



04
25

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

SUDOP

REVUE



**FALTUSŮV MOST
ZACHRÁNĚN!
VDECHLI JSME MU
NOVÝ ŽIVOT.**

Různé



iKariéra 2025: Nový koncept studenty zaujal

Nový vizuál a lehce kontroverzní slogan naší kampaně vzbudily mezi návštěvníky veletrhu iKariéra 2025 na ČVUT zájem – zastavovali se u našeho stánku, diskutovali o možnostech praxe, stáže či rovnou kariéry a oceňovali neotřelý přístup. Součástí prezentace byla, jak už je zvykem, i soutěž o drobnou elektroniku. Máme radost, že jsme opět navázali kontakty s potenciálními budoucími kolegy.

Spouštíme nový kariérní web

Moderní, stručný a optimalizovaný pro mobilní zařízení – takový je náš nový kariérní web **www.projektantbudoucnosti.cz**, který má oslovit především mladší generaci projektantů. Chceme ukázat, že SUDOP PRAHA není jen společnost s dlouhou tradicí a desítkami let zkušeností, ale také místem, kde dostanou mladí kolegové skutečnou šanci.



Symposium Mosty 2026

Mezinárodní Symposium Mosty dlouhá léta formovala a odborně vedla naše kolegyně Dana Wangler. Její práce, nasazení i celoživotní přínos oboru zůstávají nejen v programu sympozia, ale i v celé profesní komunitě hluboce zapsány. Přípravy 31. ročníku, který se uskuteční 23.–24. dubna 2026 v hotelu Courtyard by Marriott Brno, jsou již v plném běhu a s nimi souvisejí i změny v přípravném výboru. Dana po právu zůstává jeho předsedkyní in memoriam, zároveň je ale třeba, aby náročná organizační a odborná agenda mohla plynule pokračovat. Jsme proto rádi, že byl do přípravného výboru jmenován náš kolega Martin Vlasák, který bude na Daninu práci navazovat s respektem a úctou. Gratulujeme ke jmenování a přejeme mnoho úspěchů v nové funkci.



Obchvat Hořoviček je v provozu

V sobotu 27. září byly slavnostně zprovozněny dva úseky dálnice D6. Jedním z nich je i obchvat Hořoviček. Díky tomu, že stavební práce byly zrychleny o tři měsíce, mohly být oba úseky – Hořovičky i Hořesedly – otevřeny současně a nebyla potřeba provizorní komunikace. Slavnostního zahájení provozu se za SUDOP zúčastnil Vladimír Koníček, vedoucí střediska silnic a dálnic.

Ze života našich staveb



Projektování není jen práce u počítače

Kolegové ze střediska tunelů nedávno v rámci zakázky **Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem–Střekov (včetně) – Děčín východ (mimo)** vyrazili do terénu. Zatímco výsledky jejich práce se obvykle projeví na zemi nebo pod ní, Hana Smržová, Martin Kumhera a Marcel Poštek tentokrát dokázali, že obstojí i vysoko nad ní. Pomocí lanového přístupu provedli detailní inspekci skalních stěn, s cílem upřesnit geotechnické parametry a následně optimalizovat návrh stabilizačních opatření.

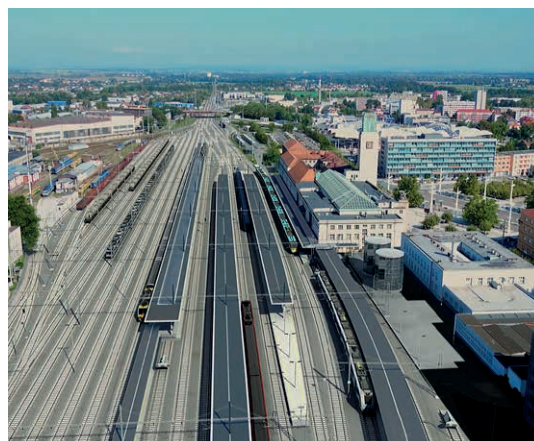


Silnice I/26 Horšovský Týn, obchvat

Počátkem září jsme začali realizovat podrobný geotechnický průzkum na přeložce silnice první třídy č. I/26. Přeložka silnice převezme podstatnou část dopravy ze stávající silnice vedené průtahem Horšovského Týna. Stávající silnice I/26 slouží jako přístupová komunikace k hraničnímu přechodu se Spolkovou republikou Německo (hraniční přechod do Německa přes Horní Folmavu/Furth im Wald) a je silně dopravně zatížena zejména kamionovou dopravou.

Hradec Králové jde do realizace

Na konci října došlo k podpisu smlouvy se zhotovitelem a byly zahájeny první práce na modernizaci železničního uzlu Hradec Králové, o které jsme podrobně psali v SUDOP Revue 4/2024. HIPem akce je Daniel Filip z hradeckého střediska. Držíme palce a přejeme hladký průběh!





Budeme rychlejší než orel mořský?

V rámci akce RS 1 VRT Světla nad Sázavou – Velká Bíteš naše středisko geotechniky pokračuje v realizaci inženýrskogeologických, hydrogeologických, geofyzikálních a geotechnických průzkumů. I když je již většina prací hotová, je třeba využít každý den, protože na trase VRT si vybral hnízdiště orel mořský (*Haliaeetus albicilla*). Ochrana hnízdního tohoto ohroženého druhu vyžaduje naprostý, ničím nerušený klid od 15. ledna až do 31. července. Budeme tedy doufat, že příznivé podmínky a součinnost zainteresovaných orgánů státní správy umožní dokončit průzkumné práce včas.



Zatěžovací zkouška na Smíchově

Začátkem roku jsme vám přinesli fotografie ze snášení mostu přes Nádražní ulici na Smíchově a v létě zprávu, jak kvůli 59 metrů dlouhému a 310 tun vážícímu novému mostu převáženému z Horních Počernic bylo třeba uzavřít několik křižovatek, demontovat svodidla či semaforey. Tentokrát

je na řadě zpráva o statické zatěžovací zkoušce, která proběhla úspěšně 13. listopadu za přítomnosti, nikoliv státního dozoru a notáře, ale odborníků z Metrostav TBR a Kloknerova ústavu ČVUT. Výměna druhé poloviny mostní konstrukce bude probíhat stejným způsobem v příštím roce.



Slavnostní ukončení stavby ETCS + DOZ Votice – České Budějovice

Ve čtvrtek 27. listopadu proběhlo v Českých Budějovicích slavnostní ukončení stavby ETCS na téměř stokilometrové trase Votice – České Budějovice. Na místě nás reprezentovali Tomáš Slaviček, Ivan Pomykáček a Martin Raibr. Dokončením projektu je systémem ETCS vybaven celý

jižní koridor a vlaky na trase budou nyní řízeny z CDP na Balabence. Na konci příštího roku by měly vlaky na trati mezi Českými Budějovicemi a Prahou (staničení stoupá od Linze) jezdit už v rámci výhradního provozu ETCS.

Usazení konstrukce mostu přes Lužnici

V letošním roce probíhala rekonstrukce historického příhradového železničního mostu přes Lužnici na nejstarší elektrifikované trati ve střední Evropě mezi Tábořem a Bechyní. Most Františka Křižíka z roku 1905 byl v průběhu rekonstrukce nahrazen ocelovou replikou a doplněn lávkou pro pěší. Usazení obou částí konstrukce proběhlo úspěšně 12. listopadu (větší pole s rozpětím 61,5 m) a 13. listopadu (menší pole s rozpětím 37,5 m). Zkušební provoz by měl být zahájen v prosinci. Kromě výměny konstrukce proběhla také celková sanace pilířů a kleneb. Nový způsob uložení železničního svršku do štrkového lože zajistí tišší provoz vlaků a umožní vyšší traťovou rychlost (před rekonstrukcí přes most musely vlaky projíždět sníženou rychlostí 50 km/hod.).

Ze života Sudopáků



Den zdraví - zdravé srdce, zdravá hlava

Ve čtvrtek 23. října se uskutečnil další sudopský Den zdraví. Program byl opravdu pestrý – od jógy proti stresu přes chladovou terapii až po přednášky lékařů z Health+ s možností individuální konzultace BMI nebo muzikoterapii. Zapomenout nesmíme na vynikající fit snídani v bufetu a přidání podzimně laděný 5. chod v jídelně.

Jiné vzpomínky na samet

Na další sudopské akci jsme si připomněli výročí 17. listopadu a celkově události roku 1989. Podařilo se nám získat unikátní soubor fotografií Josefa Ptáčka, který mezi focením prchajících východních Němců na provizorní doklady dokumentoval také dění na západoněmeckém velvyslanectví v Lobkovickém paláci a v jeho okolí. Výstava ukazuje nejen podmínky, ve kterých uprchlíci museli na náhradní doklady čekat, ale také opuštěná vozidla, která nechávali všude v okolí. Tím nejtypičtějším byl samozřejmě Trabant. I proto se jeden z těchto legendárních veteránů objevil před naší budovou spolu s uměleckou instalací Matěje Neuberta a Jakuba Křeliny, která symbolizuje to, s čím uprchlíci začínali nový život a co se jim do takového Trabantu vešlo – jeden kufr pro každého.



Ocenění



Cena inženýrské komory 2024 pro most Červená

Prestižní Cenu inženýrské komory 2024 si letos odnesly čtyři projekty, mezi nimi i železniční most u Červené nad Vltavou. Slavnostní vyhlášení výsledků proběhlo 17. října během galavečera České komory autorizovaných inženýrů a techniků (ČKAIT), která soutěž pořádá už 21 let. Schwarzenberský most, jak zní oficiální název díla, porota ocenila jako mimořádné inženýrské dílo, které v náročných terénních podmínkách spojilo moderní technologie s precizním stavebním řízením.

Organizační změny

Změna na pozici vedoucího střediska 209 - od 1. 1. 2026 je novým vedoucím střediska 209 jmenován Ing. Tomáš Martinek. Martinovi Vlasákovi patří poděkování za dočasné vedení střediska, kterým byl pověřen v květnu letošního roku.

V soutěži Stavba roku 2025 naše projekty opět bodovaly

V úterý 4. listopadu 2025 proběhl v Dvořákově síni pražského Rudolfiny slavnostní galavečer 33. ročníku soutěže Stavba roku. SUDOP si ze slavnostního večera odvezl hned několik ocenění pro: „Most Červená – Schwarzenberský most“, „Optimalizace trati Mstětice – Praha-Vysočany“ a „D3 0310/II Hodějovice – Třebonín.“



Terminál Smíchov bodoval v soutěži Opera Pragensia

Komplexní přestavba Smíchovského nádraží, na níž se podílí SUDOP PRAHA, Metroprojekt, A69 Architekti a Správa železnic, získala Cenu starosty Prahy 5 v prestižní soutěži Opera Pragensia. Ocenění bylo předáno 7. října při slavnostním večeru v České národní bance,

který se konal symbolicky v rámci Světového dne architektury. Starosta Prahy 5, Lukáš Herold, ocenil projekt nejen pro jeho architektonickou kvalitu, ale i jako významný krok k modernizaci a lepší funkčnosti celého Smíchova.



Dvě zlaté pro SUDOP

Z letošního 12. ročníku prestižní marketingové soutěže Fenix Awards jsme si odnesli hned dvě zlaté ceny – za firemní profil SUDOP PRAHA na LinkedInu postavený na claimu „Jednou řekneš dětem – tohle jsem dělal já.“ SUDOP GROUP byl oceněn za odborný SUDOP Podcast na YouTube. Úspěch stojí na kvalitním obsahu,

expertních hostech, autenticitě moderátora Ondřeje Kubaly a pečlivé práci Jakuba Ptačinského. O výsledcích rozhodovala více než stovka odborníků, slavnostní vyhlášení proběhlo 2. října v pražském SaSaZu.

Konference

Silniční konference: tradice je tradice

Pod hlavičkou SUDOP GROUP se pravidelně prezentujeme na Silničních konferencích a nejenak tomu bylo i letos. 32. ročník největší silničářské akce v ČR hostilo brněnské výstaviště.

Bentley Denver Civil User Conference

Setkání předních odborníků a lídrů v oblasti infrastruktury, kde ani SUDOP PRAHA nemohl chybět, se konalo na začátku září v Denveru v USA. Šlo o praktické školení nejnovějších technologií od iModel až po využití AI a Pythonu v návrhu. Naši kolegové v čele s Davidem Blahákem byli u toho.

Studentská konference o digitalizaci stavebnictví

Na setkání BIMLAB 2025, které proběhlo pod záštitou Národního centra Stavebnictví 4.0 v prostorách ČVUT, vystoupil náš BIM specialista David Blahák společně s Lukášem Kutilem (STRABAG) a Vojtěchem Ehlichem (BIMCON). Studentům předvedli, jak vypadá BIM v praxi a jak se s ním skutečně pracuje na stavbách ve velkých projekčních týmech.



Tech Tower Plzeň: AI ve státní správě a dopravě

Ve čtvrtek 30. října proběhla v technologickém parku Tech Tower Plzeň konference zaměřená na umělou inteligenci ve státní správě a stavebnictví s názvem „Infrastruktura pozemních komunikací – bezpečná umělá inteligence“. K programu konference přispěl také Aleš Sedláček, jeden ze studentů SPŠ Stavební v Plzni. Na tvorbě jeho příspěvku se podílel odborným vedením náš kolega Pavel Vrba, který na SPŠ Stavební vyučuje, i Ondřej Veselý, vedoucí IT oddělení, v pozici konzultanta. ✖

Faltusův most zachráněn

Po dlouhých šesti letech, kdy konstrukce Faltusova mostu ležela snesená v areálu Škodovky, byla letos na jaře zahájena její repase a přesun k obci Chotíkov, ležící asi 2 km za hranicemi Plzně. Nově bude sloužit jako lávka pro chodce a cyklisty přes frekventovanou silnici I/20 na Karlovy Vary a vytvoří chybějící propojení turistických tras mezi městskou částí Malesice a oblíbeným turistickým cílem – kamennou rozhlednou na Krkavci.

Text: František Bajer
Foto: František Bajer, archiv SUDOP PRAHA



Historie

Původní most byl ve Škodovce otevřen na podzim roku 1931. Projekt vypracoval a veškeré práce řídil prof. Ing. Dr. František Faltus, DrSc. Ocelovou konstrukci vyrobila Akciová společnost, dříve Škodovy závody v Plzni. Návrh a provedení železobetonových ramp a mostovky byla zadána firmě Müller a Kapsa. Ocelová konstrukce byla zhotovena z oceli C38 a při její výrobě bylo místo tehdy obvyklého nýtování použito výhradně elektrického svařování. Jednalo se o první použití ocelové konstrukce silničního mostu plně svařované elektrickým obloukem na území tehdejšího Československa a o největší plně svařovaný most na světě.

Ocelový silniční most s příhradovými hlavními nosníky a dolní mostovkou v minulosti spojoval severní a jižní část hlavního závodu Škoda, které jsou odděleny průběžnými železničními tratěmi (odtud název Sever-Jih, ačkoli škodováci ho dle tvaru přístupové

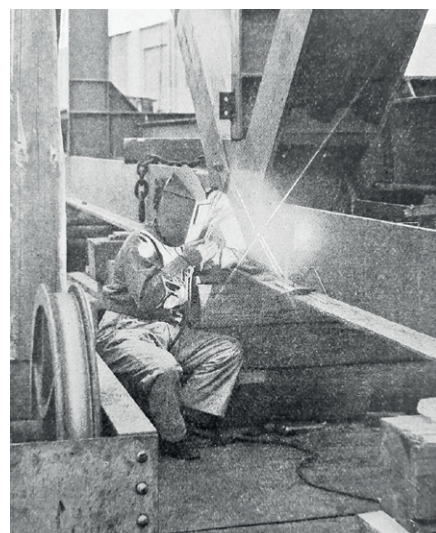
rampy nenazvali jinak než „Tobogán“), překonával trať Plzeň-Domažlice, závodní dráhu a pod nimi procházející trať Plzeň-Cheb. Most byl v minulosti přístupný dvěma příjezdovými železobetonovými rampami.

Jižní přímá rampa byla odstraněna po roce 2002, přístup z jihu zůstal pouze pro chodce po ocelovém schodišti. V roce 2018 byla ocelová konstrukce mostu snesena při úpravách železniční trati a deponována na původním severním předpolí mostu v těsné blízkosti Domažlické ulice. Současně byla odbourána železobetonová nájezdová rampa na severní straně mostu (tvaru tobogánu o délce 185 m) a železobetonová deska mostovky; došlo také k odstranění obou mostních opěr.

Snesenou konstrukci odkoupilo město Plzeň za cenu šrotu, tedy přibližně za 3,5 milionu Kč. V listopadu roku 2024 bylo torzo ocelové konstrukce prohlášeno kulturní památkou (č. ÚSKP 107289).

Projekt

Zpravidla je na začátku projektování jasně stanovená poloha mostu a dle okrajových podmínek se navrhne jeho konstrukční schéma a rozměry. V tomto případě se muselo postupovat přesně naopak a hledat pro stávající konstrukci o rozpětí 49,2 m vhodné umístění, což nebyl pro investora vůbec jednoduchý úkol. Po prověření několika variant zvítězila právě ta u Chotíkova, kde se pouhý kilometr za Plzeň silnice

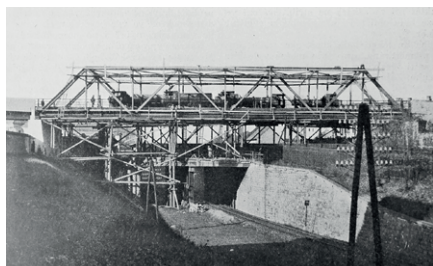


^ Svařování dolního styčnicku (repro z článku Josef SEKLA, Svařovaný most Škodových závodů v Plzni).

I/20 dostává do hlubokého zářezu s vyhovující šířkou na jeho horní hraně.

