



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

01
26

SUDOP

REVUE



**REKONSTRUKCE
KŘÍŽÍKOVA MOSTU,
KTERÁ MU VRACÍ
SÍLU I BUDOUCNOST**



Obsah

Aktuality



konference

**Ohlédnutí
za konferenční sezónou** 08

**Projekt roku
2025** 09

**Optimalizace
traťového úseku
Lysá nad Labem (mimo)
– Mělník (mimo)**



**rozhovor
Zdeněk Melzer** 12

software

**Synergie středisek
205 a 208 v simulaci
železnice** 14

historie

**Bechyňka
ukázala cestu ostatním** 16

rekonstrukce

**Nový život
Křížíkova mostu**



DIGRI

**Digitální a zelená
transformace jako
budoucnost
české železnice** 21

dálnice

D6 Žalmanov – Knínice 24

technologie

**Od reality
k digitálnímu modelu** 26

cestopis

**Bali - ostrov Bohů,
dechberoucí přírody
a nevšedních zážitků**



**Zimní sportovní hry
2026**



Spolek seniorů Sudop 31

Ze života sudopáků



PubQuiz vyhráli Mostaři

Ve středu 19. listopadu jsme si to na Krenovce rozdali ve finálovém klání sudopského PubQuizu 2025, do kterého se probojovalo celkem 11 týmů z 9 firem. A byla to slušná bitka! Po více než 3 hodinách otázek a odpovědí ze souboje vyšel nejlépe tým Mostařů ze SUDOPu PRAHA, a to o jeden jediný bod před týmem Linksoftu.



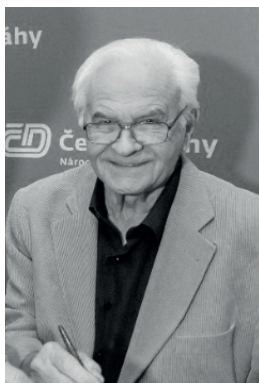
Jizerská 50 a sudopská firemní štafeta

Zatímco Česká republika vysílala své špičkové sportovce na olympiádu, ti sudopští se vypravili na Jizerskou 50. Do zápolení v bílé stopě v rámci firemní štafety na 4 x 3 km volnou technikou se zapojily hned 4 týmy s logem SUDOPu na dresu, z toho dva složené čistě z našich kolegů ze SUDOP PRAHA. A nutno říct, že se ve startovním poli o 73 týmech neztratili ani navzdory tlačení při hromadném startu.

Sudopský vánoční bowling

V pondělí 1. prosince proběhl tradiční vánoční bowling v herně Xbowling Žižkov. Všech 12 týmů nastoupilo do turnaje v dobré náladě a bojovalo do poslední kuželky. O celkovém vítězi mohl ve finálovém zápase rozhodnout i poslední hráč v 10. kole! To byly nervy... Na bednu se nakonec dostaly týmy 205 (3. místo) a 409 (2. místo). Vítězství opět patřilo týmu Ex-Sudop v čele s Jirkou Syrovým.

Odešla výrazná tvář české železnice



Toto je velmi smutná zpráva pro celý železniční obor. Ve věku 93 let zemřel vynikající konstruktér, profesor, legenda české železnice a především skvělý člověk **František Palík**.

V oboru působil od roku 1958, kdy nastoupil do výzkumného závodu Elektrické lokomotivy plzeňské Škodovky. V roce 1970 přešel do oddělení konstrukce lokomotiv, kde pracoval až do roku 1982. Následně, mezi lety 1982 a 1990, zastával funkci technického náměstka ředitele divize Elektrických lokomotiv ve Škodě. Poté se podílel na vedení projektu vysokorychlostního vlaku.

V roce 1992 založil a vedl Asociaci vysokorychlostní železniční dopravy. Později působil v ČKD Praha, kde vedl konsorcium firem odpovědné za projekt Pendolino pro České dráhy.

Budeme si jej pamatovat nejen jako mimořádného odborníka, autora odborných knih, ale především jako inspirativního a lidsky vzácného člověka, který výrazně ovlivnil podobu české železnice. Bude nám chybět.



SUDOP party již potřetí s Timber Music

Skvělé jídlo, úžasná kapela a ta nejlepší společnost. To byla letošní SUDOP party v restauraci FUZE na Masarykově nádraží. Fotokoutek byl permanentně v obležení a na parketu se prostrídali snad skoro všichni - bylo tam plno od začátku do konce.



Tradiční adventní akce

Ani v roce 2025 nechybělo naše klasické adventní setkání před SUDOPem s rozsvěcením stromku, koledami v podání sudopského pěveckého sboru a občerstvením včetně ochutnávky výborného cukroví. Pomyslnou třešničkou na dortu byl tentokrát charitativní dar pro IC Zahrada ve výši 30 tisíc korun, který se skládal z výtěžku aukce dronových fotografií Daniela Karfíka a z příspěvků SUDOPu PRAHA a SUDOPu Real.



MDŽ

S probouzející se přírodou přichází i chuť něco slavit. A čím jiným v březnu začít než Mezinárodním dnem žen? I letos jsme si jeho

tradici připomněli také na SUDOPu a poděkování za odváděnou práci z úst generálního ředitele i dalších vedoucích a kolegů potěšilo každou ženu.



Vážené kolegyně, vážení kolegové, milí sudopáci a partneři,

rok 2025 byl pro společnost SUDOP PRAHA a.s. z hlediska ekonomických výsledků mimořádně úspěšný. Dosažené výsledky potvrzují naši silnou pozici na trhu projekčních a inženýrských služeb a jsou především zásluhou vysokého pracovního nasazení všech zaměstnanců – projektantů i kolegů z režijních útvarů. Pracovali jsme v prostředí zvýšených nároků, s velkým množstvím dodatků ke stávajícím projektům a současně jsme zajišťovali podporu několika významných staveb v realizaci formou autorského dozoru. Právě tato fáze projektů patří k nejnáročnějším, protože vyžaduje vysokou odbornost, flexibilitu i schopnost rychle reagovat na situace vznikající přímo na stavbě.

Uplynulý rok byl zároveň poznamenán volebním obdobím v České republice, napjatým vývojem státního rozpočtu i personálními změnami na Ministerstvu dopravy a ve vedení Správy železnic. S pozorností sledujeme směřování nového vedení a očekáváme období auditů, revizí a formulování nových priorit v oblasti přípravy dopravních staveb. Určitou míru nejistoty přináší také širší mezinárodní politický vývoj, který se nepřímo promítá do investičního prostředí v České republice.

V roce 2025 jsme věnovali systematickou pozornost také technologickému rozvoji společnosti. Zaměřili jsme se na implementaci nových technologií, udržovali jsme vysoký standard výpočetní techniky a softwarového vybavení a dále posilovali oblast kyberbezpečnosti jako nedílnou součást odpovědného řízení společnosti. Kontinuální inovace považujeme za nezbytnou podmínku pro dlouhodobou konkurenceschopnost i pro udržení vysoké kvality našich služeb.

Věřím, že současné období nejistoty se postupně stabilizuje a podaří se nastavit realistický a dlouhodobě udržitelný rámec rozvoje dopravní infrastruktury. V takovém prostředí budeme moci naplno uplatnit naši odbornost a zkušenosti ve prospěch moderní, spolehlivé a bezpečné české železnice.

Současně jsem přesvědčen, že bychom si i v proměnlivých časech měli připomínat hodnoty, na nichž stojí nejen naše společnost, ale i společnost jako celek – svobodu, spolupráci, sounáležitost, pokoru a odpovědnost. Právě tyto hodnoty představují pevný základ, na němž můžeme dlouhodobě stavět naši práci i další rozvoj společnosti.

Martin Chrástil
generální ředitel a předseda představenstva

Z našich projektů



Slavnostní otevření Faltusovy lávky

V pátek 20. února byla otevřena Faltusova lávka pro pěší a cyklisty přes silnici I/20 u Chotíkova nedaleko Plzně. Ocelová konstrukce z roku 1931, původně most v areálu Škodových závodů, byla v roce 2024 prohlášena kulturní památkou. Přesun začal loni v březnu, na nové místo byla konstrukce usazena v září a následně byla dokončena mostovka, osvětlení i napojení komunikací. Otevření se zúčastnil také vnuk projektanta Františka Faltuse. Za SUDOP PRAHA byl přítomen projektant rekonstrukce František Bajer.



D35 Hořice – Sadová

Ještě před Vánoci, konkrétně 16. prosince, proběhlo slavnostní zprovoznění stavby dálnice D35 v úseku Hořice - Sadová. Na dokončení projektu, kterému jsme se na SUDOPu věnovali téměř 16 let, se jeli podívat Ivan Pomykáček, Petr Hradil, Daniel Karfík a Lukáš Molcar.

Součástí stavby je i mimoúrovňová křižovatka u Hořic s délkou větví 1,1 kilometru. Přímou na dálnici je 12 mostů, nejdelší (340 metrů) je estakáda u Hořic, kterou tvoří dva samostatné mosty pro každý jízdní směr. Zhotovitelem stavby bylo sdružení Eurovie, M - SILNICE a Stavby mostů.



Slavnostní zahájení provozu HZS SŽ Cheb

Ve čtvrtek 28. ledna proběhlo slavnostní zahájení provozu nové stanice HZS SŽ Cheb. Hosté si i přes sněžení prohlédli prostory a sledovali ukázkou hašení hořícího vozu. Projekt připravený se společností IPSUM CZ poskytl drážním hasičům potřebné zázemí, protože původní prostory byly provizorní a nevyhovující. Stavba má sloužit jako vzor pro další lokality. Za SUDOP PRAHA pásku přestříhl

Miroslav Vlček z IPSUM CZ.



FN Plzeň - rozhodnutí nabylo právní moci

Téma nových zakázek se na firemním setkání také zmiňovalo. Jednou z prvních vlašťovek v této oblasti je Pavilon infekčních chorob FN Plzeň, který 27. listopadu získal od Magistrátu města Plzně povolení záměru. To nabylo právní moci těsně před koncem roku. Na projektu spolupracujeme s Ateliérem 4.



EIA ve veřejném projednávání

Na začátku února začalo veřejné projednávání EIA pro modernizaci trati mezi Nymburkem a Lysou nad Labem. Žádost o povolení záměru by měla být podána v září, realizace se očekává v letech 2031–2035. Součástí projektu je také modernizace nádraží v Lysé nad Labem, jejíž návrh vznikl ve spolupráci se studiem BYRÓ architekti a město jej přijalo pozitivně.



Zrušení platnosti EIA na I/35 Ohrazenice – Valdštejnsko

Ministr životního prostředí Petr Hladík na konci roku 2025 zrušil závazné stanovisko EIA k plánované silnici I/35 mezi Turnovem a Jičínem, včetně úseku Ohrazenice – Valdštejnsko. Tím zaniklo původní kladné stanovisko z roku 2021 a bez nového není možné pokračovat v povolenacích řízeních. ŘSD však na projektu dál pracuje a hledá způsoby, jak minimalizovat časové dopady.



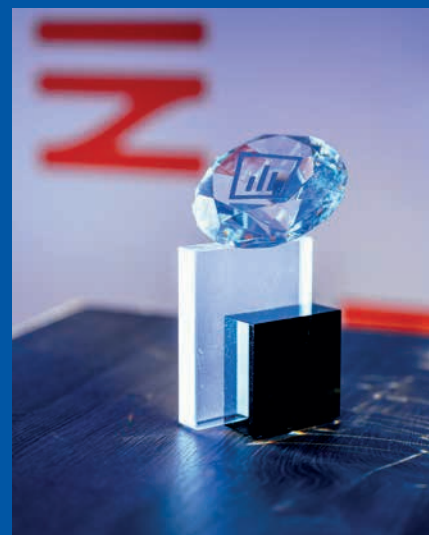
D3 Václavice - Voračice má ÚR

Územní rozhodnutí bylo po letech průtahů konečně vydáno 10. 2. 2026. A my máme radost, i když ještě nejsme na konci cesty. Rozhodnutí zatím není pravomocné a lhůta pro odvolání běží do 13. března. Očekávat se dá odvolání spolků jako je např. Alternativa středočeské D3 a odvolací řízení bude pravděpodobně dlouhé. ŘSD deklaruje očekávané zahájení realizace v roce 2028 a dokončení celé středočeské D3 pak v letech 2032, ale dá se očekávat, že termíny se ještě posunou.



Silnice I/9 Dubice – Dolní Libchava jde do finále

Jedním z našich projektů, který se pomalu blíží do finále je obchvat České Lípy o délce 1,5 km. Na začátku března byly zahájeny práce na výstavbě pětiramenné okružní křižovatky v prostoru ulic Litoměřická a Dubická. Ty budou trvat až do května, kdy by měla být hlavní trasa obchvatu zprovozněna. Součástí úseku je celkem 65 stavebních objektů, z toho šest mostů a dvě okružní křižovatky. Pro snížení hlukové zátěže jsou instalovány dvě protihlukové stěny o celkové délce 560 metrů.



Ocenění

Železniční stavba roku 2025

Na konci ledna se opět ve Fantově sále na pražském Hlavním nádraží konalo vyhlášení výsledků soutěže Železniční stavba roku 2025, jejímž vyhlášovatelem je Správa železnic. I my jsme měli své železko v ohni přihlášené přímo Správou železnic. Ocenění připadlo stavbě Optimalizace trati Černošice, odbočka Berounka, jejímž HIPem byl Tomáš Martinek. Cenu z rukou Mojmíra Nejezchleba převzali Martin Chrástil a Ota Heller. Blahopřejeme!



Lávka přes Rokycanskou v Plzni

Již v březnu by měly začít stavební práce na lávce pro pěší a cyklisty, která v Plzni překlene rušnou Rokycanskou ulici, hlavní příjezdovou cestu ve směru od Prahy, a nahradí stávající nevyhovující podchod. Ocelová lávka s bezbariérovými rampami bude 116 metrů dlouhá a 3,5 metru široká. Oproti původním návrhům bylo nutné provést několik technických úprav - trochu jinak tak bude vypadat třeba zábradlí nebo některé prvky ocelové konstrukce. Šlo o nezbytné kroky ke zvýšení funkčnosti, bezpečnosti a životnosti stavby. Výstavba bude probíhat za plného provozu. Lávka by měla být zprovozněna do konce letošního roku.

Ohlédnutí za konferenční sezónou

Text: Jakub Ptačinský
Foto: Michal Král

Začátek roku je v našem oboru tradičně spojen nejen s přípravou nové stavební sezóny, ale také se setkáváním odborné komunity na dvou významných konferencích pořádaných společností SUDOP PRAHA – **Železniční mosty a tunely** a **Konference ŽELEZNICE**. Obě akce patří k nejvýznamnějším odborným setkáním v oblasti železniční infrastruktury v České republice.



Železniční mosty a tunely: jubilejní ročník s novou tradicí



Na začátku roku se uskutečnil již **30. ročník konference Železniční mosty a tunely**, která se za tři desetiletí své existence stala respektovanou platformou pro výměnu zkušeností v oblasti projektování, výstavby i správy mostních a tunelových staveb.

Program letošního ročníku nabídl řadu inspirativních přednášek – od rekonstrukcí významných mostních objektů na české železniční síti přes projekty modernizace tratí až po zkušenosti ze zahraničních infrastrukturních projektů.

Výjimečným momentem konference bylo také **první udělení Ceny Dany Wangler**, pojmenované po dlouholeté kolegyni a respektované osobnosti oboru, která nás minulý rok nečekaně opustila. Tato nová tradice má připomínat nejen její profesní odkaz, ale také oceňovat osobnosti, které svým přístupem a prací posouvají železniční projektování dál.

První laureátkou ceny se stala paní Gabriela Šoukalová, výrazná osobnost mostařského oboru. Symbolika tohoto okamžiku byla velmi silná – ocenění nesoucí jméno výjimečné projektantky převzala další žena, která svou prací dlouhodobě přispívá k rozvoji mostního inženýrství.

Konference ŽELEZNICE: setkání celého oboru



Na konferenci mostařů a tunelářů tradičně navázala **Konference ŽELEZNICE**, která letos proběhla již po **dvacáté deváté**. Jednodenní setkání v pražském O₂ universu opět potvrdilo své postavení jedné z klíčových akcí české železniční infrastruktury.

Letošní ročník byl působivý i z pohledu účasti. Do sálu dorazilo více než 550 účastníků, na pódiu vystoupilo přes 20 řečníků a v předšálí představily své projekty a služby desítky vystavovatelů.

Významnou součástí programu bylo také vyhlášení **Významné osobnosti roku železniční infrastruktury**. Z pěti nominovaných osobností nakonec ocenění získal **Václav Kratochvíl**, vynikající projektant, který se jako inženýr a později ředitel MCO zásadně podílel na řízení a koordinaci projektů formujících moderní železniční infrastrukturu.

