat a cítit jejich náladu. Vnímat, jestli se jim něco líbí, nelíbí a jak jim případně pomoci. Lidé jsou dnes různí, generace jsou různé, mají různý pohled na svět, a musíte se s tím naučit žít a snažit se jejich postoje chápat, ať jsou jakékoliv. Lidi nepředěláte, musíte předělat sám sebe. Aspoň v myšlení.

Máte na starost také evropskou agendu. Tedy compliance, GDPR, prevenci korupce a podvodů, pracovní a smluvní právo, whistleblowing... Kolik času vám tyto „evropské“ radosti zaberou?

Nedokážu to spočítat. Jsou chvíle, kdy vám to vezme půl měsíce i celý, ale jindy se toho zase nemusíte dotknout. Evropskou unií v tomto ohledu rozhodně z ničeho neviním. Část věcí má hluboké ratio a mají smysl, třeba GDPR, které si dle mého společnost sama způsobil, respektive firmy, které přeprodávaly a parazitovaly na datech svých klientů. Můj názor je, že my Češi si spoustu

věcí děláme sami a na Evropskou unii se velmi rádi vymlouváme. Měla jsem možnost za SZDC jezdit do Bruselu na Evropskou komisi či mluvit s lidmi z Evropského účetního dvora a pochopila jsem, že se někdy snažíme být „papežštější než papež“.

Samozřejmě je to pak s nařízeními a pravidly někdy ode zdi ke zdi, nesmíte všechna nařízení brát „školometsky“, musíte zapojit i selský rozum a lidský faktor, aby se s tím dalo žít. A pak je důležité umět to lidem vysvětlit. Není to tak, že si honíte svoje ego a potřebujete vykázat čárky za provedené činnosti a vytvořené „papíry“. Jde o to, že jste na nějakém rozhraní nebo na hraně, kudy postupujete, kam až si můžete dovolit jít bez vidiny trestu nebo nepříjemného finančního či jiného dopadu na firmu, ale tak, aby to pro vaše lidi bylo aspoň trochu únosné.

Kromě ekonomie jste vystudovala ještě práva. Tušila jste, že se vám to bude profesně hodit a dobře se propojovat?

Když se na to dívám zpětně, přijde mi, že to bylo pominutí smyslů (smích). Ne, bez legrace, celé to pochází ze zásad, které mi vštíplí rodiče. Tatínek mi řekl, že můžu řídit pouze to, čemu sama rozumím, a bavit se tím, co sama umím. Když jsem začala studovat práva, dostala jsem tehdy na hrb celé právní oddělení se všemi záležitostmi, včetně veřejných zakázek, a necítila jsem se v té pozici komfortně. Měla jsem neskutečné štěstí, že tehdy vznikl koncept ve spolupráci s profesory na Univerzitě Karlově, kdy se k právu mohli dostat i dálkaři. Lidé z praxe, kteří mohli studovat právo, aniž by museli přerušit svou profesní kariéru. Protože jsme byli z praxe, tak to bavilo i ty věhlasné profesory, když se dozvídali něco i oni od nás. Leckdy jsme se „ochytřovali“ navzájem, ale v takovém velmi přátelském a konstruktivním duchu. Dodnes jsem s některými profesory a docenty v úzkém kontaktu.

Téměř deset let jste učila na Univerzitě Pardubice. Jak na ta léta vzpomínáte?

Jako na úžasný čas, který mi strašně moc dal. Začala jsem učit při práci, když mi bylo nějakých třicet, takže jsem si pamatovala, jak to vypadalo za mých školních let, která jsem nějak „přežila“, a chtěla jsem být jiný učitel. Byla jsem asi netypický učitel, kdy jsem se snažila předvádět těm proti mně, s čím vším se můžou v praxi setkat, a na tom jsem je pak učila tu nezáživnou část, co se museli naučit. Proti mně seděla generace, která měla za sebou možnost uvolnění v názorech, ve zdrojích, takže oni se ptali: proč ne, proč tak, a ne jinak? Byly to úžasné roky, které mě hodně posunuly, dodnes jsem školou spolupracuji a mám tam kamarády, setkáváme se na měsíční bázi. Jinak studenti tam



jsou pořád stejní, jen je jich o hodně méně. Jak těch, kteří studují jen proto, aby měli vysokou školu, těch je v tuto chvíli oproti mým rokům o hodně méně. Tak těch, kteří berou těžká studia techniky jako výzvu a koníček pro život.

Stále se hovoří o nedostatku talentů zejména v technických oborech. Jak vnímáte situaci na trhu práce vy? A jak se to dotýká SUDOP PRAHA?

Dotýká se to celé republiky. Chceme se posouvat, stavět úžasná díla typu Dukovany nebo vysokorychlostní tratě či ETCS, ale mám pocit, že technici brzy vymřou. Když jsem učila na univerzitě (v letech 2001–2010, pozn. red.), studovalo například v určitém technickém oboru 40 lidí v ročníku, teď jich je tam klidně jen osm.

Kde je vzít?

Podle mě to celé začíná u matematiky. U názoru státu, že matematika děti stresuje a podobně. A pokud dáte dítěti šanci vyhnout se něčemu těžkému, tak snad jen Sheldon Cooper se tomu nevyhne. Když nemáte matematiku, nemáte šanci jít na technickou školu. Na druhou stranu možná pak jdou na techniku opravdu jen skalní srdcaři. Velká část toho prvotního rozhodnutí leží i na rodičích. Přitom v tuto chvíli začínají být opravdu kvalitní projektanti platově i na sedmimístné částce, na úrovni neurologů nebo kardiologů.

Přesto se vám do firmy mladě daří lákat, někteří mladí kolegové i na pozicích vedoucích středisek jsou toho důkazem. Jací jsou dnešní absolventi? Opravdu nechtějí někdy zase tak tvrdě pracovat a touží po work-life balance?

Myslím si, že jsou stejní jako my, jen mají jiné možnosti a zdroje kolem sebe.

My žili v prostředí, kde se úplně nenosila otevřenost, vlastní názory, neměli jsme šanci cestovat. Dnešní generace není špatná, je jiná. My bychom se dnes s jejich možnostmi také chovali jinak. Jsou to děti rodičů, kteří po revoluci byli dvanáct a více hodin v práci, oni to viděli a nechtějí takhle skončit. Chtějí opak. Správný je podle mě nějaký kompromis. Mladý člověk, který nemá zkušenosti a zatím nic nedokázal, nemůže čekat, že dostane stotisícový plat. Ale může čekat, že pokud ukáže, že je dobrý a jak se říká, „má tah na branku“, tak se o něj firmy poperou. A může to být zakrátko a nemusí na to čekat do padesáti let. My se s tím musíme srovnat a naučit se s tím žít. Myslím si každopádně, že být jiný je dobré a možná ti mladí dopadnou lépe než my. Už si uvědomují, kde chtějí a nechtějí být. My to vidíme až teď, když už máme velkou část života za sebou.

Jak pečujete o vaše zaměstnance v SUDOP PRAHA, aby byli ve firmě spokojení a nechtěli odcházet?

Samozřejmě vymýšlíme, co se dá a co nám stáť umožní uplatnit. Portfolio benefitů se snažíme připravit tak, aby si v nich každý našel svoje, od sportovních po kulturní i zdravotní. Díváme se také na věkovou strukturu, SUDOP je svou povahou stále rodinná firma. Tomu odpovídají i pracovní výročí, takže tu není ani neobvyklé slavit 50 let ve firmě. Nabízíme proto i benefity pro starší kolegy, které by jim pomohly třeba zdravotně. Například trvalou zdravotní péči o zaměstnance ve zdravotnickém zařízení, jež nabízí lékařskou péči, od praktických doktorů až po specialisty. Naši zaměstnanci tak nemusí běhat po Praze a hledat specialisty z řad kardiologů, endokrinologů nebo zubařů. ✕

Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Pardubice

Nejkvalitnější funkcionalistická realizace nádraží s hotelem v poválečném Československu prochází citlivou obnovou, která ve vši pokoře respektuje její historickou a architektonickou hodnotu.

Projektové práce na výpravní budově jsme začali zpracovávat na podzim roku 2017 ve stupni záměr projektu + DÚR. Vzhledem k vývoji na Správě železnic nestačil záměr projektu pro dopravní stavbu. Ten musel být zpracován podle nových a stále se tvořících not záměrů pro výpravní budovy (v platnost vešla „Koncepte při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“). Kromě toho došlo i ke změně názvu celé akce a projekt převzala jiná složka SŽ.

Zub času se na fyzickém stavu budovy podepsal a významná část prostor byla v té době už nevyužívána (většina výškové budovy, kino Čas, bufet, cca 1/3 západního křídla, značná část suterénních prostor). Vzhledem k velikosti objektu byl při zpracování projektové dokumentace hledán i nový smysluplný způsob jeho využití po rekonstrukci. Za spolupráce s odborem O11 (úsek GR, personální odbor) tak vznikl předpoklad vytvoření střediska firemního vzdělávání Správy železnic. Využití jsme nakonec našli a záměr projektu byl schválen na jaře 2020.

Koordinace s ostatními stavbami

Při zpracování všech stupňů dokumentace bylo potřeba zajistit koordinaci s ostatními stavbami v místě, a to nejen se stavbami SŽ. Jednalo se o:

- Modernizaci železničního uzlu Pardubice (SŽ, dokončena v létě 2024), projektant SUDOP PRAHA (modernizace stanice a technické infrastruktury ve stanici)
- Magistrální rozvod 22 kV v traťovém úseku žst. Pardubice TS 1 – Pardubice-Rosice (SŽ, dokončeno, projektant SUDOP PRAHA)
- Multimodální uzel veřejné dopravy v Pardubicích – Terminál B (Statutární město Pardubice – DUR, DSP, DPS, realizace 2023–2024, projektant Optima)
- Terminál JIH, Pardubice – Vápenka (Statutární město Pardubice – DUR, DSP, DPS, zatím nerealizováno, projektant: společnost LAPLAN)



Historie výpravní budovy

Komplex výpravní budovy byl postaven v letech 1947–1958 dle soutěžního projektu významných architektů Karla Řepy a Karla Kalvody, spolu se specialistou na nádražní budovy Josefem Dandou. Výstavba probíhala v několika na sebe navazujících etapách. Započalo se s východním křídlem s kolmou částí na západě v roce 1948 a pokračovalo se směrem k západu. K úplnému dokončení došlo v roce 1958 – délka výstavby tedy byla 10 let. Slavnostní uvedení do provozu proběhlo 1. 5. 1958.