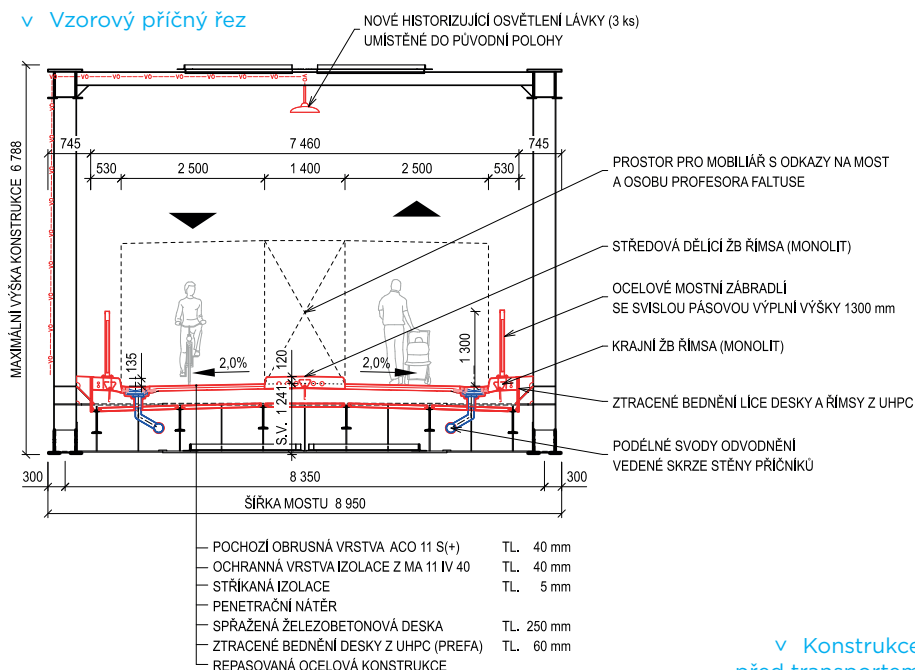
Projekt práce na novém využití konstrukce byly bohužel zahájeny až po snesení původního mostu v roce 2019. Projekt se však i vlivem problémů s výkupy pozemků a aktualizací dokumentace pro vydání společného povolení (DUSP) protáhl na 6 let. Po celou tuto dobu leželo torzo mostu ladem hned za zdmi areálu Škodovky, kde se s každým rokem jeho obrys více a více ztrácel v zeleni náletových dřevin, které začaly neudržovanou konstrukcí divoce prorůstat.

Korozní průzkum provedený v roce 2019 zjistil koncentraci korozního oslabení



^ Celkový pohled na most (repro z článku Josef SEKLA, Svařovaný most Škodových závodů v Plzni).

v Vzorový příčný řez



v Konstrukce před transportem na nové místo

a narušení prvků zejména u koncových příčníků (na které protékala voda skrze mostní závěry), lokálně u dolního pásu hlavních nosníků a dolního ztužení. Bylo doporučeno tyto části konstrukce nahradit. Nebylo ovšem detekované žádné poškození charakteru únavových trhlin ani významné koncentrace napětí metodou MMM (metoda magnetické paměti materiálu). Metalografická analýza odhalila nekvalitu svarů, které nebylo možné zatřídit do žádné kategorie dle ČSN EN ISO 5817. Hlavní nosné svary jsou ovšem vždy kryty příloškami. Znalecký posudek oceli C38 odhalil nedostatky její křehkolomové houževnatosti. Při uvážení, že lávka není zatěžována dynamicky, bylo doporučeno materiál využít.

Navržené technické řešení spočívá v rozdělení a transportu konstrukce do nového umístění v Chotíkově, zpětného svaření do původního tvaru a repasi korozi poškozených částí.



V novém stavu je ocelová konstrukce doplněna o plně spřaženou desku mostovky. Deska je betonovaná po jednotlivých polích příhrady pro minimalizaci namáhání od reologických změn. Pro výhodnější distribuci

namáhání a zvětšení tuhosti je navrženo obetonování koncových příčníků. Konstrukce je uložena na nízkých hlubinně založených železobetonových opěrách, které jsou umístěny v horní části silničního zářezu. Volná šířka je rozdělena středovou římsou o šířce 1,4 m na dva jízdní pruhy, každý o šířce 2,5 m.

Výstavba

Výstavba byla zahájena v březnu roku 2025. Počáteční práce probíhaly na staveništi v Chotíkově, kde se vrtal pilotový základ a betonovaly opěry. Paralelně v areálu Škodovky probíhalo ruční odbourávání zbytků původní betonové mostovky, čištění povrchu od nečistot a odřezávání druhotných prvků přivařených ke konstrukci (např. konzol pro vedení sítí, ocelového zábradlí, osvětlení apod.).

Během května započaly přípravy převozu konstrukce, která musela být kvůli svým rozměrům (délka 50,2 m, šířka 9,0 m, výška 6,7 m) podélně i příčně rozdělena na 3 segmenty – celkově 9 hlavních dílců. V noci z 10. na 11. června vyrazil centrem Plzně první transport na 11 km dlouhou trasu do Chotíkova. Mírné komplikace představovala zejména šířka na bok položených příhradových nosníků, která činila 6,7 m, přičemž nejdelší dílec dosahoval délky 25 m.

Zub času se na konstrukci staré 94 let výrazně podepsal. Údržba byla zanedbávána už v době užívání mostu, minimálně od roku 2002, kdy přestal být využíván silniční dopravou. Po snesení nebyla konstrukce nijak chráněna proti atmosférickým vlivům. Většina prvků přišla o nátěr a protikorozi ochranu; korozi a další nečistoty, které se usadily na dolních pásnicích po demoliaci mostovky, zadržovaly vlhkost a dále urychlovaly rozvoj koroze.

Po očištění a hrubém otryskání konstrukce od nečistot a koročních produktů se odhalilo celkové zhoršení stavu oceli oproti průzkumu z roku 2019. O náhradě koncových příčníků a navazujících úseků dolního pásu bylo rozhodnuto už v projektu, přesto nás překvapil katastrofální stav zmíněných prvků. Z některých plechů původní tloušťky 12 mm místy nezbylo nic než delaminované kusy železa opadané pod mostem. Po vizuální prohlídce aktuálního stavu bylo dodatečně rozhodnuto i o náhradě dvou dolních styčnic příhradových nosníků, kompletní náhradě dolních ztužidel a lokálním vyříznutí poškozených stojin mezilehlých příčníků. Celkově bylo nutné nahradit 26 t materiálu, což odpovídá necelé pětině celkové hmotnosti ocelové části mostu.



▲ Zarostlá konstrukce mostu ležící za zdi Škodovky



▲ Usazení mostu

Konstrukce byla opatřena třemi vrstvami nátěru. Vrchní nátěr v antracitové barvě je podobný tomu, který měla v době svého vzniku. V průběhu tryskání povrchu bylo spotřebováno více než 50 tun abraziva; povrchové vady původních prvků, způsobené například plošnou důlkovou korozí, přesto neumožnily otryskání povrchu na požadovaný stupeň čistoty.

Na opravdu nepříjemné překvapení jsme narazili před zahájením plánované repase původních ložisek. Ta byla po snesení mostu samostatně uložena do „bezpečí“ skladu materiálu investora. Neinformovaní zaměstnanci ale projevíli mírně přehnanou iniciativu v naplňování kvót recyklace odpadu – jejich obětí se bohužel stala historická ocelolitinová válcová ložiska, která odepsali jako železný šrot. Naštěstí masivní vahadlová ložiska ve zdraví přečkala a dočkala se repase, válcová ložiska však musela být nahrazena ocelovou replikou.

Během nedělní noci z 21. na 22. září došlo k usazení repasované konstrukce do mostního otvoru. Zhotovitel, který měl zkušenosti již se snášením mostu ve Škodovce, se rozhodl podobně jako tehdy pro přesun pomocí pásového jeřábu Liebherr LR 1750. Konstrukce 750 t jeřábu včetně protizávaží byla rozložena do několika desítek transportů a dohromady jej sestavoval další menší jeřáb. Přípravy trvaly 5 dní. Samotná ocelová konstrukce mostu vážila 140 t. Díky rezervě v nosnosti jeřábu byly v předstihu obetonovány koncové příčníky a rozmístěny panely ztraceného bednění mostovky Permadeck. Jeřáb tak přesouval břemeno o celkové hmotnosti 184 t při vyložení až 36 m. Přesun proběhl navzdory silnému větru bez větších potíží a po 2,5 hodinách byla konstrukce usazena na opěry. Během

následujících dní byl most pomocí hydrauliky definitivně spuštěn na ložiska.

Díky použití ztraceného bednění bylo možné okamžitě a bez omezování provozu pokračovat s armováním a postupnou betonáží spřažené desky mostovky. Na povrch desky se aplikovala stříkaná polyuretanová izolace, která oproti pásové umožnila napojení na svislou lícovou desku ztraceného bednění. Posledním mokrým procesem na stavbě byla betonáž krajních a středové římsy.

Dokončení

V současné době (listopad 2025) jsou práce na mostní konstrukci téměř hotové a intenzivně se pracuje na přístupových komunikacích a terénních úpravách v okolí mostu. V rámci dokončovacích prací budou na lávku doplněny

informační tabule o historii mostu a o osobě jeho projektanta Františka Faltuse. Termín dokončení je plánovaný na konec prosince letošního roku.

Náklady stavby se vyšplhaly na 65 milionů Kč, což je odhadem dvojnásobek oproti případné novostavbě lávky. Taková je cena za záchranu unikátního průkopnického technického díla. ✕

Investor:

Statutární město Plzeň, zastoupené SVSMP

Projektant:

SUDOP PRAHA a.s.
Odpovědný projektant:
Ing. František Bajer
Zpracování DUSP 2019–2021
Zpracování PDPS 2023

Zpracovatel realizační dokumentace:

DIPONT s.r.o.
Odpovědný projektant:
Ing. Martin Plšek

Zhotovitel:

Metrostav TBR a.s.
Stavbyvedoucí: Ing. Jan Kubr

Náklady stavby:

53,7 mil. Kč bez DPH
65,0 mil. Kč s DPH
Spolufinancováno fondy EU
z programu IROP (16 mil. Kč)

Realizace:

03/2025–12/2025

▼ Dokončovací práce



Otázka smyslu je hnacím motorem současné generace

„Uchazeči často nechtějí materiální věci. Nehrají žádný mariáš o to, co jim nabídneme navíc. Očekávají spíš důstojné pracovní podmínky, příjemný kolektiv a že nebudou hozeni do vody,“ říká Alexander Molnár, HR manažer projektantské společnosti SUDOP PRAHA.

Na profesní sociální síti LinkedIn máte u svého jména napsáno HR specialista, seniorní trenér, konsultant, kouč.

Kým se cítíte být nejvíc?

Svojí otázkou trochu předurčujete, že bych si měl jednu věc vybrat, ale já to takhle nemám. Jsem velmi zvědavý člověk a i ty profese nebo činnosti, kterým se věnuji, nepřišly plánovaně. Život dal přede mě nějakou výzvu nebo příležitost a já jsem si řekl, pojď ji prozkoumat, jestli to zvládneš. Je to spíš balík dovedností, které člověk v mojí pozici v personalistice jednoduše musí mít. Klidně bychom mezi ně mohli zařadit i moderátor personálních rozhovorů a možná také interní a externí marketér. Jsem naprosto přesvědčený o tom, že podle toho, jakým způsobem firma vystupuje dovnitř i navenek, si o ní případní kandidáti vytváří obraz. Tohle je má role ve firmě.

V SUDOP PRAHA jste na pozici HR manažera teprve od února 2024. Je to ve vaší pozici výhoda, nebo nevýhoda být nový, neokoukaný, „neznat“ firmu?

Výhoda může spočívat v tom, že se na některé věci či procesy můžu dívat pohledem člověka, který není zamilován tím, co jim předcházelo. To znamená, že v mém slovníku neexistuje takové to „vždycky jsme to takhle dělali“ nebo „všichni to takhle dělají“. Buď něco děláme, protože se to osvědčilo, ale svět kolem nás nestojí a my takto nemůžeme argumentovat. Můžeme si říct, takhle jsme to dělali, ale musíme se zároveň ptát, zda to ob stojí i v současném světě.

Studoval jste letadlovou techniku na ČVUT v Praze. Musí být dobrý HR manažer znalec toho kterého oboru, nebo může svou práci dělat kvalitně bez ohledu na firmu?

Ano i ne. V oblasti FMCG máte daleko větší fluktuaci, velmi často to je sezonní



práce. Neustále nabíráte lidi, zaučujete je a smíříte se s tím, že investice do lidí je tam poměrně vysoká. V projektantské firmě je to obrovský rozdíl. Když zaměstnanec něco naučíte, pak už jenom zvyšujete jejich kvalifikaci, aby byli efektivnější, spokojenější, klidnější a dosahovali výsledků s menší energií. Pokud jde o vedení, leadership, tak stále pracujete s lidmi, s jejich náladami, motivací, s tím, co se jim líbí či nelíbí, s předpoklady, domněnkami, nastavováním mantinelů, cílů, reflexí nebo pochval. Prakticky je úplně jedno, kde se pohybujete. Nevím, jak je to třeba v armádě, v ní jsem nikdy nepůsobil, možná to tam bude jednodušší. Byl jsem ale garantem rozvoje managementu ve Škoda Auto, pracoval jsem s celou řadou bankovních společností, v pojišťovnictví, IT, logistice a ta práce je prašná jako uhoď.

Před více než deseti lety jste vedl manažerskou akademii pro vedení SUDOP PRAHA, později jste některé vedoucí zaměstnance i koučoval.

Co jste tehdy o firmě zjistil?

Setkal jsem se s obrovskými srdcaři. S lidmi, kteří byli velmi přátelští, až rodinného nastavení, vzájemně se podporující, komunikativní. Často potřebovali poradit nebo nasměrovat právě v těch základních dovednostech: jak někomu zadat práci tak, abych ho pokud možno z dlouhodobého hlediska osamostatňoval a nebyl u mého stolu každou hodinu a neptal se, co má dělat. Jakým způsobem lidi pochválit, když odvedou dobrou práci, jak jim něco vytknout.

Pojďme k činnostem, které máte ve společnosti na starosti. Jednou z věcí je nábor na školách. Jak vypadá?

Řada mých kolegů a kolegyně projektantů učí na středních a vysokých školách. Ovšem projekční práce – nebo technické kreslení, jak se nazývá na středních školách – je profese, o níž často středoškoláci ani nevědí, že existuje. Je neviditelná. Vidíte stavební firmy, jak něco staví, ty, které to nějak udržují v běhu, ovšem ty, které to nakreslí, nikoliv. Maximálně ještě architektky. Ani v médiích obvykle nebývá projektantská práce jako taková vyzdvížena. Když čtete články o tom, že Ředitelství silnic a dálnic nebo Správa železnic otevřely úsek dálnice či železnice, nový most nebo tunel, vždycky v textu figurují stavební firmy, někdy investor, možná architekt. Ovšem jen zřídka se tam objeví jméno projektanta. S tím my bojujeme, protože když student začne hledat na internetu potenciální práci, nemá nás vlastně ani jak najít, protože ve spojení se stavbami se neobjevujeme. Vloni se nám podařil husarský kousek, který kvitují i ředitelé středních průmyslových škol. Zahájili jsme celostátní studentskou soutěž SUDOP Ročníková práce v oborech dopravní stavby, pozemní stavby/architektura, vodohospodářské stavby a elektrotechnika. Jejím záměrem bylo sesbírat, vyhodnotit a ocenit nejzajímavější nápady, nejobdivnější návrhy a nejpřeznivější projekty studentů. Někdy totiž i ředitelé škol jsou od reality a o projektantské práci a naší firmě netuší.

Jakou úroveň měly ty práce?

Výstupy byly dechberoucí. Kolegové vedoucí středisek, kteří práce hodnotili, říkali, že by někteří studenti k nám mohli rovnou nastoupit. Mimochodem, vítěz kategorie silniční dopravní stavby nastupuje na ČVUT v Praze i k nám na středisko silnic. Tohle mě naplňuje ohromnou mírou optimismu a zadostiučinění, že cesta, kterou se ubíráme, to prošlapávání cestiček, dává smysl a přináší svůj výsledek. Myslím, že ty cestičky musíte prošlapávat i interně, protože tady nebylo v takové míře zvykem dávat šanci studentům, ať už na stážích, praxích, nebo jako brigádníkům.

Když nabíráte nové zaměstnance, co musí mít navíc, aby to byl on nebo ona, koho nakonec vyberete?

Je důležité zmínit, že já nejsem ten, kdo rozhoduje o tom, zda k nám kandidát nastoupí, nebo ne. Svěho podřízeného si vybírá vedoucí střediska. Já jsem obvykle takové první síto. Nejčastěji se žadateli o práci krátce promluví online a následně referuji o svých zjištěních vedoucímu, nebo vedoucí střediska, pokud uchazeč uspěje. A jsou to poměrně prosté věci. Jsem přesvědčený o tom, že dobrý personalista se daleko víc ptá, než mluví. Velmi často kladu otázku, v jaké firemní kultuře se vám dobře pracuje, jaký styl vedení vám vyhovuje, jak vypadá preferované zadání práce nebo třeba zpětná vazba, která je v souladu s vaším osobnostním nastavením. Mnohdy v momentě, kdy na závěr našeho rozhovoru kandidáta konfrontuji s tím, jak to u nás v těchto ohledech funguje a zda má smysl pokračovat, uzná, že asi ne. Přibližně jednu třetinu lidí, se kterými reálně hovořím, doporučím kolegům k osobnímu rozhovoru.

Mediálně oblíbeným tématem spojeným s lidskými zdroji jsou benefity. Jistě se snažíte přinášet nové, které zaujmou také mladší generaci. Předpokládám, že stravenky a hodiny angličtiny jako kdysi nám už jim nestačí.

Formálně otázku benefitů a kompenzací řeší finanční a personální ředitelka, která to samozřejmě posuzuje také z hlediska daní a finanční efektivity. Nicméně z rozhovorů s uchazeči vidím, že často nechtějí materiální věci. Nehrají žádný mariáš ve smyslu, co jim nabídneme navíc. Lidé opakovaně očekávají důstojné pracovní podmínky, dobrý a příjemný kolektiv. Že nebudou hozeni do vody a že někdo bude po dobu prvních několika týdnů, možná i měsíců smířlivý k jejich specifickým dovednostem, které získali na škole anebo v předchozím zaměstnání. Že jim někdo ukáže, co z toho, co umí, je uplatnitelné u nás, a že co neumí, je doučíme. Často za mnou chodili manažeři a ptali se, jak bychom lidi měli motivovat,

co bychom jim ještě měli dát. Vždy říkám, pojďme začít tím, že je nebudeme demotivovat. Pojďme začít tím, že řečené slovo platí. Že když mají svůj osobní čas, tak je jednoduše nebudeme prudit telefonáty, které klidně počkají na ráno. Ano, potřebujeme hrát tu samou ligu, jakou hraje naše konkurence, ale zároveň pojďme s otevřenými očima a ušima naslouchat a vnímat, co lidi baví, co ne, co je jim protivné, co příjemné, a začneme tím, že jim nebudeme znepříjemňovat život.

Takže vnímáte u uchazečů o práci větší touhu po smysluplnosti a kultivovaném prostředí, možnosti dál růst?