Mezi další nominované patřili **Jiří Mandík**, který dlouhodobě propojuje svět financí s vizí technického rozvoje infrastruktury, **Marcel Klega**, jenž významně přispívá k rozvoji bezpečnosti na dráze, **Miroslav Teichman**, respektovaná osobnost mostního inženýrství, a **Libor Švadlenka**, výrazná osobnost akademické sféry v oblasti

dopravy a logistiky. Všem nominovaným patří velká gratulace a poděkování za jejich práci pro celý obor.

Vedle odborného programu hrála důležitou roli také neformální část konference, během níž účastníci sdíleli zkušenosti, diskutovali aktuální témata a navazovali nové kontakty.

Podpora a tradice

Poděkování patří všem partnerům, kteří se na přípravě konferencí podílejí – bez jejich podpory by organizace tak rozsáhlých akcí nebyla možná. Velké uznání si zaslouží také organizační tým, který každoročně připravuje program a zajišťuje hladký průběh celé akce. Stejně tak děkujeme všem účastníkům, jejichž zájem a aktivní diskuse vytvářejí atmosféru, díky níž se tyto konference staly pevnou součástí odborného života české železnice.

Obě konference letos znovu potvrdily, že odborná setkání mají v našem oboru nezastupitelnou roli. A zatímco letošní ročníky jsou již úspěšně za námi, organizátoři se už nyní těší na další výzvu – **jubilejní 30. ročník Konference ŽELEZNICE**, který se uskuteční příští rok. ✕



Projekt roku 2025

Letos došlo k podstatným změnám ve vyhodnocení hlasování v této anketě, když byl nahrazen prostý součet hlasů součtem vážených hlasů určených poměrem počtu jednotlivých příslušníků daného střediska k celku.

Text: Ivan Pomykáček
Foto: Veronika Vašková

Ankety „Projekt roku SUDOP PRAHA za rok 2025“ se zúčastnilo na základě podaných nominací celkem 22 projektů, přičemž 16 z nich dostalo alespoň jeden poměrný hlas. Po dlouhé době „nadvlád“ střediska 208, došlo pro mnohé kýženého vítězství jiným subjektem, a to střediskem 207. Otázkou je, jak moc jeho vítězství ovlivnila jeho polohová blízkost vůči personálnímu oddělení a účtárně.

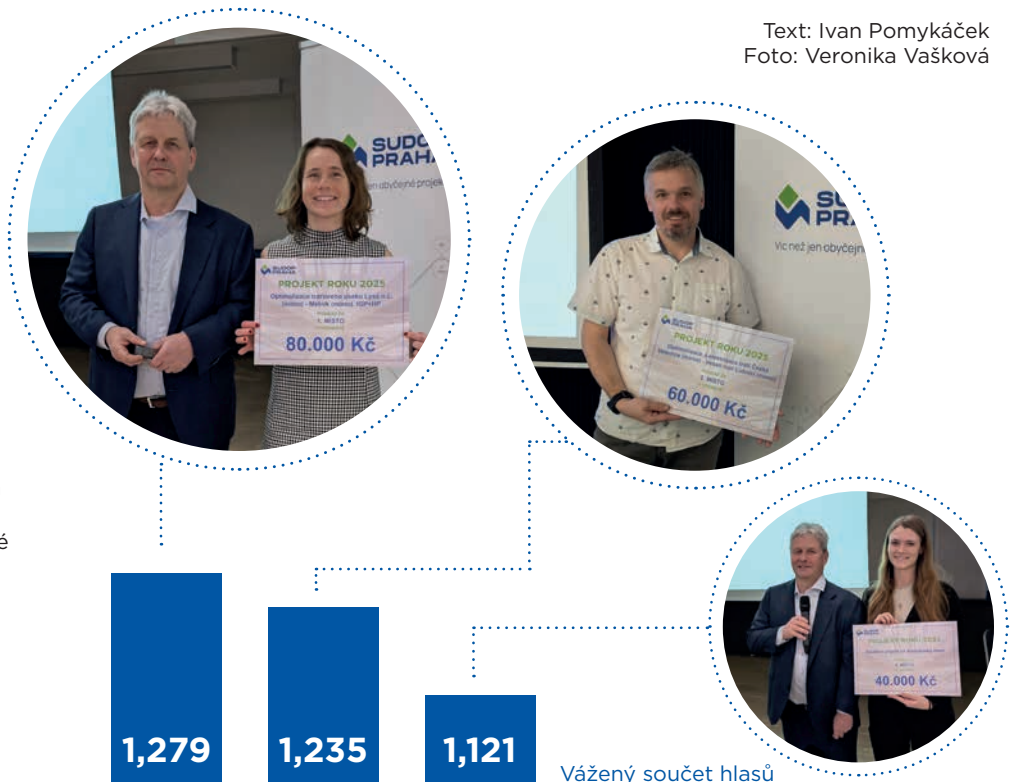
Nejvíce ve váženém součtu hlasů (1,279) získal projekt „Optimalizace traťového úseku Lysá n.L. (mimo) - Mělník (mimo), IGP+HP“. Tuto nominaci podala a současně zakázku vedla Martina Tejnecká ze střediska 207.

Druhé místo díky váženému součtu hlasů (1,235) letos obsadil projekt „Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo)“, tuto nominaci podal a současně zakázku také vedl Michal Mečl ze střediska 201.

Třetí místo (vážený součet 1,121) obsadil „Soutěžní projekt na Suchdolský most“ jehož nominaci podala Tereza Horová ze střediska 209.

Cenu vedení společnosti tentokrát obdržely dva projekty, a to: „Terminál Smíchovské nádraží (DSP), IČ“, nominaci podala Eva Ůhmová ze střediska 204 a „Stavba D3 0310/II Hodějovice-Třebonín“, nominaci podal Jan Ostrý ze střediska 202. ✕

„16. ročník ankety je tedy již historií a snad i rok 2026, pro mě jako organizátora nebo možná už jenom jako spoluorganizátora asi i poslední, nebude k této anketě skoupý.“



Název projektu	Vážený součet	Počet hlasů
Optimalizace traťového úseku Lysá n.L. (mimo) - Mělník (mimo), IGP+HP (207/Martina Tejnecká)	1,279	26
Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo) (201/Michal Mečl)	1,235	30
Soutěžní projekt na Suchdolský most (209/Tereza Horová)	1,121	28
CBA analýza nového přístavního území ČR v Hamburku (205/Tomáš Němec)	1,067	16
D52 5206 Nové Mlýny - st. hranice ČR/Rakousko (DUSP) (211)	0,692	9
Plzeň - Domažlice, 1. stavba, 2. etapa, DESÚ - tvorba podkladu pro podání žádosti na DESÚ, CSV soubor (204/Zbyněk Smáha)	0,667	16
Soubor staveb Týniště n. O. - Častolovice - Solnice (208/František Košar, Petr Nekula)	0,553	25
D3 0304 Václavice-Voračice, DSP (202/Petr Hradil)	0,326	6
D3 0310/II Hodějovice-Třebonín (202/Jan Ostrý)	0,320	8
Terminál Smíchovské nádraží (DSP), IČ (204/Eva Ůhmová)	0,105	3
D6 SSÚD Sokolov a kontrolní místo PČR (230/Jan Václ)	0,097	3
I/20 Chválenice, přeložka - DÚR + IČ (230/Jaroslav Soumar)	0,074	2
Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) - Veselí nad Lužnicí (mimo) (204/Dominik Sýkora, Jana Dvořáková)	0,042	1
Optimalizace trati odb. Berounka (včetně) - Karlštejn (včetně), DSP; GAD - Geodetická aktualizací dokumentace (204/Anna Mihalovičová)	0,040	1
D35 Hořice - Sadová (202/Petr Hradil)	0,040	1
Úprava Husova náměstí v Plzni (230/Vladimír Nový)	0,037	1
Celkový součet	7,694196505	176

Cena vedení společnosti



Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo)

Inženýrskogeologický a hydrogeologický průzkum

Text a foto:
Martina Tejnecká

Pojďme se dozvědět více o vítězném projektu sudopské soutěže PROJEKT ROKU 2025, za kterým stojí středisko 207. V následujícím textu nahlédneme do zákulisí rozsáhlého průzkumu a jeho technických specifik i výzev, s nimiž se tým musel během prací vypořádat.

Popis stavby

Stavba „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo)“ je jednou ze souboru staveb tzv. pravobřežního koridoru od Kolína přes Nymburk, Lysou nad Labem, Mělník, Litoměřice, Ústí nad Labem–Střekov a Děčín na hranice s Německem.

Začátek stavby (hlavních stavebních prací) je na konci navazujícího úseku související stavby „Modernizace traťového úseku Nymburk hl.n. (včetně) – Lysá nad Labem (včetně)“, tj. v km cca 338,760 (st. km 338,627) trati Nymburk hlavní nádraží – Ústí nad Labem–Střekov. Konec stavby (hlavních stavebních prací) je situován před žst. Mělník do nového km 370,693 (st. km 370,586), který se nachází v mezistaničním úseku Všetaty – Mělník. Objednatelem



▲ Traťový úsek Dřísy - Všetaty

této stavby je Správa železnic. Vypracování projektové dokumentace probíhá ve spolupráci s firmou MORAVIA CONSULT Olomouc.

Průzkum této stavby byl rozdělen na dvě části: traťový úsek a rekonstrukce žst. Stará Boleslav, včetně přeložky.

Náplní stavby je provedení rekonstrukce tratě a stanic v úseku

se zlepšením jejich kvalitativních parametrů směřující k zajištění bezpečného a spolehlivého provozu odstraněním technicky nevyhovujícího stavu ŽDC, peronizací stanic, zajištěním potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, zejména dostatečné délky staničních kolejí, nasazením systému ETCS, zrychlení osobní dopravy zvýšením traťové rychlosti (160 km/h) a zkapacitnění trati v celém úseku.

Specifika projektu

Průzkumné terénní práce předběžného geotechnického průzkumu započaly v srpnu 2024 a skončily v červnu 2025. Průzkum byl zaměřen na určení základních informací o geologické stavbě v zájmovém území a určení geotechnických parametrů základových půd a hornin pro návrh založení mostních objektů, nového pražcového podloží a zároveň ověření míry znečištění stávajícího štěrkového lože a skryvkových poměrů.



Dané území se geologicky vyznačuje hodně monotónně, nepředpokládali jsme, že nás zastihne nějaká geologická divočina. V celém území byly svrchu zastíženy kvartérní fluvialní sedimenty v podobě písčitých a štěrkovitých zemin s různou mírou zahlinění. Skalní podloží je tvořeno křídovými horninami spadající do bělohorského a jizerského souvrství zastoupené především slínovci v různém stupni zvětření.

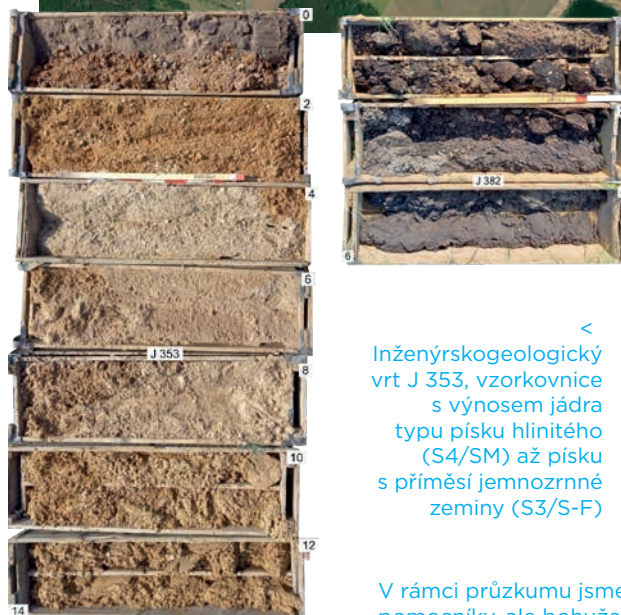
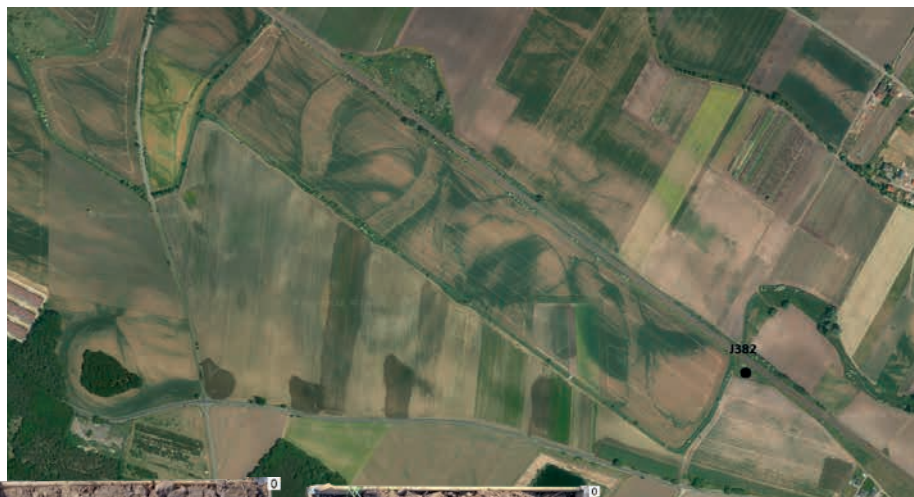
V několika sondách se nám podařilo zachytit i několik metrů mocné vrstvy hnílokalů, které jsou pozůstatkem meandrující řeky Labe. Některé z těchto pohřbených odškrncených říčních ramen jsou krásně identifikovatelné i z ortofoto mapy. Sondou J382 se nám podařilo toto říční rameno zastihnout. Pokud by se sonda umístila jen o několik málo metrů vedle, už by byla geologie podobná jako v sondě J353.

Na této zakázce bylo odvrtno celkem 130 ks průzkumných jádrových inženýrskogeologických vrtů o celkové metrži 1174,8 m, 15 ks dynamických penetrací, 76 ks kopaných sond do pražcového podloží a 39 ks zarážených sond. Celkem bylo odebráno 362 ks vzorků zemin a hornin, 168 ks vzorků na kontaminaci pražcového podloží a 87 ks vzorků štěrkového lože.

Největším úskalím této zakázky bylo zjištění, že projekt průzkumu byl navržen podle technické studie, která již neodpovídala současnému projektu. Umístění nadjezdů, podjezdů, podchodů a dalších objektů se během průzkumu upřesňovalo a teprve projednávalo s dotčenými obcemi. K menším neshodám docházelo i ze strany projektantů, kteří po nás požadovali zkoušky, které nebyly v původním projektu průzkumu a my jsme je museli řešit operativně. Dalším problémem, který komplikoval hladký průběh průzkumu, bylo získání potřebných souhlasů k provedení vrtných prací.

Trasa železničního úseku prochází několika ochrannými pásmy vodních zdrojů, včetně prvního ochranného pásma vodního zdroje v Káraném, několika přírodními památkami a část vrtů byla umístěna v lese, který „plní funkci lesa“ ©. Někteří úředníci zase plní svou funkci až „příliš zodpovědně“, čímž prodlužují a komplikují práce na průzkumu.

„I když tato zakázka nebyla úplně jednoduchá, jak se na začátku zdálo, stála mě i mé kolegy mnoho sil, ale děkuji za ni. Byla to pro mě velká škola a získala jsem zde mnoho cenných zkušeností. Věřím, že tyto zkušenosti



^ Traťový úsek Drísy - Všetaty, pohřbená říční ramena řeky Labe (letecká mapa: mapy.cz)

< Inženýrskogeologický vrt J 353, vzorkovnice s výnosem jádra typu písku hlinitého (S4/SM) až písku s příměsí jemnozrnné zeminy (S3/S-F)

< Inženýrskogeologický vrt J 382, vzorkovnice svrchu s výnosem jádra typu hlíny s velmi vysokou plasticitou (F7/MV), níže typu hlinitého písku (S4/SM)

V rámci průzkumu jsme využívali různé mechanické pomocníky, ale bohužel někdy nám hvězdy nepřály a my jsme si museli pomoci sami.

uplatním i v budoucnu na jiných podobně zapeklitých zakázkách.

Na závěr bych chtěla poděkovat svým kolegům ze střediska 207 za pomoc a podporu, kterou jsem od nich měla po celou dobu tohoto průzkumu.“ ❄



Jsme průzkumná jednotka dopravy, naše středisko určuje priority projektů

Text: Tomáš Wehle
Foto: Jan Mudra

Zdeněk Melzer je od dubna 2025 nový vedoucí střediska koncepce dopravy v SUDOP PRAHA. Profesí stavař je ve firmě už 27 let a dosud vedl jednu ze skupin střediska. Jak sám říká, má štěstí, že celý jeho tým skvěle šlape, tudíž o to jednoduší měl přechod. A kromě administrativy ho tak vlastně nic netrápí.