Od roku 1987 podléhá železniční stanice Pardubice památkové ochraně (číslo ÚSKP 47810/6-4875) jako nejkvalitnější funkcionalistická realizace nádraží s hotelem v poválečném Československu.



Komplex výpravní budovy byl navržen nejen pro zajištění běžných dopravních služeb (pokladny, kanceláře, zázemí personálu, dopravní kanceláře, řízení dopravy, technologické prostory, kryty CO, restaurace či bufet), ale i pro další služby – hotel a samostatný prostor stavebně i provozně propojeného bytového domu, shromažďovací sál v suterénu, nonstop biograf Čas (později kino Sirius), kadeřnictví, knihkupectví.

Přestože budova nádraží byla stavěna v době po roce 1948 za akutního nedostatku materiálních zdrojů, došlo zde k použití významných architektonických prvků z doby 1. republiky včetně patentních systémů „Betok“ a „Verlith“ (kombinace subtilní železobetonové konstrukce a skla). Systémy byly použity pro velkorysé prosvětlení haly, schodišť a části přechů.

Stav objektu před rekonstrukcí

Délka budovy je přibližně 300 m, s největší šířkou 61,4 m v prostoru hotelové části a 38 m v prostoru haly. Výška budovy v nejvyšším místě – střecha hotelové části – je 28 m nad terénem. Významným prvkem výpravní budovy je fasádní obklad v červenohnědé barevnosti – červené pásy z tvrdě páleného střepe, soklová část – černé pásy s glazováním. S těmi kontrastují výplně širokých oken, a především sklobetonové výplně osvětlující halu a schodiště hotelu a bytového domu.

V průběhu let byly provedeny četné stavební zásahy bez souhlasu památkové péče. Technický i estetický

stav vnějšího pláště budovy byl po 60 letech užívání na mnoha místech za hranou své životnosti. Stejně tak i interiéry a stav vnitřních instalací vyžadoval generální obnovu. Kromě exteriérového obkladu, byly ve velké míře dožilé i okenní výplně objektu. V minulosti došlo v některých případech k výměně již dožilých okenních výplní za nové plastové nebo hliníkové, což bylo vzhledem k památkové ochraně objektu nevhodné řešení a nebylo v souladu se záměry památkové péče.

Původní stavební program byl před zahájením rekonstrukce z velké části znefunkčněn a změněn. Po schválení záměru projektu byla rekonstrukce výpravní budovy rozdělena na dvě etapy.

1. etapa – řešena dle „žluté knihy“ FIDIC, tj. doprojektuj a postav, projektant: PRODIN, dodavatel stavebních prací: Společnost rekonstrukce výpravní budovy žst. Pardubice Chládek a Tintěra, Pardubice a společnost EUROVIA – již dokončeno. Tato etapa řešila výškovou budovu a střed, včetně eskalátorů z odjezdového i příjezdového podchodu.

2. etapa – řešena dle „červené knihy“ FIDIC. Projektant: Sdružení „SEU + SP+PRODIN+SIEBTAL_VB Pardubice DSP, PDPS“. Dodavatel: Společnost rekonstrukce výpravní budovy žst. Pardubice Chládek a Tintěra, Pardubice a společnost EUROVIA.

Cíle rekonstrukce

Cílem rekonstrukce vnějšího vzhledu budovy je obnova původního vzhledu, zejména očištění zachovalých fasádních obkladů, replika obkladů u silně poškozených fasádních ploch, obnova sklobetonových prosklených ploch, obnova historických oken a dveří (renovace pouze několika zachovaných kusů, ostatní repliky s lepšími tepelně-technickými vlastnostmi). Cílem rekonstrukce interiéru je obnova funkčních dispozic, ochrana hodnotných architektonických detailů, a přitom zajištění hygienických, tepelných a akustických podmínek dle platných standardů.

Odbavovací hala je výjimečná svými rozměry, bazilikálním osvětlením, architektonickým členěním se zajímavými detaily a také dvěma uměleckými mozaikami. Postupem času byla místy znehodnocena nevhodnými úpravami a zaplněna nevhodnými prvky stánků, poutačů, automatů. Jedním z cílů rekonstrukce je návrat k čistotě funkcionalistického interiéru, jehož předností je přehlednost prostoru s rychlou orientací cestujících. Vnitřní dispozice haly zůstává zachována.

Jedná se o obdélníkový prostor, s příčným propojením vstupů z náměstí Jana Pernera na severní straně, se vstupy na nástupiště na jižní straně.



1. etapa

V rámci 1. etapy byly pro školící středisko upraveny prostory výškové budovy hotelu. Vznikly nové učebny, zasedací místnosti, kanceláře pro lektory a dopravní sál, rekonstrukce restaurace a jejího zázemí, bufetu a z kina Čas se stal nový multifunkční prostor. Dispoziční uspořádání prostor školícího střediska v co nejvyšší míře respektuje původní dispozice navržené architektem Řepou, kdy část prostor ve 3. NP je bez denního osvětlení.

2. etapa

V rámci 2. etapy byla vyprojektována rekonstrukce východního křídla, haly a západního křídla s bytovým domem. Nyní je rekonstrukce 2. etapy téměř ve své polovině. Intenzivně probíhají práce na hale i západním křídle a východní křídlo prochází kolaudačním řízením ze strany HZS, o kterém by se dal psát samostatný článek. ✕



Výsledek zatím ukazuje, že i památkově chráněná budova může být technicky moderní, provozně efektivní a zároveň věrná svému původnímu charakteru – doufejme, že se nám to podaří i na zatím nedokončených částech.



ETCS Praha-Uhřetěves – Praha hl. n. (mimo)

Text: Martin Raibr

1. díl

V úterý 1. července 2025 proběhlo slavnostní ukončení stavby „ETCS Praha-Uhřetěves – Praha hl. n. (mimo)“.

Příprava

Ze strany Správy železnic bylo rozhodnuto, že stavba bude připravována formou PP (naprojektuj-postav) a zadání pro tento takzvaný „Žlutý FIDIC“ bude vytvořeno na základě dokumentace ZDS2. Tento postup byl vytvořen s ohledem na časový tlak na dokumentaci, respektive nutnost spustit systém ETCS v daném úseku vzhledem k probíhající stavbě „Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha-Hostivař – Praha hl. n.“

S ohledem na nutnost rychlé aktivace systému ETCS došlo ke zkracování termínů již od samého začátku stavby. Prvotní tlak na stavbu byl zřejmý i ze smlouvy na zpracování dokumentace pro zpracování ZDS2, kdy k podpisu smlouvy došlo dne 26. 11. 2020, předložení k připomínkám bylo požadováno 26. 1. 2021 a v čistopise 26. 2. 2021.

Dokumentace se původně zpracovávala jako doplnění systému ETCS L2 na stávající plně dokončenou infrastrukturu v rámci předchozí stavby „Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha-Hostivař – Praha hl. n.“.

Díky mnohým změnám v průběhu realizace stavby vlastně nikdo přesně nevěděl, co je opravdu výchozí stav pro stavbu ETCS s ohledem na skutečnost, že hostivařská stavba byla rozestavěná a rozsah změn nebyl stále konečný. Když se k tomu přidala problematika přestavby Odstavného nádraží jih (ONJ) a jeho změna na vlečku, příprava související stavby řešící zdvoukolejnění Branického mostu s výstavbou nové odbočky, výstavba dvoukolejné trati mezi stanicemi Praha-Malešice a Praha-Libeň a další, tak bylo zřejmé, že se již nejedná o implementaci na dokončenou infrastrukturu, ale implementaci na rozestavěnou stavbu, jejíž stav v době implementace ETCS není nikdo schopen nadefinovat.

Posledním hřebíčkem byla skutečnost, že příprava stavby ETCS se spustila

v okamžiku zahájení stavby „DOZ Praha-Uhřetěves – Praha hl. n. – Praha-Vysočany“, která zase likvidovala místní obsluhu a převáděla celý úsek do dálkového řízení z CDP Praha.

Nicméně i v těchto nejistých počátcích se podařilo dokumentaci odevzdat k připomínkám, což se v daný moment mohlo jevit jako výhra. Bohužel to byla i doba, kdy se začalo zdůrazňovat, že musí dojít k zahájení stavby zajišťující rekonstrukci žst. Praha-Smíchov. Tím vznikl další problém: aby stavba žst. Praha-Smíchov mohla začít, bude nutné přesunout celé zázemí společnosti RegioJet do jiných míst. Původně uvažované pozemky pro depo v Dolních Měcholupech nebyly ještě připraveny, a tak se začalo očekávat „mírné zpoždění“ při stavbě nového depa.

Tím došlo k tomu, že v dalším měsíci, kdy se odevzdával čistopis dokumentace ZDS2, byla stavba rozšířena o výstavbu nového staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Praha-Malešice, kam bylo rozhodnuto přesunout zázemí společnosti RegioJet. To se psal již březen 2021 a středisko 208 se muselo soustředit na další přicházející úkoly, mezi nimiž byla i stavba „ETCS + DOZ Votice – České Budějovice“.

První „P“

Naštěstí vývoj u stavby „ETCS Praha-Uhřetěves – Praha hl. n. (mimo)“ byl závislý na všech souvisejících stavbách a na problematice přemístění provozního zázemí RegioJetu, čímž zahájení stavby nabíralo zpoždění. Konečně se v začátku roku 2022 stav jednotlivých staveb začal vyjasňovat. Posledním rozhodujícím impulsem pro pokračování přípravy a celé stavby bylo rozhodnutí přehodnotit EIA (posouzení vlivů na životní prostředí) depa RegioJet v Dolních Měcholupech. Toto přehodnocení potvrdilo nutnost zřídit provozní zázemí společnosti RegioJet v žst. Praha-Malešice. Krátce po tomto potvrzení a nabytí právních rozhodnutí došlo i k uzavření kontraktu na stavbu ETCS k 3. 5. 2022. Vlastní pokyn k zahájení projektové přípravy byl vydán 1. 6. 2022.



^ Balíza či balizová skupina (dvě a více) je jedním z mála prvků, která v kolejišti signalizuje, že je trať vybavena systémem ETCS

Realizaci stavby získala společnost AŽD PRAHA, pro níž SUDOP PRAHA prostřednictvím střediska 208 zajišťoval úplnou projektovou přípravu včetně autorského dozoru a dokumentace skutečného provedení.

S ohledem na skutečnost, že stavba byla vyhlášena v očekávaném režimu PP, tak byla dokumentace opravdu prvním počínem pro úspěšný průběh celé stavby.