My můžeme soutěžit s jinými firmami v míře a množství benefitů, které dávají svým zaměstnancům. Můžeme si vymyslet cokoliv, ale vždycky se najde někdo, kdo toho bude dávat trochu víc. To znamená, budme konkurenceschopní, ale zároveň existují neprenositelné věci. A to, jakým způsobem s našimi lidmi



Motorkář, cestovatel a milovník britského humoru Alexander Molnár je v SUDOP PRAHA teprve od února roku 2024, ale už před dvanácti lety vedl čtyřletou manažerskou akademii pro vedení společnosti, kdy se s klíčovými lidmi seznámil a následně některé vedoucí středisek i dlouhodobě koučoval. Ve firmě má na starosti kromě jiného nábor na školách, komunikaci v oblasti HR nebo interní vzdělávání a podporu talentů. Rozumí tomu, jaké jsou rozdíly mezi jednotlivými generacemi zaměstnanců, a pracuje na tom, jak je využít ve prospěch podniku.

„Prolnutí generací, kultur, pohledů na věc, tradice i současnosti je pro mě nesmírně zajímavé. Vzrušení z toho zažívám skoro každý den,“ říká manažer s dlouholetou praxí práce s lidmi, kterou počítá už od roku 1992, kdy začal pracovat v manažerských a později ředitelských pozicích u McDonald's. Mimochodem, vždy má ve své žižkovské kanceláři zásobu gumových medvídků v malých baleních, kterými zlepšuje den návštěvám, uchazečům i kolegům. Autorovi tohoto rozhovoru nevyjímá.

hovoříme, jak si jich všímáme, to nedáte do žádné tabulky. To je důvod, proč u nás lidé zůstávají, přestože jim někdo nabídne o benefit nebo o dva víc. Řeknou si, to je sice zajímavé, ale tady si mě všímají, podílím se na zajímavých projektech, stojí mi to za to? Jiné je to samozřejmě u nováčků, kteří nemají předchozí pracovní zkušenost. Tam se ocitáme na jiném poli.

Spousta vedoucích středisek v SUDOP PRAHA je ve firmě více než 20 let, na druhou stranu se k vám dostávají mladí lidé a někteří už jsou i na vedoucích pozicích. Jak tyhle dva životní styly a zkušenosti propojit tak, aby z toho společnost těžila?

Prakticky všichni kolegové jsou hodně otevření k tomu vnímat potřeby a zájmy generace, která teď vychází ze škol nebo k nám nastupuje. Velmi často jim to ukazují na příkladu jejich dětí nebo vnoučat a zákazu mobilních telefonů ve školách. Já sám mám tuto otázku vyřešenou – nezakazovat, ale umožnit technologie využívat ve specifických situacích tak, aby mi pomáhaly při výuce i v osobním životě. Úplně stejné je to s projekční činností, se 3D, BIM, home officem nebo flexibilní pracovní dobou. Co když jen potřebujeme změnit pohled tak, že práce je vykonána bez ohledu na to kde? Kde bereme jistotu, že když někdo sedí na pracovišti, skutečně pracuje?

Klade to i větší nároky na leadership? Tuším, že věta „takhle zní zadání“ už dnes neobstojí.

Svět, ve kterém žijí naši současní kolegové narození po roce 1990, je úplně jiný nejen geopolitickou, ale i přístupem učitelů a učitelek ve školách. Zájmem o názor, spolupodílnictvím na výuce, možností ptát se, zjišťovat. Co odlišuje současnou generaci od předchozích, je otázka smyslu. Ulehčíme tím kterým řešením někomu práci, život, bude jednodušší cestování, snadnější nastupování, komfortnější informování o tom, odkud vlak odjíždí? Pokud ano, skvělé, dává mi to smysl, jdu do toho. Otázka smyslu je hnacím motorem současné generace. Nedělá věci proto, že se takhle vždy dělaly, ale protože mají smysl. Neměli bychom tedy mít porady, protože je máme vždycky každé druhé pondělí, ale proto, aby se vědělo o tématech, jež jsou důležitá pro celou firmu, nebo že se něco chystá. Tohle prolnutí generací, kultur, pohledů na věc, tradice i současnosti je pro mě nesmírně zajímavé. Neznám moc zajímavějších profesí. Každý den jsem konfrontován s lidmi, kteří mají svůj svět, svoje zkušenosti, a snažím se nacházet soulad mezi tím, jak to funguje u nás, a s čím oni přicházejí. Nacházet propojení mezi jejich a naším světem, tak aby to byl do budoucna, aspoň po nějakou dobu, společný svět. ✖

SUDOP akademický

Text: Zuzana Šimmrová
Foto: Adam Jirát,
archiv R. Čítka



Věříme, že propojení odborné praxe a akademického prostředí má zásadní význam pro rozvoj celého oboru dopravního a stavebního inženýrství. Proto podporujeme naše zaměstnance v působení na středních a vysokých školách, kde vystupují jako vyučující, přednášející i zkušební komisaři a přinášejí studentům zkušenosti z praxe.



Jiří Moc

Digitální vzdělávání a rozvoj BIM

Jedním z nejvýraznějších projektů posledních let je spolupráce se SPŠ stavební v Dušní ulici v Praze. Aktivně zde podporujeme výuku metodiky BIM (Building Information Modeling) se zaměřením na dopravní infrastrukturu.

Spolupráce začala sérií přednášek pro studenty vyšších ročníků. Pozitivní ohlasy studentů i pedagogů vedly k začlenění výuky BIM do pravidelného rozvrhu 2. ročníku. Studenti zde pracují s profesionálními nástroji a řeší konkrétní reálná zadání, v závěru semestru pak zpracovávají část modelu dopravní stavby podle metodik veřejných zadavatelů.

Probíhá i výuka práce v programech MicroStation a OpenRoads Designer, kterou v minulých letech vedl náš BIM koordinátor **Jiří Moc**, sám absolvent této školy.

„Studenty výuka baví, protože vidí přímé propojení s praxí – například díky využití 3D tisku, který jim umožní doslova si osahat výsledky své digitální práce,“ popisuje.

Studenti oceňují i to, že výuku vede člověk z oboru, který s nástroji denně pracuje a zná aktuální trendy i reálné workflow. Mnozí z absolventů těchto kurzů u nás už dnes působí jako stážisté nebo brigádníci.

Velkým přínosem spolupráce je i rostoucí zájem studentů o dopravní zaměření – počet přihlášených se po zapojení SUDOPu do výuky ztrojnásobil. To potvrzuje, že popularizace infrastruktury a moderních digitálních nástrojů má smysl.



František Dragoun

Inženýrská geologie na Univerzitě Karlově

Na Přírodovědecké fakultě Univerzity Karlovy je již devátým rokem garantem předmětu *Inženýrská geologie I* pro studenty navazujícího magisterského studia **František Dragoun**, vedoucí střediska geotechniky. Jeho přednášky dlouhodobě patří k nejlépe hodnoceným v rámci fakulty – především díky propojení teorie s bohatými zkušenostmi z oboru.

„Mé idealistické představy o plné posluchárně studentek a studentů vzaly rychle za své. Jako každý obor, který trochu „smrdí“ matematikou, fyzikou, chemií, pohybem venku za každého počasí, a zasahuje částečně i do dalších neoblíbených technických věd, mladé studenty moc netáhne,“ konstatuje oblíbený vyučující. Přesto má zájem o jeho přednášky vzrůstající tendenci.

Výuku doplňují i další odborníci ze společnosti skupiny SUDOP a o nudě nemůže být řeč. Přednášky obsahují nejen ukázky dokumentace, fotografií ze staveb a realizovaných projektů, ale i vtipné, méně vtipné či nebezpečné historky z terénu, kterými zpestřuje přednášky v okamžiku, kdy studenti začínou ztrácet pozornost. „Často jsou právě tím, co si studenti jako jediné pamatují u zkoušky,“ směje se František Dragoun.

Spolupráce je ale oboustranná – erudovaní kolegové z fakulty bývají odbornými konzultanty v rámci složitých geotechnických úkolů a její absolventi se stávají novými zaměstnanci střediska 207.

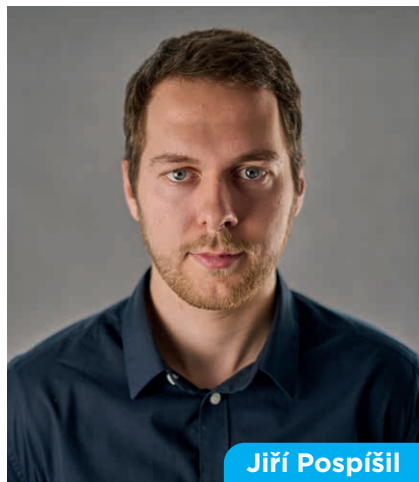
„V době internetu a umělé inteligence není jednoduché vtáhnout aktivně studenty do děje přednášky. Často jsem v rámci výuky podroben konfrontaci s „tetou Wiki“, nebo „strejdou Googlem“ a nově i s ChatGPT. Jenže tyhle technologie si na zkušené geology nepříjdou, geologie je stále věda exaktní a empirická, kde zatím stále vítězí zkušenosti nabyté v terénu,“ dodává.



Pavel Vrba

Odborníci z praxe ve výuce

Do vzdělávání mladé generace se zapojuje i řada dalších kolegů napříč středisky, konkrétně **Pavel Vrba**, projektant mostních konstrukcí na SUDOPské pobočce v Plzni. Sám je studentem doktorského studia na ČVUT, dříve učil na Katedře betonových a zděných konstrukcí ČVUT a aktuálně působí na Střední průmyslové škole stavební v Plzni jako učitel stavební mechaniky pro 4. ročník, kde se studenti učí navrhovat konstrukce z betonu, oceli a dřeva.



Jiří Pospíšil

Jiří Pospíšil, projektant střediska železničních tratí a uzlů, vyučuje na Fakultě stavební ČVUT, kde zároveň

pokračuje v doktorandském studiu na Katedře železničních staveb. Zajišťuje výuku předmětu Projekt D, v jehož rámci studenti zpracovávají projektovou dokumentaci reálného traťového úseku se zaměřením na zvýšení traťové rychlosti (přibližně v rozsahu stupně DSP), podílí se na výuce anglického kurzu Transport Structures and Urban Planning, vede cvičení předmětu Železniční stavby 1 a působí jako tajemník u státních závěrečných zkoušek. „Snažím se studenty motivovat, aby v železničním oboru pokračovali i po škole – a mám radost, že se nám postupně daří zvyšovat jeho oblibu,“ dodává.

Roman Čítek, vedoucí střediska inženýringu a geodézie, zastává roli zkušební komisaře u autorizačních zkoušek pro zeměměřické inženýry a zároveň je členem zkušební komise při obhajobách bakalářských a magisterských prací na Katedře speciální geodézie FSv ČVUT.



Roman Čítek

Propojení světa vzdělávání a inženýrské praxe

Kontakt s akademickou půdou pomáhá udržovat přehled o aktuálním vývoji v oboru, o nových technologiích i o přístupech mladé generace. Spolupráce se školami je tak nejen společensky odpovědnou aktivitou, ale i přirozenou součástí odborného růstu celé firmy.

Naším cílem je nadále rozvíjet partnerství s technickými školami a univerzitami, podporovat moderní formy výuky a motivovat mladé lidi k tomu, aby se vydali cestou dopravního a stavebního inženýrství – oboru s velkou tradicí a mimořádnou budoucností. ✕

Mladá krev SUDOPu

Text: Zuzana Šimmrová

Jak studenti a absolventi nacházejí cestu do projekční praxe

Spolupráce se školami a systematická podpora mladých odborníků patří k pilířům, na kterých SUDOP PRAHA staví svou budoucnost. Naše projekční týmy se opírají o špičkovou odbornost, ale zároveň si uvědomujeme, že kontinuita oboru vzniká tehdy, když zkušenosti předáváme dál. Proto se naši kolegové aktivně zapojují do výuky na vysokých školách, účastní se projektových seminářů a poskytují studentům možnost poznat reálné prostředí dopravního projektování ještě během studia. Tato spolupráce ale není jednosměrná. Umožňuje nám potkávat a poznávat mladé talentované lidi, kteří mohou být budoucími posilami jednotlivých odborných středisek. Tak jako v případě Lukáše Vavřícha, Jiřího Ohrazdy nebo Laury Vlkové.



Když nadšení vyučujícího otevře cestu

Na Přírodovědecké fakultě UK působí František Dragoun a svou pozici využívá nejen ke zvyšování zájmu o milovaný obor, ale i k lovu talentů. „Ve čtvrtém ročníku, kde přednáším, se již jedná o studenty, kteří to s geologií myslí skutečně vážně a chtějí posílit skupinu lidí táhnoucí nelehké břímě geologických věd po trnité cestě ke zdárnému cíli,“ říká vedoucí střediska geotechniky.

Lukáš Vavřích, aktivní student s proaktivním přístupem zaujal jeho pozornost již předloni. O několik měsíců později se ozval se zájmem o práci při studiu, ale na středisku zrovna nebyla kapacita. Nicméně se ukázalo, že kdo si počká... Brzy se otevřela příležitost, na kterou mladý geolog čekal, a nyní se Lukáš stal plnohodnotnou posilou malého střediskového kolektivu, do kterého zapadl nejen po stránce profesní, ale také lidské, zejména pro svoji přátelskou a empatickou povahu. Dnes už pracuje na celé řadě projektů, jako jsou průzkumy pro VRT či monitoring stavby D35.

„O SUDOPu jsem poprvé slyšel už na fakultě díky Františku Dragounovi. Jeho poutavé vyprávění o práci

geotechnika v reálných projektech mě zaujalo natolik, že jsem se začal o SUDOP více zajímat. Svou roli sehrál i fakt, že zkouška z jeho předmětu se konala přímo v budově SUDOPu – prostředí i atmosféra firmy na mě tehdy udělaly velmi dobrý dojem,“ vysvětluje inženýrský geolog a student magisterského oboru Inženýrská geologie na PřF UK.

Po nástupu do práce se jeho očekávání jen potvrdila. „Mám kolem sebe skvělý tým kolegů, kteří jsou nejen odborníky ve svém oboru, ale zároveň nesmírně ochotní poradit a předat zkušenosti. Od začátku mi pomáhali, a díky nim jsem se rychle zorientoval v pracovních postupech i nových programech. Oceňuji také přátelskou atmosféru – s kolegy se dá nejen dobře spolupracovat, ale i zasmát, což dělá pracovní dny mnohem příjemnější.“



„To, o čem jsme roky slyšeli na přednáškách, teď vidím v reálných situacích. Je neuvěřitelné stát u geotechnických vrtů, brát vzorky nebo sledovat deformace a vědět, že výsledky poslouží ostatním profesím.“

Velkým tématem je pro něj pochopení mezioborového propojení. „Člověk rychle zjistí, že geotechnika je jen jednou částí mozaiky. Aby projekt fungoval, musí geolog mluvit s konstruktérem, mostářem, odborníky na tunely i s projektovými manažery. Najednou máte úplně nový pohled na to, jak velké a složité dopravní stavby jsou.“

Od kariérního dne k zabezpečovací technice

Podobně inspirativní je i cesta **Jiřího Ohrazdy**, studenta Fakulty dopravní ČVUT, který se do SUDOPu dostal díky Kariérnímu dni, kde se SUDOP pravidelně prezentuje. Na první pohled jej zaujala nejen prezentace firmy, kterou znal i z dlouhodobé spolupráce SUDOPu s ČVUT, ale především osobní přístup a zajímavý rozhovor s Veronikou Kotkovou, projektantkou střediska železničních tratí a uzlů.

Původně se zajímal o brigádnickou pozici právě na tomto středisku, ale nakonec, vzhledem k svému vzdělání, dostal nabídku ze střediska elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky. Nabídku přijal a rychle zjistil, že svět železničního zabezpečovacího zařízení je nesmírně zajímavý.

„Byli jsme na něj s kolegy velmi zvědaví i s ohledem na předchozí odborné vzdělání, protože střední průmyslové školy dopravního a elektrotechnického směru jsou velmi dobrým předpokladem pro přípravu v oboru,“ říká vedoucí střediska Miroslav Nezkusil.

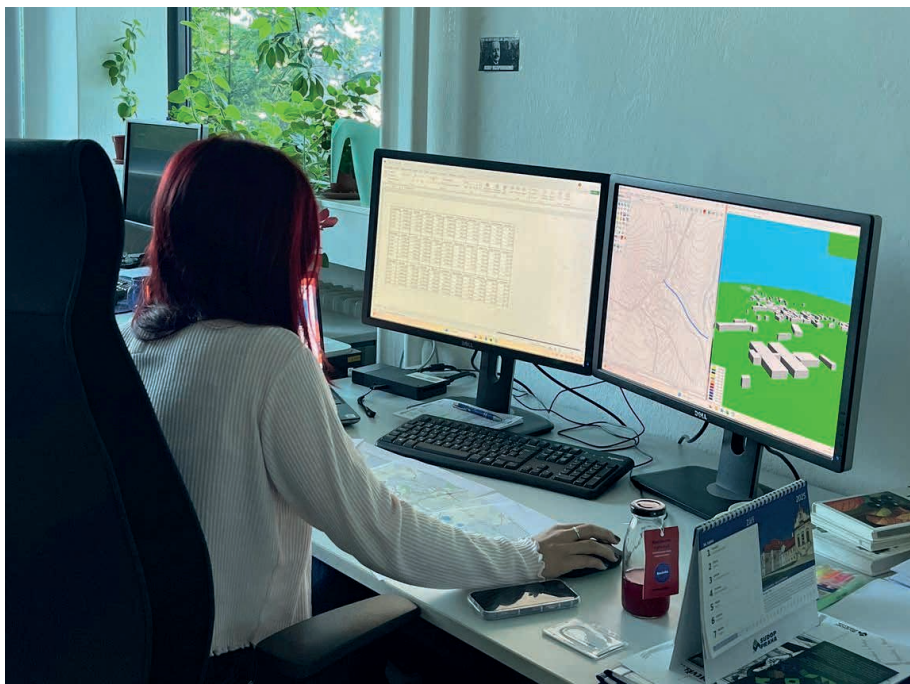
„Byl jsem zvyklý využívat AutoCAD a teprve na vstupním školení jsem se seznamoval s Bentley MicroStation, ale ukázalo se, že zvyknout si na něj je mnohem snazší, než jsem očekával,“ hodnotí Jiří. Pod vedením svého mentora Petra Nekuly se postupně zapojuje do přípravy technické dokumentace. Kromě znalosti předpisů a technických norem se učí i tomu, jak fungují výměny informací mezi profesemi a jaké detaily rozhodují o bezpečnosti železniční dopravy.

„Po 4 měsících v praxi mohu říct, že moje očekávání byla více než naplněna. Na vlastní kůži jsem zjistil, jak se projekty velkých železničních staveb realizují. Zkusil jsem si práci snad se všemi typy výkresů a dokumentů, a to u velkého množství připravovaných projektů. Také jsem pochopil, že projektování nespočívá pouze v sezení u počítače a koukání do výkresů, ale že je klíčové spolupracovat s ostatními kolegy napříč středisky,“ shrnuje Jiří.



„Dostal jsem i možnost podívat se osobně na probíhající stavby a fascinovalo mě, že taková stavba opravdu vzniká z toho, co vidím v počítači v kanceláři.“

Přestože má před sebou ještě rok studia, už teď je jasné, že by po dokončení školy rád pokračoval v SUDOPu.