Jste prý muzikant. Na internetu jsem nenašel žádného známého českého hudebníka, který by byl projektant. Vy o někom víte?

Myslím, že zpěvák Karel Štědrý byl původním vzděláním železniční inženýr, ale tuto profesi nikdy nevykonával a věnoval se umělecké kariéře. Pokud se nepletu, tak tématem jeho diplomové práce, zpracované přibližně v roce 1960, byla nová trať Ejpvovice-Plzeň, která se realizovala teprve nedávno. Takže příprava dopravních staveb byla vždy během na dlouhou trať. Já sám hraji na saxofon a s kamarády občas hrajeme třeba pro děti ve školkách, ale i jinde.

Když máte dost práce i muziky, mizíte podle kolegů do hor. Kde to máte rád?

Toto léto jsem objevil Modrý důl v Krkonoších, který mi zůstal dlouho skrytý. Koukal jsem jako blázen, že u Pece pod Sněžkou člověk najde takové místo, které vás vrátí skoro do 19. století. Kromě toho rád jezdím také do Jizerských hor.

Jste nový šéf střediska, před vámi mu i vlastně vám šéfovala Andrea Plišková. Jak tuto změnu zvládáte?

Mám skvělý tým zkušených lidí, kteří jsou v SUDOPu hodně dlouho. Jsou to špičkoví odborníci, na které se opravdu můžu spolehnout, a v tom

je podle mě naše síla. A i když jsou mezi námi i mladší kolegové, ta parta je nasaje a vychová si je „k obrazu svému“. Kdybych se na tým nemohl spolehnout, tak bych do toho nešel.

Tím spolehnutím myslíte profesně i lidsky?

Přesně tak, profesně i lidsky, což je důležité. Nechtěl bych tu být s kolegy v konfliktu.

Být povýšen často znamená sice větší kancelář s hezčím výhledem, na druhou stranu to s sebou nese nějaká „ale“. Máte třeba kvůli nezbytným schůzkám méně času na samotné projektování?

Je to tak. Novinkou je pro mě i to, že najednou musím reagovat na spoustu menších úkolů a dotazů od kolegů, nadřízených a zákazníků, a to nejlépe hned. Dosud jsem měl na starost projekt a měl na něj třeba měsíc; teď mám úkol vyřešit do druhého dne. S tím jsem ale počítal.

Jak moc vaše středisko měníte a plánujete v něm nějaké změny?

Určitě neplánuju nějaké radikální změny, to ne. I s vedením jsme zajedno, že středisko koncepce dopravy je unikátní právě v tom, co umí, a že by nebyl dobrý plán ho nějak násilně transformovat. Samozřejmě na SUDOP PRAHA jako firmu se valí velké projekty, na které už můžou docházet kapacity, takže se může stát, že se něco z toho propíše na naše středisko, jež má na starost spíš menší projekty. Rozhodně chci pokračovat v tom, co děláme, i když na druhou stranu chápu, že bude třeba pracovat i na větších projektech. Myslím si každopádně, že se nám to povede skloubit.

Vidíte, já měl za to, že vaše středisko je u všech zakázek SUDOP PRAHA.

Když si naši společnost představíte jako armádu, tak my jsme průzkumná

jednotka, která je úplně na začátku. Prozkoumáme terén a zjistíme, kudy vede cesta. A pak tam může nastoupit ta obrovská projekční síla. Jsme na začátku, na vyšších, navazujících stupních už se tolik nepodílíme. Když to zobecním, naše středisko zpracovává studie pro všechny klíčové módy dopravy, tedy silnici, železnici i vodu. V této první, plánovací fázi musíme zjistit, jestli má hodnocený projekt „3P“, tedy zda je potřebný, proveditelný a průchodný. Klíčovým výstupem je pak takzvané ekonomické hodnocení, kdy se všechny vstupní informace dají dohromady, porovnají se náklady a přínosy, a když vyjde toto hodnocení kladně, projekt má zelenou.

Spolu se svými lidmi zpracováváte zásadní koncepční materiály, které tvoří základ budoucího rozvoje dopravní infrastruktury. Tedy nejenom dopravní studie všeho druhu, ale i nadřazené strategické a metodické dokumenty. Zkuste mi to jednoduše vysvětlit.

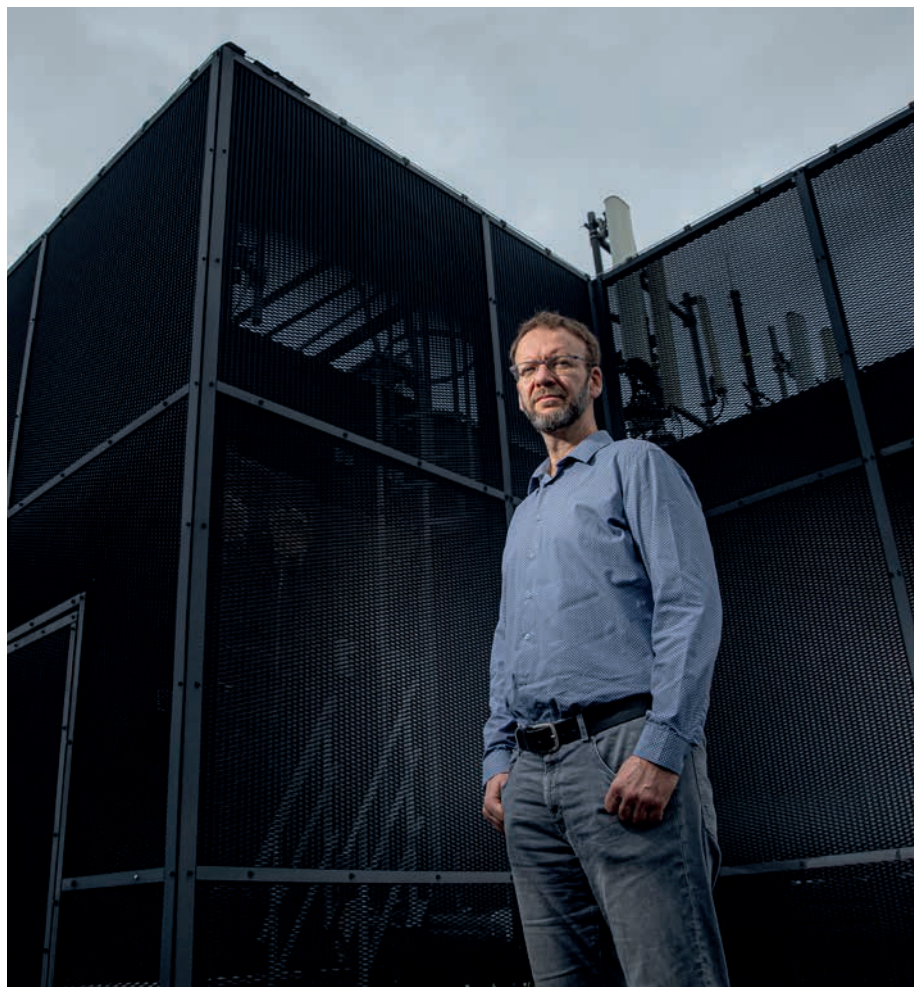
Nadřazený strategický dokument zásadní pro Českou republiku jsou dopravní sektorové strategie, které jsme zpracovali u nás na středisku v roce 2013. Je to něco jako jízdní řád pro další období, aby se vědělo, kam má Česko z pohledu dopravního směřovat. Jaké jsou priority rozvoje silniční, železniční i vodní dopravní sítě tak, aby rozvoj byl rovnovážný a udržitelný. Pro zpracování tohoto rozsáhlého dokumentu bylo nutné analyzovat velké množství zdrojů a informací zdánlivě i nesouvisejících s dopravou. Důležitým podkladem byla například Státní energetická koncepce, která říká, jaký energetický mix budeme v zemi mít ve výhledu. To znamená, že se bude pravděpodobně utlumovat těžba uhlí, což bude mít dopad na nákladní železniční dopravu, pro kterou jde o významnou komoditu.

Bývá to prý detektivka, dát dohromady všechny požadavky, ať jde o investora, město, majitele pozemků, ochranáře, spolky... Je to tak?

Musíme se pohybovat v určených mantinelech, to je jasné. Ale všechny zmíněné požadavky jdou promítnout do ekonomického hodnocení, které nám pak podá informaci o efektivitě projektu. Většinou hledáme efektivní variantu technického řešení, s optimálním provozním konceptem, která je průchodná územím, což občas může připomínat práci detektiva.

Který z projektů, jež vám prošly rukama, je pro vás zásadní?

Určitě už zmíněné dopravní sektorové strategie. Velmi důležitý dokument je i Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. To je klíčová „kuchařka“ pro určování, jaká dopravní stavba se vyplatí a jaká ne. Kromě těch metodických materiálů bych samozřejmě



zmínil také studie proveditelnosti, kterých jsme udělali velkou spoustu. V poslední době byly jednoznačně nejvýznamnější Studie proveditelnosti vysokorychlostních tratí, kde teď SUDOP pracuje už v pokročilejších stupních. Zajímavá je také Studie proveditelnosti zajištění provozu vlaků o délce 740 metrů, pro kterou jsme vyvinuli multimodální model nákladní dopravy Česka. To byla skutečně výzva.

Než jste se stal vedoucím střediska, pracoval jste v něm jako vedoucí skupiny dopravního modelování. To vás asi muselo bavit, mám pravdu?

Ano, dost mě to bavilo. V této ne až tak technické disciplíně člověk musí vědět něco i o demografii, socioekonomii a dalších netechnických oborech, aby mohl odvodit, jak se může doprava vyvíjet dál. Co vlastně lidi ovlivní, že si vyberou jiný prostředek než například železnici? A někdy to stejně v modelech nevyjádříte, ať už se snažíte sebevíc, protože i dopravní modelování má svoje limity. Například v tom, že když je venku ošklivo, lidé sednou do aut.

V tomto má vaše oddělení asi dost nevděčnou pozici vůči veřejnosti, ne? Každý internetový specialista v Česku ví, že vlaky by měly jezdit častěji...

Jistě, ale my musíme navrhnout takový rozsah obsluhy, aby spoje

byly dostatečně obsazené, což už je složitá disciplína, vycházející právě z dopravního modelování a kombinující velké množství faktorů. Nehledě na to, že jste mnohdy limitovaní penězi. Dobře, přidáme vlaky, ale to může znamenat zhoršení kapacity tratě, což vyžaduje úpravu technického řešení a stavba se prodraží. Má pak ještě pořádku cenu, nebo ne? To nám právě řekne ekonomické hodnocení, které hledá poměr mezi náklady a přínosy stavby.

Chybí vám aktuálně v týmu někdo?

S týmem jsem spokojen, možná bychom ale uvítali nějakého zkušenějšího projektanta železničních staveb.

Proč by měl takový člověk jít právě do SUDOP PRAHA?

Dostane se tu ke komplexní projektantské práci od A do Z a přičichne si tady k velkým, důležitým dopravním projektům. Z pohledu našeho střediska pak ke skutečně různorodé až dobrodružné práci v přípravě dopravních staveb. Od prověřování možnosti nové trati mezi Afghánistánem a Íránem přes prověření silničního napojení plánované Gigafactory v Česku po využitelnost přístavního území Česka v Hamburku. ✕

Synergie středisek 205 a 208 v simulaci železnice

Propojení nástrojů OpenTrack a OpenPowerNet v praxi

Text a foto: Pavla Štěpánová, David Konečný

Spolupráce středisek 205 - Koncepce dopravy a 208 - Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky ukazuje, jak může propojení odborností přinést nový rozměr při navrhování železniční infrastruktury. Kombinace dopravního modelování a energetických výpočtů umožňuje nahlížet na provoz jako na jeden provázaný systém, kde se jízdní řád, infrastruktura i napájení vzájemně ovlivňují. Díky této mezioborové spolupráci vzniká silný analytický nástroj, který pomáhá ověřovat návrhy tratí i jejich budoucí provoz v širších souvislostech a přináší cenné podklady pro moderní plánování železnice.

Od podzimu 2024 disponuje středisko 205 Koncepcí dopravy novým švýcarským SW na simulaci železniční dopravy – OpenTrack. Nahrazuje dříve využívaný německý SW RailSys. K inovaci jsme se rozhodli především díky uživatelskému prostředí a tomu, že právě OpenTrack je v ČR více využíván, včetně univerzitního prostředí. V základu se jedná o program modelující železniční provoz na zadané infrastruktuře a umožňuje zkoušet různá infrastrukturní opatření a jejich vliv na provoz. Je možné jej využít pro modelování jak konvenční železniční sítě, tak vysokorychlostní či jiné druhy kolejové dopravy.

Zároveň se středisko 208 na začátku roku 2025 rozhodlo pořídit navazující SW OpenPowerNet, který představuje specializovaný nástroj určený pro simulaci a analýzu trakčních napájecích soustav elektrizovaných tratí. Tento SW slouží především k modelování elektrické sítě, výpočtu energetických



toků a vyhodnocení zatížení jednotlivých prvků napájecí infrastruktury.

V první části práce je nutné zadat všechna podstatná infrastrukturní data – rychlostní profily, směrový profil, sklon trati, výhybky, návěstidla, staničení dopravní, nástupiště. Veškeré změny na síti jsou v SW definovány tzv. dvoubody, mezi kterými je následně definována hrana. Oproti tomu hrany jsou definovány svou délkou, maximálními rychlostmi pro jednotlivé rychlostní profily, které lze definovat dle druhu vlaku, sklony, poloměry oblouků v metrech a mnoha dalšími parametry. Software disponuje databází hnacích vozidel, případně jednotek, včetně základních charakteristik, takže lze vytvořit typové vlaky podle daných potřeb.

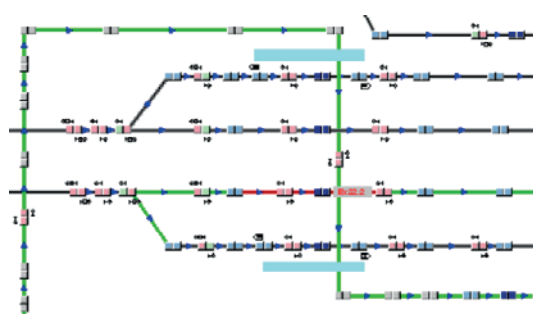
V dalším kroku se tvoří itineráře, které definují samotnou trasu vlaku jako cestu po sobě jdoucích hran. Poté je vytvořen daný vlak, ke kterému je nastaven jízdní řád. Jakmile je vytvořen vlak, lze k němu vytvořit taktovou skupinu vlaků, a tím dotvořit taktové jízdní řády, současně lze i vytvořit konektory u obrátů souprav.

Po zadání všech výše zmíněných dat lze přistoupit k vlastní simulaci dopravy. Prvním krokem je simulace základního jízdního řádu, aby uživatel zjistil, že navržený provozní koncept vyhovuje. Dále lze simulovat zpoždění, kde se ve výsledku porovnává velikost vstupního zpoždění a velikost

výsledného zpoždění za všechny vlaky, případně za jednotlivé druhy vlaků. Správně dimenzovaná infrastruktura a sestavený jízdní řád v sobě zahrnuje dostatečné rezervy, aby tato vstupní zpoždění byla eliminována. Výstupem jsou jak vizuální grafy, tak tabulkové formy za všechny vlaky a stanice vhodné pro další statistické zpracování.

Při práci v OpenPowerNetu nejprve vytvoříme model trakční napájecí soustavy. Do programu je nutné zadat jednotlivé prvky infrastruktury, jako jsou koleje, trakční vedení, napájecí a spínací stanice nebo kabelová a vzdušná vedení. Každý z těchto prvků má své technické parametry, které je potřeba správně nastavit, aby simulace co nejlépe odpovídala reálnému provozu. Součástí modelu jsou také vlaky a jejich energetické charakteristiky, protože právě jejich odběr energie je pro chování celé soustavy klíčový.

OpenTrack - schéma Jihlava VRT při simulaci



Nejdůležitějším vstupním podkladem je však dopravní model vytvořený v OpenTracku. Zde je potřeba dbát na to, aby v obou SW byly shodně zadány parametry modelu. Jen tak je možné dosáhnout spolupráce obou SW.

Samotná simulace probíhá za současného spuštění obou SW.