Pro přípravu stavby „ETCS Praha-Uhřetěves – Praha hl. n. (mimo)“ bylo však velkou výhodou, že rozhodující stavby byly zpracovány na SUDOPu PRAHA, a také skutečnost, že i na ostatních stavbách, jako je změna ONJ na vlečku a stavba zázemí RegioJetu v Praze-Malešicích, se podílelo středisko 208. Tím byly nadefinovány konečné stavy jednotlivých staveb a mohlo dojít k zahájení zpracování projektové dokumentace.

Rozsah stavby

Stavba navazuje na předešlou stavbu „ETCS Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín 1. etapa“, která vybudovala takzvanou „hokejku“ obsahující výstavbu systému ETCS L2 v úseku Praha-Uhřetěves – Praha-Malešice až Český Brod. Tato hokejka měla

za úkol přivádět vlaky kontejnerové dopravy od Břeclavi do kontejnerového terminálu Praha-Uhřetěves a obráceně.

V rámci hokejky došlo k vybudování RBC v CDP Praha pro zajištění provozu systému ETCS L2 v úseku Praha-Uhřetěves – Praha-Malešice – Praha-Běchovice (mimo). Toto RBC bylo upravováno a rozšiřováno pro upravený rozsah oblastí, v níž zajišťuje řízení. Nový rozsah byl ohraničený jednotlivými dopravními Praha-Uhřetěves, Praha-Malešice a Praha-Zahradní Město včetně všech dopraven mezi hraničními dopravními.

V rámci stavby „ETCS Praha-Uhřetěves – Praha hl. n. (mimo)“ došlo i ke zřízení druhého RBC v CDP Praha pro vlastní žst. Praha-Vršovice obsahující její všechny obvody jako například žst. Praha-Vršovice, obvod Eden a zajištění automatických či manuálních vstupů do této oblasti RBC.

Pro obě RBC došlo k nadefinování jednotlivých provozních parametrů, tedy jak chování vlaků v jednotlivých bodech, tak i například definování rychlosti pro jednotlivé rychlostní profily v jednotlivých místech trati.

Nedílnou součástí bylo i zřízení jednotlivých balízových skupin, které u systému ETCS L2 jsou pasivní. Balízové skupiny se montují do středu koleje, a protože v Česku není zvykem úchyty vrtat do pražců, používají se upevňovací soupravy s přichycením do podkladnic koleje.

Následovala úprava jednotlivých staničních zabezpečovacích a traťových zařízení pro přizpůsobení jízdy pod systémem ETCS a doplnění neproměnných návěstidel v kolejišti.

Souhrn všech těchto funkcí byl doplněn do vybudovaného dispečerského řízení a byl zajištěn diagnostický dohled na pracovišti dispečera ETCS opět v CDP Praha.

Na základě rozhodnutí v ZDS2 došlo i k vybudování nového SZZ v žst. Praha-Malešice umožňující plnohodnotné zapojení do systému DOZ, a tím i do systému ETCS L2.

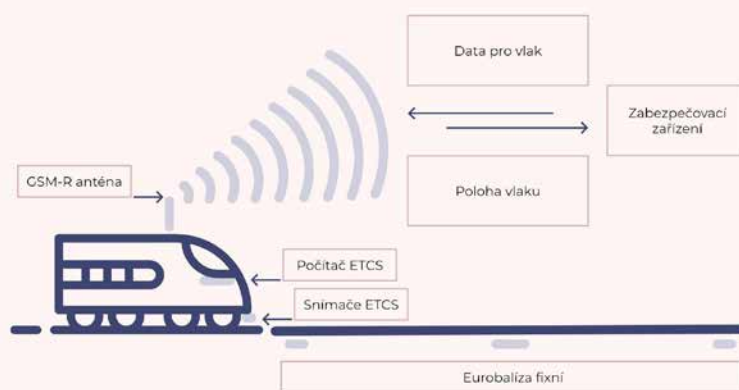
Výsledkem této stavby je tak vybudování systému ETCS L2 v celém trojúhelníku Praha-Uhřetěves/Praha-Malešice – Praha-Vršovice umožňující jízdu vlaků pod stálým dohledem systému ETCS.

Stavbou došlo k plnohodnotnému propojení I. a IV. tranzitního železničního koridoru s výjezdem do žst. Praha-Krč a dovedení osobní dopravy před žst. Praha hl. n. Tato stavba tak i předběhla realizaci systému ETCS L2 ve stanicích Praha-Libeň a systém ETCS dostala před haly železniční stanice Praha hl. n. ✕

Vysvětlení zkratk

- **ETCS** (European Train Control System) je jednotný evropský vlakový zabezpečovací systém. Zajišťuje, aby vlaky dopravců mohly bez problémů přejíždět z jedné země do druhé
- **RBC** (Radio Block Centre), radiobloková centrála
- **SZZ** staniční zabezpečovací zařízení
- **ONJ** Odstavné nádraží jih
- **ZDS2** Zjednodušená dokumentace ve stádiu 2
- **DOZ** dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
- **CDP** centrální dispečerské pracoviště
- **FIDIC** Mezinárodní federace konzultantů inženýrů je mezinárodní normalizační organizace pro konzultační inženýrství a stavebnictví, která je nejznámější díky publikování sad smluvních šablon FIDIC
- **GSM-R** Global System for Mobile Communications – Railway, případně GSM-Railway je mezinárodní standard bezdrátové komunikace určený pro železniční aplikace

Blokové schéma systému ETCS



ETCS (European Train Control System) jednotný evropský vlakový zabezpečovací systém

Na hnacím/řídícím vozidle je zřízena takzvaná mobilní část systému ETCS, která je závislá na jednotlivých prvcích v kolejišti, které nazýváme balízami. S ohledem na to, že jsou většinou dvě, tak balízové skupiny. Přes systém GSM-R komunikuje vozidlo s řídícím systémem, jemuž říkáme radiobloková centrála RBC (Radio Block Centre) a je většinou umístěna v místě ústředního řízení. RBC je srdce systému ETCS a spojuje jednotlivé informace jak proměnné (jízda vlaku, stav zařízení), tak neproměnné (mapa trati) a sděluje mobilní části, co má dělat. Tyto části zařízení již nazýváme částmi stacionárními.

Vozidlo svou jízdou v koleji prostřednictvím mikrovlnného spoje aktivuje balízu (dodá jí energii) a balíza řekne vozidlu své číslo-polohu. Vozidlo předá informaci o poloze systému RBC přes síť GSM-R. RBC vyhodnotí tuto informaci, tedy kde se vozidlo nachází, jak má postavenou cestu, a na základě těchto informací pošle vozidlu instrukce, jak se má chovat dále – tedy stanoví rychlost pro další jízdu a případně změny v jízdě, které vozidlo čekají (zpomalení/zvýšení rychlosti, zastavení atd.) včetně

informace, jaká další balízová skupina následuje při jeho jízdě.

Před vjezdem do oblasti řízené systémem ETCS se musí vozidlo přihlásit na hranicích oblasti ETCS, aby byl povolen jeho vstup. Přihlášení vozidla má dvě možnosti: automatický vstup, či manuální vstup. Automatický vstup zajišťuje samočinné připojení vlaku do systému ETCS. Systém tak nadefinuje, že vozidlo se má napřed přihlásit k síti GSM-R a následně k síti ETCS. Manuální vstup znamená, že dochází k připojení za součinnosti strojvedoucího v definovaném bodě. Při automatickém vstupu musí být před hranicí ETCS dostatečná délka, aby se vozidlo stihlo přihlásit jak do sítě GSM-R, tak následně do systému ETCS, přičemž na každé přihlášení mívá dva pokusy. Pokud tato délka chybí, tak mohou nastat problémy při automatickém přihlašování. Pokud se v daném úseku nacházejí výhybky, musí být dodána informace o tom, že vozidlo míří k hranicím ETCS, aby nedocházelo ke zbytečnému přihlašování.

Z Masaryčky aktuálně



Poté, co se v minulém čísle o stavbě psalo, vyrazili ve čtvrtek 14. 8. 2025 na místo naši projektanti. Stavbou nás provedl HIP projektu David Šabata.

Text: David Šabata,
Foto: Veronika Vašková,
David Šabata, František Hlinovský,

zastavení 1 – náměstíčko

Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží má kromě nesporných dopravních a technických přínosů také veliký význam architektonicko-urbanistický. Koncept řešení vrací prostor stanice městu tím, že integruje drážní stavbu do struktury města, a to hned ve dvou úrovních (v úrovni nástupišť a v úrovni platformy). Výsledného efektu je dosaženo nejen realizací nových stavebních částí stanice, ale také demolicí části komplexu budov historické výpravní budovy. Stanice tak bude otevřená do veřejného prostranství



Pohled od Magistrály



^ Náměstíčko

ze tří stran – z ulice Hybernská, z ulice Na Florenci a z nového „náměstíčka“ v křižovatce ulic Havlíčkova a Na Florenci. Očekáváme, že vstup do stanice z „náměstíčka“ zastíní svým významem a vytížením stávající hlavní vstup do haly výpravní budovy z ulice Havlíčkova. Přímý přístup na nástupiště bude možný nejen z výpravní budovy a mimoúrovňově z nové platformy, ale také z nové multifunkční budovy podél ulice Na Florenci.

zastavení 2 – pohled od Magistrály

Rozsah modernizace je poměrně rozsáhlý, sahá ve směru na Libeň a Vysočany až do oblasti Sluncová (k výjezdu z tunelu Nového spojení), také zasahuje na Negrelliho viadukt (ze dvou směrů). Nicméně nejviditelnější a mediálně nejvděčnější je ústřední oblast stavby mezi Magistrálou a výpravní budovou.



< Pod platformou

v Hala „C2“

Náročnost realizace je do velké míry ovlivněna prováděním za částečného provozu. Stavba je rozdělena do šesti stavebních postupů. Ústřední oblast stavby zasahují tři stavební postupy realizované od severu k jihu.

zastavení 3 – pod platformou

Dvě severní koleje (SK8 a SK9) by měly být uvedeny do provozu na konci tohoto roku. Stavba zahrnuje některá řešení, která jsou v ČR použita poprvé. Jde např. o pevnou trakci. Ta umožňuje snížit světlou výšku platformy na minimum. Další zajímavostí je tzv. „Španělské řešení“, které je použito u koleje č. 9. U této koleje jsou nástupní hrany z obou stran.



zastavení 4 – u haly C výpravní budovy

Hala „C2“ (historická ocelová konstrukce s částečně prosklenou střechou) bude v novém uspořádání tvořit uzlové místo pěších propojení v úrovni ulice, resp. nástupišť.