Středoškolská praxe má smysl

SUDOP PRAHA se však nevěnuje jen vysokoškolákům. Každý rok u nás probíhají povinné praxe studentů průmyslových škol, které jsou často prvním kontaktem se světem dopravních staveb. Jednou z praktikantek letos byla také **Laura Vlková** z Technického lycea v Táboře. „Laura se o potřebnou praxi zajímala samozřejmě nejdříve v rámci rodiny, a protože to její zaměření umožňuje a upřednostňuje práci v kanceláři před samotnou stavbou, nastoupila k nám na SUDOP,“ vysvětluje její patronka Jana Šafratová ze střediska životního prostředí.

Laura se na středisku životního prostředí zapojila do přípravy akustických modelů, práce se softwarem Cadna a do sběru podkladů pro posuzování vlivů staveb na životní prostředí. „Nečekala jsem, že část toho, na čem jsem pracovala a s čím jsem si i tak trochu hrála, se nakonec skutečně použije a bude součástí příspěvků do souhrnných zpráv studií,“ konstatovala Laura.

Součástí její praxe byla i exkurze po dalších střediscích, aby získala představu o tom, jak jednotlivé profese tvoří jeden celek. „Zejména z oddělení pozemních staveb jsem se vracela nadšená a plná nových zajímavých informací. U vedoucího oddělení i u jeho spolupracovníků bylo vidět nadšení do práce. Díky trpělivému a vstřícnému přístupu všech kolegů jsem porozuměla jednotlivým fázím projektů a získala cenné zkušenosti. Zjistila jsem také, že práce může být nejen užitečná, ale i zábavná a inspirující,“ ocenila studentka, která by se do SUDOPu jednou ráda vrátila.



„Netušila jsem, kolik různých vlivů je v rámci životního prostředí zkoumáno a jak je někdy složité najít řešení, aby stavba splňovala limity v oblasti životního

prostředí a zároveň byla funkční. Překvapilo mě, jak navrhovaná opatření ovlivní výslednou podobu stavby.“

„Čtyři týdny zaujatě poslouchala každého, kdo se jí věnoval, a byla radost odpovídat na její věcné zvědavé dotazy. Na víkendy se vracela domů za rodiči, kterým nadšeně vyprávěla, co vše u nás viděla a slyšela a nutila je pročítat různá čísla naší SUDOP Revue,“ říká s úsměvem její kolegyně. Takový přístup je u mladých lidí vředycky skvělým signálem.

Vzájemné obohacení

Příběhy tří studentů ukazují, že propojení s akademickou sférou funguje nejen na papíře, ale i v praxi, a že první krok — ať už na přednášce, kariérním dni nebo při hledání praxe — může vést k dlouhodobé profesní cestě.

„Takové mladé kolegy rádi podpoříme v profesním rozvoji a dáme jim prostor růst,“ říká za všechny Miroslav Nezkusil. Pro SUDOP PRAHA tito mladí lidé neznamenaají jen číslo v tabulce. Přinášejí s sebou jiný způsob uvažování, novou energii a inspiraci a někdy i pomohou zkušenějším kolegům vidět svou práci zase mladýma očima, které hledí do budoucnosti. ✕

#projektantbudoucnosti



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

Text a foto: Martin Raibr

2. díl

V minulém čísle SUDOP Revue jsme si osvěžili definici systému ETCS a jak probíhala příprava stavby v úseku Praha-Uhřetěves – Praha hl. n. v rozsahu **prvního „P“ - projektu**. V dalším pokračování se podíváme na konkrétní rozsah stavby a její nejzajímavější části z pohledu **druhého „P“ - postav**.



^ Kolejiště stanic Praha-Malešice s kolejištěm společnosti RegioJet

Železniční stanice Praha-Malešice

Jedná se o dříve nepostradatelnou stanici s 12 dopravními kolejemi, která v minulosti pulzovala čilým ruchem díky přímému napojení na vlečky depa Československé pošty, Nákladového nádraží Praha-Žižkov, Teplárny a dalších.

Zároveň, ačkoliv v osobním jízdním řádu zatím nefiguruje, je to důležitá křižovatka především pro nákladní dopravu, v níž se křižují směry Jih-Sever a Východ-Západ (křížení tras Praha-Krč/Praha-Vršovice – Praha-Běchovice a Praha-Hostivař – Praha-Libeň).

Půlka kolejiště je však z minulosti ve vlastnictví jiného subjektu než Správy železnic – patří České poště. Jedná se o tu část kolejiště, odkud odjížděly „Rakety“, tedy poštovní vlaky plné dopisů a balíků do všech koutů republiky. Už v době přípravy stavby bylo zřejmé, že provoz těchto vlaků bude k 1. 5. 2023 zcela zastaven a plně převeden na silniční dopravu (ekologie a rozhodování o převodu nákladní dopravy v praxi).

Uzavřením poštovního provozu život kolejiště neskončil. To se začalo měnit v terminál společnosti RegioJet místo stanoviště na pražském Smíchově. To vedlo k nutnosti přestavby kolejiště, respektive jeho doplnění o nástupiště pro možnost zbrojení/ zásobování souprav. **Nástupiště byla zřízena v rámci navazující stavby společnosti RegioJet, jejíž přípravu z části zajišťovalo také středisko 208.**

Rozdělení kolejiště však přineslo majetkový problém s ohledem na skutečnost, že **nové staniční zabezpečovací zařízení s příspěvkem EU nemůže být realizováno na soukromém kolejišti.**

Proto se v rámci stavby „ETCS Praha-Uhřetěves – Praha hl. n. (mimo)“ vybudovalo nové SZZ pouze v rozsahu majetku SŽ a zbylá část kolejiště se ponechala s obsluhou ze stávajícího SZZ v místě. V železniční stanici jsou dnes zřízena dvě zařízení: jedno SZZ systému AŽD 71 s číselnou volbou pro kolejiště vleček a druhé SZZ systému ESA 44 s dálkovým řízením z CDP Praha.

Stávající technologické prostory zůstaly s ohledem na ponechané zařízení a skutečnost, že v minulosti došlo k rekonstrukci kolejových obvodů, které bylo požadováno zachovat i v novém stavu.

Nové zařízení pro část kolejiště SŽ je nyní umístěno v novém technologickém objektu u koleje č. 8 na bývalé nákladové rampě a je propojeno se stávajícím technologickým objektem. Nové a staré technologické zařízení je v kolejišti propojeno v kolejových spojkách 11/301ab a 311/19 „systémem Lovosice“, který vznikl při výstavbě nového SZZ ve stejnojmenné stanici.

Pohyb vlaků je tak možný na kolejišti vlečkaře na obou zhlavích bez narušení provozu v kolejišti SŽ a obráceně. Zároveň je s ohledem na umístění návěstidel ve zhlaví vytvořena

závislost mezi těmito návěstidly a vjezdovými návěstidly ve směru od žst. Praha-Libeň a Praha-Běchovice.

Dalším jistým unikátem této stanice je „**Zababův efekt**“, který vznikl při novém číslování výhybek. Ten nevznikl chybou, nebo něčím podobným, ale zcela úmyslně se vynechalo číslo výhybky „6“. Výhybka č. 6 (původně výhybka č. 7) byla zničena při mimořádné události v roce 2019, kdy se rozhodlo, že trať na Praha-Žižkov bude uzavřena. Výhybka se již neobnovovala a byla nahrazena kolejovým polem. V rámci přípravy pražského silničního městského okruhu se však předpokládá, že dojde k částečnému obnovení trati pro nakládku rubaniny. V novém SZZ je tak tato výhybka zahrnuta, včetně jejího zabezpečení a umožnění posunových cest směrem na žst. Praha-Žižkov.

„**Poslední opravdu velkou zvláštností při výstavbě nového zařízení bylo to, že jsem si zde ověřil jednu pravdu: ať je doba jakákoliv, tak v normálních lidech na dráze stále převládá železničářský duch, který je k dráze citově poutá.**“

Ze starého zvyku jsem zavítal na nádraží Praha-Malešice v den, kdy se ukončoval stávající běžný provoz a byla zahajována výluková činnost. Jedná se vlastně o den, kdy něco dlouho zaběhnutého končí a odchází ze současnosti do fáze zapomnění. Pro SZZ v železniční stanici Praha-Malešice to byl 6. říjen 2023 a poslední průjezd vlaku číslo 28156 tvořený jednotkou Desiro. Po průjezdu ve 20:30 začalo docházet k deaktivaci stávajícího zařízení.

Překvapila mě místní obsluha, která se se stávajícím zařízením loučila rozsvícenou svíčkou. A tak jsem se připojil, a došlo i k „rozsvícení kolejové desky“, kdy se na všech možných variantních cestách společně s poslední vlakovou cestou rozsvítily návěsti „Volno“. Chudák strojvedoucí Desira si musel myslet, že se stanice Praha-Malešice mění ve vánoční stromček, ale pochopil, a i on poděkoval táhlým zatroubením při průjezdu stanicí...”

Úpravy v železničních stanicích

V jednotlivých stanicích zapojených do systému ETCS L2 došlo k drobným úpravám, jako je například **úprava návěstění z důvodu VCRP** (vlaková cesta dle rozhledových poměrů), která umožňuje vjezd vlaku na obsazenou kolej a implementuje se především u jednotlivých kolejí s nástupištní hranou, **doplnění cesty VCP**, což je vlaková cesta s prodlouženou ochrannou dráhou využívaná u systému ETCS při současné jízdě několika vlaků, **zřízení balízových skupin** a další.

Smutným příběhem byly úpravy ve stanici Praha-Vršovice, kde došlo bohužel ke klasické situaci, kdy v koridorové stavbě byla vybudována rozsáhlá dispečerská dopravní kancelář, ve stavbě DOZ došlo k jejímu opuštění a zapojení do DOZ a ve třetí stavbě k doplnění systému ETCS. Vždy za rozsáhlého přezkušování a vypínání nového zařízení. Zároveň ve stavbě ETCS vznikly další požadavky na úpravy i v kolejišti, jako posuny návěstidel a podobně, ale po několikaměsíčním zdůvodňování bylo naštěstí od těchto požadavků odstoupeno.

Vstupy

Samostatný příběh se začal psát při projednávání jednotlivých vstupů do oblasti ETCS, které jsme si výše nadefinovali jako manuální a automatické. Vlivem změn směrnic SŽ, v nichž dochází vždy k radikálním změnám a požadavkům na aplikaci **hned**, došlo k požadavku na zřízení automatických vstupů ze všech směrů do oblasti jednotlivých RBC.

Zde nastalo zdoluhavé prokazování, že není vhodné provádět významné zásahy do kolejiště ONJ v majetku ČD, které je zapojeno do kolejiště SŽ v několika místech jako je Praha-Vršovice obvod Eden a obvod osobní nádraží. Zpracovávala se výkresová dokumentace, v níž se řešilo, kde všude je nutné umístit balízové skupiny a jak hluboko do kolejiště ONJ, které bude v následných stavbách neustále upravováno, což se hned stalo v případě odjezdové skupiny ONJ zapojené do obvodu osobního nádraží.

Po mnoha měsících bylo od tohoto požadavku ustoupeno hlavně s ohledem na potíže se zajištěním servisu a změn balízových skupin na cizím kolejišti. Výsledkem bylo provedení manuálních vstupů dle původního zadání.

Opačný výsledek byl však ve směru od žst. Praha hl. n., kde se tento požadavek zachoval. Tím došlo k osazení jednotlivých balízových skupin na všech kolejích na vinohradském zhlaví, které zajišťují pouze automatické přihlášení do systému ETCS. Případné rozšíření tohoto systému i o stanici Praha hl. n. bude znamenat jejich další úpravy a změny včetně oblíbeného softwarového přehrávání jak vlastních balíz, tak i systému.

Posledním úskalím byla vazba na žst. Praha-Krč a stavbu „Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha Krč – Spořilov“, kde byl navržen sice automatický vstup, ale s ohledem na posuny jednotlivých staveb, a to jak vlastní stavby ETCS, tak stavby mostu, nebylo zřejmé, na jaký stav se stavba ETCS bude vázat: zda na stávající, nebo na stav po dokončení stavby „Zdvoukolejnění trati Branický most – Praha Krč – Spořilov“. S ohledem na postup rozhodování byly nadefinovány obě varianty a my jsme s napětím sledovali, která vyhraje. Dopadlo to, bohužel, jako vždy, když je potřeba něco rozhodnout: začalo se s řešením na stávající stav, se změnou v průběhu výstavby na stav po dokončení stavby mostu.

CDP Praha

V CDP Praha byly provedeny úpravy především ve druhém technologickém

podlaží této budovy, kde došlo k úpravě stávající centrály RBC a k vybudování nové pro stanici Praha-Vršovice.

V dispečerském sále řízené oblasti Praha-Uhřetěves – Lysá n. L. došlo k doplnění reliéfu dopravní Praha-Malešice již v plném rozsahu jak na velkoplošném zobrazení v čele sálu, tak i na jednotlivých pracovištích dispečerů a operátorů. Zároveň došlo k softwarové úpravě začlenění systému ETCS do jednotlivých pracovišť.

Poslední úpravou bylo doplnění pracoviště dispečera ETCS o možnost zadávání provozních potřeb do systému ETCS.

Závěrem

U této stavby došlo k mnoha změnám a úpravám, které znamenaly ztrátu času při jejím zpracování. Největším problémem se tak opět stalo:

- definování posloupnosti jednotlivých staveb v čase, tedy definování, která stavba bude kdy realizována a na co se má vázat připravovaná stavba,
- změny na souvisejících stavbách, kdy v průběhu výstavby dochází k výrazným změnám vůči projektové přípravě,
- podklady skutečného provedení jednotlivých staveb, které nejsou zpracovávány v takové kvalitě a podobě, jak by potřebovala stavba ETCS – sem můžeme zařadit i problematiku rychlostních profilů, kdy na infrastrukturních stavbách není v rámci skutečného provedení aktualizován graf rychlosti a je přebírán původní graf rychlosti z připravované dokumentace, pokud byl součástí projektu.

Stavba „ETCS Praha-Uhřetěves – Praha hl. n. (mimo)“ byla i tak ve své podstatě úspěšnou stavbou, která přinese jak zvýšení bezpečnosti železničního provozu, tak i efektivní využití systému DOZ v dané řízené oblasti. Zároveň lze u této stavby nadefinovat několik poznatků, které je vhodné včlenit do přípravy dalších staveb nejen ze strany projektanta, ale především ze strany zadavatele. ✖



Vysvětlení zkratk

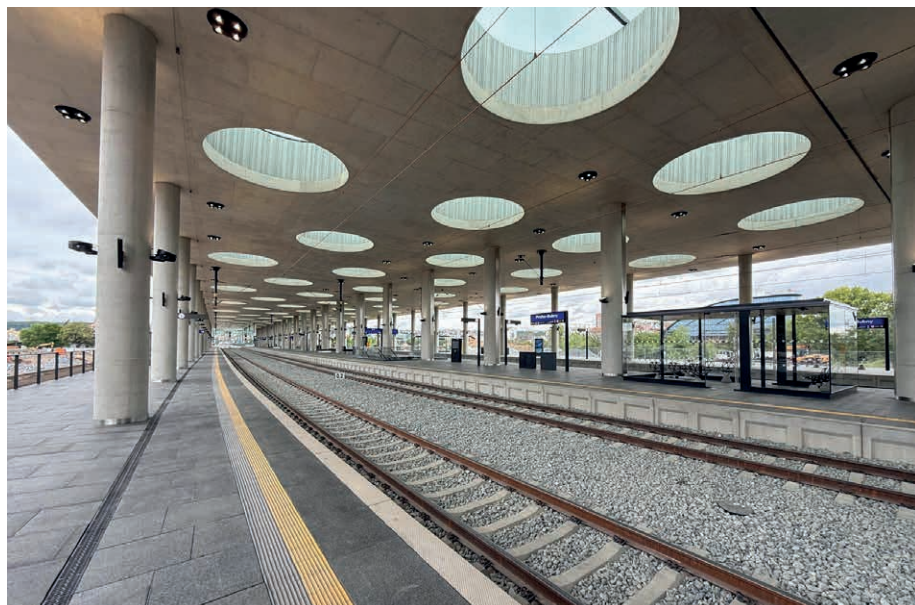
- **ETCS** (European Train Control System) je jednotný evropský vlakový zabezpečovací systém. Zajistí, aby vlaky dopravců mohly bez problémů přejíždět z jedné země do druhé.
- **SZZ** staniční zabezpečovací zařízení
- **DOZ** dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
- **CDP** centrální dispečerské pracoviště
- **RBC** (Radio Block Centre), radiobloková centrála
- **ONJ** Odstavné nádraží jih

Modernizace trati Praha-Bubny – Praha-Výstaviště

z technického hlediska

Text a foto: Miroslav Nezksul, kolektiv střediska 208

Modernizace trati **Praha-Bubny – Praha-Výstaviště** je součástí širšího projektu, jehož cílem je nejen zlepšit železniční infrastrukturu v oblasti Prahy, ale také zrychlit a zefektivnit dopravu mezi centrem města a příměstskými oblastmi. Tento projekt je klíčovým prvkem pro zajištění lepší integrace železniční dopravy do městské dopravy a významně podporuje rozvoj udržitelné mobility Prahy a okolí.



V řešeném úseku vznikla zcela modernizovaná dvoukolejná trať zaústěná do stávající jednokolejné neelektrizované trati vedoucí do stanice Praha-Dejvice. Díky nové zastávce Praha-Výstaviště dojde ke zlepšení dopravní obslužnosti. Stávající stanice Praha-Bubny se posunula blíže ke stanici metra Vltavská, čímž vznikl přímý přestup na metro linky C. Většina trati vede po estakádě, což umožňuje nový rozvoj území i jeho lepší prostupnost. Zlepšuje se také návaznost na městskou hromadnou dopravu a propojí se dosud rozdělené území Prahy 7, konkrétně ulice Veletržní a Dělnická, které se zpřístupní prostřednictvím nové lávky přes trať ve Stromovce.

SUDOP PRAHA se na této zajímavé investiční akci podílel svým komplexním návrhem prostřednictvím střediska 208 v technologických profesích.

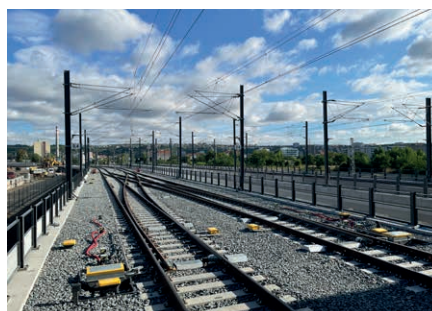
Technologie zabezpečovacího zařízení

V rámci technologie zabezpečovacího zařízení bylo navrženo zabezpečení železniční stanice Praha-Bubny staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo s řídicí částí ve stavědlové ústředně. Instalované technologie jsou kompletně připraveny na budoucí aktivaci systému ETCS L2. V elektronickém

stavědle je zajištěn přenos čísla vlaku ze všech navazujících směrů. Stanice je dálkově ovládána prostřednictvím systému DOZ z CDP Praha, konkrétně z dispečerského sálu řízené oblasti Kolín – Kralupy n. V. Možná je také obsluha z pracoviště pohotovostního výpravčího na Masarykově nádraží.