V OpenTracku probíhá výpočet pohybu vlaků po trati a údaje jsou průběžně předávány OpenPowerNetu. Ten přepočítává pohyb na okamžitý odběr nebo dodávku energie. Následně řeší elektrickou síť jako soustavu uzlů a větví a vypočítá toky energie v trakční síti. Celý tento proces se opakuje krok za krokem, dokud není odsimulována celá jízda podle zadaného jízdního řádu. **Výsledkem je kompletní energetická bilance provozu, spotřeba, ztráty a zatížení infrastruktury.**

Na závěr SW vytvoří zadané množství tabulek a grafů, které zobrazují průběhy napětí, proudů a zatížení jednotlivých částí sítě v čase. Díky tomu lze poměrně rychle odhalit například poklesy napětí nebo nadměrné zatížení některých prvků napájecí soustavy. Je třeba dodat, že jedna simulace nestačí. V napájecí soustavě je nutné prověřit více možných stavů a pro každý z nich provést samostatnou simulaci.

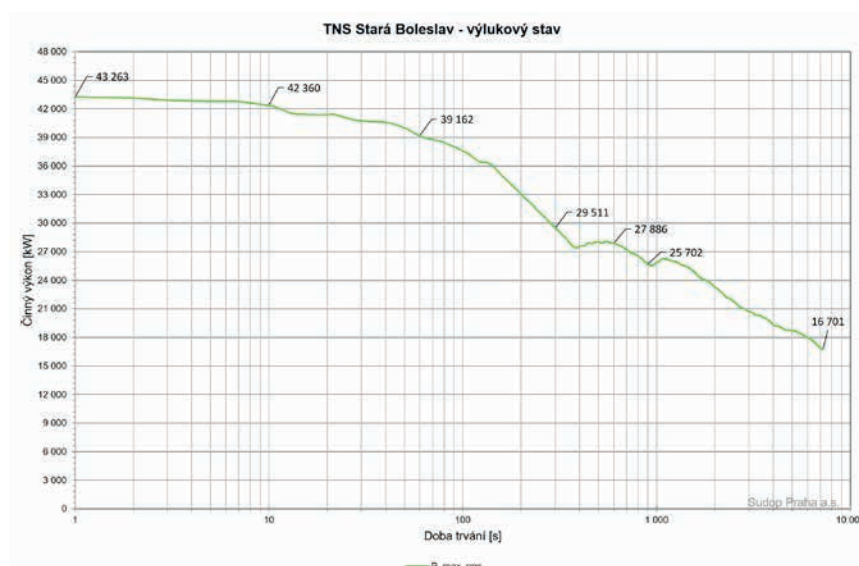
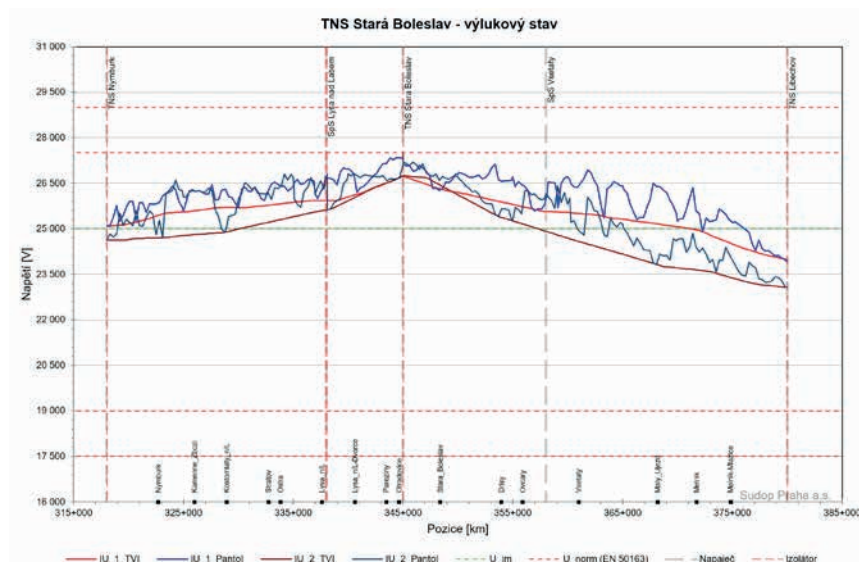
Po získání všech výstupů, které SW nabízí, zbývá vytvořit **výstupní dokument s názvem „energetické výpočty“**. Zde je uveden podrobný popis všech vstupních a výstupních parametrů včetně simulovaných stavů a jejich výsledků. Závěrem je uvedeno, zda daná napájecí soustava obstála či nikoliv.

Jaké zakázky nyní v SW zpracováváme?

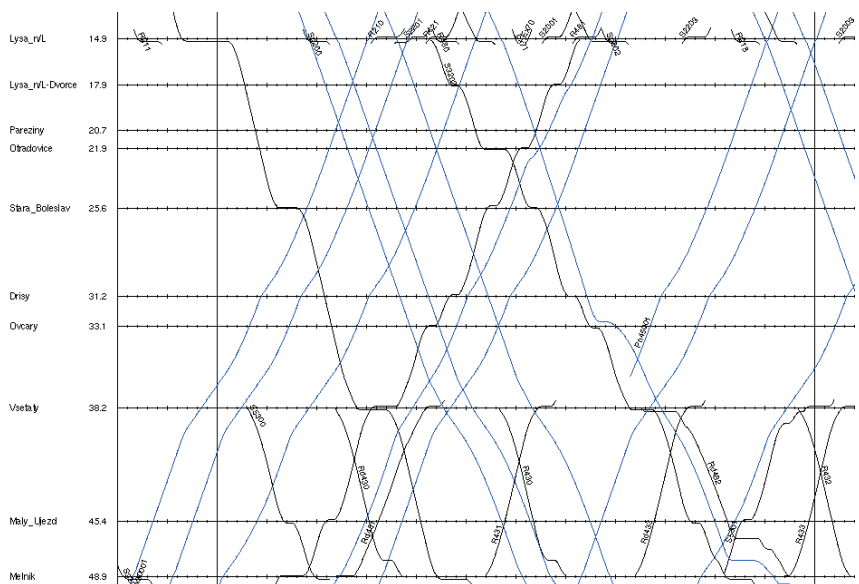
V první řadě jde o simulaci dopravy na VRT RS 1 Světlá nad Sázavou – Velká Bíteš, kde se jedná o poměrně rozsáhlé území s velkým množstvím souvisejících úseků.

Další modely v SW OpenTrack jsou vytvářeny jako podklad pro energetické výpočty v SW OpenPowerNet. Jedná se o prověření navrhovaných TNS (trakčních napájecích stanic) i o možné dopady plánované konverze trakčních soustav.

Právě možné simulace výlukových stavů nebo zpoždění v SW OpenTrack je benefit, díky kterému je možné navrhovanou infrastrukturu optimalizovat a prověřit ji pro budoucí provoz, včetně mimořádností. **Rozšířením simulace o posouzení dopadů do zatížení elektrické sítě v SW OpenPowerNet vzniká synergický efekt a další přidaná hodnota pro moderní plánování železniční infrastruktury na základě modelování.** ✖



▼ OpenTrack - schéma Jihlava VRT po simulaci



Bechyňka ukázala cestu ostatním

Text: Jakub Vrána
Foto: sbírka Jakuba Vrány,
toulava.cz, zelpage.cz

Bechyňská dráha na trati Tábor – Bechyně, první elektrifikovaná železnice na území dnešní České republiky, se stala významným mezníkem ve vývoji železniční dopravy. Od svého vzniku spojeného se jménem Františka Křižíka prošla řadou technických proměn, přesto si dodnes zachovala svůj jedinečný charakter.



Myšlenka na vybudování železnice přes Tábor, která by křížila Dráhu císaře Františka Josefa, vznikla na konci 19. století. Původně zvažovaná trasa ze Sadové přes Kutnou Horu, Vlašim, Tábor a Bechyni do Vodňan měla s hlavními tratěmi spojit regiony, kterým se vyhnula Českomoravská transversální dráha (Jihlava – Horní Cerekev – Tábor – Milevsko – Písek). Existoval dokonce už projekt od vídeňského inženýra Franze Seligmana. Jenže stavbu nové trati rakousko-uherské úřady nepovolily. Těžko se dnes dohadovat proč, možná v tom měla prsty právě Transverzálka, která se cítila být ohrožena.

V každém případě, představitelé místních samospráv a tehdejší podnikatelé se nemínili vzdát a dali si za cíl realizovat alespoň torzo Seligmanova projektu mezi Tábořem a Vodňany. První pokus zkrachoval, když úřady záměr opět neschválily. Další pokus sice skončil postavením tratě z Vodňan do Týna nad Vltavou, tím ale týnnští radní přestali mít o prodloužení tratě do Tábora zájem.

Teprve v roce 1896 vzniklo Družstvo bechyňské dráhy v čele se starostou Bechyně Hynkem Danielem, které statečně a houževnatě bojovalo až do úspěšného konce, získalo totiž pro

stavbu tratě přízeň vlády i zemského výboru. Vypracování předběžné studie parostrojní dráhy byla zadána pražské firmě Köhler a Raynal.

Nedotýkejte se drátů ani na zem spadlých

V tu dobu do hry vstoupila elektřina, respektive firma František Křižík. Vládní rada Marek začal společně s ředitelem Křižíkovy společnosti Janem Sedlákem přesvědčovat koncesionáře o výhodách elektrického provozu. František Křižík měl sice zkušenosti s městskými elektrickými drahami, pro rozvoj podniku a jeho expanzi ale nutně potřeboval úspěšně realizovat „dráhu přespolní“.

Družstvo bechyňské dráhy začalo s Křižíkem vyjednávat, aby nakonec zjistilo, že výhody elektrické trakce výrazně převažují nad parním provozem. Elektrická dráha měla zlevnit provoz, nižší měla být i pořizovací cena vozidel a umožněn měl být i vyšší počet zastávek. Mimo to sklon trati mohl být až 41 promile oproti 25 promile u parostrojní dráhy, nejmenší oblouk mohl činit

pouhých 125 metrů, zatímco u klasické tratě by musel být minimálně o 55 metrů větší. A to nemluvíme o možnosti postavit dráhu s lehčím typem kolejnic (21,75 kg/m, oproti 26 kg/m), což umožnilo ušetřit zhruba 200 tun oceli.

V dubnu 1902 získala Bechyňka koncesi s tím, že trať bude postavena do konce roku 1904, zemský výbor ale termín zkrátil do 1. června 1903. Asi dobře věděl proč, elektrifikovaná trať si lépe poradila se stávajícím terénem, a proto nebylo nutné na zhruba 23 kilometrů dlouhé trase provádět tolik zemních prací.

Největší umělou stavbou na trati se v této fázi stal ocelový most přes Lužnici v Táboře. Tehdejší tisk o něm psal s obdivem: „*Most tento má 174 m délky a 20 m výšky nad hladinou řeky, a obsahuje celkem 3 klenuté otvory 12 m světlosti, a se strany pravého břehu Lužnice (k Táboru) otvor 36 m, se strany levého břehu pak 60 m s konstrukcí mostovou poloparabolického tvaru dolů obrácenou. Výborný kámen na pilíře mostové naláman v lomech pod Klokoty u Tábora.*“ Ocelovou konstrukci, která věrně sloužila až do roku 2025, dodala firma Bratři Prášilové z Libně.

Ostatně celá dráha byla výhradním výsledkem práce českých společností. Elektrické zařízení dodala firma Křižík, stavební práce provedl J. Kubíček z Prahy a V. Tiebel z Tábora, parní stroje pro elektrárnu vyrobila firma Breitfeld-Daněk a spol. a vozy dodal smíchovský Ringhoffer.

v Stavba mostu přes Lužnici u Tábora





^ Dřevěné brány nesoucí trolejové vedení a elektrárna



^ 91letý František Křížík se v roce 1938 zúčastnil slavnostního vztyčení prvního ze železobetonových sloupů trakčního vedení

Tať se podařilo zprovoznit na den přesně, první zkušební jízda proběhla už 1. června 1903, první slavnostní jízda o dvacet dní později. Slavnostní vlak, který sestával z jednoho motorového a dvou osobních vozů, vyjel z Tábora v 10:50. Cestou ovšem zastihla vážené publikum průtrž mračen, která zmařila i část slavnosti v Bechyni.

Pro potřeby dráhy vznikla na břehu Lužnice parní elektrická centrála (elektrárna), která železnici dodávala stejnosměrný proud. Ten byl rozdělen do dvou větví po 700 V. Dva vodiče tvořily troleje, střední vodič pak vodivé spojené kolejnice, kterými však nešel při nestejném zatížení obou větví žádný proud. Trolejové vedení bylo zavěšeno na dřevěných branách.

Toto technické řešení bylo po 35 letech změněno, dřevěné brány byly nahrazeny železobetonovými sloupy a napájení změněno na napětí 1500 V. Na slavnostní vztyčení prvního nového sloupu trakčního vedení se přijel podívat i František Křížík, kterému bylo v té době už 91 let.

Vlaky původně končily na levém břehu Lužnice, teprve v roce 1928, po vzniku železobetonového obloukového mostu, slavné Bechyňské duhy, se soupravy dostaly až do města.

Staré nádraží ještě nějakou dobu sloužilo jako nákladíště pro potřeby místní pily, u silnice na Týn nad Vltavou můžeme staniční budovu vidět dodnes.

Lokomotiva řady 113 mezi Bežerovicemi a Sudoměřicemi u Bechyně >



^ Bechyňský most se sdílenou mostovkou pro železnici a silniční dopravu



^ Původní nádraží v Bechyni stálo od roku 1903 na levém břehu Lužnice

Elinka a Bobinka jezdí dodnes

Zvláštností Bechyňky bylo používání vlastních vozidel, které byly vyrobené speciálně pro tuto trať. Motorové vozy s elektro výzbrojí Křížík vznikly ve smíchovské vagonce Ringhoffer. Jedno ze čtyř vozidel s pozdějším označením EM 400 se dochovalo dodnes, v létě se Elinkou, jak se vozu 001 přezdívá, můžete svést i vy.

Od roku 1953, kdy se před Bechyní začalo stavět vojenské letiště vlečkou přímo napojené na bechyňskou dráhu, se na trati začaly objevovat i lokomotivy E 423.0, E 424.1 a E 436.0. Zátěž nákladních vlaků na letiště byla

tak značná, že se na trať jako výpomoc dostaly i parní lokomotivy. Velcí bejčci řady 423.0 museli mezi Tábořem a bechyňským letištěm jezdit dokonce ve dvojici. Samotnou vlečku potom obsluhovaly páry řady 310.0 a 422.0.

Od roku 1959 se na dlouhou dobu na Bechyňce usídlily Bobinky, lokomotivy E422 vyvinuté pro jihočeské tratě Rybník – Lipno a právě Tábor – Bechyň. I tyto stroje čísel 001 a 003 můžete v turistické sezoně na trati do Bechyně zastihnout.

Z kabiny Bobinky si celou legendární trať můžete prohlédnout zde >



Jako jediná v Česku je Bechyňka dosud napájena stejnosměrnou soustavou o napětí 1500 voltů. Správa železnic už řadu let řeší, zda napájecí systém jako unikát ponechat či jej změnit na standardní střídavý o napětí 25000 voltů. Začalo se dokonce mluvit o sнесení trakčního vedení s tím, že by provoz do Bechyně zajišťovaly už jen motorové vozy. Tuto variantu se snad podařilo zažehnat, na definitivní rozhodnutí se ale stále čeká. V roce 2025 začala alespoň prostá rekonstrukce troleje, a především výměn ocelové konstrukce mostu přes Lužnici, jejíž životnost se kvapně blížila ke svému konci.

Od prosince 2025 Bechyňka po několikaměsíční výluce opět ožila. V pravidelném provozu se na ní můžete setkat s neobvyklými soupravami v čele s lokomotivou řady 113 a jedním až dvěma vagony Btn753. Je více než jasné, že osud místní dráhy Tábor – Bechyň bude ještě velmi zajímavý. ❌





Nový život Křižíkova mostu

Text: Martin Vlasák
Foto: Jakub Ptačinský, Veronika Vašková, Michal Král, Milan Malíček (SŽ)

Historický most přes Lužnici na trati Tábor - Bechyně prošel kompletní rekonstrukcí, která přinesla nové ocelové konstrukce, sanaci kamenných částí i úpravu koleje. Výsledkem je bezpečnější a kapacitnější přemostění při zachování původního architektonického výrazu.

Trat' Tábor - Bechyně, lidově „Bechyňka“, kterou zřídil František Křižík, je dodnes napájena stejnosměrnou trakcí 1,5 kV. Trat' se dále vyznačuje malými poloměry směrových oblouků (běžně ~150 m) a velkým podélným sklonem stoupání a klesání ~40 ‰. Charakter trati tak spíše připomíná regionální tramvaj než železniční trať, kde se čas od času přepravuje i tanková divize.