Ke všem nástupištním hranám budou moci přijíždět soupravy délky 212 m. Vzhledem ke stísněným poměrům bylo obtížné dosáhnout potřebné délky u všech kolejí. Ve finále bylo zapotřebí protáhnout koleje i pod podlahu dvorany – to není surrealistický vtip, jde o stavební kapsy, do kterých zájízdi přidavné brzdy dynamických zarážedel.

zastavení 5 – na platformě

Rozsah platformy je ohromující. Vynikne speciálně v současné době, kdy je to pouze holá deska, a to je přitom postavená pouze polovina (tři z šesti dilatačních celků). Platforma zastřešuje část kolejí a propojuje stanici s okolím ve třech základních směrech. Hlavní komunikační osu tvoří propojení ulic Opletalova – Na Florenci. Jde o linii definovanou historickou stopou hradebního opevnění. V 19. století bylo barokní opevnění prolomeno klasicistní bránou, která umožnila intervenci dráhy, která nově stanovila



charakter tohoto území. Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží tuto staletou jízvu zceluje, ale dopravní význam lokality ponechává, resp. povyšuje na novou úroveň. Tato stanice je ze staveb „PRAKu“ – drážního spojení z Prahy do Kladna s napojením na letiště. Masaryčka se po realizaci všech částí PRAKu tedy stane nástupní stanicí na dráhu na Letiště Václava Havla. ✕



Na platformě
Stavební kapsy





Letní cenobraní 2025

SUDOP PRAHA opět mezi oceněnými

Rok 2025 se na poli odborných soutěží nesl ve znamení železnice, mostů a chytrého urbanismu. A kde se objevuje téma infrastruktury, tam zpravidla nechybí ani jméno SUDOP PRAHA. Během několika letních měsíců jsme tak byli svědky pestrého „cenobraní“, které ukázalo, že naše práce není jen o projektových dokumentacích a výkresech, ale především o stopě, kterou necháváme v českém prostředí. A to soutěžní sezóna ještě nekončí.

Urbanistický projekt roku



České Budějovice mají ambice stát se regionálním centrem, které drží krok s evropskými metropolemi. Projekt **Územní studie Metropolitní oblasti České Budějovice**, na kterém jsme spolupracovali s Českou zemědělskou univerzitou, si odnesl nejen místo v **TOP 3**, ale i **zvláštní cenu Ministerstva pro místní rozvoj ČR**. Porota vyzdvihla

komplexní přístup a jedinečnou koordinaci, která v Česku zatím nemá obdoby. Na projektu se podíleli naši kolegové Polina Zayats, Richard Barník, Tomáš Němec a Jan Turek – ukázka týmové práce, která inspiruje i mimo hranice regionu.

Galavečer České dopravní stavby

Červen, Fantova budova a hned **čtyři ocenění** pro SUDOP PRAHA. Most **Červená**, rekonstrukce výpravní budovy v Plzni či modernizace úseku **Mstětice – Praha-Vysočany** – všechny tyto projekty zazářily před odbornou porotou. K tomu připojme ještě ocenění pro SUDOP EU za zdvoukolejnění Branického mostu a máme jasný důkaz, že železnice je pro nás stále polem, kde hrajeme první ligu.



Stavba roku hlavního města Prahy

Slavnostní vyhlášení v historické Fantově budově na Hlavním nádraží přineslo nejen filmové dokumenty o všech nominovaných stavbách, ale také jedno mimořádné uznání. **Optimalizace trati Praha Smíchov – Černošice** se objevila mezi 51 soutěžícími projekty a potvrdila vysoký standard naší práce. Skutečný triumf ale přišel s oceněním **EXCELENTNÍ KVALITA**, které SUDOP PRAHA obdržel za dlouhodobě nejúspěšnější podnik v soutěžích. Tato cena, pro kterou si došel generální ředitel Martin Chrástil, je dalším potvrzením, že naše práce má v odborném prostředí pevné místo a dobré jméno zcela právem.

Regionální soutěže: Plzeň

Za rekonstrukci budovy plzeňského hlavního nádraží byla letos v rámci soutěže Stavba roku Plzeňského kraje udělena Cena primátora města Plzně.

„Díky citlivé kompletní rekonstrukci se podařilo zachovat atmosféru

a noblesu této památkově

chráněné budovy a zároveň umožnit lidem cestovat v podmínkách 21. století. Budova plzeňského hlavního nádraží tak opět je důstojnou branou Plzně,“ uvedl primátor Roman Zarzycký. Odborná porota dále vyzdvihla, že tento projekt zásadně přispěl ke zvýšení bezpečnosti, dostupnosti i celkové úrovně veřejného prostoru.

Stavba se dostala také mezi nominace v soutěži Stavba roku 2025. O konečném verdiktu rozhoduje také veřejnost, hlasovat můžete na stránkách soutěže do půlnoci 3. 11. 2025. ➔



Soutěž Cena veřejnosti Opera Pragensia: Smíchov

Terminál Smíchov byl na základě nominace MČ Praha 5 a schválení mezinárodní poroty zařazen do soutěže Cena veřejnosti Opera Pragensia. Od pátku 5. září až do konce září bylo možno hlasem podpořit tuto výjimečnou stavbu, která důstojně reprezentuje SUDOP mezi nejvýznamnějšími architektonickými projekty hlavního města.



Stavba roku 2025 – velké finále

Národní technické muzeum se stalo svědkem nominačního večera, kde se jméno SUDOP PRAHA objevilo hned **pětkrát**. Do finále postupují projekty jako **Most Červená, modernizace železničního uzlu Pardubice** nebo **optimalizace trati Mstětice – Praha-Vysočany**. K tomu ještě dálnice D3 Hodějovice – Třebonín či zdvoukolejnění Branického mostu a již výše zmíněná rekonstrukce plzeňského hlavního nádraží. Pokud by se soutěžilo v počtu nominací, vítěz by byl jasný už nyní. Finále se odehraje koncem roku v kulisách pražského Rudolfinu. Hlasování, které do něj může otevřít cestu i našim nominovaným projektům, běží na stránkách soutěže až do začátku listopadu.

Doufáme, že tím letošní „cenobraní“ nekončí. Naše nominace mají stále šanci proměnit se ve finálové triumfy. Budeme rádi, když jim dáte hlas – a když ne, tak aspoň držte palce.

Krátké medailonky oceněných projektů

Optimalizace trati Praha Smíchov – Černošice

Modernizace významného příměstského železničního tahu, který denně využívají tisíce cestujících. Cílem bylo zvýšit kapacitu, bezpečnost a komfort.

Územní studie Metropolitní oblasti České Budějovice

Komplexní urbanistický koncept, který propojuje rozvoj města a okolí s dopravou, infrastrukturou i ochranou krajiny.

Most Červená – Schwarzenberský most

Aktuálně největší železobetonový oblouk v České republice. Unikátní železniční most klenoucí se přes vodní nádrž Orlík. Náhrada původního díla z roku 1889.

Rekonstrukce výpravní budovy Plzeň hl. n.

Obnova historicky cenného objektu, která vrací budově důstojnost a přizpůsobuje ji potřebám moderní železniční dopravy.

Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov

Strategický projekt pro kapacitu pražského železničního uzlu. Nové koleje zrychlí provoz a umožní hustší interval vlaků.

D3 Hodějovice – Třebonín

Klíčový dálniční úsek, který přiblíží České Budějovice Praze a odvede dopravu z přetížených obcí.

Modernizace železničního uzlu Pardubice

Rozsáhlá přestavba jednoho z nejdůležitějších železničních uzlů v ČR. Výsledkem je vyšší propustnost a komfort pro cestující.

Optimalizace trati Mstětice – Praha-Vysočany

Stěžejní úsek na severovýchodním přístupu do Prahy modernizovaný s ohledem na rychlost, bezpečnost a kapacitu.

Letem světem

putování s dronem po světě

Ve čtvrtek 18. září v 15 hodin odstartovala ve spolupráci se SUDOP Real ve foyer a dalších prostorách budovy největší sudopská výstava. Autor fotografií Daniel Karfík nás skrze své záběry nechal prolétnout nad překrásnými místy z celého světa. Výstava potrvá do listopadu, přijďte se podívat.

Text a foto: Daniel Karfík



^ Kostel Svatého Tomáše, Slovinsko

Svět dronů před rokem 2016 byl vyhrazený pouze pro profesionální fotografe a filmaře. Teprve v roce 2017 představila firma DJI jako lídr na trhu s drony svůj první "skládací" cestovní dron. V té době jsem se rozhodl pro koupi dronu DJI Mavic Pro, protože tento dron se dal krásně sbalit do batohu. Moje začátky s dronem nebyly jednoduché. Obavy ze správného ovládání, obavy s létáním ve větru, obavy, aby dron nespadol do zástavby a nezpůsobil škodu na majetku a už vůbec ne škodu na zdraví. A svým způsobem ty obavy zůstávají dodnes, i když už jsem nalétal desítky hodin. Některé země nedovolí bez příslušného povolení dron na svém území použít, tak nezbyvá než tyto zákazy respektovat. A těch místních zákazů i v zemích, kde je dron povolen, je hodně a stále přibývají. Možná přijde doba, kdy amatérsky létat s dronem s kamerou nebude vůbec možné.

Několik nepříjemných okamžiků za ty roky přišlo. Asi 2 měsíce po zakoupení dronu selhala výšková navigace naprogramované dráhy letu u hradu Český Šternberk. Dron nevystoupal do správné výšky, narazil do stromů v lese a spadl. Následně

nastala pátrací akce v prudkém kopci a hledali jsme podle mapy, kde bliká kontrolní světlo. Našli jsme ho s utrženým nosičem na kameru (tzv. gimbalet) a zlomenými vrtulemi. Následovala vcelku drahá oprava. K definitivnímu konci dronu došlo na severním španělském pobřeží Atlantiku, kde se za letu vypnula baterie a dron skončil v moři. Tam ho asi dodnes obdivují místní ryby. A tak jsem si musel koupit nový dron – DJI Air2s. V Mexiku u Teotihuacánu jsem si našel místo k létání u plotu areálu a obletěl z dálky část pyramid. Nějaký indián na motorce si mě všiml a upozornil místní policistku. Ta ihned přijela a vypadalo to na zatčení s případným několikadenním vězením. Smazal jsem před ní náhledy v mobilu, ale nevěděla, že v dronu fotky zůstaly. Přišel mě zachránit náš průvodce a plynulou španělštinou mě z průšvihů dostal. Příště už jsem hledal místa vzletu ve větší vzdálenosti od památek.