^ Světelná návěstidla



^ Přestavníky

Pro zjišťování volnosti kolejí a výhybek jsou v celém rozsahu nově zřizovaného zabezpečovacího zařízení použity počítače náprav. Výhybky jsou vybaveny elektrickými přestavníky. Ve stanici jsou zřízena i standardní světelná návěstidla.

Technologie sdělovacího zařízení a DŘT

V profesi sdělovacího zařízení byla navržena kompletní výměna stávajících prvků a kabelizace a zároveň byla vybudována i nová sdělovací zařízení.

Na nástupištích a v prostorech pro cestující byl navržen nový vizuální informační systém, rozhlasové zařízení a kamerový systém. Výzvou bylo řešení prvků dle požadavků architektů a vedení kabelizace v žst. Praha-Bubny v železobetonových konstrukcích pilířů zastřešení.

To, co není na první pohled pro cestující patrné, je, že byla navržena kompletní nová sdělovací kabelizace, především ve formě optických kabelů a nových metalických kabelů (připravených na vlivy trakční napájecí soustavy 25 kV 50 Hz). Dále byly vybudovány nové kapacitní přenosové systémy, systém dálkové diagnostiky, vnitřní sdělovací rozvody, systémy ochrany a kontroly objektů PZTS a EPS/



^ Informační systém

ZPDP a v žst. Praha Bubny byl rekonstruován telefonní zapojovač.

V rámci stavby bylo výzvou řešit úpravu rádiového systému GSM-R, protože se jedná o složitý a problematický úsek v železničním uzlu Praha. Nově byla rádiová síť GSM-R zřízena až přes žst. Praha-Dejvice – zajímavostí bylo náročné řešení základnové radiostanice v Královské oboře Stromovka vzhledem k požadavkům správce obory a Národního památkového ústavu.

Veškeré zařízení je možné ovládat z CDP Praha nebo z PPV.

V rámci DŘT proběhlo dodání nových rozvaděčů DŘT do rozveden, spínací stanice atd., a zároveň proběhla úprava elektro-dispečinku Praha.

Silnoproudá technologie

V rámci silnoproudé technologie byla navržena technologie nového objektu výpravní budovy žst. Praha-Bubny a spínací stanice trakčního napájecího systému 3 kV DC. Kvůli velkému rozsahu a komerčním jednotkám bylo nutné ve výpravní budově vybudovat dvě transformovny



^ Rozvodna 0,4 kV transformovny 22/0,4 kV žst. Praha-Bubny

22/0,4 kV s transformátory o výkonu 1 600 a 630 kVA. Současně je stanice jedním z napájecích bodů pro lokální distribuční síť železnice (LDSŽ 22 kV). Tato síť je určena k napájení netrakovních odběrů železničních stanic a zastávek podél trati a je na ni připojena i nově vzniklá zastávka Praha-Výstaviště. Za tím účelem je ve výpravní budově osazen samostatný rozvaděč 22 kV a oddělovací transformátor 22/22 kV o výkonu 4 MVA. Objekt nové spínací stanice byl navržen jako částečně přesýpaná stavba a byl vybaven nejen technologií 3 kV DC, ale je připraven i na budoucí konverzi 25 kV 50 Hz.

Silnoproudé rozvody a zařízení

V profesi silnoproudých rozvodů a zařízení bylo řešeno celkem 14 stavebních objektů (rozvody NN a osvětlení, EO, DOÚO). V rámci této stavby projektanti úseku silnoproudých rozvodů dále řešili rozvod 22 kV (tzv. magistralní rozvod) pro napájení netrakovních odběrů. Velký důraz byl kladen na estetickou stránku navrhovaných zařízení, což vyžadovalo úzkou spolupráci s architekty napříč celým projekčním týmem. Požadavky architektů na vzhled zařízení měly v mnoha případech za následek návrh zcela atypického a ojedinělého řešení. Jedním z příkladů atypických řešení jsou osvětlovací stožáry umístěné na nekrytých částech nástupišť v zastávce Praha-Výstaviště. Provedení a vzhled osvětlovacích stožárů bylo úzce řešeno s architekty, správci zařízení a výrobcem stožárů.

Trakční vedení a ukolejnění

V rámci trakčního vedení a ukolejnění byl navržen systém trakčního vedení 3 kV DC s přípravou na konverzi napájecí soustavy na 25 kV, 50 Hz včetně řešení atypických konstrukcí v oblasti mostních estakád, nástupišť, opěrných zdí apod. dle návrhu architekta. Nestandardní, co do trasování, pak bylo připojení napájecího a zpětného vedení z nové částečně přesýpané spínací stanice Praha-Bubny na trakční vedení. Návrh ukolejnění vodivých konstrukcí, návrh koordinačního schéma ukolejnění a trakčních propojení pak bylo nutné úzce koordinovat se zpracovatelem protikoročních opatření v souvislosti s bludnými proudy.

Projekt se musel vyrovnat jak s náročným návrhem umístění technologií a kabelových tras ve vnitřních prostorách komplexu žst. Praha-Bubny a zastávky Praha-Výstaviště, tak s architektonickými požadavky na řešení trakčního vedení, osvětlení i situování prvků sdělovacího a silnoproudého zařízení.

Některé požadavky architektury vedly k striktním technickým omezením (např. výšky dveří) a zoufalým poznámkám v projektové dokumentaci technologie, ale nakonec i s tímto si stavba poradila. ✕



^ Samostatné osvětlovací stožáry v kolejišti



^ Atypické trakční vedení na estakádách (v pozadí ještě původní výpravní budova)

Vysvětlivky zkratk

DOZ dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
CDP centrální dispečerské pracoviště
DŘT dispečerská řídicí technika
PZTS poplachové zabezpečovací a tísňové systémy
EPS/ZPDP elektrická požární signalizace (EPS) připojená pomocí zařízení dálkového přenosu (ZDP) nebo ZDPP na pult centrální ochrany (PCO) hasičů
PPV pracoviště pohotovostního výpravčího
EOV elektrický ohřev výhybek
DOÚO dálkové ovládání úsekových odpojovačů

Modernizace trati Nemanice I – Ševětín

Text: Miloš Krameš
Vizualizace: Movisio

Novinky v přípravě stavby k realizaci

Projekční příprava výše uvedené stavby, která je posledním chybějícím článkem na IV. TŽK, se aktuálně blíží do finále. Otázkou je, co je tím finále.

Základní koncepce

Základní koncepce řešení stavby byla definována již v letech 2009–2011, kdy se tvořila dokumentace k územnímu řízení, tehdy označovaná jako *přípravná dokumentace*.

V počátku projektových prací se sledovalo více různých variant a podvariant.

Základem byla vždy v principu stejná trasa (většina celého úseku je řešena na přeložce), která vycházela z trasy uvedené v územních plánech. Sledovaná trasa předpokládala vznik dvou nových železničních tunelů – a zde **docházelo k odlišnostem, variantám v řešení tunelů pojmenovaných jako Hosínský a Chotýčanský**.

Základ řešení každého z obou tunelů tvořily buď dva paralelní jednokolejné tunely (David), nebo jeden dvojkolejný tunel (Goliáš). Obě tyto varianty se dále odlišovaly možným způsobem ražení, tj. zda je razit klasicky s použitím trhacích prací pomocí NRTM (Nová Rakouská Tunelovací Metoda), nebo jít do řešení s využitím tunelovacího stroje, tj. metodou TBM.



Porovnáním v té době dostupných technických, časových a finančních parametrů bylo investorem rozhodnuto o **preferenci dvojkolejných tunelů provedených technologií NRTM**.

Celá další projektová příprava pro územní, stavební řízení a realizaci byla rozpracována v uvedené koncepci, na kterou bylo získáno návazně i územní rozhodnutí.

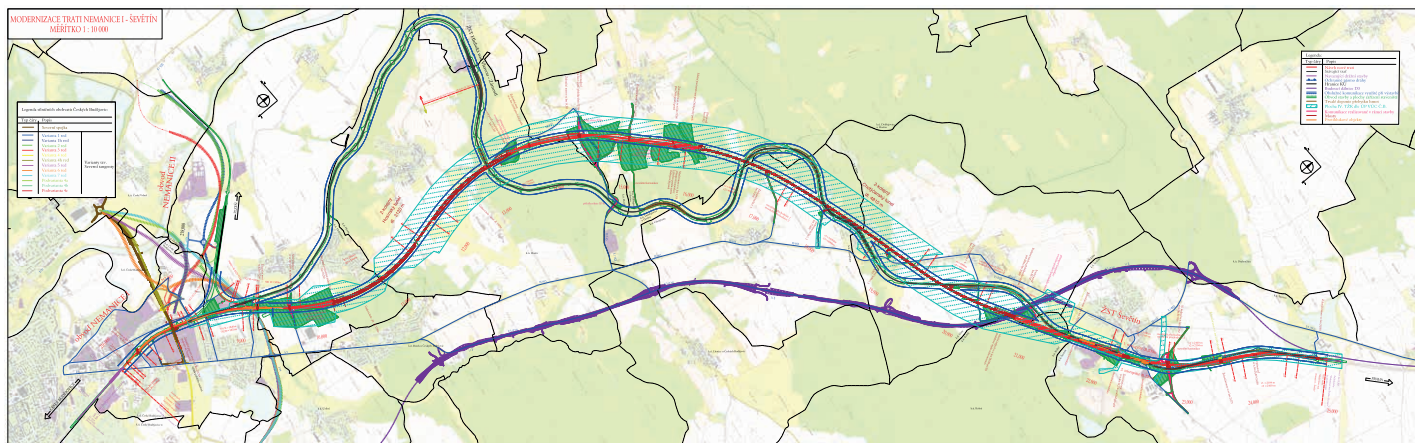
Rozdělení stavby

V průběhu územního řízení bylo rozhodnuto o rozdělení vlastní stavby na dvě samostatné části. Hlavní stavba začíná odklonem přeložky v oblasti trianglu tratí u Nemanic a končí za stanicí Ševětín. Tato část je dále

označována jako stavba „**Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část B**“, zkráceně též jako **NEMASE B**.

V oblasti stanice Nemanice I je oddělením dále sledována související samostatná stavba „**Modernizace trati Nemanice I – Ševětín, část A**“, zkráceně **NEMASE A**. Tato stavba řeší většinu stanice Nemanice I, spolu s napojením na stanici Nemanice II a České Budějovice hl. n. Vzhledem k oddělení neproběhlo na tuto část územní řízení, a tudíž neměla územní povolení.

V roce 2019 byly zahájeny práce na finální projektové přípravě obou staveb. Bylo nutné urychlit přípravu části A, tj. zpracovat dokumentaci k územnímu řízení, a to návazně i získat. Pro obě části stavby byly dále



projekčně připraveny dokumentace ke stavebnímu řízení DSP a rozeběhly se práce na zajištění potřebných dokladů pro toto řízení. Plynule se pokračovalo ve zpracování realizační, resp. tendrové dokumentace PDPS.

Návazně na uvedené byly podány žádosti o stavební řízení samostatně pro obě části stavby. Vlastní řízení bylo náročné a dlouhé, ale podařilo se. Prakticky všechna stavební povolení včetně rozhodujících od Dopravního a energetického stavebního úřadu (DESÚ) jsou již k dispozici i s nabytím plné moci.

Dosud stále probíhá majetková příprava, tj. jsou uzavírány smlouvy nejen na trvalé zábery (dotčení), ale i na dočasné zábery a věcná břemena. Dojednávají se a uzavírají i smlouvy o přeložkách inženýrských sítí, o budoucím převzetí částí stavby, které budou předány cizím vlastníky, či správcům po dokončení stavby.

Díky dopracování projektové dokumentace do finální detailní podrobnosti bylo možno též přesně stanovit očekávané investiční náklady, které byly, kulantně řečeno, nemalé.

Snížení investičních nákladů

Nastalo tedy období, kdy se hledaly možnosti, jak ponížit tyto náklady, a přitom nedegradovat zásadní parametry stavby např. jen prostým škrtáním, vypouštěním dílčích částí.

Zároveň bylo investorem rozhodnuto, že **do soutěže na realizaci půjde zatím jen hlavní část stavby, tj. NEMASE B**. Doplnující část stavby NEMASE A zatím čeká na dokončení navazující/podmiňující silniční stavby ŘSD v Nemanicích. Se scénářem časového posunu provádění obou navazujících staveb se již od počátku počítalo.

Po dlouhých jednáních, zpracování studijních průkazů a dalších podpůrných materiálů včetně aktualizace dokumentace *Záměru projektu* byl nalezen způsob, jak stavbu NEMASE B posunout po finanční stránce k realizaci.

Ve stejném čase se zvažoval ze strany investora model financování stavby. V médiích se objevovaly informace, že právě tato stavba by mohla být jednou z prvních železničních staveb financovaných s využitím soukromého kapitálu (tzv. PPP model). Nakonec však byl upřednostněn standardní způsob financování.

Vše tedy mohlo směřovat k přípravě stavby do soutěže na zhotovitele.

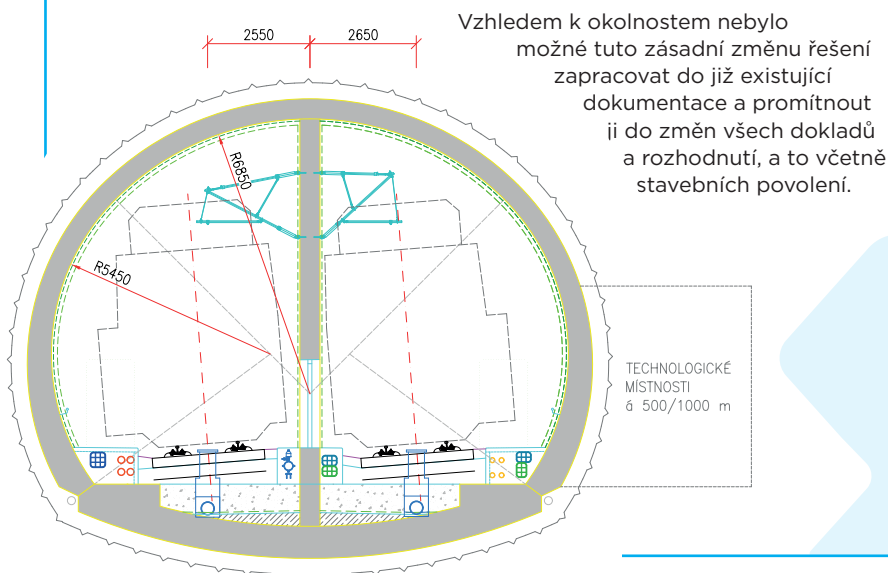
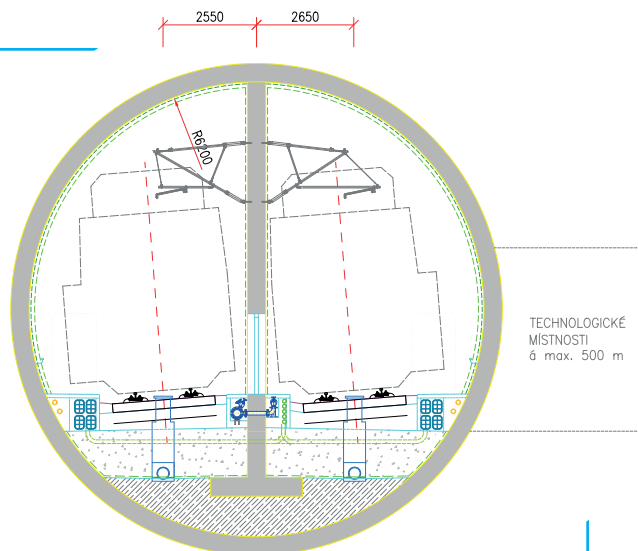
Rozhodujícím způsobem, jak ponížit náklady stavby se stala změna konceptu řešení obou tunelů (viz úvod z historie).

Změna konceptu

Namísto dosud sledované konceptu bylo s ohledem na nové a upřesňující poznatky zvoleno řešení, které sice předpokládá **ražbu dvou dvojkolejných tunelů, ale se změnou zajištění bezpečnosti formou vnitřní železobetonové dělicí příčky/stěny**.

Ta rozdělí vlastní tunelový profil na dvě samostatné poloviny, které budou pro případ vzniku mimořádné situace plnit funkci únikové/zásahové cesty, když v dělicí stěně budou osazeny bezpečnostní dveře spojující obě poloviny tunelu.

Způsob ražby byl ponechán na preferenci/technickém vybavení budoucích zhotovitelů. Tím se podařilo výrazně snížit očekávané náklady stavby.



Vzhledem k okolnostem nebylo možné tuto zásadní změnu řešení zapracovat do již existující dokumentace a promítnout ji do změn všech dokladů a rozhodnutí, a to včetně stavebních povolení.

Novátorský model přípravy

Přijal se tedy novátorský model přípravy, kdy část stavby bude soutěžena a prováděna standardním způsobem s využitím dosavadní přípravy stavby v režimu tzv. **ČERVENÝ FIDIC** a konceptně měněná část stavby včetně všech návazností bude řešena budoucím zhotovitelem v režimu tzv. **ŽLUTÝ FIDIC** (neboli v režimu vyprojektuj a postav).

Tady se opět vracíme o několik kroků zpět s tím, že projektová příprava nebude ukončena, ale bude již ve fázi budoucího provádění stavby pokračovat, a to primárně na straně budoucího zhotovitele stavby, který má za úkol nejen vypracovat změnovou projektovou dokumentaci, ale též ji i projednat a dosáhnout nezbytných změn v povolovacím procesu. Toto zadání bylo promítnuto do zadávací dokumentace veřejné obchodní soutěže na zhotovitele.

Zmíněná soutěž na zhotovitele probíhá již od konce března 2025. Na konci července 2025 podávali soutěžící své nabídky zadavateli. Do současnosti (počátek prosince 2025) nebyla tato soutěž uzavřena a nebylo tudíž stanoveno pořadí soutěžících.

K očekávanému zahájení stavby, včetně zmíněných navazujících úprav projekčního řešení, by mělo dojít počátkem roku 2026. Vlastní stavba by dle našeho projekčního předpokladu měla trvat celkem 7 + 3 roky (provedení stavby + dokončující práce včetně rekultivace pozemků).