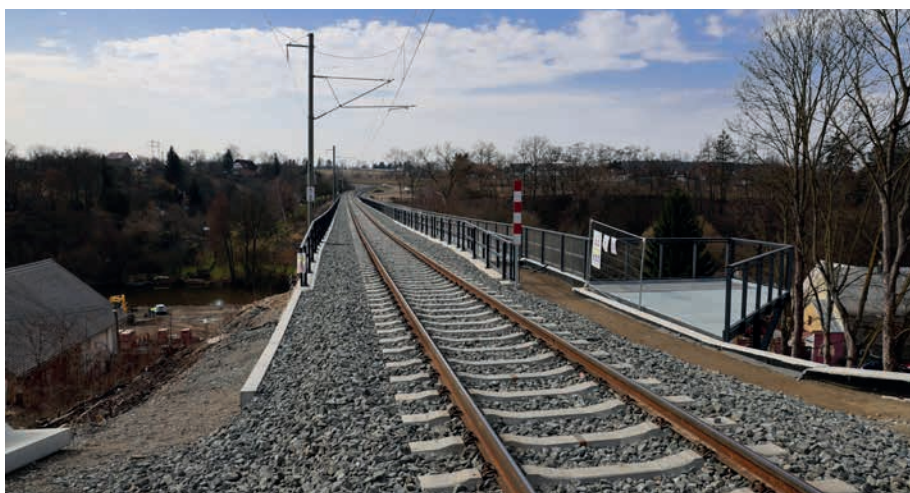
Předmětem stavby „**Rekonstrukce mostu v km 1,279 trati Tábor - Bechyně**“, jak již samotný název napovídá, je zejména celková přestavba původního železničního mostu z roku 1903 přes řeku Lužnici na začátku trati Tábor - Bechyně.

Obnova mostu zahrnuje výměnu původních ocelových nýtovaných konstrukcí za nové a sanaci kamenných částí spodní stavby a kamenných klenbových nosných konstrukcí. Součástí stavby jsou dále směrové a výškové úpravy nivelety koleje v úseku mostu a v navazujících protisměrných směrových obloucích. Kompletní výměna železničního svršku a spodku je v celkové délce cca 550 m (od km -1,135 až km 1,685). Z důvodu zajištění

normových parametrů v lomech výškového vedení trati a zřízení kolejového lože na mostě je navrženo zvýšení nivelety v místě ocelových konstrukcí mostu o ~0,5 m. Zřízení průběžného kolejového lože na mostě umožnilo svaření kolejnic v celé délce úseku do bezстыkové koleje.

Nezbytným doplňkem seznamu stavebních objektů jsou úpravy trakčního vedení, zabezpečovacího

a sdělovacího vedení a přeložky inženýrských sítí nutných pro provedení stavby. Cílem stavby je především zvýšení kvality a bezpečnosti v oblasti osobní a nákladní dopravy, odstranění nedostatečné prostorové průchodnosti a přechodnosti trati. Limitním místem na trati byla právě původní mostní konstrukce, která nevyhovovala svými parametry potřebám železničního provozu, a to zejména provozu elektrických vicesystémových jednotek



pro osobní dopravu. Trať Tábor - Bechyně slouží také k napojení vlečky vojenského letiště Armády České republiky na navazující železniční síť.

Celková koncepce

V rámci Záměru projektu z roku 2020 (zpracovatel Správa železnic, odbor O9) byly prověřeny varianty možných řešení. Jako provozně nejvhodnější byla vyhodnocena varianta s výměnou ocelových konstrukcí s průběžným kolejovým ložem a se sanací spodní stavby. Dle závěrů z dodatku statického přepočtu z roku 2020 by případná rekonstrukce původní nýtované ocelové konstrukce umožnila zvýšení traťové třídy zatížení pouze na třídu C2, což je pro elektrickou trakci nedostatečný parametr.

S ohledem na památkovou ochranu, která byla vyhlášena až v průběhu projekčních prací v roce 2022, bylo po dohodě s památkovou péčí rozhodnuto, že stávající ocelové konstrukce budou vyměněny za novodobou repliku, která se svými rozměry bude co nejblíže podobat původní konstrukci mostu. Architektura mostu tedy zachovává původní tvar a rovněž i krajinný ráz v údolí na okraji památkové rezervace města Tábor.

(Zde je nutno podotknout, že cesta k dohodě s památkovou péčí

si vyžádala nespočet vzájemných psychicky vyčerpávajících bezvýsledných jednání o nemožnosti efektivní a smysluplné opravy původní ocelové nýtované konstrukce na požadované parametry pro elektrizovanou železniční trať s požadavkem nákladní dopravy. Výsledkem „památkového fundamentalismu“ bylo zdržení projektové přípravy této stavby téměř o jeden rok. Radikalizace památkové péče ve vztahu k mostním konstrukcím poháněná politickým chtíčem v současné době paralyzuje nejen připravovaný investiční záměr.)

Z konstrukčního hlediska je původní mostní objekt navržen jako kombinace kamenných polokruhových kleneb v poli 1, 4 a 5 a příhradových ocelových konstrukcí s proměnnou výškou hlavního nosníku v poli 2 a 3.

Most po rekonstrukci vyhovuje prostorovému uspořádání VMP 2,5 a na zatížení odpovídající regionální trati normálního rozchodu se zatížením 25 t/nápravu. Rychlost na mostě se úpravou železničního svršku podařilo zvýšit z 40 km/h na 50 km/h.

Nosná konstrukce mostu je navržena s uvažováním umístění lávky pro pěší se světlou šířkou 2,0 m po pravé straně mostu. Investorem lávky je město Tábor a její stavba v úseku železničního mostu probíhala současně s rekonstrukcí mostu v roce 2025. Uvedení celé stavby pěšího

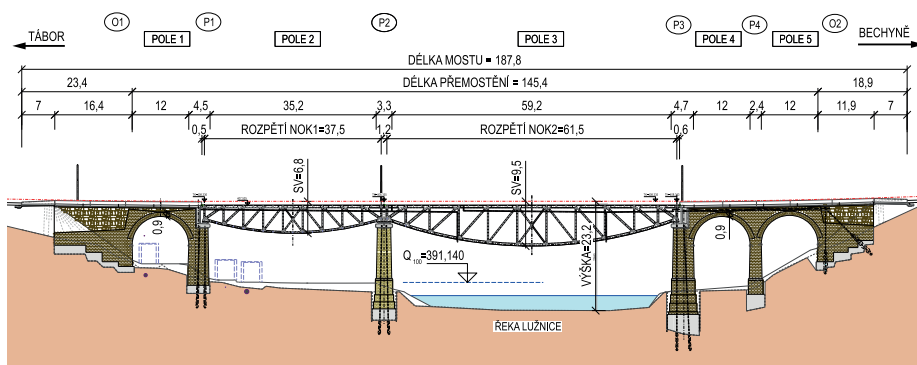
propojení břehů Lužnice do provozu je městem plánováno na rok 2026.

Nová mostní konstrukce

Nová nosná ocelová konstrukce v poli 2 a 3 je navržena jako celoocelová svařovaná trémová příhradová konstrukce s kruhově zakřiveným dolním pásem s horní ortotropní mostovkou a s průběžným kolejovým ložem. Nosná konstrukce je navržena jako řetězec prostých polí o rozpětí $L_2 = 37,50$ m v poli 2 a $L_3 = 61,50$ m v poli 3. Tvar příhradové konstrukce je navržen shodně s původní ocelovou nýtovanou konstrukcí tzn. s pravoúhlovou soustavou se vzestupnými tlačnými diagonálami. Výška hlavního nosníku v poli 2 (5,98 m) a v poli 3 (8,75 m) rovněž odpovídá původní konstrukci. Dolní pás je na rozdíl od původního polygonálního tvaru plynule zakřiven kružnicovým obloukem.

Dolní a horní pás hlavních nosníků je navržen jako uzavřený obdélníkový průřez. Diagonály a vnitřní svislice jsou navrženy ze svařovaných otevřených profilů tvaru H. Koncové svislice jsou navrženy shodně s horním a dolním pásem uzavřené obdélníkového tvaru.

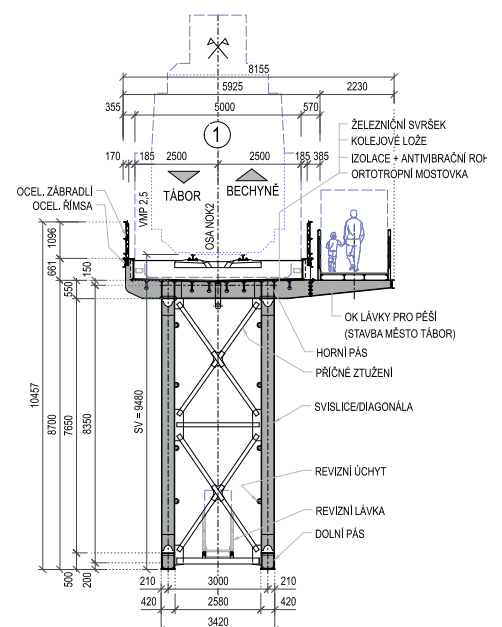
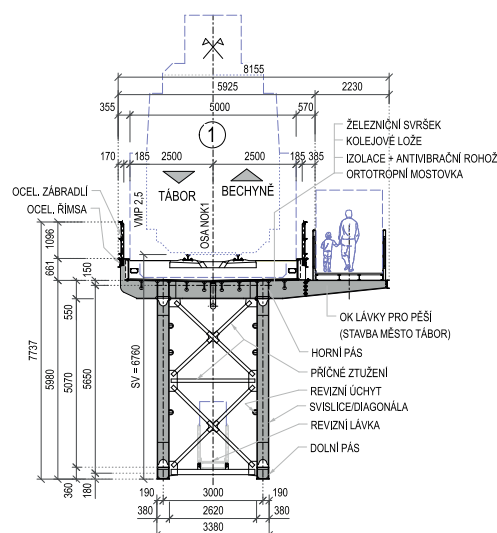
Mostovku tvoří příčné výztuhy, podélné páskové výztuhy a mostovkový plech. Prostorová tuhost konstrukce je zajištěna soustavou příčných ztužidel a dolního vodorovného ztužení v rovině dolního pásu. Osově schéma ztužení bylo navrženo dle původní ocelové konstrukce. Pruty ztužení jsou z trubek čtvercového průřezu. Veškeré styčnickové plechy jsou vyladěny tak, aby eliminovaly vodorovné plochy pro usazování nečistot. Protikorozi ochrana ocelových konstrukcí byla navržena kombinovaným nátěrovým systémem v šedých odstínech vzorkovnice DB.



Podélný řez mostem ^

Příčný řez v poli 2 >

Příčný řez v poli 3 >





Ocelová konstrukce je navržena z oceli jakosti S 355. Hmotnost ocelové konstrukce v poli 2 je 120 t (3,12 t/m) a v poli 3 235 t (3,75t/m).

„Zajímavostí na výsledných hodnotách hmotností je, že se přesně shodují s hodnotami předpokládanými v Záměru projektu, jehož zpracovatelem je bývalý člen sektoru ocelářů Ing. Jan Bartaloš. Asi jsem ho tedy něco naučil 😊.“

Sanace kamenných částí spodní stavby a klenbových konstrukcí

Zdivo spodní stavby a klenbových otvorů je z řádkového zdiva z kvádrů granitu (žuly). Základy pilířů jsou z kamenného zdiva založeného na výplňových blocích z betonu (betonové plomby). Podloží podpěr je skalní tvořené navětralou pararulou třídy R5/R4, která se rychle mění v třídu R3 až R2. Stávající kamenná spodní stavba byla v horních částech ubourána a byly zřízeny nové úložné železobetonové prahy. Dříky pilířů P1, P2 a P3 jsou zesíleny injektáží a mikropilotovým roštem kotveným ve skalním prostředí.

Sjednání povrchů a očištění pohledových ploch pilířů a kamenné klenby bylo provedeno plošným otryskáním. V místě klenbových otvorů v poli 1, poli 4 a poli 5 bylo navrženo rozšíření mostu z důvodu zajištění volného mostního průřezu VMP 2,5 a prostoru pro obrys kolejového lože

pomocí nasazené železobetonové příčné roznášecí desky nad stávající kamennou klenbovou částí mostu. Na pravé straně je k roznášecím deskám kotvena ocelová konstrukce lávky pro pěší (stavba města Tábor).

Návrh sanace spodní stavby projekčně zajišťovala firma SAGASTA, Ing. Martin Knytl.

Závěr

Z 12. na 13. listopadu 2025 proběhlo usazení obou částí konstrukce a hned v prosinci byla úspěšně provedena zatěžovací zkouška příhradových

konstrukcí mostu, která prokázala projektové předpoklady, a mostní konstrukce tak může sloužit železničnímu provozu v následujícím století. Zkušební zatížení bylo o celkové hmotnosti 222 t.

Velký dík patří zástupcům investora Správy železnic, Stavební správy západ (zejména Ing. Stanislav Kejval), kteří trpělivou neustálou činností stavbu doslova vybojovali před „památkovým trestním tribunálem“. Rovněž je třeba poděkovat kolegům z firmy SAGASTA, kteří s námi projektovou dokumentaci připravovali včetně inženýrské činnosti vedoucí k povolení stavby a majetkoprávnímu vypořádání. ✕



Investor:
Správa železnic, státní organizace, Stavební správa západ
Projektant stavby:
SUDOP PRAHA a.s.

Zhotovitel mostu:
FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s.
Realizace:
02/2025 až 05/2026

Investiční náklady:
356 mil. Kč* (CIN 2024)

*) Možná se jednou někde dočtete, že náklady odpovídají dvojnásobku průměrných nákladů na vybudování dvoukolejové VRT trati ve Španělsku a my tady za tyto peníze opravujeme jednokolejku. Ono rekonstruovat starý most ve městě je někdy o dost náročnější než stavět na zelené louce zalité jižním sluníčkem.

Digitální a zelená transformace jako budoucnost české železnice

Text: Veronika Vašková
Foto: Archiv Antonína Blažka,
Vizualizace: SUDOP PRAHA

Železniční doprava stojí v celé Evropě před zásadní proměnou. Rostoucí požadavky na bezpečnost, kapacitu, udržitelnost a efektivitu provozu, stejně jako tlak na snižování uhlíkové stopy, vyžadují systematické zavádění moderních digitálních technologií a principů zelené transformace. Právě na tyto výzvy reaguje projekt DIGRI, jehož ambicí je podpořit strategický rozvoj železniční infrastruktury v České republice v souladu s evropskými trendy a politikami. Více o tomto projektu se dočtete **v rozhovoru s panem Ing. Antonínem Blažkem, Ph. D., výkonným ředitelem Sdružení pro Interoperabilitu železniční infrastruktury.**

Projekt DIGRI – základní rámec

Co je hlavním cílem projektu DIGRI a jakou potřebu české železnice má řešit?

Jak už bylo řečeno v úvodu, cílem projektu je zachytit současné požadavky na změnu v pohledu k železniční dopravě. Ještě více zdůraznit její samotnou ekologickou podstatu oproti ostatním druhům dopravy a v některých technických otázkách pomoci dalšímu udržitelnému rozvoji.

V jaké fázi se projekt nyní nachází a jaké dosavadní výsledky považujete za nejdůležitější?

Projekt se nachází ve své závěrečné fázi. Do začátku léta budeme mít konečné výsledky ve všech šesti technologických záměrech, kterým jsme se tři roky intenzivně věnovali.

Akční plán a spolupráce

Jaký význam má Akční plán pro digitální a zelenou transformaci a komu je především určen?

Akční plán je jakýmsi strategickým dokumentem, který komponuje projekt DIGRI do záměru podobných technologických platform, v první řadě ERRAC, a koordinuje činnost s ostatními českými subjekty v přístupu do evropských výzkumných programů, zejména Horizon Europe. Dále

strukturuje práci do šesti záměrů uvedených v článku v SUDOP Revue 4/2025 na straně 25.



Jak probíhá spolupráce projektu DIGRI se Správou železnic, průmyslem, univerzitami a evropskými institucemi?

Všechny aktivity a pracovní postupy jsou od začátku konzultovány se Správou železnic. Každý pracovní tým má ve svém středu příslušného odborného zástupce ze SŽ a dále je složen ze zástupců firem, společností a univerzit, které mají ve svém oboru příslušné experty na danou problematiku.

Digitalizace správy infrastruktury

Co v praxi znamená digitalizace železnice?

Hlavním cílem je zajistit její provozuschopnost s vysokou mírou bezpečnosti a spolehlivosti. Jsou kladeny stále vyšší požadavky (zvyšování rychlosti vlaků, zvyšování přepravní kapacity, zvyšování nápravových tlaků atd.). To vše maximalizuje nároky na správce železniční infrastruktury. Stěžejní součástí je znalost jejího skutečného technického a provozního stavu, která vychází z objektivní kontrolní a dohlédací činnosti. To jsou například měření technických, resp.