Za těch necelých 9 let let už jsem měl možnost pár míst na světě vidět z výšky, udělat pár fotek, ale i krátká videa.

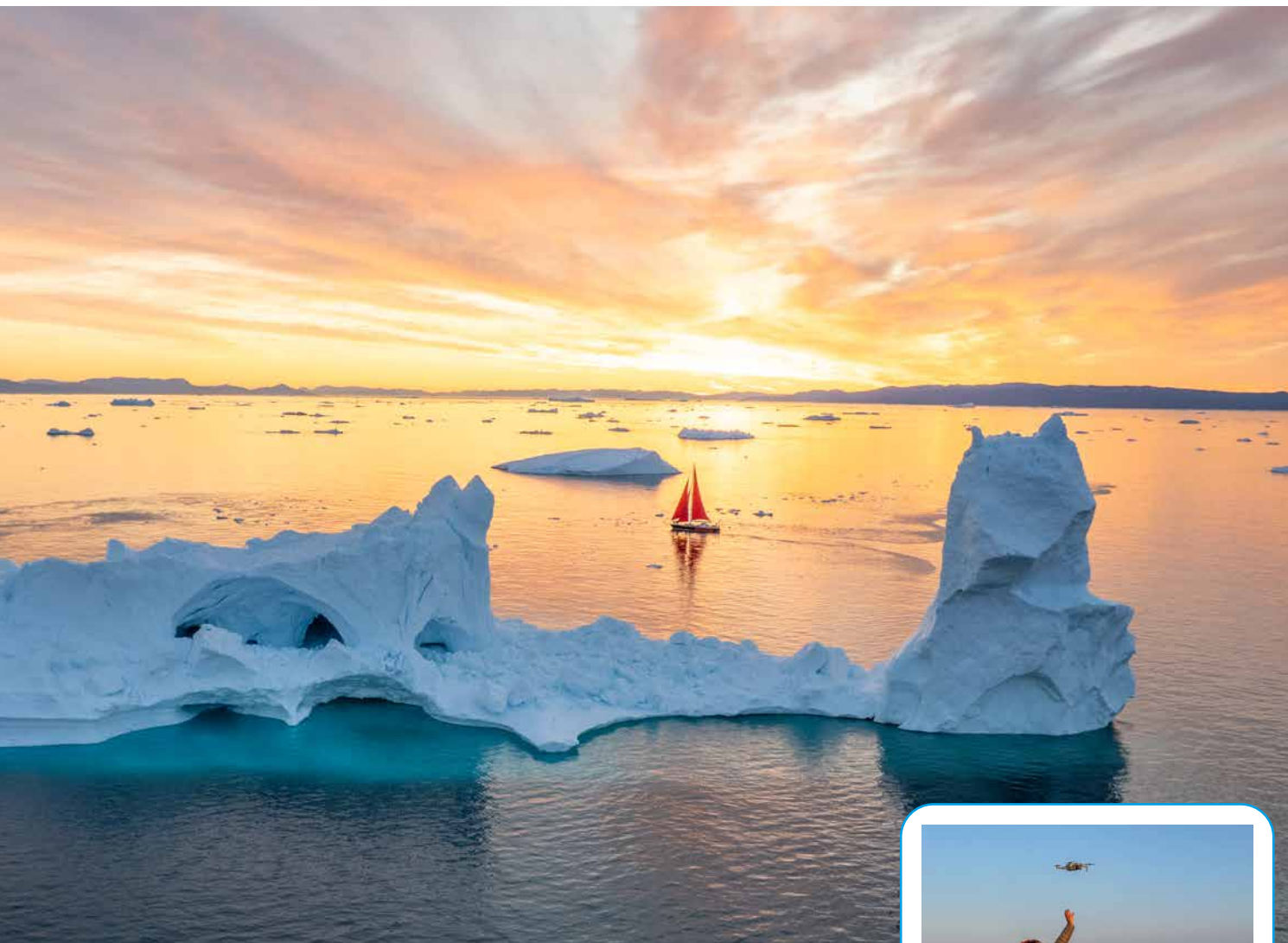
[Videa po sestřihání je možné shlédnout](#)



∇ Poutní kostel sv. Jana Nepomuckého u Žďaru nad Sázavou, Česká Republika

∇ Laguna Lisdillon, Tasmánie





^ Červená plachetnice při západu slunce, Ilulissat, Grónsko



^ Jezero Sparks, Oregon, Spojené státy americké



Dron už létal v těchto zemích:

- Itálie
- Jihoafrická republika
- Vietnam a Kambodža
- Německo
- Norsko
- USA
- Austrálie
- Slovensko
- Španělsko
- Mexiko
- Kostarika
- Slovinsko
- Portugalsko
- Pákistán
- Mongolsko
- Grónsko
- Nizozemsko

... a samozřejmě i u nás
v České republice



2025: Rok železničních výročí

Text: Pavel Schreier

Díl 2.

V roce 1925 přijalo Národní shromáždění zákon o nabytí místních drah státem (zákon 156/1925 Sb.). Do sítě státních drah tak přibýlo cca 2 000 km tratí. Nejednalo se o znárodnění: stát, který vyznával politiku unitárních státních železnic, tyto dráhy zcela regulérně od jejich majitelů vykoupil. Jednalo se o firmy zaručené kdysi státem nebo zemí Českou, jinými slovy o soukromé dráhy, postavené z velké části za státní peníze (např. dráha Jičín – Turnov, mostecko-lovosická spojovací dráha či Sdružení pošumavských místních drah).

Lidské oběti a nedozírné materiální škody budou navždy spojeny s obrazem české železnice **v závěrečných fázích druhé světové války**. Jako nedílná součást říšské válečné infrastruktury se protektorátní dráhy staly terčem intenzivních útoků spojeneckých leteckých svazů. Ke zničenému kolejišti uzlových stanic je třeba přičíst i **několik významných výpravních budov**, namátkou Klatovy (poničeny 22. března 1945), o den později České Velenice, 20. dubna 1945 byla zničena výpravní budova **ve Znojmě**. Dva nálety 25. března a 8. dubna důkladně poničily skvostnou nádražní architekturu v Chebu a nálet na průmyslové pražské čtvrti Vysočany a Libeň svými 22 zásahy téměř zlikvidoval výpravní budovu Libeň horní nádraží.

Bezprostředně po ukončení války a po znovuuštění ČSD proto před odpovědnými činiteli vyvstal úkol se s neblahým dědictvím vyrovnat. Ovšem v prostředí direktivně řízeného hospodářství, kde nešlo nic jednoduše, to představovalo problém. Snad nejrychleji se podařilo záležitost zvládnout ve Znojmě. Tady zničenou původní společnou výpravnu ŌNBW a StEG (arch. Karl Schlimp) nemohla spasit rekonstrukce, bylo třeba novostavby. Té se také Znojmo dostalo realizací návrhu architekta Moravce, která proběhla v letech 1949–1952.

I v **Českých Velenicích** se poměrně dařilo. Tamní honosnou nádražní budovu z let 1904–1908 nálet nezdevastoval natolik, aby nemohlo být přistoupeno k rekonstrukci. Zjednodušená verze původní výpravní tak začala sloužit v roce 1950.



Takové štěstí ale neměly **Klatovy**. Jejich nádražní budova byla pumami téměř do základů zničena a od počátku se proto uvažovalo o výstavbě budovy nové. V otázce podoby však nedošlo ke shodě s městem, a tak první i druhý návrh spadly ze stolu. Realizace se dočkal až návrh arch. Dandy, stavebně dokončený v roce 1959 (1. května).

O své hlavní nádraží muselo svádět boje i **Ústí nad Labem**. Zdejší budova nádraží Ústí město, původně přestavěný hotel „U arcivévodý Štěpána“ letecké pumy značně poškodily a do roku 1950 zde dočasně sloužil nouzový objekt. Tehdy bylo konečně rozhodnuto o generální opravě poničené budovy podle návrhu arch. Dědka (SUDOP).

Své si s nádražím užili i v Kralupech nad Vltavou stejně jako v Chebu.

^ Secesní nádraží v Českých Velenicích před náletem

^ České Velenice 23. 3. 1945

Bombami poškozená **kralupská budova** musela po provizorní opravě sloužit až do roku 1982. Tehdy dostala konečně zelenou realizace návrhu architekta Douši (SUDOP) na novou výpravnu. Ta zde slouží od 26. září 1986.

Podobně těžce se dostával k nádražní budově i **Cheb**. Tady původní honosná budova, pýcha německé drážní architektury, vzala po dvou náletech zcela za své a až do roku 1962 sloužila na jejím místě dřevěné provizorium s tabulí „prozatímní osobní nádraží v Chebu“. V mezidobí byly předloženy dva návrhy na novostavbu (1946 arch. Kouba, 1949 arch. Moravec). Leč buď



- < Kralupské nádraží dle návrhu architekta Vlasty Douši (SUDOP)
- ▼ Budova nádraží Praha-Libeň horní nádraží dle návrhu architekta Karla Mory (SUDOP)



chyběly peníze, nebo nebyly kapacity či stavba nebyla zahrnuta do pětiletého plánu. Štěstí se pak usmálo na ambiciózní návrh arch. Dandy, jenž k nové budově přiřadil i zřízení parku a autobusového nádraží. Se stavbou se započalo v roce 1958, nová budova byla slavnostně otevřena 22. prosince 1962.

Leteckým pumám neušla v roce 1945 ani Praha. Při náletu na **Libeň** a Vysočany dostala 22 zásahů i výpravní budova žst. Libeň horní nádraží Výbuchy pum zničily značnou část nádraží, postavené v historizujícím slohu v roce 1899 firmou StEG. Mírně zachovalý střední trakt sloužil pak potřebám provozu, aby byl nakonec přebudován pro drážní podnikový archiv. Zkraje sedmdesátých let bylo rozhodnuto o celkové přestavbě nádraží a stavbě nové výpravní, posunuté oproti původní východním směrem. Vybrán byl projekt arch. Mory (SUDOP), stavebně byla nová budova dohotovena v roce 1978.

Prošli jsme několik velkých jubileí tuzemské železnice. Na malá či větší jubilea však mohou vzpomenout i jinde, například ve Spojeném království. Letos 27. září uplyne **rovných 200 roků** od zahájení veřejné dopravy na první opravdové železnici, vedoucí od města Stockton k dolům u města Darlington. Původně se tady spíše počítalo s koňským pohonem. Konstruktor Georg Stephenson však uzpůsobil trať pro lokomotivní provoz, na koleje o rozchodu 1 422,5 mm usadil svoji **LOCOMOTION**, za ní zapřáhl vozy s uhlím a moukou, pro slavnostní hosty pak zařadil salonní vagon **EXPERIENCE** a za ním dalších dvacet lór pro každého, kdo byl ochoten ve stoje podstoupit riziko neznámého – jízdu vlakem. Tomu (o váze zhruba 90 tun) se podařilo zdolat 15 km dráhu za cca jednu hodinu.

