



02
26

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

SUDOP

REVUE



**VYŠŠÍ KAPACITA,
SILNĚJŠÍ REGION**



Obsah

Aktuality

04



rozhovor

Miroslav Nezkusil

08

historie

Solnická dráha

10

modernizace

**Impuls
pro Rychnovsko
– Zvýšení kapacity trati
Týniště n. O. – Častolovice –
Solnice, 3. a 4. část**

12



projekt

**Mostní
estakáda Smíchov**

15



software

**Jak BIM mění
projektovou přípravu
vysokorychlostních tratí**

18

nekrolog

František Palík

20

projekty

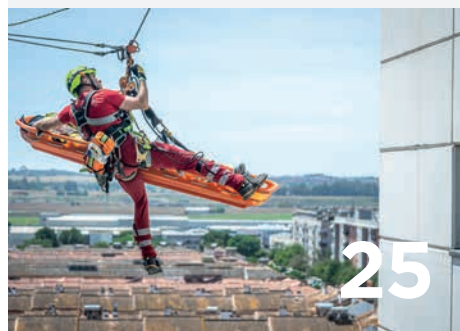
**Dvě stanice, jedna vize:
HZS SŽ v Ústí nad Labem
a Chebu**



22

podpora

**Tým drážních hasičů na
Rescue Great Day 2026**



25

cestopis

**Ve víru barev
svátku Hólí**

26

osobnost

**Jiří Syrový – muž
železnice i dobré party**

28

sportovní hry

Když sport spojuje

29

osobnost

Ivan Krejčí 80

30



Spolek seniorů Sudop

**Kam se vydali
naši senioři na jaře?**

31



Konference



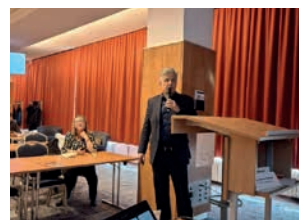
Odborné setkání Železnice Pardubice

Správa železnic uspořádala další ročník odborného setkání Železnice Pardubice věnovaného budoucnosti české železniční dopravy. Na setkání vystoupil nový ministr dopravy Ivan Bednářik i nově jmenovaný generální ředitel Správy železnic Tomáš Tóth. SUDOP PRAHA akci podpořil v roli partnera. Jsme rádi, že i letos jsme mohli být u diskusí, které posouvají českou železnici dál.



Konference Geodézie ve stavebnictví a průmyslu

V Brně proběhla konference zaměřená na BIM, digitalizaci, legislativu i nové postupy při přípravě a realizaci staveb. Roman Čítek, vedoucí střediska inženýringu a geodézie, vystoupil s prezentací na téma „Povolování staveb z pohledu projektanta“. Konference přinesla řadu odborných podnětů i příležitostí k setkání s kolegy z oboru.



Účast na odborném semináři MPO

Vedení společnosti se zúčastnilo odborného semináře Ministerstva průmyslu a obchodu zaměřeného na stavební projekty Ministerstva obrany a Armády ČR. Seminář poskytl aktuální přehled o připravovaných investicích, přístupech k typizaci objektů i o procesech zadávání veřejných zakázek v tomto specifickém segmentu.

31. sympozium MOSTY

Brněnské mezinárodní sympozium MOSTY letos přivítalo více než 880 účastníků a nabídlo 65 odborných příspěvků. Na památku dlouholeté předsedkyně přípravného výboru Dany Wangler bylo vyhlášeno ocenění „Zlatý jelen Dany Wangler“ určené mladým talentům do 35 let, kteří do oboru přináší energii a dravost. SUDOP PRAHA byl i v letošním roce tradičním partnerem akce.



Odborný seminář k počtě profesora Faltuse

Ve Sněmovním sále plzeňské radnice se uskutečnil seminář věnovaný profesoru Františku Faltusovi

a jeho dílu. Součástí programu byly přednášky o historii Faltusova mostu i o jeho přeměně na lávku. Náš kolega František Bajer představil přípravu přesunu konstrukce, průběh realizace i výsledky zatěžovacích zkoušek. Akci uzavřela komentovaná prohlídka Faltusovy lávky, Svatojakubské lávky a Poplužního dvora v Chotíkově.



Konference Podzemní stavby Praha 2026

SUDOP PRAHA byl stříbrným partnerem konference, která se konala ve dnech 25. - 27. května v Clarion Congress Hotel

Prague. Vedle odborného programu se účastníci mohli třetí den akce zúčastnit exkurzí do Rudolfovy štolý nebo na stavbu tunelů na obchvatu Náchoda.