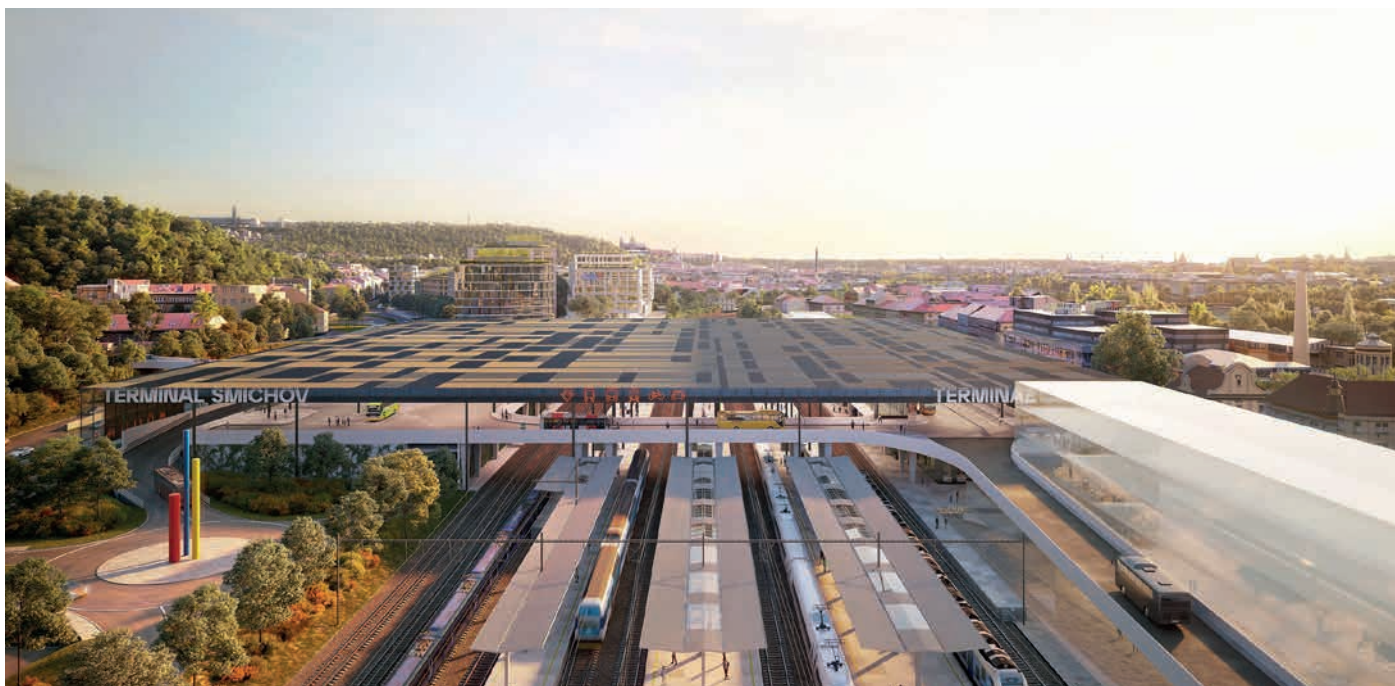
provozních parametrů, zpracování naměřených hodnot a jejich předání k dalšímu využití, a v neposlední řadě vyhodnocení a analýza dat v navazujících informačních a expertních systémech.

BIM

Jakou roli hraje technologie BIM v přípravě, realizaci a následné správě železniční infrastruktury?

Building Information Modelling, resp. Management, digitalizací projektové dokumentace významně přispívá k zefektivnění přípravy projektů, monitorování průběhu stavby a následné údržby. Významné je samozřejmě sdílení digitalizovaných dat pro všechny zúčastněné strany, tj. projektanty, zhotovitele, investory a provozovatele.

V ČR v současné době pracují s technologií BIM zejména velké projektové organizace. Při projektování dopravních staveb využívají vlastní prostředky, tj. vlastní SW, datové standardy částečně obecně definované



^ Terminál Smíchovské nádraží

a například vlastní datové prostředí (Common Data Environment, CDE).

Jedním z těchto příkladů je i rekonstrukce Smíchovského nádraží a projekt Terminálu – viz vizualizace.

FRMCS – nová generace komunikace

Proč je nezbytné nahradit systém GSM-R novým komunikačním systémem FRMCS?

Možnosti systému GSM-R se v současné době již blíží naplnění jak z pohledu kapacity, tak z důvodu dalšího rozvoje digitalizace na železnici.

Jaký dopad bude mít zavedení FRMCS na bezpečnost provozu a další rozvoj digitalizace železnice?

Nový systém FRMCS přinese zásadní změnu v přenosech mezi infrastrukturní částí a mobilními prostředky na železnici, a tím se vytvoří základní komunikační prostředí pro rozsáhlou digitalizaci železnic. Při implementaci bude nutné zajistit kompatibilitu s existujícím systémem GSM-R, neboť nejdříve bude systém FRMCS na vybraných tratích (především na VRT) a na dalších tratích bude v provozu systém GSM-R. V současné době je systém FRMCS ve vývoji a s jeho nasazením se počítá po roce 2028.

Zelená transformace

Proč je cirkulární ekonomika důležitým tématem pro železniční stavby?

Cirkulární ekonomika (oběhové hospodářství) si klade za cíl udržet

hodnotu výrobků, materiálů a zdrojů tak dlouho v ekonomickém cyklu, jak je to jen možné, a vrátit je do výrobního cyklu na konci jejich životnosti s cílem minimalizovat tvorbu odpadu. Oběhové hospodářství se stalo jedním z klíčových konceptů v oblasti řady politik EU a má obrovský dopad na železnici. V současné době se projevuje nedostatek stavebního materiálu a možnost využívání materiálů získaných z odpadu při železničních stavbách má mimořádný význam. V České republice je tento moment umocněn s přípravou výstavby vysokorychlostních tratí.

Jaké překážky dnes brání širšímu uplatnění cirkulární ekonomiky?

Pro využívání druhotného materiálu jsou v ČR často legislativní překážky. Na tuto oblast se chceme zaměřit. Důležité jsou základní strategické dokumenty v oblasti cirkulární ekonomiky. V rámci ČR vláda v roce 2021 schválila dokument „Strategický

záměr Cirkulární Česko 2040“. Jedná se o první komplexní strategii pro cirkulární ekonomiku v ČR. Tento dokument vychází samozřejmě ze strategie EU, tj. „Zelené dohody pro Evropu“ a z dalšího dokumentu „Nový akční plán pro oběhové hospodářství – Čistá a konkurenceschopnější Evropa“. Návazně v listopadu 2022 byl schválen další dokument v rámci ČR „Akční plán pro období 2022-2027“ (Implementační nástroj).

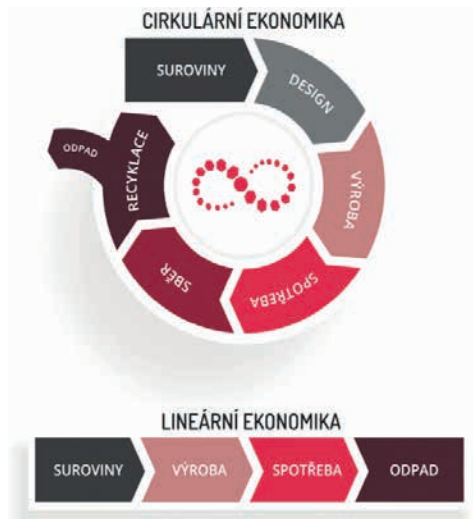
Jak se projekt DIGRI věnuje problematice hluku a vibrací, zejména v souvislosti s vysokorychlostními tratěmi?

V rámci záměru „Redukce hluku a vibrací“ byla vybrána a definována témata, kterými je nutné se zabývat z hlediska dlouhodobého strategického železničního výzkumu a edukace v daném oboru. Tato témata byla navržena odborníky v daných oborech – projektanty železniční infrastruktury, akustiky a výzkumnými pracovníky.



- Konec provozu GSM-R
- Podpora GSM-R ze strany dodavatelů je minimálně do 2035
- V rámci implementace FRMCS může být termín posunut

▼ Princip oběhového hospodářství



Témata v rámci záměru „Redukce hluku a vibrací“:

- Problematika přenosu vibrací z provozu VRT zemními konstrukcemi na velké vzdálenosti a vznik strukturálního hluku
- Rayleighovo vlnění a „zemní třesk“ u VRT,
- Komplexní řešení protihlukových opatření (PHO) v rámci projektové přípravy VRT,
- Vývoj metodiky navrhování antivibračních prvků (AVR) v konstrukci železniční trati,
- Zkvalitnění vstupních dat pro predikci hluku v rámci strategického hlukového mapování.

Alternativní zdroje napájení

Jaké jsou hlavní možnosti náhrady dieselové trakce na neelektrizovaných tratích a podle čeho se rozhoduje mezi bateriemi a vodíkem?

Hlavním nástrojem pro snížení emisí v železniční dopravě je bezpochyby systematický rozvoj sítě elektrizovaných železničních tratí. V závěru minulého roku Ministerstvo dopravy schválilo důležitý dokument „Koncepte rozvoje elektrické trakce v ČR“. Tento dokument řeší elektrizaci dalších tratových úseků v souladu s požadavky a potřebami Ministerstva dopravy, Správy železnic a objednatelů dopravy.

Nad rámec navrhované elektrizace zůstává v ČR významný podíl

neelektrizovaných tratí. Na těchto úsecích je nutné využít technologií alternativních zdrojů napájení. V zásadě jsou dva způsoby řešení – **využití baterií** jako zdroje napájení nebo **využití vodíku**. V současnosti probíhají studie, kde se srovnává efektivita nasazení obou těchto postupů. Možnosti využití jednotlivých technologií jsou velice individuální a souvisí zejména s místními podmínkami v jednotlivých krajích.

Můžete uvést nějaký výstup ze studie?

Například jednou z výhod vodíkového vlaku je jeho daleko větší dosah po doplnění z napájecí stanice, než baterie po dobití – vodík má dosah až 800 km, baterie cca 160 km.

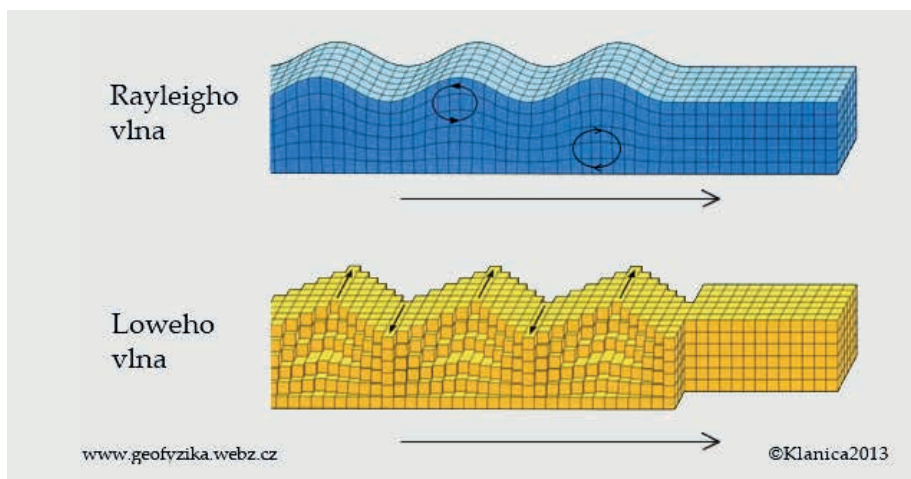
Využívání vodíku v železniční dopravě je perspektivní, ale je zde mnoho nejasností a horší podmínky pro implementaci. Zdroje vodíku je možné získat v průmyslových komplexech jako vedlejší produkt. Nicméně není jednotná metodika pro stanovení cen za jednotku vodíku, je nutné zajistit jeho skladování, distribuci a vybudování napájecích stanic podél železničních tratí.

Závěr a výhled

Jaká hlavní doporučení by měl projekt DIGRI přinést po svém ukončení v roce 2026 a jaký dlouhodobý přínos od něj očekáváte?

Jak již bylo zmíněno, všechny vybrané technologické záměry vykazují významný přínos pro železnici, resp. pro železniční infrastrukturu, a to buď v oblasti digitalizace nebo zelené transformace.

Hlavním výsledkem projektu DIGRI bude zpracování dokumentu „Akční plán pro digitální a zelenou transformaci“. V rámci tohoto dokumentu bude provedena rekapitulace řešení jednotlivých záměrů se závěrečným doporučením pro další postup. Současně bude provedena rekapitulace všech problémů a bariér, které se nepodařilo odstranit v průběhu projektu. K nedořešeným problémům a bariérám bude provedena analýza současného stavu a navržena opatření k jejich odstranění. Projekt si neklade za cíl zajistit komplexní řešení těchto témat. Nicméně v práci budeme v rámci Technologické platformy nadále pokračovat a v každém sledovaném tématu posouvat řešení problematiky k cílovému stavu. ✕

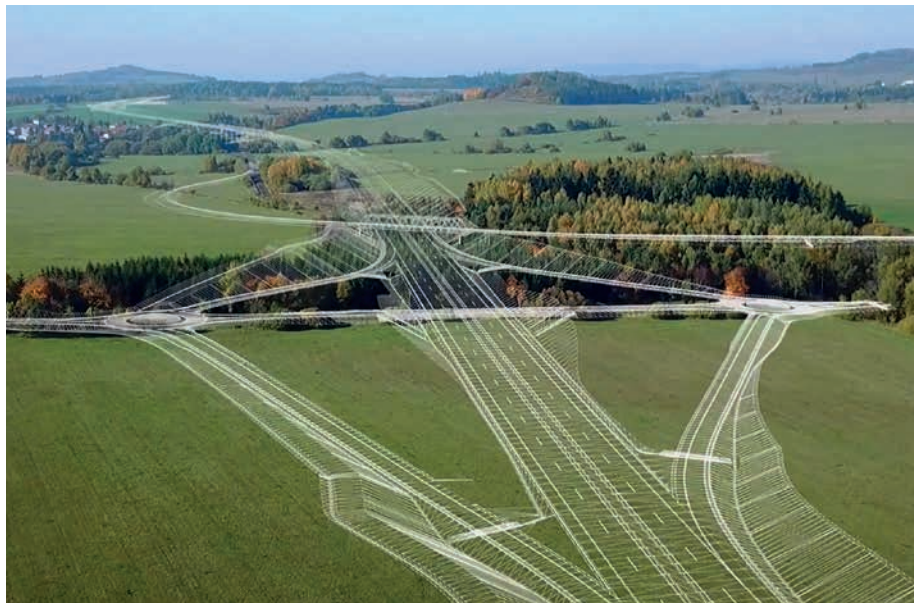


D6 Žalmanov – Knínice

Nový úsek dálnice urychlí spojení na západ Čech

Text: Marek Stádník, Jan Ostrý; vizualizace, foto, video: Movisio, ŘSD ČR

Výstavba téměř sedmikilometrového úseku dálnice D6 mezi Žalmanovem a Knínicemi představuje další klíčový krok v modernizaci tahu Praha – Karlovy Vary. Projekt zahrnuje mimoúrovňovou křižovatku u Bochova, devět mostních objektů i rozsáhlé přeložky infrastruktury. Stavba, zahájená loni v létě, má být dokončena v roce 2028 a významně zlepší bezpečnost i plynulost dopravy v regionu.



Navržená trasa dálnice D6 vede v celém úseku stavby v nové trase mimo stávající silnici I/6. Ta bude po dokončení stavby D6 sloužit jako doprovodná komunikace pro vozidla bez oprávnění pro dálnice a silnice pro motorová vozidla a po zprovoznění tahu D6 přejde do vlastnictví Karlovarského kraje se zařazením II/606.

Na začátku akce navazuje na stavbu D6 Bošov – Knínice. Na konci stavby je napojena na stavbu D6 Olšová Vrata – Žalmanov.