Existují i malá, komorní výročí, jež asi nebudou připomínána. Za takové může posloužit i jubileum železničního časopisu. Přesně před 120 roky spatřilo světlo světa první číslo tiskoviny, které bylo souzeno stát se legendou. Dne 21. července 1905 se objevilo první číslo časopisu *The Railway Gazette*, stalo se to samozřejmě v Anglii, v Londýně, a stává se tak dodnes. Už jen proto, že se jedná o skutečně nevyčerpatelnou studnici všech možných informací ze světa železnic, ze které bez výčitek těží redakce všech podobných tiskovin celého světa, zaslouží si snad toto malé vzpomnutí. ✕

- ▼ 200 let od zahájení lokomotivního provozu ve Spojeném království



Zabezpečení jednokolejného úseku tramvajové trati.

V loňském roce v čísle SR 3/2024 byl prezentován projekt TT Olšanská – Habrová, který řeší výstavbu nové tramvajové trati na sídliště Jarov. Byl jsem požádán kolegou ze střediska 230 v Plzni, zda bych jim nepomohl s projektem zabezpečovacího zařízení pro stavební povolení. Specialitou projektu je, že v délce cca 600 m je nová trať jednokolejná a navržené technické řešení musí umožnit bezpečnou protisměrnou jízdu tramvají. Nastínil jsem technické řešení, navrhnul rozmístění návěstidel a doporučil použití počítačů náprav, které jsou na jednokolejných tramvajových úsecích běžně používány. Během projednání požadoval DP Praha nahradit počítače náprav kolejovými obvody. Tím se pro mě zdála záležitost uzavřená.

Ale zlom nastal vloni na podzim, kdy mě opět kolegové ze střediska 230 v Plzni požádali, že by potřebovali projekt pro výběr zhotovitele. V „mladické nerozvážnosti“ jsem na to kývnul a když jsem se do toho ponořil, tak mi došlo, že v „důchodovém věku“ budu dělat vlastně „diplomovou práci“, protože žádný reálný vzor pro technické řešení nebyl k dispozici a jednalo se o unikátní řešení.

Nakonec se mi podařilo najít firmu, která obdobná řešení navrhuje a má reference i od DP Praha. Užitečná byla také setkání s Ing. Janem Šurovským, technickým ředitelem – povrchní DP Praha. Jako první jsem musel nastudovat **D ½ Dopravní**



a návěstní předpis pro tramvaje v aktuálním znění a osvětlit si princip nasazení kolejových obvodů. Hned na začátek bylo jasné, že takto navržené zařízení bude uvádět do provozu Drážní úřad a nebude možné použít běžný řídicí systém s čočkovými návěstidly, které slouží pro řízení jízd tramvají na pozemních komunikacích se silničním provozem. DP Praha požadoval zpracovat pro toto nestandardní řešení **Risk analýzu**, kterou objednal u firmy OI Mathrail.

Nakonec bylo zabezpečení jednokolejného úseku tramvajové trati ve spolupráci s Ing. Mikulášem Burgrem z této firmy navrženo následovně.

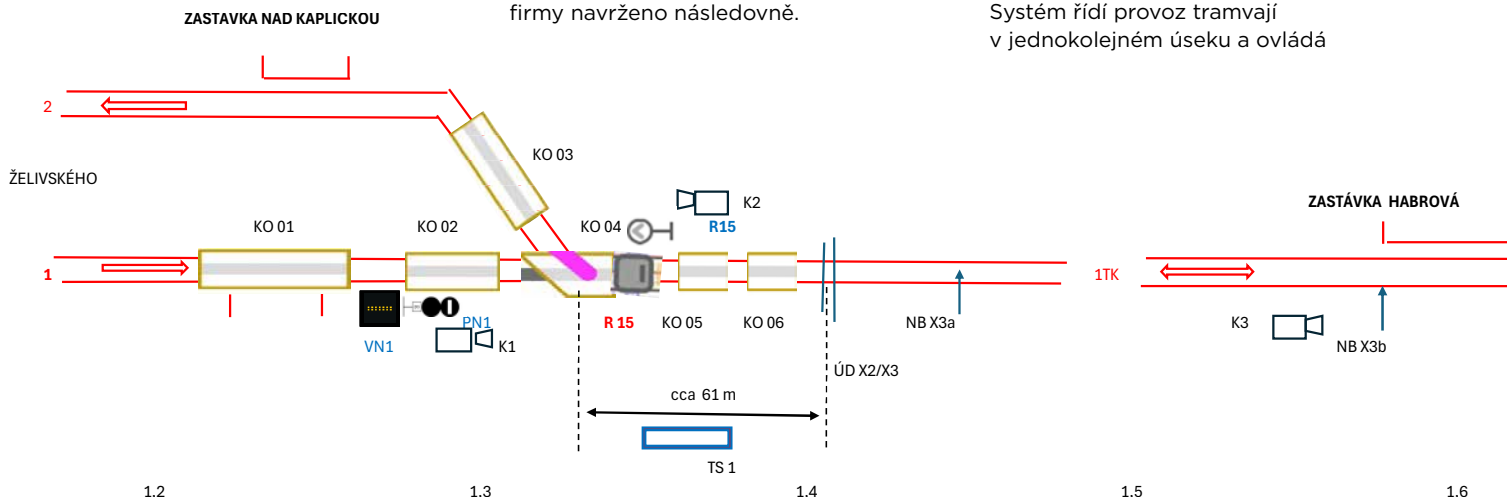
Celková koncepce řešení

Hlavní cíle, které se očekávají od nového Systému, jsou následující:

- Řízení pohybů tramvají v jednokolejném úseku takovým způsobem, který minimalizuje riziko střetu tramvají stejně jako vjezd tramvají, jejichž pohyb je vzájemně blokující.
- Automatické stavění obou výhybek, které se v oblasti nacházejí.

Zabezpečovací systém jednokolejného úseku

Systém řídí provoz tramvají v jednokolejném úseku a ovládá



2 rychlostní výhybky na koncích jednokolejného úseku. Celý systém je navržen v úrovni bezpečnosti SIL3.

Systém je zodpovědný za tyto hlavní funkce:

Řízení provozu tramvají v jednokolejném úseku

- Přijetí požadavku na jízdu tramvaje ve směru z centra
- Přijetí požadavku na jízdu tramvaje ve směru do centra
- Zamezení protisměrné jízdy tramvají
- Hlídaní maximální kapacity jednokolejného úseku a obratiště (nedovolení vjezdu více jak 2 tramvají do jednokolejného úseku a obratiště)
- Autorizace dovolených pohybů tramvají
- Zamezení neautorizované jízdy tramvají

Automatické ovládání 2 rychlostních výhybek na koncích jednokolejného úseku

- Detekce a signalizace správné polohy výhybky
- Přestavení výhybky do požadovaného směru při jízdě proti hrotům
- Přestavení výhybky do požadovaného směru při jízdě po hrotech
- Zamezení přestavení výhybky krátce před blížící se tramvají nebo pod tramvají

Elektrický ohřev výhybek

- Vzdálený dohled a ovládání z dispečinku
- Vizualizace základních stavů systému
- Vzdálené odblokování a přepínání stavů systému

Provozní podmínky

V jednokolejném úseku se uvažuje provoz jedné tramvajové linky s maximální intenzitou provozu do 12 tramvají za hodinu v jednom směru (což odpovídá intervalu 5 minut).

V oblasti budou provozovány pouze obousměrné tramvaje typu KT8D5.

Délka tramvaje (nárazník-nárazník): 30.3 metrů

Délka tramvaje (náprava-náprava): 24.4 metrů

Provoz jakýchkoliv jiných kolejových vozidel není uvažován, případně bude řešen jako zvláštní manipulace při vypnutém Systému (například pohyb kolejových vozidel údržby či pohyb vozidel k odtažení nepojízdné soupravy).

Maximální povolená rychlost v jednokolejném úseku se uvažuje 60km/h.

Maximální povolená rychlost přes výhybky se uvažuje:

- 50 km/h při jízdě po hrotech
- 50 km/h při jízdě proti hrotům v přímém směru
- 40 km/h při jízdě proti hrotům ve směru do odbočky

V celé délce jednokolejného úseku je trať vedena na samostatném tělese bez úrovnových křížení s osobní či jinou individuální dopravou s výjimkou úrovnových přechodů pro chodce nacházejících se v blízkosti zastávek.

Nedovolené pohyby tramvají

Není dovoleno změnit směr jízdy, pokud se tramvaj nachází v oblasti kolejových obvodů.

Není dovolena jízda více tramvají v následu v jakékoli části jednokolejného úseku.

Ve směru do centra není dovoleno opustit Systém po protisměrné koleji.

Pokud se v Systému (v oblasti jednokolejného úseku a v obratišti) nachází 2 tramvaje, není možné třetí tramvaji vjet na kraj jednokolejného úseku (u zastávky Nad Kapličkou), změnit směr jízdy a odjet zpět do centra. Systém nikdy nedovolí vjezd třetí tramvaje do jednokolejného úseku.

Návěstidla

Úsek trati jednokolejného úseku bude kryt třemi pražcovými návěstidly PN1, PN2 a PN3, která budou povolovat jízdy na základě volnosti úseku a polohy výhybek.