Každopádně netrpělivě čekáme na konfrontaci s výzvami, které netradiční způsob zadání a provádění takto velké a důležité železniční stavby přinese, a to jak z pozice výkonu autorského dozoru stavby, tak vyvolaných úprav projektového řešení. ✖

D35 Hořice–Sadová

Text: Vladimír Koníček,
Miroslav Radechovský
Foto: Vladimír Koníček,
Jana Caletková



V minulém čísle SUDOP Revue mělo středisko 202 příležitost představit celou řadu svých aktuálních projektů, které se dočkaly realizace. Zbývá představit stavbu D35 Hořice–Sadová. Ta v tomto období finišuje, aby mohla být před koncem roku uvedena do provozu.

Videoprezentace
zde



Stručný popis a pár základních parametrů

Stavba je jedním z úseků trasy silnice I/35 mezi Jičínem a Hradcem Králové. V rámci postupného nahrazení stávající trasy v dvoupruhovém uspořádání čtyřpruhovou dálnicí došlo i na tuto část trasy silnice I/35. **Řešený úsek Hořice–Sadová je zhruba 10,5 km dlouhý.**

Dálnice D35 je navržena v kategorii D25,5/120. Na stavbě je navrženo a dnes již postaveno dohromady 14 mostů. Součástí úseku je jedna mimoúrovňová křižovatka u města Hořice a celá řada dalších stavebních objektů.

Stavbu Hořice–Sadová připravujeme na středisku 202 již celou řadu let od dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) přes dokumentaci pro stavební povolení (DSP) až po dokumentaci zadávací (VD-ZDS). Proto jsme měli velký zájem na tom, abychom mohli být i u provádění stavby a zpracovávat realizační dokumentaci (RDS). To se podařilo a společně se společností M – PROJEKCE jsme vytvořili sdružení. Objednatel RDS je zhotovitel stavby, v tomto případě sdružení firem Eurovia CZ, M-SILNICE a Stavby mostů. Stavba byla zahájena 7. listopadu 2023 a od samého začátku si zhotovitel vytyčil velmi ambiciózní cíl uvedení stavby do provozu do konce roku 2025. Dnes, v době psaní tohoto článku, vše nasvědčuje tomu, že smělý záměr se podaří splnit a stavba by měla být 16. prosince uvedena do provozu.

Spolu s „naším“ úsekem se ŘSD Hradec Králové podařilo připravit do realizace i úsek navazující, označený jako D35 Sadová–Plotiště. Zhotovitel tohoto úseku dostal nadmíru těžký úkol. První kilometr své stavby stihnout zprovoznit spolu s naší stavbou. A dostal na to zhruba rok. Jinak by stavbu Hořice–

Sadová nebylo možné zprovoznit. Jedná se o úsek dálnice z části ve větším zářezu a s mimoúrovňovou křižovatkou. Zhotovitel vedlejšího úseku tak rovněž do poslední chvíle dělá všechno pro to, aby se záměr podařilo splnit a stavba mohla být v plánovaném termínu uvedena do provozu.

V rámci tvorby RDS je na stavbách ŘSD obvyklý mechanismus odevzdání takový, že projektant nejprve připraví tzv. **předkoncept**, který projedná se zhotovitelem. Následuje zpracování konceptu RDS, který se projednává v rámci výrobních výborů se složkami objednatele. Na této stavbě proběhlo celkem 38 výrobních výborů, na kterých se projednávaly koncepty RDS. Na základě projednání a obdržení připomínek ke konceptu se následně zpracovala digitální verze čístopisu a po odsouhlasení byla vytištěna i papírová verze čístopisu RDS. Už se těšíme, až bude na stavbách ŘSD od tištěných verzí dokumentace odstoupeno. Je to v jednání a věříme, že ta doba brzy nastane.

Kromě výrobních výborů navštěvují projektanti stavbu v jejím průběhu, především při řešení konkrétních

problémů. Někdy je potřeba ujasnit koordinaci stavebních objektů, jindy reagovat na zastížené nepředvídané skutečnosti, které si často vyžadají dílčí úpravu návrhu.

Exkurze

Zřejmě nejjednodušším kontaktem se stavbou jsou potom exkurze. V průběhu stavby D35 Hořice–Sadová jsme uspořádali dvě exkurze pro naše projektanty na stavbu. První, v minulém roce, proběhla ve znamení neustávajícího deště. Ve fázi probíhajících zemních prací se jednalo o poznání té méně příjemné stránky práce na stavbě. Bahno jsme měli prostě všude.

Druhá exkurze proběhla letos

4. listopadu. Stavba se nacházela ve velmi pokročilé fázi. Vyzvali jsme v profesním složení silničářů, vadařů a ekologů. Kolegové mostaři se na stavbu dostávají v rámci zajišťovaných prohlídek mostů.

Letošní exkurze vyšla náramně. Vynikajícím způsobem nás po stavbě provedl především ochotný stavbyvedoucí Ing. Komárek z Eurovie.



Věnoval nám celé dopoledne. Po krátkém představení úseku pro ty, kteří stavbu tak dobře neznají, jsme probrali úskalí některých detailů projektu ve světle provádění a vyrazili jsme na trasu. Protože hlavní trasa dálnice má již v převážné části hotovou vozovku, pohyb po stavbě byl pohodlný. Počasí nám přálo a na začátek listopadu bylo hezky, takže dojem z exkurze se mohl jen vylepšovat.

Velký zájem o jednotlivé objekty měli především kolegové vodiči. Měli možnost vidět některé části svých objektů rozestavěné a některé již hotové. **Obzvlášť kolem retenčních nádrží panoval čilý stavební ruch.** Se zájmem si také porovnali své původní návrhy prvků odvodnění a jejich skutečné provedení. Ve skutečnosti některé prvky působí o dost mohutněji než v projektu.

Naši kolegové ze střediska životního prostředí se zajímali hlavně o výsadby na svazích dálnice a o protierozní ochranu svahů v kombinaci s osetím hydroosevem. Z nějakého důvodu měli i další doplňující dotazy na zhotovitele směrem ke svému zaměření. Asi profesní deformace, zdá se.

Silničáři se samozřejmě chovali jako když jsou na stavbě každý týden a nic je nepřekvapí. Na zájem ostatních se dívali přimhouřenýma očima. Možná to ale bylo světlem.

Situace se změnila, když jsme dojeli k pokládce obrusné vrstvy. To zaujalo

nakonec všechny účastníky a zpozorněli i silničáři. Za finišerem pojížděly zdánlivě chaoticky různé druhy válců a jedinec by měl skoro problém přejít na druhou stranu vozovky.

Jednou ze zajímavostí stavby je **provedení speciálního grafického motivu na prosklených částech protihlukových stěn v části, která prochází bojištěm bitvy u Hradce Králové z roku 1866.** Bohužel v době naší návštěvy nebyly ještě panely osazeny. Máme k dispozici návrh v rámci projektové dokumentace a některé převzaté fotografie.



Následně jsme popojeli na část stavby, kterou provádí společnost M-SILNICE. Dostalo se nám opět vyčerpávajícího výkladu nejen pod nejdelším mostem stavby. Protože jsme SUDOP, kochali jsme se i **upraveným kouskem železniční trati v blízkosti nového propustku pod tratí.** Možná někdy dojde i na to, že nám takovou úpravu naprojektují naši kolegové kolejáři. Je s nimi trochu potíž. Raději se věnují koridorům, železničním uzlům a poslední dobou VRTkám a na nás nemají prostor.

Věřím, že exkurze byla zajímavá i poučná. I nadále se budeme s kolegy snažit navštěvovat provádění staveb, protože bez této zpětné vazby nemůžeme domyslet všechny okolnosti našich návrhů.

Podařilo se nám přesvědčit kolegu **Mirka Radechovského**, aby se s námi podělil o své dojmy z exkurze. Dále přinášíme pohled „zelináře“.

Když se technická infrastruktura potkává s krajinou

Na začátku listopadu 2025 jsme se „za ekology“ také zúčastnili exkurze na stavbu dálnice D35 v úseku Hořice–Sadová. Naším cílem bylo zhodnotit aktuální stav průběhu stavby zejména v oblasti vegetačních úprav a krajinářských opatření.

Z pohledu ochrany přírody a krajiny bylo možné pozorovat první výsledky ekologických zásahů:

- Na svazích proběhly hydroosevy s doporučenou travní směsí, v ochranných prísypech se uplatnily směsi květnatých luk. Podloží tvoří málo propustné horniny (slínovce), což se odráží na nízké hladině podzemní vody.
- V některých úsecích již proběhly výsadby keřů v namulčovaných řádcích.
- **Na svazích se sklonem nad 1:2,5 byly instalovány protierozní rohože bez výsadeb dřevin.** Zhotovitel upozornil na počáteční obavy, zda vegetace rohoží proroste –

u čerstvých výsevů se místy tvořily vzdouvající „boule“, zatímco u starších výsevů se ukázalo, že trávnická rohož úspěšně prorůstá.

- V některých lokalitách se keře teprve připravovaly k výsadbě.

Projekt tohoto úseku má dlouhou historii – DÚR vznikla již v listopadu 2010. Po patnácti letech se nyní blíží dokončení stavby a slavnostní uvedení do provozu.

Záměr byl posouzen v procesu EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., a to souhrnně pro celý úsek R35 Ůlibice – Hradec Králové. Ministerstvo životního prostředí ČR vydalo souhlasné stanovisko, jehož podmínky se následně zapracovaly do projektové dokumentace.

Členitost krajiny Podzvičinska – s výhledy na Zvičinu, mozaikou polí, remízů a drobných vodotečí – byla důvodem, proč se při návrhu vegetačních úprav kladl důraz na citlivé začlenění stavby do okolního prostředí.

Na základě požadavků Odboru životního prostředí Městského úřadu Hradec Králové se do projektu vegetačních úprav doplnil maximální počet stromových výsadeb. Vzhledem k omezeným prostorovým podmínkám v zářezech se navrhly i sloupovité kultivary. Požadavek na nepravidelné spony stromů měl za cíl vizuálně se přiblížit přírodnímu prostředí.

Výsledkem je atypické řešení vegetačních úprav, které se odklání od běžné liniové výsadby. Přináší krajině větší rozmanitost a zlepšení mikroklimatu v lokalitě, avšak pravděpodobně i náročnější údržbu.

Zůstává otázkou, jak bude tato koncepce fungovat v provozu – zda se podařilo skloubit technickou infrastrukturu s přirozenou estetikou krajiny a naplnit tak zcela společenský aspekt. Samotná exkurze přinesla užitečné poznatky a ukázala, že podobná setkání mají velký praktický význam v podobě tak nezbytné zpětné vazby. ✕

Dálnice D11

Text: Roman Petřík, Tomáš Zítka
Vizualizace: Movisio

příprava stavby úseku Jaroměř-Trutnov

Tento úsek dálnice představuje poslední chybějící část páteřní tranzitní trasy propojující Prahu, Hradec Králové, Jaroměř a Trutnovsko.

Dálnice D11 je podle mezinárodní dohody TEN-T (Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem) součástí evropského dopravního koridoru Paříž – Norimberk – Plzeň – Praha – Hradec Králové – Wrocław – Varšava – Brest – Moskva, který spojuje západní a východní Evropu. Dálnice D11 je součástí mezinárodního dálkového tahu „E67“ Varšava – Wrocław – Hradec Králové – Praha.

Vybudováním dálnice D11 dojde nejen ke kvalitnímu přeshraničnímu propojení s Polskem, ale nová kapacitní pozemní komunikace převezme především funkci stávající přetížené silnice I/37. Ta dnes propojuje významná regionální centra Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem – Trutnov a v daném úseku je vedena v kategorii S 11,5 a S 9,5. Dálnice D11 bude sloužit k propojení center nadregionálního významu – Praha, Hradec Králové, Polsko.

Stavba úseku 1108 na svém začátku navazuje na zprovozněný úsek „1107 Smiřice – Jaroměř“ v km 113,370 a končí v km 133,000, kde navazuje na úsek v realizaci „1109 Trutnov – státní hranice“. Délka úseku činí přibližně 19,6 km.

Plánování a projektová příprava

SUDOP PRAHA zahájil projektovou přípravu již v roce 2008, kdy byla z podnětu obce Kocbeře navržena alternativní trasa východně od obce a silnice I/37. Tato varianta byla spolu s původní variantou A, vedenou západně od obce, posuzována v EIA. EIA doporučila variantu A, která je dále sledována a rozpracována. Závazné stanovisko EIA bylo vydáno 30. 6. 2016.

Po ukotvení koridoru stavby v územní plánovací dokumentaci, se na podzim roku 2015 pokračovalo tvorbou dokumentace pro vydání územního rozhodnutí. Projektantem bylo sdružení „SUDOP Group A“ se správcem – vedoucím společníkem SUDOP PRAHA a společníky Dopravoprojekt Brno a DOPRAVOPROJEKT. Tato etapa



projektu byla završena podáním žádosti o vydání územního rozhodnutí na podzim roku 2018. Po nabytí účinku územního rozhodnutí se přistoupilo k dopracování dokumentace pro stavební povolení, rovněž se rozběhl výkup potřebných pozemků.

Projektovou dokumentaci pro vydání stavebního povolení (DSP) zajišťovalo sdružení „SUDOP GROUP Velké projekty RS“ s vedoucím společníkem SUDOP PRAHA a partnery PUDIS, METROPROJEKT Praha, VPÚ DECO PRAHA, Dopravoprojekt Brno a DOPRAVOPROJEKT. Práce na dokumentaci pro stavební povolení byly zahájeny již na začátku roku 2019, ale v létě roku 2019 byly pozastaveny z důvodu nedodání podrobného geotechnického průzkumu externím zhotovitelem. Na podzim 2019 byl projektant vyzván k pokračování prací na DSP. V únoru 2023 po vydání rozhodnutí o odvolání byl projektant vyzván k majetkoprávní přípravě.

Dokumentaci pro vydání územního rozhodnutí a projektovou dokumentaci pro vydání stavebního povolení

projektant zpracoval a projednal ve spolupráci s investorem ŘSD ČR, Správa Hradec Králové.

V únoru 2022 byla podepsána smlouva na projektový stupeň VD-ZDS, tzn. vybrané dokumenty zadávací dokumentace stavby a technická pomoc objednateli. Ve spolupráci s objednatelům pak projekční sdružení „SG Velké projekty_BIM 2020“ opět s vedoucím společníkem SUDOP PRAHA a partnery PUDIS, Dopravoprojekt Brno a DOPRAVOPROJEKT připravilo vybrané dokumenty zadávací dokumentace stavby. Tento projektový stupeň byl završen uveřejněním zadávací dokumentace na Tender aréně v prosinci 2024 (Tender arena je komplexní elektronický nástroj pro zadávání veřejných zakázek).

K 1. lednu 2024 vstoupila v platnost transformace ŘSD ČR z příspěvkové organizace na státní podnik Ředitelství silnic a dálnic ČR. V dubnu 2024, před dokončením projekčních prací, pak došlo v rámci organizace ŘSD k převodu stavby ze Správy Hradec Králové na Závod Praha.

Lhůta pro podání nabídek pro zhotovení stavby skončila 4. 7. 2025. Nejvýhodnější nabídka 9,087 miliardy Kč bez DPH byla podána sdružením společností EUROVIA CZ, MI Roads, Metrostav TBR a M – Silnice. (Odhadované náklady stavby se pohybují kolem 13 miliard Kč bez DPH).

Povolovací procesy

a) Územní rozhodnutí

Dne 4. 9. 2018 byla podána žádost o ÚR. Následně byly opakovaně podány výzvy SÚ k doplnění žádosti. Dne 12. 2. 2021 bylo zahájeno územní řízení. Stavební úřad v součinnosti s projektantem a investorem vypořádal námítky podané do územního řízení. Územní rozhodnutí bylo následně vydáno 26. 11. 2021 Městským úřadem Dvůr Králové nad Labem. Cesta k nabytí právního účinku tohoto rozhodnutí byla dlouhá a složitá. Územní řízení nám komplikovala kromě odvolání i pandemie COVID-19 a s tím související omezení volného pohybu mezi okresy. Po mírném rozvolnění se veřejné projednání záměru konalo pod širým nebem. Ředitelství silnic a dálnic ČR získalo pravomocné územní rozhodnutí pro úsek Jaroměř-Trutnov v březnu 2023, poté co Krajský úřad Královéhradeckého kraje zamítl odvolání majitele pozemku v Hajnici. V říjnu 2023 Krajský soud v Ostravě zamítl žalobu proti rozhodnutí KÚ KHK, kterým byla potvrzena právní moc ÚR.

b) Stavební povolení

O stavební povolení bylo s ohledem na rozsah stavby a rozmanitost stavebních objektů požádáno na řadě příslušných stavebních úřadů – zejména to byl Dopravní a energetický stavební úřad, odbor staveb pozemních komunikací, Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství, Městský úřad Jaroměř, odbor dopravy a silničního hospodářství, Městský úřad Dvůr Králové nad Labem, odbor výstavby a územního plánování a Městský úřad Trutnov s odborem silničního hospodářství a dopravy, odborem výstavby, oddělení územního řízení a stavebního řádu a s odborem životního prostředí, odd. vodního hospodářství. **Celkem se jedná o osm různých stavebních povolení.**

Majetkoprávní a environmentální aspekty

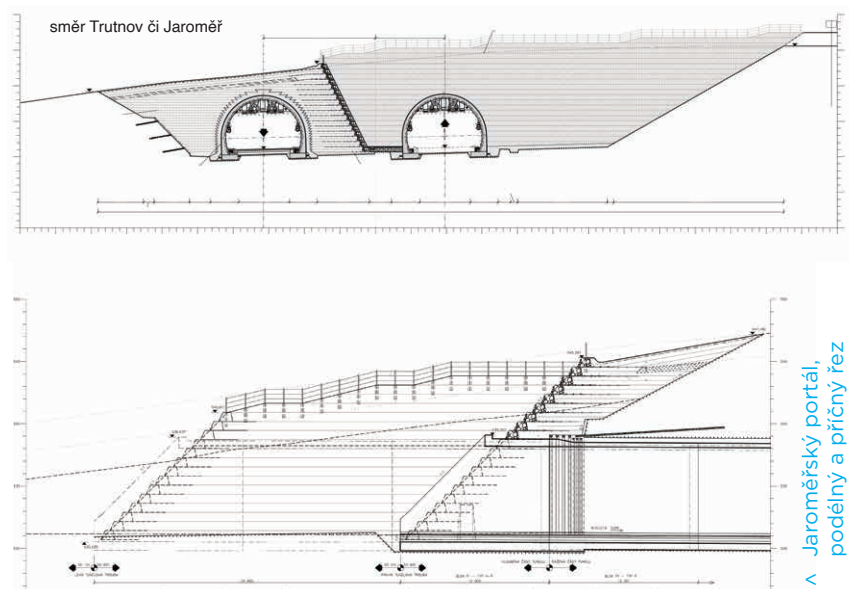
Výkup pozemků a narovnání majetkoprávních vztahů tvořil jednu z klíčových překážek přípravy.