Příprava akce

Platnost územního rozhodnutí vydaného v roce 2012 byla několikrát prodlužována. V roce 2020 byly zahájeny práce na aktualizaci DUR. Zásadní změnou se stala mimoúrovňová křižovatka

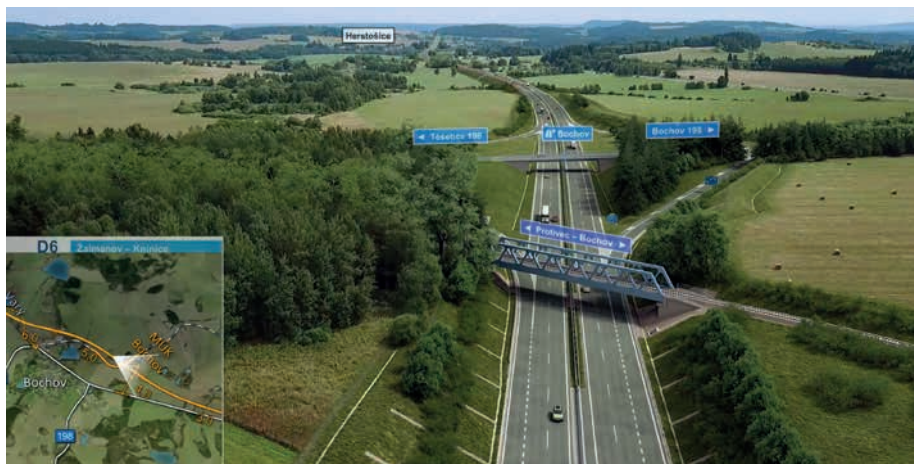
(MÚK) Bochov, která změnila svoji polohu i uspořádání. S tím souvisela celá řada činností včetně přípravy podkladů, které zajistily úspěšnou verifikaci změny ve vztahu k EIA. Práce měly pokračovat zpracováním DSP. Investor se ale rozhodl, že vyzkouší novou možnost postupu přípravy prací. Dle tehdy platné vyhlášky bylo zadáno zpracování stupně DUR plus. Jednalo se o nový stupeň PD, který je možno charakterizovat jako lehce zjednodušená dokumentace DUSP. Na základě dokumentace DUR plus bylo získáno společné povolení stavby. Práce na tomto stupni a zejména následná inženýrská činnost se potýkala s problémy, jak to obvykle u nových záležitostí bývá. Aktuálně platná vyhláška (č. 227/2024 Sb.) již se stupněm DUR plus nepracuje, a tak jsme se stali prvními a také posledními, kdo tento stupeň řešil.

Základní časová osa:



Technické řešení

Na začátku je navržená trasa D6 vlevo od stávající silnice I/6. **Křížení se stávající příjezdnou cestou k lokalitě Zlatá Hvězda je řešeno jednopólovým mostem.** Údolí Ratibořského potoka překlene čtyřpólový mostní objekt. Vykřížení silnice D6 s budoucí silnicí II/606 u Herštsovic je řešeno třípólovým mostem na D6 přes přeložku původní



< D6, most na trati SŽ a MÚK Bochoř

Realizace

Soutěží na zhotovitele prošlo vítězně sdružení firem Eurovia CZ, Berger Bohemia a Stavby mostů. Stavba byla vysoutěžena za 2/3 ceny dle OTSKP.

Oficiální zahájení realizace stavby za účasti mnoha politiků a dalších osobností proběhlo dne 24. 7. 2025. Doba trvání stavby jsou 3 stavební sezony.

V průběhu podzimu 2025 byly v předstihu vybudovány „žabozábrany“ a sejmuta ornice v rozsahu záboru stavby. Byly zahájeny práce na založení většiny mostních objektů a na přeložkách inženýrských sítí. Postup prací zbrzdila nastupující zimní sezona. Ta však nyní pomalu končí, a tak se dá očekávat, že v jarních měsících se realizace rozjede naplno. Naše práce nicméně už běží, připravujeme dokumentace RDS, projednáváme změny, řešíme koordinace se sousední stavbou Knínice – Bošov a mnoho dalších témat... ✕

silnice I/6. V dalším úseku je navržena trasa vpravo od stávající silnice I/6 a pokračuje v poloze severovýchodního obchvatu obce Bochoř.

V km 4,260 D6 je navržena mimoúrovňová křižovatka (MÚK) Bochoř. Její napojení na stávající silniční síť je zajištěno pomocí navržené přeložky silnice II/198 a to na stávající I/6. MÚK má tvar diamantové mimoúrovňové křižovatky. Napojení větvi MÚK na silnici II/198 je řešeno pomocí okružních křižovek. **Křížení s železniční tratí SŽ, která v současné době slouží především dřevařskému areálu v Bochoř, je řešeno novým železničním mostem na přeložce trati přes zářez silnice D6.**

Za tímto mostem trasa D6 vede v souběhu s železniční tratí až k údolí Bochořského potoka, které překleneje pětipolovou estakádou. Hlavní trasa silnice D6 se v tomto závěrečném úseku stáčí zpět k trase původní silnice I/6. Dopravní komunikace je v závěrečném úseku stavby navržena v nové trase, která se v KÚ stavby napojuje na stávající silnici I/6. Vykřížení doprovodné komunikace je navrženo nadjezdem nad D6. **Napojení doprovodné komunikace II/606 na stávající komunikaci je řešeno na západním okraji města Bochoř pomocí nové navržené okružní křižovatky.** Dálnice D6 je vedena v konci úseku vlevo, v souběhu se silnicí I/6.

Napojení dálnice D6 na začátku bude přímo na sousední stavbu D6 Knínice – Bošov, která je momentálně rovněž v realizaci. Na konci stavby je navrženo napojení na stávající silnici I/6. Výhledově bude D6 pokračovat úsekem D6 Olšová Vrata – Žalmanov.

Součástí akce je tradičně celá škála stavebních objektů (SO). Zásadními silničními objekty jsou hlavní trasa – D6, MÚK Bochoř a doprovodná komunikace II/606. Mostních objektů je do stavby zahrnuto celkem 9. Z toho 5 mostů je na D6 a jeden na trati Správy železnic (SŽ). Kromě silničních a mostních SO stavba

zahrnuje vodohospodářské objekty, přeložky stávajících inženýrských sítí, systém SOS včetně hlásek, kamerového systému a meteorostanice. Dále stavba zahrnuje dopravní značení včetně proměnného. Nedílnou součástí stavby jsou protihlukové stěny a stěny eliminující střet nízkoletících ptáků s nákladními vozidly. Začlenění stavby do krajiny zajistí vegetační úpravy.



Vizualizace úseku na dálnici D6 Žalmanov – Knínice, 2023

Návrhová kategorie D6:
D 25,5/130

Celková délka řešeného úseku D6:
6,950 km

Zadavatel stavby:
Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zakázku zajišťuje:
Ředitelství silnic a dálnic ČR,
Správa Karlovy Vary

Projektant:
Sdružení SUDOP GROUP –
SUDOP PRAHA, PUDIS, SUDOP
EU, DOPRAVOPROJEKT BRNO
a DOPRAVOPROJEKT BRATISLAVA

Stavební náklady dle OTSKP:
3 107 mil. Kč bez DPH

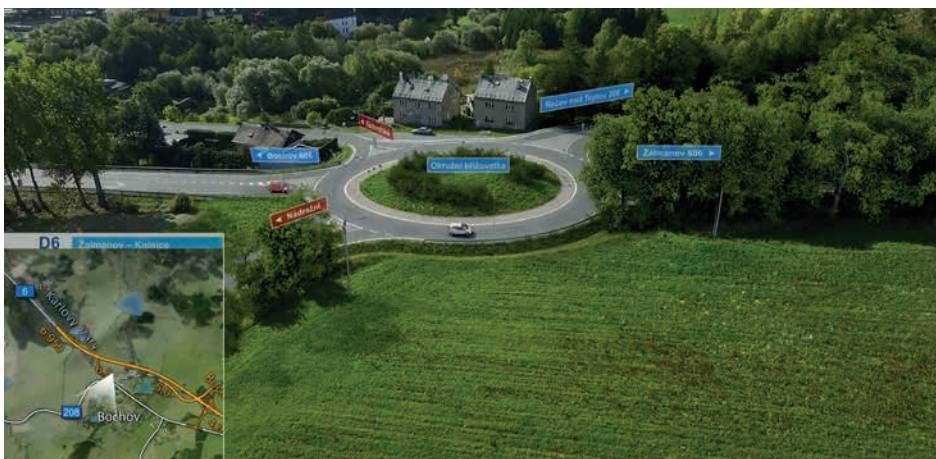


Dokumentace průběhu stavby,
10/2025



Dokumentace průběhu stavby,
2/2026

> Okružní křižovatka Bochoř na stávající I/6



Od reality k digitálnímu modelu

Text a foto: Eliška Jorová, David Blahák

Ruční 3D skenování přináší nový pohled na dopravní infrastrukturu



Kvalitní návrh začíná kvalitními vstupními daty. U rekonstrukcí železničních staveb, mostních objektů nebo technologických celků to platí dvojnásob. Bez přesného zachycení skutečného stavu není možné navrhovat efektivně ani bezpečně.

Společnost SUDOP PRAHA proto rozšířila své vybavení o ruční 3D skener mračna bodů FARO Orbis Premium. Tento mobilní skener umožňuje rychlé a bezpečné převedení reality do digitální podoby a rozšiřuje naše možnosti jak v oblasti BIM, tak v geodetické dokumentaci.

Klíčový nástroj pro středisko BIM

Na středisku BIM využíváme skener především pro tvorbu modelu stávajícího stavu a pro dokumentaci skutečného provedení stavby (DSPS).

Při přípravě projektů, zejména rekonstrukcí dopravních staveb, se často setkáváme se situací, kdy dostupná dokumentace nebo geodetické podklady neposkytují dostatečnou prostorovou podrobnost pro přesné zachycení konstrukcí. Mobilní skenování nám v takových případech umožňuje rychle získat detailní mračno bodů, které slouží jako spolehlivý **podklad pro vytvoření modelu stávajícího stavu**. Projektant tak pracuje s přesným obrazem reality, nikoli pouze s interpretací archivních podkladů.

Další oblastí využití je **tvorba modelu dokumentace skutečného provedení stavby (DSPS)**. Skenování umožňuje zachytit reálný stav realizované konstrukce a vytvořit digitální model odpovídající jejímu skutečnému provedení. Mračno bodů se tak stává důležitým referenčním podkladem pro kontrolu realizace i pro následné zpracování dokumentace.

Digitální model stavby (DiMS) ve stupni DSPS je navíc v současnosti stále častěji požadován objednateli jako součást BIM výstupů projektu. Díky využití 3D skenování je možné tyto požadavky splnit přesněji a zároveň efektivněji,

protože výsledný model vychází přímo z reálně nasnímaného stavu stavby.

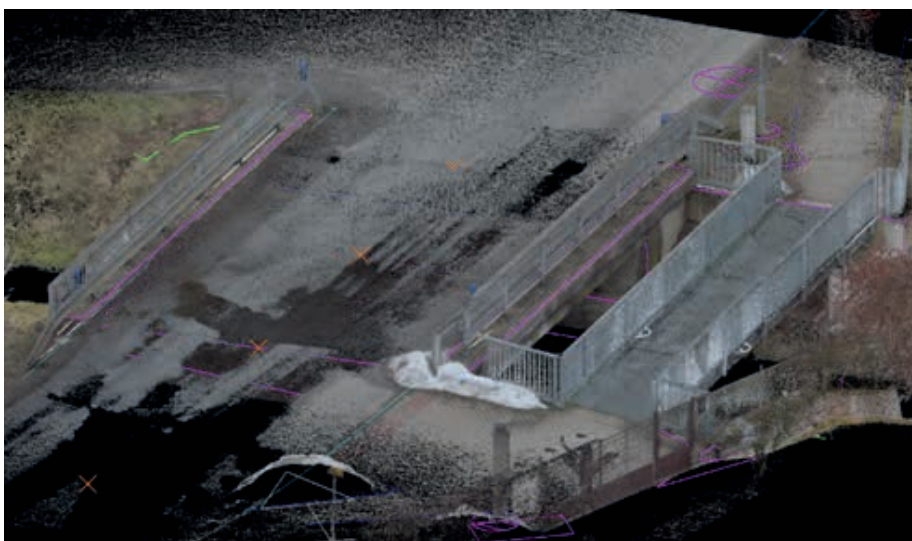
V obou případech přináší mobilní skenování výrazné zpřesnění podkladů pro modelování. Model tak nevzniká pouze na základě odhadů nebo neúplných dat, ale vychází přímo z reality.

Využití pro geodetickou dokumentaci

FARO Orbis Premium je zároveň nástrojem pro středisko geodézie. V určitých situacích může být **mobilní skenování pro sběr prostorových dat dokonce vhodnější než klasické geodetické metody nebo statické laserové skenování ze stanovišť**.

Při měření totální stanicí nebo metodou GNSS dochází k výběrovému zaměření jednotlivých charakteristických prvků objektu. Geodet proto musí již v terénu rozhodnout, které body budou zaznamenány. Tím dochází k určité míře generalizace skutečného stavu.

Mobilní skenování naproti tomu umožňuje detailní a komplexní zachycení prostoru. Výběr



Výsledkem je detailní mračno bodů poskytující projektantům přesný prostorový kontext konstrukcí. Přístroj zároveň během skenování pořizuje 360° panoramatické snímky, které umožňují dodatečnou vizuální orientaci v nasnímaném prostoru.

Mobilní skenování tak představuje moderní doplněk tradičních geodetických metod a významně rozšiřuje možnosti digitálního zachycení reality pro potřeby projektování i BIM.

Rychle a bezpečně

V prostředí dopravní infrastruktury, kde je přístup do kolejiště omezený, výluky krátké a konstrukce často geometricky složité, představuje mobilní 3D skenování výraznou úsporu času a zároveň zvyšuje bezpečnost práce v terénu.

Po důkladné rekognoskaci lokality lze samotný sběr dat provést velmi rychle i v omezených časových oknech. Časově náročnější část práce pak probíhá při zpracování dat v kanceláři, kde jsou pomocí specializovaných nástrojů mračna bodů čištěna, interpretována a připravována pro další využití.

Výsledná data následně využíváme jako podklad v prostředí MicroStation a nástrojů OpenX, zejména pro modelování stávajícího stavu, kontrolu návrhu i dokumentaci skutečného provedení stavby. ✕

informací a míra jejich zjednodušení tak probíhá až při následném zpracování dat podle požadovaného účelu výsledného výstupu.

Mobilní skenování je výhodné zejména v případech:

- dokumentace rozsáhlých a členitých objektů,
- práce v omezených provozních podmínkách,
- potřeby rychlého sběru dat v krátkých časových oknech.

Mobilní technologie umožňuje plynulý sběr dat bez nutnosti častého přemísťování přístroje mezi jednotlivými stanovišti, čímž zvyšuje efektivitu i bezpečnost práce.

Pokud má výstup charakter geodetického zaměření nebo je určen pro externí využití, probíhá měření i zpracování pod záštitou střediska geodézie, které garantuje správnost a odpovědnost za výsledná data.

Více technologií, jeden cíl

V SUDOPu dnes pracujeme s několika komplementárními metodami sběru prostorových dat.

Klasické geodetické metody (GNSS, totální stanice)

Umožňují přesné určení polohy jednotlivých bodů, georeferencování dat a kontrolu přesnosti měření.

Statické laserové skenování

Metoda poskytující velmi detailní a přesné mračno bodů, vhodná zejména pro geodeticky garantované výstupy.

Mobilní ruční skenování (FARO Orbis Premium)

Moderní a efektivní způsob sběru prostorových dat, který umožňuje rychlé zachycení skutečného stavu objektu během plynulého pohybu operátora v terénu. Oproti tradičním metodám výrazně zkracuje dobu potřebnou pro samotný sběr dat, což je výhodné zejména v prostředí dopravní infrastruktury s omezeným přístupem nebo krátkými výlukami.



FARO Orbis Premium tak není jen novým přístrojem. Je to nástroj, který propojuje geodézii a BIM a posouvá naše projekty směrem k plně digitálnímu zpracování reality.

Bali - ostrov Bohů, dechberoucí přírody a nevšedních zážitků

Text a foto: Aneta Perná,
projektantka, geodetka,
cestovatelka

Krásné chrámy, nádherná autentická příroda, lidé s velkým srdcem a širokým úsměvem, zábavná doprava, ale také „influencerská“ města plná špíny, odpadků a „západáckých“ cen – to vše charakterizuje Bali. Ostrov 8° pod rovníkem v Indonésii nabízí plejádu jedinečných míst nejenom pro turistické nadšence. Na své si zde přijdou také milovníci oáz klidu, ticha a rituálů – ať jógových nebo spirituálních.



^ Tegallalang Rice Terraces

Železnice na Bali neexistuje a veškerá doprava je silniční. V přeplněných městech se snadno tvoří zácpy, a to v jakoukoliv denní dobu. **Skútr** je proto jasnou volbou. Půjčoven je v každém městě několik a například Honda Vario 125cc mě stála v přepočtu 98 Kč na den. Kdo si na skútru netroufne (nebo na jízdu vlevo) má 3 možnosti – chodit pěšky, objednat si taxi skútr (Grab/Gojek) nebo auto. U auta pak



^ Cestování na skútru

musíte počítat s téměř dvojnásobnou dobou dojezdu. Například přesun mezi vilami z Ubudu do Canggu trval 2 h (30 km). Zajímavé je, co vše se dá na skútru vozit – od skříně a celého obchodu s hračkami, až po 3 děti a obrovského zlatého retrívra.