Poblíž každého pražcového návěstidla je instalován klíčový zámek, který umožňuje zažádat o vlakovou cestu například v těchto situacích:

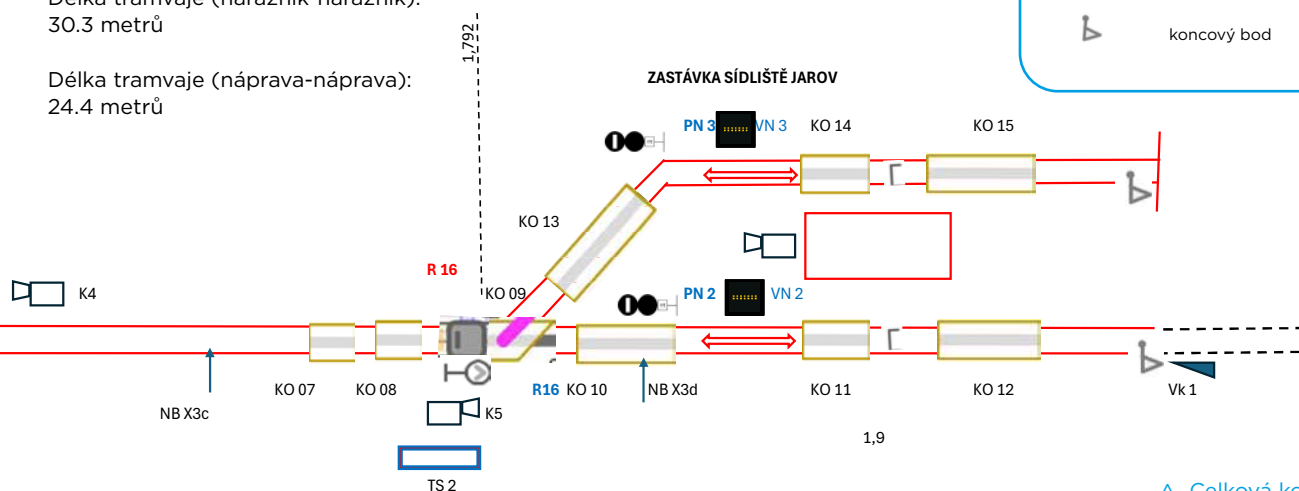
- Předchozí vlaková cesta byla zrušena a řidiči potřebuje vytvořit novou žádost o vlakovou cestu
- Žádost tramvaje o vlakovou cestu nebyla Systémem zaregistrována
- Tramvaj přijela v návěstidlu v době, kdy byl systém mimo provoz (například ve stavu BLOK nebo bez napájení)

Před pražcovými návěstidly budou umístěna výzvova návěstidla VN1, VN2 a VN3

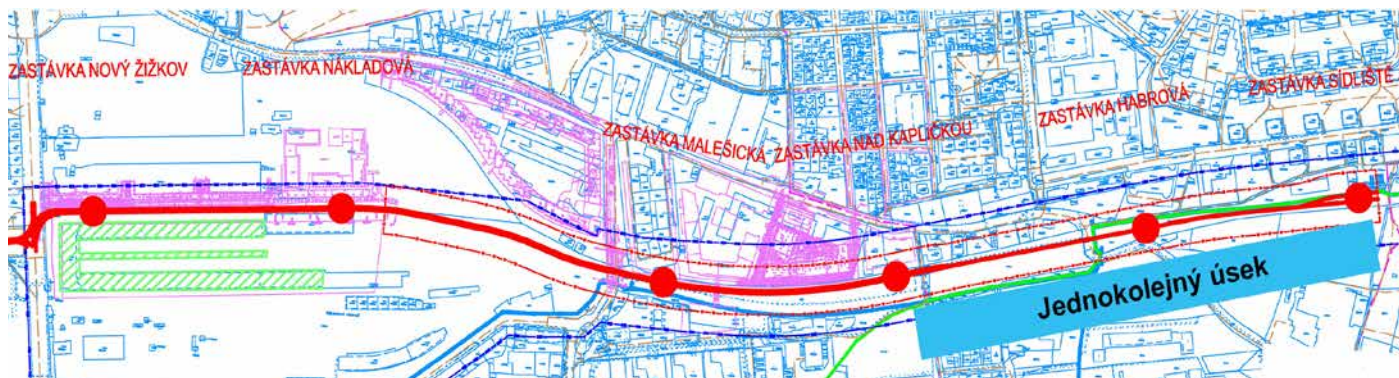
>>

	pražcové světelné návěstidlo (PN1-PN3, pracovní název)
	výzvova návěstidlo (VN1 - VN 3, pracovní název)
	světelná návěst rychlostní výhybky (R15, R16, pracovní název)
	kolejový obvod
	kolejový obvod výhybky
	15,16 elektrická výhybka
	kamera
	Vk1 - výkolejka oddělující vlečku
	ÚD X2/X3, úsekový dělič
	NB X3a, napájecí bod
	TS technologická skříň
	označník
	koncový bod

Legenda



^ Celková koncepce řešení



^ Situační výkres širších vztahů

Výhybky

Na základě projednaného technického řešení je navrženo následující ovládání výhybek:

Výhybky č. 15 a č. 16 budou rychlostní. Výhybky budou navrženy na rychlost 50/40 km/h. Obě výhybky budou ovládané a při jízdě vlaku budou zabezpečeny (zamčeny). Jejich poloha bude kontrolována v rámci Systému. Elektronický řídicí systém bude rovněž vydávat pokyn k jejich zabezpečení.

Detekce tramvají

Detekce tramvají bude založena na technologii rezonančních kolejových obvodů (kolejový obvod, který v jednom zařízení kombinuje funkci detekce nápravového zkratu a kovové hmoty tramvaje). Kolejové obvody pro detekci budou umístěny v těchto oblastech:

- Jednokolejný úsek včetně přilehlých výhybek č. 15 a č. 16 Kolej číslo 1 obratiště
- Kolej číslo 2 obratiště
- Kontrola pohybu vlaků v přilehlém dvoukolejném úseku směr Želivského

V rozsahu kolejových obvodů je zakázáno:

- Použití kolových detektorů či počítačů náprav
- Použití mass detektorů (detekce kovové hmoty bez detekce nápravového zkratu)
- Použití kolejových obvodů bez kombinované funkce s detekcí kovové hmoty (např. audio-frekvenční kolejové obvody)
- Použití kolejových obvodů, které vyžadují podélnou izolaci kolejí (rozříznutí kolejnice a vložení izolovaného styku)

Poznámka pro kolegy zabezpečovány. Z našeho pohledu se nejedná o kolejové obvody v pravém slova smyslu, ale podle mého názoru je to něco mezi neohraničeným kolejovým obvodem a anulačním souborem.

Požadavky na systém zabezpečení

Systém umožní automatické zrušení vlakové cesty, pokud tramvaj nezahájí jízdu ve stanoveném časovém limitu. Tento časový limit bude pro jednotlivé vlakové cesty uživatelsky konfigurovatelný. Funkci automatického zrušení vlakové cesty bude možné pro jednotlivé vlakové cesty i deaktivovat.

V případě detekce protisměrné jízdy vlaků bude z měnirny Červený dvůr vypnuto trakční napájení v úseku zastávka Nad Kapličkou – zastávka Sídliště Jarov. Definovaný úsek vypnutí bude řešen v SO Trakční vedení. Jedná se o úsek od úsekového děliče ÚD X2/X3 na konec trati.

Potřebný pokyn bude vydávat počítačový systém prostřednictvím vazby napáječů do měnirny Červený dvůr. Přenos informací a vazba napáječů bude řešena v úrovni SIL 3.

Aby se předešlo nechtěnému vypínání napětí v troleji, je třeba uvažovat následující dodatečné požadavky:

- Obsazení jednotlivého kolejového obvodu nesmí způsobit vypnutí měnirny
- Obsazení sousedního kolejového obvodu při dovoleném průjezdu tramvaje (přeslech detekce) nesmí způsobit vypnutí měnirny
- Zakmitnutí sekvence kolejových obvodů při dovoleném průjezdu tramvaje nesmí způsobit vypnutí měnirny

Napájení systému

Napájení Systému bude zajištěno z trakčního vedení. Systém je uzpůsoben k tomu, aby spolehlivě pracoval s napájecím napětím z trakčního vedení.

Systém je navržen pro současné nominální napětí v troleji 600V DC (včetně obvyklého kolísání napětí). Systém je zároveň připraven pro možné budoucí zvýšení nominálního napětí na 750V DC (včetně možného kolísání napětí).

Napájecí napětí pro řídicí elektroniku Systému bude na úrovni 24V DC. Toto napětí poskytne DC/DC měnič instalovaný v každém řídicím rozvaděči Systému.

Napájení Systému je navrženo pro nejhorší případ z pohledu počtu možných najednou přestavovaných výhybek.

Systém bude obsahovat záložní napájecí zdroj UPS pro autonomní provoz po dobu nejméně 60 minut. V rámci autonomního provozu bude zajištěna kompletní funkce systému s výjimkou stavění výhybek (přestavníků).

Záložní napájení formou UPS je instalováno uvnitř rozvaděčů Systému.

Všechny počítačové systémy, které jsou součástí Systému, jsou s předstihem varovány, pokud se blíží ztráta napětí z důvodu vybití baterie UPS, aby bylo umožněno jejich standardní vypnutí a nedošlo ke ztrátě dat.

Umístění zařízení

Systém je instalován ve dvou rozvaděcích TS 1 a TS 2 (master a slave), umístěných na obou koncích jednokolejného úseku.

Rozvaděče a zařízení v nich instalované jsou uzpůsobeny pro venkovní instalaci a pro spolehlivou funkci v klimatických podmínkách v místě instalace.

V hlavním rozvaděči (master) je instalován dotykový panel o úhlopříčce minimálně 12 palců. Tento panel slouží pro zobrazení stavů systému a pro diagnostiku systému pro pracovníky údržby. ✕