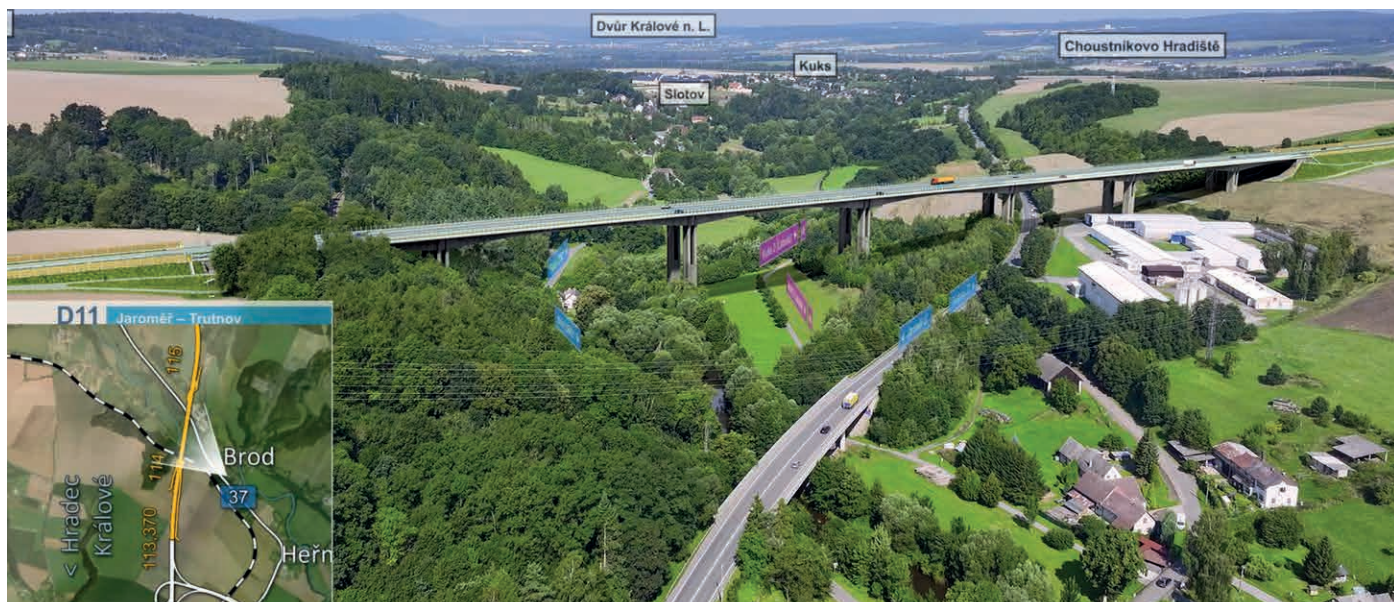
V procesu přípravy záměru bylo také nutné vyřešit podmínky EIA (hodnocení vlivů na životní prostředí) a další opatření (např. přeložky sítí, ochrana přírody).



Tunel Kamenný vrch

- U obce Kocbeře se na trase dálnice nachází tunel Kamenný vrch o normové délce 767 metrů. Jedná se o ražený dvoutubusový tunel šířkové kategorie T8 (šířka 8 m mezi obrubami).
- Každá z tunelových trub se skládá z raženého úseku délky 684 m a kratších hloubených připortálových částí. Tunelové trouby jsou propojeny dvěma průchozími tunelovými propojkami, které obsahují únikové chodby a technologické místnosti.
- Ražby jsou navrženy dle zásad Nové rakouské tunelovací metody. Ostění je dvouplášťové s mezilehlou fóliovou hydroizolací. Vnější ostění je dočasné – ze stříkaného betonu, vnitřní ostění je trvalé – železobetonové, prováděné monoliticky po jednotlivých betonážních blocích délky 12 m. Tunel je v celé délce navržen podkovovitého tvaru, tzn. bez protiklenby s otevřeným hydroizolačním systémem.
- Trvalé portálové stěny jsou navrženy ze zkosených drátěných lícových prvků, které tunelovým portálům dodávají originální a nezaměnitelný vzhled. U trutnovského portálu je navržen provozně-technologický objekt, v němž bude umístěna technologie nutná pro bezpečný provoz tunelu. Objekt zároveň umožní ovládání řídicího systému tunelu v případě výpadku spojení s centrálním dispečinkem.
- Návrh tunelu počítá s nejvyšší povolenou rychlostí 100 km/h. V případě nutnosti provedení protisměrného provozu (např. během údržby nebo oprav) je možné využít jednu troubu pro oba směry, avšak s omezením rychlosti na 60 km/h.





Technické parametry stavby

Stavba byla v počátku připravována jako rychlostní silnice v kategorii R25,5/120. Zákonem č. 268/2015 Sb., kterým se mj. mění zákon č. 13/1997 Sb. byly rychlostní silnice převedeny do kategorie dálnic. Dle aktuální ČSN 73 6101 se jedná o novostavbu čtyřpruhové dálnice kategorie D26,0/130 v délce cca 19,6 km. Ve stoupání před obcí Kocbeře ve směru od Hradce Králové do Krkonoš bude dálnice vybavena stoupacím pruhem v délce přes 4,5 km.

Úsek zahrnuje mimo jiné:

- 26 mostních objektů; 18 mostních objektů na dálnici, 6 mostních objektů nad dálnicí, 1 podchod, 1 ekodukt a protihlukové stěny o délce cca 12 km.
- Dálniční odpočívku – u obce Hajnice (Brusnice) bude oboustranná odpočívka s 10 místy pro nákladní vozy, 25 pro osobní auta, 4 pro autobusy a 3 pro karavany, oplocena a vybavena kamerovým systémem. Při návrhu odpočívky byla zohledněna i příprava pro elektromobilitu.
- 56 vodohospodářských objektů
- 63 elektro a sdělovacích objektů, přeložku plynovodu
- Trasa vede převážně v nezastavěném území podél stávající silnice I/37, v členitém terénu, s nutností rozsáhlejších mostních konstrukcí a překonávání údolí. Ve stavbě je navržen i **dvoutubusový tunel se směrově oddělenou dopravou, u kterého je navržen provozně technologický objekt**

Harmonogram a klíčové milníky

- EIA: 2009 >> Závazné stanovisko EIA bylo vydáno 30. 6. 2016.

- Územní rozhodnutí: listopad 2021 >> pravomocné březem 2023.
- Dokumentace DSP, a SP: zpracování v letech 2019–2021, Dne 20. 6. 2024 oznámil DESÚ zahájení stavebního řízení na „hlavní“ stavební objekty. K vydání SP poté došlo 7. 10. 2024. Ve stavbě je řada dalších stavebních řízení na „vedlejší“ stavební objekty. Všechna stavební povolení jsou v právní moci – za to vděčíme kolegům zajišťující inženýring.
- Zahájení stavby: plánováno na rok ~2025. Uvedení do provozu cíleno na rok 2028.

Je však třeba zdůraznit, že proces přípravy je zatížen zpožděními, a to jak ze strany výběrových řízení, tak majetkoprávních a environmentálních procesů.

Význam a přínosy stavby

Realizace tohoto úseku D11 s napojením na polskou hranici významně posílí dopravní kapacitu a bezpečnost v regionu Královéhradeckého kraje. Nová trasa převezme část tranzitní dopravy ze stávající silnice I/37, která je z kapacitních i bezpečnostních důvodů

nedostačující. Dokončením tohoto posledního chybějícího úseku dálnice D11 bude dovršeno propojení Čech s Baltským mořem souvislým dálničním tahem z Prahy až do polského Svinouští.

Z hlediska regionálního rozvoje může stavba přinést impulsy pro nový rozvoj, logistiku a snížení dopravního zatížení menších obcí na trase.

Závěr

Příprava úseku dálnice D11 1108 „Jaroměř – Trutnov“ vstupuje do finální fáze: územní rozhodnutí je pravomocné, stavební povolení jsou vydána a v právní moci, zahájení stavby se plánuje na konec roku 2025 a uvedení do provozu na rok 2028.

Realizace této stavby přinese zásadní posun v dopravní infrastruktuře regionu a v rámci mezinárodního propojení s Polskem a Skandinávií.

V roce 2008 jsme začali s přípravou rychlostní silnice pro ŘSD ČR, Správu Hradec Králové a v roce 2025 jsme odevzdali dokumentaci dálničního úseku ŘSD, Závod Praha. A v roce 2028, po dlouhých 20 letech, se po dokončené stavbě můžeme i projedeme. ✕



Technologická platforma

Interoperabilita železniční infrastruktury TP - IŽI

Text: Antonín Blažek

Sdružení pro Interoperabilitu

železniční infrastruktury, jak už z názvu vyplývá, je zaměřeno na činnosti spojené s moderní železniční infrastrukturou ve vztahu k naplnění aktuálních evropských norem v jednotlivých subsystémech Technických specifikací interoperability (TSI). Jedná se o podsystémy CCS – zabezpečovací zařízení, ENE – energetika a napájení, INS – infrastruktura (železniční spodek a svršek, mosty a tunely), RST – kolejová vozidla. Orientace je zejména na modernizaci i výstavbu železniční sítě, a to jak v oblasti konvenčních, tak i vysokorychlostních tratí.

Přestože máme za sebou již 17 let existence (založeno v r. 2008) a je za námi řada zpracovaných projektů ve výše zmíněné problematice, řešíme v současné době velmi aktuální projekty v rámci tzv. **Digitální a zelené železniční infrastruktury pod souhrnným názvem DIGRI - Digital Green Railway Infrastructure**.

Technologická platforma se v roce 2023 přihlásila do výzvy **MPO OP – Technologie a aplikace pro konkurenceschopnost s projektem DIGRI**. Problematika digitalizace a zelené transformace je jedním z hlavních strategických záměrů Evropské unie. Na základě této aktivity vyhlásilo Ministerstvo průmyslu a obchodu v roce 2023 pro technologické platformy výzvu, jejímž úkolem bylo přispět k urychlení digitální a zelené transformace a zavádění moderních technologií v podnicích. **Hlavním cílem je využití odborných kapacit svých členů pro prosazení digitalizace a principů zelené transformace do přípravy, provozu a údržby železniční infrastruktury a zároveň zvýšení konkurenceschopnosti a obchodní úspěšnosti členů našeho Sdružení.**

Řešení projektu DIGRI bylo zahájeno 13. 4. 2023 podáním Podnikatelského záměru k tomuto projektu zadavateli. Doba řešení projektu byla stanovena na 3 roky, tzn. řešení projektu bude ukončeno dne 12. 4. 2026.

V současné době je projekt ve 3. etapě řešení. Klíčovým dokumentem projektu je Akční plán pro digitální a zelenou transformaci.

Více se o projektu DIGRI dočtete v příštím čísle SUDOP Revue.

Pro projekt DIGRI byly vybrány následující technologické záměry (TZ):

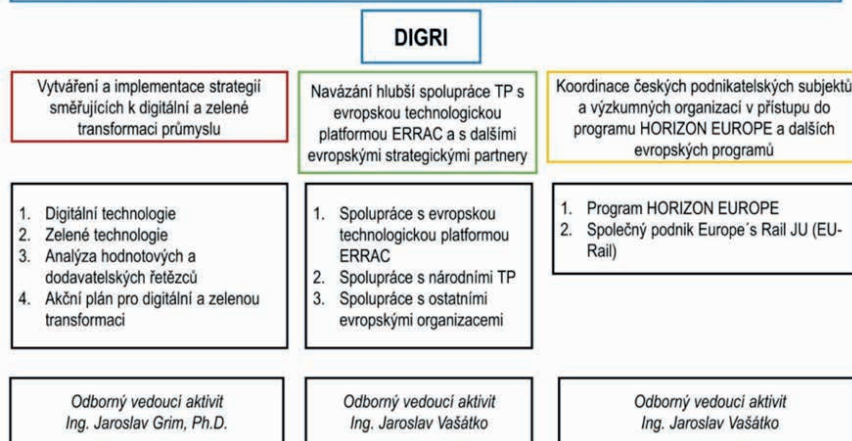
Pro oblast digitalizace:

- TZ „Technologie BIM – Building Information Management na železnici“
- TZ „Komunikační systém FRMCS – Future Railway Mobile Communication System“
- TZ „Digitalizace správy železniční infrastruktury“

Pro oblast zelené transformace:

- TZ „Cirkulární ekonomika na železničních stavbách“
- TZ „Redukce hluku a vibrací“
- TZ „Alternativní zdroje napájení“

Záměr a struktura věcného obsahu projektu TP v OP TAK „Digitální a zelená železniční infrastruktura“



Další plánované aktivity TP – IŽI

- Příprava a organizace workshopů pro členy Technologické platformy, management dodavatelského českého průmyslu a širokou odbornou veřejnost.
- Jednání se zástupci řešitelského týmu projektů zabývajících se řešením této problematiky (jedná se například o projekty Centra dopravního výzkumu – Národní centrum vodíkové mobility – NAHYC-m (2023-2028) a Prostředky pro implementaci nízkoe emisních technologií v železniční dopravě (2024-2026).
- Jednání se zástupci krajů a místních samospráv.
- Úzká spolupráce se Správou železnic při dopracování a aktualizaci Akčního plánu.
- Pravidelné informování členů Technologické platformy o aktuálním stavu řešení jednotlivých TZ.
- Účast na významných konferencích a seminářích v ČR.



To nej ze severní části Pákistánu

Text a foto: Hana Staňková

Z této země s 219 milióny obyvatel jsme si vybrali k prozkoumání jen severní, hornatou část, kde se setkávají pohoří Himálaj, Hindúkuš a Karákóram. Leží tady pět osmitisícových hor – K2 (8 611 m), Nanga Parbat (8 125 m), Gasherbrum I (8 068 m), Broad Peak (8 047 m) a Gasherbrum II (8 035 m). Takže sem jezdí horolezci a trekaři. V roce 2024, kdy jsme tam jeli, byla nebezpečná pouze oblast v sousedství s Afghánskými hranicemi, a to je hodně daleko od horské oblasti.



▲ Severní hornatá část Pákistánu

Přiletěli jsme do **Islámábádu** a strávili celý den prohlídkou města. Navštívili jsme obří bazar (trh), nejdříve ranní aukci banánů, potom prodej dalších druhů ovoce a zeleniny. Nebyli tady žádní turisté, tak jsme pro prodejce byli exoti my a ne obráceně. Prodávají a vaří tady pouze muži a velká část se s námi chtěla fotit, jako kdyby je navštívili známé osobnosti. Prošli jsme několik historických památek, projeli se rikšou a navštívili obrovskou mešitu Šáha Faisala pro 1 000 lidí. Jen tady jsem si musela šátkem překrýt vlasy. Jinde stačily dlouhé kalhoty a delší tričko.

Z Islámábádu jsme přeletěli do hor, do **Skardu**. Samotný přelet byl nezapomenutelný zážitek, viděli jsme K2, Nanga Parbat i skoro osmitisícovou Rakaposhi a pod námi meandroval Indus. Škoda, že let trvá jen 45 minut, dalo by se na tu krásu dívat déle.

Okolo Skardu jsou písečné duny, což je nezvyklý pohled, když se za nimi tyčí zasněžené hory. Odsud jsme vyrazili na všechny strany. Za 10 dní jsme projezdili horská údolí s podzimně vybarvenými topoly, nádhernými jezery a majestátními řekami Indus, Shyok

a Gilgit. Panorama hor bylo úžasné. Ale vesničky vypadají asi stejně jako před 100 lety. Kamenné stavby, někdy i z hliněných nepálených cihel, na zidkách se sušily placky z trusu, kterými v zimě topí, protože moc dřeva tady neroste. Ženy fotit nejde, ale muži se s námi dali do řeči, ptali se odkud jsme, a i vyfotit se chtěli. Děti, pokud neutekly, tak na nás koukaly jako na zjevení.

Základní silniční síť je tak trochu asfaltová, ale většinou jsou cesty prašné, a to i části známé Karakoram Highway. Pákistánská nákladní auta jsou umělecká díla. Jsou vyzdobená, protože jak říkají, tyto „jingle truck“ čím lépe vypadají, tím přitahují více obchodu. Každé auto nese poselství svého vlastníka, který o něj pečuje. Viděli jsme i kousky z 50. let minulého století značky Bedford.

Ve městě jsme nakoupili sešity, tužky a bonbóny a v malé vesničce v horách navštívili školu. Děti ráno před vyučováním nastoupí do řad na dvorek a odříkávají nějaké texty z koránu a potom něco oslavného o Pákistánu. **Mluví tady jazykem Balti,** takže se jim rozumět nedá. Když skončily, rozdali jsme jim se svolením učitelky dárky a sledovali radost v jejich očích. V malých vesnicích jsme byli za exoty, seběhla se celá vesnice, aby nás viděli. Děti jsou velmi



< Aukce banánů na trhu v Islámábádu



^ Přelet z Islámábádu
do hor, do Skardu

< Pákistánská nákladní
auta jsou umělecká
díla

Nejdelší zavěšený most >
v Baltistánu
- Qwardu Bridge (320 m)

chudé, viděli jsme i holčičku jen s jednou botou. Kdyby byla možnost jí někde boty koupit, hned bychom to udělali.

Protože jsme technici, tak jsme rádi zastavili u **nejdelšího visutého mostu v provincii Baltistán přes řeku Indus**. Most spojuje vesnice Kowardo a Komra s městem Skardu a je dlouhý asi 320 m. Uvádí se, že byl zprovozněn v roce 2013. Prý slouží lehčí automobilové dopravě, ale my jsme ho viděli jen se stádem koz.

Při cestě na východ podél řeky Gilgit pohoří Karakóram, po kamenité cestě jsme narazili na zával. Chystali se sesutou skálu odstranit, tak nám nezbylo nic jiného, než počkat, jak to dopadne. Tak jsme všichni stáli a čekali, až to bouchne, a bouchlo. Sesunula se kamenitá lavina a zavalila cestu ještě víc. Sice říkali, že obnoví provoz za pár hodin, ale odstranit ty obrovské balvany bagrem nejde provést rychle. Tak padlo rozhodnutí vzít si malé batůžky, slézt po balvanech k řece, obejít po šutrech zával, vylézt zase nahoru na cestu a tam pro nás přijede jiné vozidlo z druhé strany a odveze nás do dalšího ubytování, což je asi 15 km. A až srovnají zával, tak za námi přijede naše auto se zavazadly. Trvalo to asi 3/4 hodiny, než všichni zával přelezli. Auto přijelo a odvezlo nás do hotelu.

Mysleli jsme si, že zavazadla za námi do večera dorazí, ale nedorazila. Takže jsme spali v tom, co jsme měli na sobě. Naše auto dorazilo až pozdě v noci, takže ráno už jsme si zuby vyčistili.