Putování začínáme ve městě Ubud ve středním Bali. Městem se line vůně vonných tyčinek, které jsou součástí tzv. **Canang Sari** neboli posvátné oběti bohům. Tyto oběti připravují balijské ženy každý den. Jedná se o posvátný hinduistických rituál, který vyjadřuje jednak vděčnost bohům (umístění obětinky na vyvýšeném oltáři/doma), tak také uctění démonů, aby nenarušovali rovnováhu (umístění na zemi a venku).

Na Bali je více než 20 000 chrámů a v Ubudu se nachází například královský chrám *Puri Saren Agung*, kde dodnes žijí potomci královské rodiny a o kousek vedle stojí nádherný vodní palác *Water Palace Ubud*. Tento chrám snoubí tradiční balijskou architekturu s přírodou. Uvnitř paláce jsou lotosová jezera, fontány a je laděn do fialové barvy. Pro vstup do většiny chrámů musíte mít dle chrámové etikety tzv. *Sarong*, což je šátek, který se uvazuje okolo pasu, zakrývá nohy a vypadá jako maxi sukně. Sarong je povinný pro dámy i pro pány a symbolizuje respekt, pokoru rovnováhu a čistotu.

Severně od Ubudu se nacházejí ikonické rýžové terasy **Tegallalang Rice Terraces**, které používají tradiční balijský zavlažovací systém *Subak* patří do světového kulturního dědictví UNESCO. Rýžové terasy mají 2 tváře a je na vás, jakou si vyberete. Západní svah teras je plný restaurací, spíše hlučnější a pro turisty, kteří chtějí na Instagram tu jednu fotku na velké houpačce s barevnou vlečkou, nebo se projet na zip-lajně nad terasami. Pokud ale chcete, jako my, spíše autentický zážitek, tak doporučuji vstup na východní straně teras a pokračovat mezi políčky na sever. Tato část je klidná, s minimem turistů, uprostřed polí pracují usměvaví místňáci a u paní s drobným občerstvením si můžete za cca 40 Kč dát čerstvou kokosovou vodu přímo z kokosu.

Milovníci kávy si přijdou na své na nedaleké kávové plantáži **Pulina Coffee Plantation**, která je jedna z původních na Bali. Zde chovají cibetky na cibetkovou kávu (*Luwak*), pěstují koření, provedou vás postupem tradičního i moderního způsobu pražení kávy a na závěr si můžete objednat ochutnávku kávy a čajů.

Volnější dny jsme proložili adrenalinovými zážitky. Například jízdu na čtyřkolkách bahnem mezi rýžovými políčky a řekou, tzv. *ATV Adventures*, surfování nebo přechodem **skleněného mostu Glass Bridge** dlouhého 188 m,

širokého 2,2 m a vysokého 66 m. Dokončili ho v roce 2022 a při vstupu dostanete návleky na boty. Uprostřed mostu je nápaditá zvuková a vizuální simulace praskajícího skla.

Těm z vás, co preferují spíše odpočinek a chtějí ho povýšit na vyšší level, doporučuji navštívit **Pyramids of Chi** a zajít si na *Ancient Sound Healing* nebo jakýkoliv jiný ceremoniál. Komplex pyramid je magickým místem podporujícím vnitřní klid a rovnováhu. Na své si zde přijdou především jedinci, které fascinuje svět spirituality a energie.

V oblasti gastronomie jsem spíše konzerva, takže gurmáni toužící po tipech na místní lahůdky ostrouhají. Ano, můžete si zajít do místních *Warung* na **ikonický pokrm Babí guling** za 30 Kč, nicméně si zahráváte, že si kromě zážitku odnesete taky *Bali-belly*. V Ubudu rozhodně doporučuji navštívit restaurace: *Wedja*, jejíž součástí je jedna z nejkrásnějších zahrad plná jezírek a tropických rostlin; **Taman Dedari**, nazývaná též **Andělská zahrada**, známá svými obrovskými pískovcovými sochami inspirovanými balijskými andělskými tanečníky, a dále *Merlin's* – restaurace snoubící luxus s magií. Kromě klasického menu zde nabízejí výběr z Oracle karet (minulost přítomnost a budoucnost) na základě kterého vám donesou pokrm. Zážitek je to nevšední, nicméně jen za samotný akt výběru karet si připlatíte v přepočtu 750 Kč na osobu.

Nyní na 2 dny opouštíme vilu s bazénem a míříme na východ ostrova. První zastávkou je nádherný **vodopád Gembleng Waterfall** v oblasti *Sidemen*, tvořený mnohastupňovými kaskádami s malými jezírky, ve kterých se dá s výhledem do džungle vykoupat. Po obědě v *Koli Koli Bali* přejíždíme do města Amlapura, do rozlehlého vodního chrámu *Taman Ujung Water Palace*, jehož dominantou jsou terasovité, obrovské, nádherné zahrady a jezero. Chrám je mladší – byl postaven na začátku 20. století. Zazmínku bezpochyby stojí ještě další 2 chrámy na východě ostrova. Prvním je **Lempuyang Temple**, charakteristický ikonickou *Gate of Heaven* s výhledem na aktivní vulkán Agung (nejvyšší bod Bali – 3033 m.n.m). Druhým je nejstarší a největší chrám *Pura Besakih*. Tato duchovní památka obsahuje 23 menších chrámů na 3 km². Nejstarší dochovaná zmínka o existenci chrámu je z roku 1208. Místní průvodce nám sdělil mnoho zajímavých informací. Například věže chrámů se nazývají *Meru* a mají vždy lichý počet stříšek. Čím více stříšek, tím významnější chrám či postavení božstva, kterému je chrám zasvěcen. Maximální počet je 11 – nejposvátnější, zasvěceno Šivovi. Věže jsou

z palmových vláken zvaných *ijuk* a uvnitř se nachází sochy, které se 1x ročně nosí omýt do oceánu. Následně se vrátí do věže, dostanou čistý *Sarong* a květy. Vše, v čem balijsci věří, že žije nějaký duch, omotají *Sarongem* – i kmen stromu.

Druhou noc jsme strávili v náhorním městečku *Kintamani*, kde je v průměru tak 20°C, takže při jízdě na skútru v tričku a šortkách (a skrze mraky) celkem cvakáte zubama. Ubytování jsem vybrala v *Tegal Sari Cabin* s dechberoucím výhledem na východ slunce za **vulkány Agung a Batur**. Po snídani v *Blue Mountains Coffee* jsme se vydali na 1,5 h dlouhou cestu k ikonickému plovoucímu chrámu *Ulun Danu Beratan Temple* a následně do botanické zahrady *Kebun Raya*, kde mají krásné pavilony s kaktusy, růžemi, orchidejemi, léčivkami atd. Bohužel jsme tu chytli extrémní bouřku a slejvák, ve kterém jsme museli jet 2 hodiny na skútru zpět do Ubudu.

Po akční první polovině dovolené jsme přesídlili na větší válečku do Canggu. Město upřímně hnus, pláže špinavé a díky obrovským díram na konci chodníku se tu stopro ztrácí slepci. Pokud chcete vidět chrámy, tak jedte na **Tanah Lot**, kde se

setkáte se skupinami důchodců, nebo **Uluwatu Temple**, kde vás budou chtít okrást opice. Canggu je ale ideální na odpočinek, posilovnu, jógu a masáže. Je kontrastní oproti zbytku ostrova, protože má ten „influencerský vibe“ = matcha latté, kavárničky, pilates, kluby a všude influenceři. Malý tip na závěr – až budete vybírat ubytování, myslete na to, že Bali je domovem mimo jiné také muslimského náboženství. Z ampliounů v místních mešitách se tak každou noc okolo 4:30 rozline modlitba – luxusní budíček. ✕

▼ Gembleng Waterfall



- ^ [Taman Dedari](#)
- ^ [Taman Ujung Water Palace](#)
- [Lempuyang Temple](#) >

Více fotografií
zde: >



Zimní sportovní hry 2026

Jak je již zavedenou tradicí, tak i letošní třetí lednový víkend patřil Zimním sportovním hrám. Ubytování bylo zajištěno v Hotelu na Vyhliďce, na rozhraní Jizerských hor a Krkonoš. A účastníci, kterých letos po dlouhé době bylo téměř 30, to tak měli blíže do bílé stopy.

Stejně jako v předchozím roce, tak ani letos nás zdejší služby neklamaly, a to jak ubytováním, tak restaurací s výbornou kuchyní a příjemnou obsluhou. Pokud budete mít cestu přes Kořenov a budete si chtít zajít na oběd, tak doporučuji si udělat rezervaci. Jelikož vaří opravdu výborně, tak zejména o víkendech mají narváno.

I přes částečnou oblevu v předchozích dnech a zataženo a větrno, zejména v sobotu, byly sněhové podmínky příznivé a stopy v maximálně možné míře upravené a sjízdné.



Orientační běh dvojic na lyžích

Sobotní dopoledne bylo opět ve znamení orientačního běhu dvojic na lyžích od hotelu přes Příchovice na běžecký okruh u skiareálu U Čápa a stejnou cestou zpět na hotel, s celkovou délkou cca 7 km. Složení dvojic určit páteční los a je potřeba konstatovat, že v některých případech bylo hodně překvapivé. Následně všechny týmy obdržely potřebné vybavení v podobě mapy trasy s body jednotlivých stanovišť a psacími potřebami, aby následně mohly v cca 4 minutových rozestupech vyrazit na trať. Cestou bylo připraveno celkem 10 kontrolních stanovišť, na kterých účastníky čekala sada „základních“ otázek související s tematikou Jizerských hor a Krkonoš, a to nejen přírodovědné nebo geografické, ale i historické a technické. Sestavování otázek bylo i letos menším oříškem, a tak byly využity některé otázky ze všech předchozích ročníků, avšak v obměněné podobě. Cesta zpět byla zpestřena střelbou „z pušky“ na terč v podobě 3 papírových kelímků. O pořadí

jako vždy nerozhodoval čas, ale počet správně zodpovězených otázek a zároveň počet sestřelených kelímků.

Odpolední běžecký závod na Paseky a zpět

Po vydatném obědě a krátkém odpočinku následoval tradiční odpolední běh se startem ve 14:30. Stejně jako loni byl cílem I. etapy kiosku Oáza na Víťově sjezdovce v Pasekách nad Jizerou, vzdálená necelých 7 km. Trasa začínala hromadným startem na rozcestí U Vyhličky cestou Famberka k rozcestí Pod Hromovkou, přes rozcestí Pod Červeným kopečkem a Rejdickou cestu na Starou silnici na rozcestí u Pašeráka a na Vystrkově doleva k Pasekám. Po vyčkání na posledního borce a využití služeb výdejního okénka se peloton vydal na zpáteční cestu, vedoucí po Staré silnici kolem Turnovské chaty a dále nad Příchovicemi zpět na hotel, celkem

tedy 11 km. Na hotelu pak probíhala druhá část odpoledního závodu, spojená se sledováním tradiční tabulky s průběžným pořadím. A i když nebylo možné aktuální pořadí sledovat jinak než na monitoru, tak to některým soutěžícím nezabránilo k posunu až téměř na bednu nebo přímo na bednu.

Nedělní vyhlášení a individuální program

Nedělní ráno bylo ve znamení vyhlášení jednotlivých vítězů, předání diplomů, závěrečného fotografování a poté již následoval rozchod s tím, že záleželo na každém, jak s nedělním dnem naloží. Počasí tomu sice přálo, oproti předchozím dnům bylo slunečno, bohužel stopa byla zmrzlá. Ale i tak se někteří rozhodli vyrazit po hřebenech Jizerských hor nebo na druhou stranu směr Paseky nad Jizerou.

Pozvánka na příští ročník 2027

Doufejme, že v příštím roce bude počasí o něco lepší, zejména co se týče oblačnosti a teplot. Termín příštích zimních sportovních her je již stanoven na **15. – 17. ledna 2027. A kde jinde než v Hotelu na Vyhliďce, kde byla rezervace na příští ročník již provedena. ✕**

Orientační běh dvojic

1. Jindřich Přivratský a Martin Jarath
2. Jiří Syrový a Michal Gottwald
3. Filip Kutina a Miroslav Váňa

Běh ženy

1. Jarmila Rýdlová
2. Veronika Kotková
3. Hana Hasníková

Běh muži

1. Filip Kutina
2. Ondřej Veselý
3. Michal Mečl

Železná žena

1. Jarmila Rýdlová
2. Veronika Kotková
3. Hana Hasníková

Železný muž

1. Filip Kutina
2. Ondřej Veselý a Martin Jarath
3. Jindřich Přivratský

Výsledky

Spolek seniorů Sudop

Text a foto: Jiří Mandík

Začátek roku 2026 přinesl členům Spolku seniorů Sudop řadu zajímavých setkání, procházek i poznávacích výletů po Praze a jejím okolí. Od návštěv historických památek a galerií až po společné objevování méně známých míst – program byl opět pestrý a plný zážitků. Přečtěte si, kam všude se v posledních měsících podívali a co všechno společně plánují dál.

Rok 2025 jsme zakončili v prosinci **Vánočními Toulkami**, které jsme zahájili rezervovanou komentovanou prohlídkou **Betlémské kaple** a navazující návštěvou **výstavy Betlémů** v podzemí Betlémské kaple. A po krátkém odpočinku v kavárně u **Nosticova muzea** jsme ještě zašli na Mariánské náměstí na **Ladovy Vánoce**.

Rok 2026 jsme zahájili v lednu procházkou **Po stopách pražských betlémů**, s cílem navštívit nově otevřené prostory v **Klášteře Minoritů**. Po nahlédnutí do **baziliky sv. Jakuba Většího** jsme prošli **základní okruh v Klášteře** včetně gotické chodby a směřovali k výstavě **korunovačnických klenotů lucemburských panovníků**. Následně jsme obdrželi „vánoční dárek“ - možnost prohlídky **rozšířeného okruhu Kláštera** zdarma.

V lednu jsme si na výletě důkladně prohlédli **budovu Rudolfa**, kde jsme



měli rezervovanou komentovanou prohlídku budovy, koncertního sálu a navazující galerie od **České filharmonie** s vynikajícím průvodcem houslařem, který nás zavedl i do své dílny v suterénu budovy.

V lednu jsme do programu zařadili i mimořádný zážitek spojený s komentovanou návštěvou **krytu na Folimance**. Více než hodinu jsme procházeli raženými štolami pod Karlovem a seznámili se s vybavením, funkcí a zařízením tohoto krytu.

V únoru bylo cílem procházky **Království železnic na Smíchově**, kde nás čekalo rozsáhlé modelové kolejiště s jezdícími vlaky v denním i nočním čase a mnoha modely nádražních budov, kolejišť, ale i hradů, zámků, městských ulic. V dalších místnostech jsme si prohlédli historický a současný model pražských ulic a budov.

V únoru jsme na výletě po průchodu kolem historických budov v ulici Kanovnické na **Hradčanské náměstí** pokračovali v prohlídce okolí Pražského hradu. Pak nás čekala expozice **Stáří mistři II.** ve **Šternberském paláci** a **Stáří mistři I.** ve **Schwarzenberském paláci**.



V březnu byla na aktualizovaném programu procházka Karlínem, s nahlédnutím do **kostela sv. Cyrila a Metoděje**, karlínských kasáren, **Karlinského divadla** s cílem navštívit po rekonstrukci nově otevřené **Muzeum hl. města Prahy** na Florenci s expozicemi **Město v čase** a nově uspořádaným **Langweilovým modelem Prahy**.

A závěrem máme v březnu na programu **Kláster Anežky České**. Po procházce z Náměstí Republiky, kolem **kostela Sv. Haštala**, Anežskou ulicí s nejmenším domem v Praze zahájíme prohlídku kláštera **expozicí středověkého umění v Čechách a střední Evropě**. Po odpočinku v **kavárně Anežka** a návštěvě zahrady máme zajištěnou komentovanou prohlídku **expozice Architektura a dějiny Anežského kláštera**. ✕

Spolek seniorů Sudop pořádá pravidelně každý měsíc tři akce.

První úterý v měsíci **dopolední procházku** po památkách, historických objektech, muzejních sbírkách, aktuálních výstavách vesměs v Praze, následně každé první úterý odpoledne se setkáváme na **pravidelných členských schůzkách** v zasedací místnosti na SUDOPu Praha, kdy řešíme členské a programové záležitosti, ale zejména oslavujeme významná životní jubilea našich členů.

Třetí úterý v květnu máme vždy plánovan **turistický výlet** spojený s návštěvou zajímavých míst a památek v okolí, včetně možnosti využít k přepravě PID, či pronajatého BUS k celodenní akci. V květnu je pak na programu týdenní výlet se zajištěným ubytováním, letos Strmilov.

Přijímáme nové členy z řad současných i bývalých sudopáků.

Lepší navrhovat budoucnost, než jen scrollovat minulost

Staň se projektantem budoucnosti v **SUDOP PRAHA**



www.projektantbudoucnosti.cz



Jsme specialisté na dopravní infrastrukturu