Tranzitní železniční koridory České republiky

Petr Lapáček

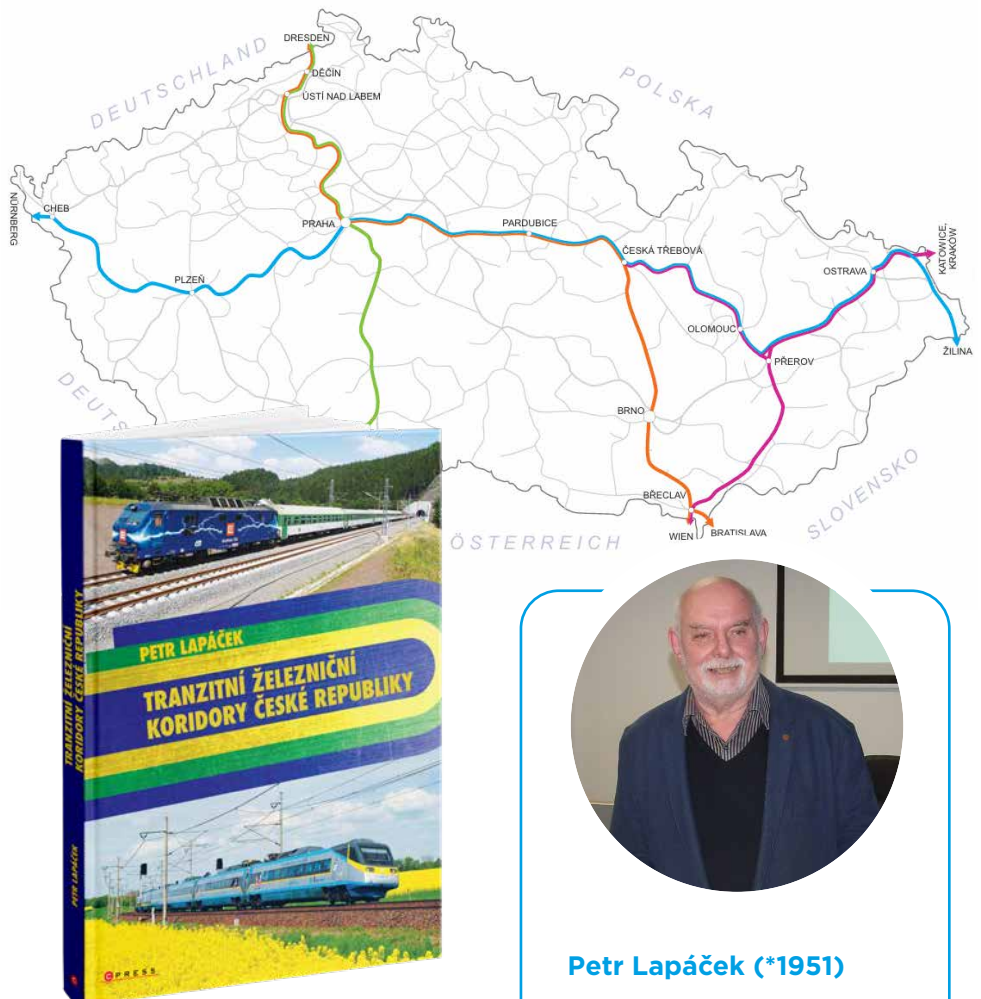
Zásadní modernizace našich drah a budování tranzitních železničních koridorů má poměrně krátkou historii, nicméně o to důležitější pro to, aby vybrané tratě odpovídaly standardům 21. století.

Tato kniha jedinečným způsobem popisuje a mapuje celý proces výstavby koridorů od prvních plánů a studií proveditelnosti, přes realizaci všech stávajících železničních koridorů až k výhledům do budoucnosti.

Text z pera osoby nejpovolanější, oceněného autora a železničního projektanta Petra Lapáčka, je doprovázen bohatou obrazovou přílohou, unikátními fotografiemi i nákresey.

A co v knize najdete?

- Přehled tranzitních koridorů
- I. až IV. tranzitní železniční koridor
- Spojovací větev mezi I. a II. tranzitním koridorem
- Stovky fotografií, archivních materiálů a map



Petr Lapáček (*1951)

Petr si železnici zamiloval od dětství. K této lásce ho přivedlo železniční modelářství. Po vystudování dopravní průmyslovky a Vysoké školy dopravní v Žilině pracoval jako projektant zabezpečovacího zařízení. Zájem o historii železnice ho přivedl k první nesmělé publikační činnosti, nejdříve v časopise *Železničář* a později v podnikových časopisech *SUDOP Revue*, *Reportér AŽD* a *Magazín ČD*. V roce 2016 vydal svoji první knihu *Vojenské a válečné vlaky*. Zanedlouho poté začal připravovat publikaci *Zmizelé koleje, zmizelá nádraží*. Záběr byl opravdu široký, a tak na knize autorsky spolupracoval s Josefem Bosáčkem a Petrem Ovsenákem. Kniha vyšla na podzim roku 2019, sklídila velký čtenářský ohlas a brzo následovaly další díly série.



Osud ohrožených dětí nám není lhostejný

Text: Zora Dušková, Denisa Bendová
Foto: Denisa Bendová, Lucie Machartová

SUDOP PRAHA je jedním z dlouhodobých charitativních partnerů Dětského krizového centra, které chrání ohrožené děti již více než 33 let.



DĚTSKÉ KRIZOVÉ CENTRUM

Dětské krizové centrum (DKC) působí již od roku 1992 jako přední pracoviště sociálně-právní ochrany dětí. Poskytuje odbornou pomoc zejména dětem týraným, sexuálně zneužívaným či zanedbávaným, dále dětem traumatizovaným, ohroženým v kyberprostoru a nezletilým obětem trestných činů. Cílovou skupinu představují děti ve věku 0–18 let, odbornou péči však poskytujeme i raně dospělým osobám. Uživatelé našich služeb jsou také rodiče, prarodiče či pěstouni.

Dětské krizové centrum naplňuje principy Úmluvy o právech dítěte. DKC poskytuje komplexní ambulantní služby a provozuje nonstop Linku důvěry. Nonstop Linka důvěry přijala již více než 90 000 krizových kontaktů. Dětské krizové centrum rovněž poskytuje unikátní službu Okamžitá krizová pomoc. Působnost DKC je celorepubliková.

▼ **Terapeutovna**



▲ **Klientská čekárna**

Od založení Dětského krizového centra využilo naše komplexní ambulantní služby již téměř 9000 ohrožených dětí. Za každým číslem se skrývá osud konkrétního dítěte, jemuž bylo v důsledku sexuálního zneužívání, týrání, nadměrného stresu či traumatu ukradeno bezstarostné dětství. Těmto dětem nebyl dopřán dostatek lásky a péče. Bolestné následky a kruté dopady na psychiku a vývoj dětí zmírňujeme prostřednictvím našich služeb.

Služby jsou uživatelům ze zákona poskytovány bezplatně. Dle zákona č. 180/2006 Sb. o sociálních službách musí být financování provozu DKC vícezdrojové, přičemž veřejné zdroje pokrývají maximálně 70 % našich každoročních výdajů. Zbýlých 30 % finančních prostředků si dle tohoto zákona musíme opatřit sami, a to právě pomocí darů fyzických a právnických osob.

Komplexní péče o jednu rodinu poskytovaná interdisciplinárním



týmem odborníků Dětského krizového centra vychází na cca 25 000 Kč. Jeden krizový kontakt na Linku důvěry vychází na 1 500 Kč. Všechny služby ohroženým dětem a jejich rodinným příslušníkům dle zákona o sociálních službách poskytujeme bezplatně.

Proto je pro nás každý podporovatel velmi důležitý. Velmi si vážíme vaší podpory! ✖

QR platba

www.ditekrize.cz

(Načtete ve vašem internetovém bankovníctví)



Spolek seniorů Sudop

Text: Jiří Kulík
Foto: Jiří Mandík



Naši senioři využili krásných jarních a letních dní k obhlídce opravdu zajímavých míst. Pojdme je s nimi alespoň takto zprostředkovaně navštívit...

V týdnu od 16. do 23. května

jsme již pravidelně prochodili stezky na pomezí Lužických hor a Českosaského Švýcarska z Jiřetína pod Jedlovou s perfektně připravenými výlety od paní Krejčířkové.

Červen jsme začali příjemnou pražskou procházkou z Náměstí Míru do Havlíkových sadů k nádherné vile Gröbovka. Dále jsme šli kolem jezírka, lavičky Petra Muka a Neptunovy jeskyně, a nakonec jsme se zastavili v kavárně Pavilonu Gröbovka.

Třetí červnové úterý jsme vyrazili autobusem na zájezd s cílem Dolní Kounice. Postupně jsme navštívili Kralice a expozici Bible Kralické, dále Dolní Kounice s komentovanou prohlídkou restaurovaného kláštera Rosa Coeli, a následně židovské synagogy. Po obědě jsme pokračovali v cestě do Moravského Krumlova, kde jsme si na zámku prohlédli výstavu Slovanské eposy.

Spolek seniorů Sudop se schází pravidelně každé první úterý v měsíci, kdy oslavujeme významná životní jubilea našich členů. Před naší schůzkou se již vžila krátká procházka po Praze. 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“.

V červenci nás čekala procházka Divokou Šárkou od přehrady Džbán přes koupaliště v Divoké Šárce a dále soutěskou k hostinci Dívčí skok. Pak jsme šli zpět do Vokovic kolem Dinoparku a přehrady.

V úterý 15. července jsme absolvovali výlet PID, a to rychlíkem ČD ze Smíchovského nádraží do Hořovic. Pěšky jsme to pak vzali od nádraží přes Panskou zahradu se zastavením v Zahradní kavárně, dále pak přes zámecký park do hořovického nového zámku. Tam jsme absolvovali náročnou komentovanou prohlídku základního a rozšířeného prohlídkového okruhu.

V srpnu jsme vyrazili na Prosecké vyhlídky. Od Parku Přátelství s nejdelší umělou vodní soustavou ve městě jsme to vzali kolem kostela sv. Václava až k Proseckým skalám. Výhledem na Prahu jsme se pokochali z nově vybudované Prosecké vyhlídky a pak ještě z vyhlídky Emy Destinové. Cestu jsme zakončili na sídlišti Dáblice.

V úterý 19. srpna jsme zamířili do Botanické zahrady v Troji. Na výletě nás čekaly dva okruhy komentovaných prohlídek: venkovní expozice sever a venkovní expozice jih. Prošli jsme přes Horní zahradu, Japonské mlžné lesy a Ornametální zahradu, a také jsme nahlédli do Vinice sv. Kláry. Po občerstvení jsme se odebrali do tropického skleníku Fata Morgana. ✕



Jubileum

V klubu důchodců si rádi užíváme i oslavy, a tak slavíme každé narozeniny našich členů. Na září připadly narozeniny nadmíru výjimečné! Ne každý rok se totiž najde sudopák dožívající se 100 let! Karlu Kunovi, který své 100. narozeniny oslavil 19. září, přejeme tedy i na stránkách SUDOP Revue hodně zdraví a radosti v kruhu jeho blízkých.



Prosíme o tip! Hledáme vhodnou a cenově přijatelnou destinaci pro květnový týdenní pobyt našich členů, nejlépe v dosahu veřejné dopravy. Děkujeme.

Konference

SUDOP PRAHA a Správa železnic pořádají

30. ročník konference Železniční mosty a tunely

ve čtvrtek
22. ledna 2026
konferencemosty.cz



29. ročník konference ŽELEZNICE

ve čtvrtek
5. března 2026
konferencezeleznice.cz



Kongresové centrum O2 universum, Praha 9, Českomoravská 17

Jsme specialisté na dopravní infrastrukturu



Foto na titulní straně Vladimír Fišar

Redakční rada Martin Chrástil, Ivan Pomykáček, Ota Heller, Eva Kudynová Klimtová, Josef Fidler,
Tomáš Slaviček, Petr Lapáček, Ivan Krejčí, Jakub Ptačinský, Zuzana Šimrová, Veronika Vašková
Grafické zpracování Oh, Deer studio • Tisk Reklampress s.r.o. • Číslo 3/25 • Vyšlo 30. 9. 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