Všechna ubytování byla nad naše očekávání moc hezká, jen většinou byla večer zima. Kupodivu nám chutnalo i místní jídlo, co nám Pákistánci připravili. **Jídla byla trochu do indicka, se spoustou kari, rýže, hovězího a koziho masa, a k tomu talíř placek.** Bohužel chybělo pivo a samozřejmě i víno. Nevím, proč jim Alláh nedovolí alkohol alespoň za tmy, když už to nevidí. Ve všech krámcích podél cesty prodávají lehkou žvýkačkovou drogu v ceně cca 3 Kč za kus, a to nikomu nevadí. Na zvládání drogové závislosti tady mají speciální instituce.

Samozřejmě v těchto zemích, myslím tím Nepál, Irán a další podobné, je spousta prachu a leccos upatlané, ale nečekali jsme, že horské řeky, a to i ve městech budou tak čisté, bez odpadků. Uklizeno bylo i na hlavních ulicích, v opuštěných místech už to bylo horší.

Nečekali jsme zde tak **milé lidi, kteří nás budou zdravít s úsměvem**, budou si chtít podat ruku a budou se s námi chtít fotit, nebo si jen řeknou o to, abychom si

je my vyfotili. Oni jsou stejně vřelí i mezi sebou. Když se potkají dvě auta a skoro nemohou vedle sebe projet, tak se řidiči pozdraví a podají si ruku okénkem. Tak to jejich salam „alejkum“ je slyšet pořád.

Ženy byly vidět většinou zahalené, ale ne všechny, a to i bez pánského doprovodu. Ve městech dokonce ženy řídily auta. Potěšilo nás, že holky chodí do školy stejně jako kluci. I to, že zde nebyly zničené buddhistické památky, jen proto, že nejsou islámské, a dokonce k nim vodí turisty. Samozřejmě některá pravidla vyplývající z náboženství bychom nepřijali, ale je to jejich tradice a oni takový život přijímají.

Chovali jsme se s pokorou, zdravili a za všechno děkovali. Ale když jsme viděli, kolik se staví nových hotelů, trochu se bojím, že až sem vtrhne větší masa turistů ze západu a s nimi může přijít i arogance, tak to může mít vliv na místní a jejich vztah k nám už nebude tak vřelý.

A teď úplně chápou, že sem cestovatelé jedou několikrát a plánují další cesty. Myslím, že jsme tuto zemi zařadili k Nepálu mezi srdeční záležitost a není vyloučené, že se sem vrátíme. ✕



^ Duny Katpanah
u Skardu

< Více fotografií
zde



2025: Rok železničních výročí

Díl 3.

Text: Pavel Schreier
Foto: archiv Pavla Schreiera



▲ Zahájení provozu na trati z Liverpoolu do Manchesteru, 15. 9. 1830

V minulém díle jsme si připomněli 200 let od zahájení lokomotivního provozu ve Spojeném království vedoucí od města Stockton k dolům u města Darlington. **Před 195 léty, dne 15. září 1830, slavnostně zahájili provoz na (již dvojkolejně) trati z Liverpoolu do zhruba 50 km vzdáleného města Manchester.** Jízdu vlaku, jehož lokomotivu řídil sám Stephenson, prý přihlíželo téměř 30 tisíc nadšených diváků ze široka daleka. **Touto výjimečnou událostí se lidstvu otevřel svět železnice.**



< První německá Ludvíkova dráha, 7. 12. 1835

Louise Favreho tady pracovalo nepřetržitě ve třech směnách. Dílo se navzdory různým překážkám podařilo dokončit a **24. prosince 1882 projel tunelem první vlak.** Tohoto okamžiku se však Louis Favre nedožil; v červenci 1879 podlehl srdečnímu záchvatu. Jako dodatečné vyjádření díky rozhodlo vedení Gotthardbahn vyplácet jeho dceři doživotní rentu...

Teď už na závěr jen letmý pohled na některá zajímavá železniční jubilea vážící se k letošnímu roku.

V roce 1885 (tedy před 140 roky) si britští koloniální úředníci v Indii postavili dráhu z vedrem sužovaných nížin do podhorského chládku Himálají. **Úzkorozchodná trať (rozchod 610 mm) z Kalkaty do 82 km vzdáleného Dárdžilingu** je



▲ Parní lokomotiva „Big Boy“, 1941

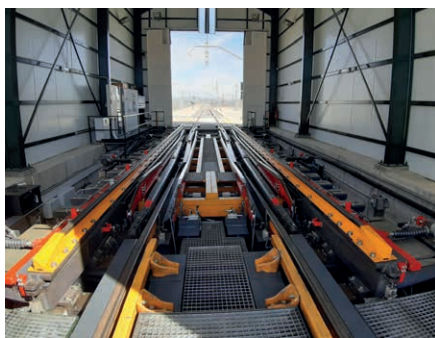
A ten nezůstal jen v ostrovní Británii, když zahájil své tažení Evropou i Amerikou. Dne **7. prosince 1835 tak učinil v Německu**, sice skromně jen šestikilometrovou tratí, pojmenovanou na počest panujícího krále **Ludwigsbahn**. Vedla z Norimberka do Fürthu a byla považována mnohými spíše za propagační počín než za opravdovou železnici. První vlak na Ludvíkově dráze s nákladem sudů bavorského piva vezla **Stephensonova lokomotiva ADLER (Orel)**. Na Ludvíkově dráze jezdily už patrové osobní vagóny. Trať je po úpravách dodnes součástí místního dopravního systému.

V roce 1940, tedy před 85 léty učinila americká železniční společnost Union Pacific u strojírenského podniku ALCO historickou objednávku. Pro vozbu těžkých nákladních vlaků na náročných

horských úsecích byla vyvinuta opravdu mimořádná **lokomotiva systému Mallet**. Její výkon, délka i váha z ní učinily rekordmana ve světě parních lokomotiv. Původní označení Wahsatch se neujalo, zato pod jménem **Big Boy** (Velký chlapec) ji zná celý svět. 40.5 m dlouhých a 540 t vážících strojů se v USA dochovalo šest posledních kusů.

V železničním ráji, **ve Švýcarsku**, mají jubilej na rozdávání, my si připomeňme alespoň jedno. **Dne 29. února 1880 (tedy před 145 roky)** tady oslavili prorážku dnes již ikonického **tunelu Gotthard**. Celkem 2 480 tunelářů pod vedením curyšského podnikatele





^

Systém Talgo

dodnes považována za **jeden z divů světa**; překonává výškový rozdíl 2 150 m, oblouky s minimálními poloměry střídají nutné úvratě. Tato kuriozita je dodnes v provozu díky třem původním (modernizovaným) parním lokomotivám britské výroby soustavy **Bayer-Garrat**.

V roce 1955 (před 70 roky) spatřil světlo světa vynález španělského technika Goicoechei, umožňující širokorozchodným španělským vlakům změnit za jízdy rozchod. Systém **TALGO** byl zpočátku používán jen u lehkých člankových vlaků, později, od roku 1980, jeho vylepšená verze TALGO Pendular dovolila zvýšit rychlost při průjezdu mechanismem, měnícím rozchod o celou čtvrtinu.

Moderní dánské elektrické jednotky **CONTESSA** jsou symbolem spojení, jež se zrodilo **1. července 2000**. Toho dne **před 25 léty** zahájila švédská a dánská Veličenstva slavnostně provoz na téměř 8 km dlouhém mostě přes Öresundský záliv. Stavba za 3 miliardy € spojila železnici dánskou metropolí Kodaň se švédským Malmö. Contessa zdolá trať za 15 minut.

Před 40 léty, v roce 1985, vyjely na své první jízdy elektrické jednotky DB

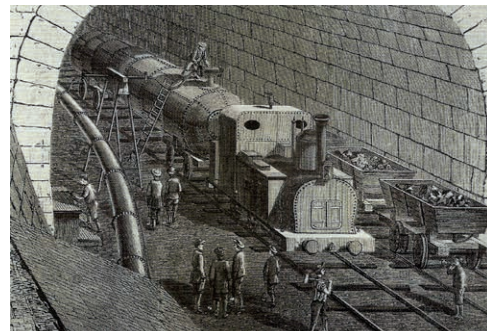
s názvem Intercity Experimental (ICE), později **IC Express**. První sérii 60 souprav ICE-1, každá pro 650 cestujících, následovaly kratší soupravy ICE-2 pro 368 cestujících. Téměř 15 roků platily vlaky ICE za symbol bezpečné dopravy. To platilo do 3. června 1998, kdy došlo krátce před polednem u stanice Eschede vinou prasklé obruče kola zadního podvozku prvního vozu k vykoľežení ICE 884 s tragickými následky. Krvavý důkaz, že žádná technika nezaručuje absolutní bezpečí.

Tolik letmá procházka několika letošními jubilei na kolejích. Jistě se najde ne jeden čtenář postrádající vzpomínku na to či ono jubileum. Protože ale již babička Boženy Němcové, pravá to studnice

lidových mudrosloví, říkála: „**Není na světě člověk ten, co by se zachoval lidem všem, nelze ani zde vyhovět každému.**“ Pokud ale toto povídání o několika výročí čtenáře oslovilo, pak nebylo psáno nadarmo. ✕

v

Gotthardbahn, 1872-1874



v Úzkorozchodná trať z Kalkaty do Dárdžilingu



v

Öresundský most, horní patro slouží automobilové dopravě, ve spodním patře jezdí vlaky rychlostí až 130 km/hod.



Nadace Františka Faltuse

Nadace získává prostředky pro svoji činnost výhradně z darů projektových i výrobních organizací působících v oboru ocelových konstrukcí. Významným a pravidelným dárce je proto i SUDOP PRAHA.

Text: Jiří Studnička

Foto: archiv NFF

Nadace Františka Faltuse byla zřízena v roce 2001 k uctění památky profesora Františka Faltuse, zakladatele katedry ocelových konstrukcí na stavební fakultě ČVUT v Praze, jehož stoleté výročí narození se tehdy oslavovalo.

Nadace si klade za cíl podpořit vzdělávání studentů v oboru stavebních ocelových konstrukcí na stavební fakultě ČVUT v Praze. Přispívá k rozvoji vzdělanosti v tomto oboru odměňováním studentů bakalářského, magisterského a doktorského programu za vynikající výsledky ve studiu, za obhajoby závěrečných prací, za publikování výsledků atd.

Nadace je řízena správní radou a kontrolována dozorcí radou, které jsou složeny z profesorů a docentů katedry a zástupců odborné praxe. Členství v radách schvaluje děkan stavební fakulty, která je zřizovatelem Nadace. Činnost v těchto orgánech je čestná a neplacená.

Nadace o své činnosti informuje ve výročních zprávách, které jsou veřejně dostupné na webové stránce Nadace, jež je součástí webové prezentace Katedry ocelových konstrukcí a stavební fakulty ČVUT.

Za 25 let existence Nadace Františka Faltuse byly ve prospěch studentů stavební fakulty ČVUT vydány více než 2 miliony Kč.

U bakalářského studia je nejvíce prostředků vynakládáno na samotné získání studentů pro náročný obor ocelových konstrukcí, který na rozdíl od minulosti současné studenty právě pro svou náročnost příliš nepřitahuje. Nadace podporuje nástup do projektů, odměňuje úspěšné práce a ukazuje budoucí možnosti uplatnění třeba právě u organizací jako je SUDOP PRAHA.

V magisterském studiu Nadace opět soutěží o studenty s jinými specializacemi. Pro své studenty zprostředkovává spolupráci na praktických úlohách získaných mj. od dárců Nadace, kteří také dodávají odborníky pro posuzování závěrečných diplomových prací. Odměny Nadace opět plynou k úspěšným obhajobám prací z oboru ocelových konstrukcí.

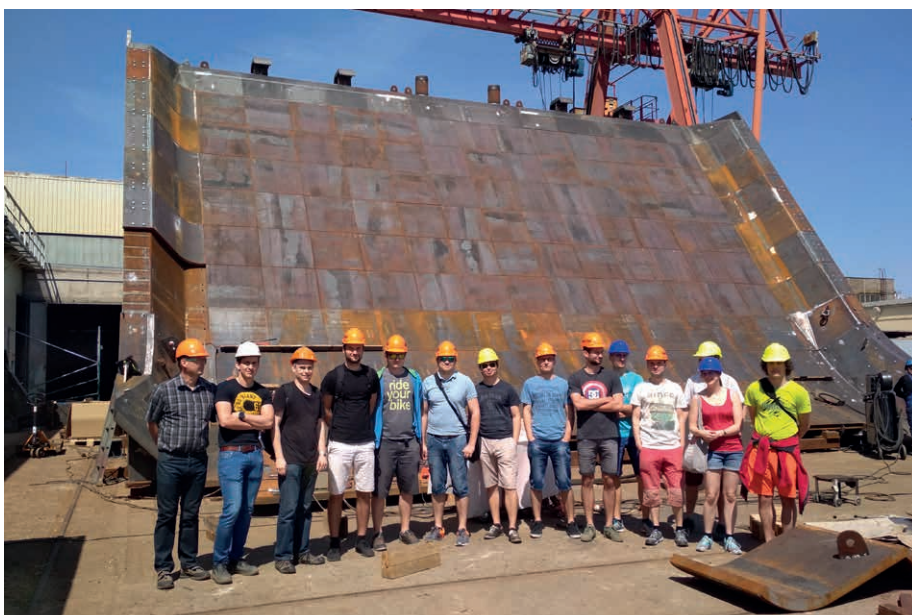
Doktorské studium je směřováno k teoretickým i praktickým problémům stavebních ocelových konstrukcí a mostů, a i zde Nadace významně podporuje úspěšné studenty na nelehké cestě k doktorátu.

▼ František Faltus, grafický list navržený akademickým malířem Lumírem Šindelářem



Prof. Ing. Dr. František Faltus, DrSc.

(5. 1. 1901 Vídeň – 6. 10. 1989 Praha) byl konstruktér a znalec v oboru ocelových konstrukcí, mostů a svařování, zakládající člen Mezinárodního sdružení pro mosty a konstrukce (IABSE), člen korespondent ČSAV. Ve třicátých letech minulého století se stal jedním z prvních konstruktérů na světě, kteří navrhovali plnostěnné svařované nosníky.



Spolupráce Nadace s organizací SUDOP PRAHA začala za doby generálního ředitele Tomáše Slavička, který byl absolventem sousední Katedry železničních staveb a prošel i Katedrou ocelových konstrukcí. Mostním oddělením SUDOPu PRAHA prošla celá řada vynikajících absolventů katedry, kupř. David Krása, Tomáš Wangler, Martin Vlasák či Aleš Lubas a díky Nadaci by tato řada měla pokračovat i v budoucnosti. ✕



Více o NFF



Chcete-li NFF podpořit, zde si můžete stáhnout vzor darovací smlouvy

Spolek seniorů Sudop

Text a foto: Jiří Mandík

Krásné slunné dny se zkrátily, zima začala klepat na dveře, ale naše seniory chladnější počasí od zajímavých výletů nijak neodradilo. Svě úterky si užili opravdu náramně.



V úterý 2. září jsme před oslavou **100 narozenin Karla Kuny** zamířili na procházku Kampou s cílem navštívit výstavu v **Museu KAMPA - Z očí do očí a Karikatury Františka Kupky**. Prošli jsme se parky na **Klárově, Cihelná, Vojanovy sady, Nosticova zahrada** až k **Sovovým mlýnům do Musea Medy Mládkové**.

V úterý 16. září jsme absolvovali autobusový výlet na **Svatou Horu u Příbramí**, a poté jsme zavítali na dvě krátké procházky po **Rožmitále pod Třemšínem** se vzpomínkou na **Jakuba Jana Rybu**. Následně jsme přejeli do Březnice, kde jsme po obědě navštívili **zámek Březnice**, a poté pokračovali až na **zámek Blatná**. Po krátkém odpočinku u kávy následoval podvečerní návrat.

Spolek seniorů Sudop se schází pravidelně po poledni každé první úterý v měsíci, kdy oslavujeme významná životní jubilea našich členů. Před touto schůzkou se již vžila krátká procházka po Praze. Třetí úterý v měsíci máme vždy plánován výlet či návštěvu zajímavých míst v Praze, jejím okolí, ale i zájezdy autobusem.

Pravidelně přijímáme nové členy z řad současných i bývalých zaměstnanců SUDOPu, kteří jsou v důchodovém věku. Zájem o členství se realizuje členskou přihláškou, a po přijetí na úterní schůzce i nějakým „zápisným“.

V úterý 7. října nás čekala procházka po **promenádě Roula Walenberga**, svahy Petřína s mnoha výhledy od **Vozovny Střešovice** přes **park Maxe van der Stoele**, na **Nebozízek**, průchodem v **Hladové zdi** do zahrady Kinských, včetně nalezení v Petřínských stráních ztraceného – zatoulaného pejska a jeho vrácení „paničce“.

V úterý 21. října jsme vyjeli na výlet PID do **Mníšku pod Brdy**. Nejdříve jsme zavítali na zámek, kde nás již očekávala průvodkyně na sloučené komentované prohlídky zámku „základní I“ a „výběrový okruh I“, (tj. reprezentační místnosti – obytné místnosti). Odpoledne po obědě následovala komentovaná prohlídka interiéru **kostela Sv. Václava**. To vše s návštěvou některé z vynikajících a levných kaváren a cukráren.

V úterý 4. listopadu jsme navštívili aktuální výstavu v **Jízdárně Pražského hradu – Vltava slavná i splavná**. Prošli jsme se parkem Charlotty Masarykové, kolem Písecké brány, Věže Žofie Chotkové, Letohrádku královny Anny a po ulici Mariánské hradby.

V úterý 18. listopadu jsme si prohlédli novou **železniční stanici Bubny** a zavítali do **Národní galerie Praha ve Veletržním paláci**. Postupně jsme zhlédli expozice 1796-1918 Umění dlouhého století, 1918-1938 První republika, 1939-2021 Konec černobílé doby a 1956-1989 Architektura všem. Dle zájmu trvala prohlídka i více než 4 hodiny.



V úterý 2. prosince nás potěšila **Vánoční procházka pražskými sady**. Prošli jsme Náměstí Míru, sady Svatopluka Čecha, náměstí Jiřího z Poděbrad, Mahlerovy sady a rozlehlé Riegrový sady. Cestou jsme potkali i několik „vánočních trhů“. Přes Rajskou zahradu jsme pak zamířili zpátky na SUDOP, kde jsme krásný den zakončili milým předvánočním posezením.

V úterý 16. prosince se těšíme na **Vánoční Toulky**, zahájíme je rezervovanou komentovanou prohlídkou **Betlémské kaple** a následně navštívíme aktuální expozice v **Náprstkově muzeu**, asijských, afrických a amerických kultur. ✕



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



*Ať se vám v novém roce daří
stavět pevné mosty k úspěchu a štěstí!*