Bentley Illuminate Berlin 2026

Zástupci SUDOPu PRAHA se zúčastnili konference společnosti Bentley v Berlíně. Hlavním tématem byla budoucnost a využití umělé inteligence ve stavebnictví, prezentace budoucích směřování produktů Bentley i praktické ukázky nástrojů ProjectWise, MicroStation nebo Leapfrog. Velký zájem vzbudily možnosti v oblasti propojení jednotlivých programů s AI, zejména automatizované kontroly zadávacích podmínek na BIM.



Konference Jádno 2026

Konferenci pořádal Svaz podnikatelů ve stavebnictví. Kromě stavebních a projektových společností byli přítomni také zástupci investora (EDU II), MPO ČR a krajů. Nejsilněji zde rezonovalo téma zapojení českých společností do projektu dostavby dvou nových bloků JE Dukovany, které by mělo dle představ investora a státu dosahovat nejméně 60 %. Nás nejvíce zaujala možnost zúčastnit se setkání v předvečer konference, kde jsme mohli navázat kontakty a diskutovat problematiku z pohledu projektanta.



Konference ŽESNAD 2026

Již 9. ročník konference ŽESNAD se konal ve Špindlerově Mlýně v hotelu Harmony. Součástí programu byly informace o legislativě, pozornost byla věnována také zavádění výhradního provozu pod dohledem ETCS a proběhla i odborná diskuse za účasti ministra dopravy a generálního ředitele Správy železnic. Vzhledem k dlouhodobé podpoře sdružení IŽI jsme ani letos nechyběli mezi partnery akce.

Práce se studenty



SUDOP Ročníková práce 2026

Ve čtvrtek 11. června proběhlo vyhlášení výsledků 2. ročníku celostátní projektové soutěže pro studenty středních škol. Do soutěže se zapojili studenti ze 12 odborných škol z celé republiky. Akce se konala v prostorách SUDOPu PRAHA pod dohledem Martina Vlasáka, předsedy poroty, a generálního ředitele SUDOP GROUP Tomáše Slavička. Alexander Molnár postupně představil všechny přihlášené práce a jejich autorům pokládal přímo na místě doplňující dotazy, a tak jsme se dozvěděli, že práce často zabrala ne desítky, ale stovky hodin a že některé z přihlášených projektů jsou již v realizaci. Klobouk dolů před takovými žáky! Porota velkou většinu prací hodnotila jako velice kvalitní, v některých případech až na vysokoškolské úrovni. I dodané vizualizace překvapily svou propracovaností. Z kategorie Pozemní stavby nakonec ještě porota vyčlenila kategorii Architektura, a to i proto, že v této oblasti bylo přihlášeno 25 vynikajících prací. Na závěr vyrazili účastníci na exkurzi do Virtuplexu v Horních Počernicích. Už teď se těšíme na další ročník.



Kariérní dny na ČVUT

I na jaře letošního roku se SUDOP PRAHA účastnil kariérních dnů na Fakultě strojní, Fakultě elektrotechnické a Fakultě dopravní ČVUT v Praze. Studenty zaujal nový stánek i prezentace kariérního webu #projekantbudoucnosti. Věříme, že i letos z těchto setkání vzejde nejen šikovný stážista nebo budoucí kolega.

Hala roku

Před 40 lety proběhla poprvé soutěž pro studenty ČVUT. Letos se do této soutěže zapojilo již téměř 150 týmů z několika zemí. SUDOP PRAHA je tradičním partnerem kategorie Academic, která je určena studentům vysokých škol. I letos ocenil Ondřej Kafka, vedoucí střediska pozemních staveb, vybraný tým zvláštní cenou partnera. „Model nás zaujal hlavně jednoduchou a elegantní konstrukcí. Při hmotnosti 772 gramů a únosnosti téměř 57 kg získal efektivitu 73, což jej posunulo na pěkné desáté místo. Jen tak dál pávnové, už se těšíme na příště!“



Naše projekty



Terminál Smíchov

Výstavba Terminálu Smíchov pokračuje, a to už nejen pod zemí. Divácky zajímavá byla zejména instalace nosných sloupů pro budoucí zastřešení a konstrukce nad kolejíštěm. Současně vznikají

nástupiště, lávka i autobusový terminál. Projekt se postupně přesouvá do fáze realizace nadzemních konstrukcí.



Modernizace žst. Hradec Králové

Práce na modernizaci žst. Hradec Králové podle našeho projektu fakticky začaly již koncem minulého roku, ale slavnostního zahájení se stavba dočkala až 7. dubna. První zahájení stavby za přítomnosti

nového ministra Ivana Bednárika účastníky překvapilo - připravená kolejnice se nedočkala slavnostního poklepání a kladívka ministr rozdál přihlížejícím. Nic to ovšem nemění na faktu, že zde začala jedna z největších modernizací na železnici v historii kraje, která přinese i významné zvýšení dopravní kapacity.



Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN

Na začátku června proběhlo v žst. Nýřany slavnostní zahájení Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo), na které jsme se podíleli z pozice

dodavatele RDS i předchozích stupňů dokumentace. Současně bylo vydáno stavební povolení od DESÚ na související úsek „Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 1. stavba, nová trať Plzeň (mimo) - Stod (včetně) - 1. etapa“, který projektujeme přímo my.



Získali jsme ocenění Stavba roku

V soutěži Stavba roku dopravní a technické infrastruktury, kterou organizuje Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství, získaly projekty SUDOPu hned několik významných uznání. Titul Stavba roku 2025 získala rekonstrukce výpravní budovy v žst. Plzeň hl. n. Oceněny byly také optimalizace trati Mstětice - Praha-Vysočany, most Červená a obchvat Třince.



Zahájení stavby D11 Jaroměř - Trutnov

V Hradeckém kraji byla 8. dubna zahájena i důležitá silniční stavba - konkrétně výstavba posledního chybějícího úseku dálnice D11 směrem k polské hranici. Na dvacetikilometrovém úseku vznikne tunel Kamenný vrch, 24 mostů, ekodukt, několik mimoúrovňových křižovatek i odpočívka pro dálkovou dopravu. Na dokončení stavby se těší nejen naši projektanti, ale zejména všichni, kdo míří přes státní hranici na polskou dálnici S3.

Modernizace trati Praha-Ruzyně - Kladno

V úterý 26. května proběhlo slavnostní zahájení stavby nejdelší etapy železnice mezi Ruzyní a Kladnem. Zahájení se konalo v žst. Hostivice, která stejně jako Jeneč a zastávka Pavlov projde zásadní přestavbou. Projektantem je zde Metroprojekt, ale i my jsme významně přispěli v roli subdodavatele v oblasti zabezpečovací techniky.



Ukončení stavby I/9 Dubice - Dolní Libchava

Do provozu byl uveden nový úsek obchvatu České Lípy o délce 1,5 kilometru. Pro tento úsek jsme zpracovávali jak DÚR, tak DSP. Nový úsek přispěje k významnému zklidnění provozu v centru města, kudy projíždí tisíce aut denně včetně kamionové dopravy směřující do Německa. Na otevřeném úseku jsou 2 okružní křižovatky, 6 mostů, 2 protihlukové stěny i 329 m dlouhá estakáda přes řeku Ploučnici.



Ze života sudopáků



Vítání jara

Vyšlo to tak, že letošní již tradiční Vítání jara připadlo na aprílovou středu. Protože předpověď počasí nebyla úplně ideální, uspořádali jsme akci v teple našeho vestibulu. Kromě pletení pomlázek a zdobení vajíček si účastníci měli možnost zakoupit krásné kraslice zdobené voskem a nechybělo ani oblíbené zelené pivo. Opět se nás sešla pěkná řádka a jaro jsme řádně a vesele přivítali.



Hradecké středisko slaví 30 let

Na apríla přesně před 30 lety vzniklo oficiálně středisko SUDOPu PRAHA v Hradci Králové. Z party nadšenců, která se v Hradci v 90. letech postupně formovala, je dnes multiprofesní středisko, které kompletně zpracovává takové projekty, jako jsou VRT, D11 Jaroměř - Trutnov nebo modernizace žst. Hradec Králové. Podílí se na klíčových zakázkách doma i v zahraničí a patří ke stabilním oporám naší firmy, a to již 22 let pod vedením Pavla Horáčka.



Čarodějnice pro nedočkavé

Před budovou SUDOPu proběhlo na konci dubna také milé setkání spojené s opékáním špekáčků a výrobou čarodějnic pro děti. Akce nabídla příležitost k neformálnímu popovídání a příjemně naladila účastníky na hlavní čarodějnický večer.



Oslavili jsme Světový den včel

U příležitosti Světového dne včel jsme instalovali před naší budovou hmyzí hotel. Symbolicky tak připomínáme, že i v naší práci myslíme na přírodu. Hmyzí hotel poskytuje úkryt a zimoviště

nejen včelám samotářkám, ale také slunéčku sedmítečnému, škvorům i pavoukům a dalšímu hmyzu. Podporuje tedy přirozenou rovnováhu v hmyzí říši a pomáhá přírodě přímo před našimi dveřmi.



Sudopský Den zdraví

V pořadí již třetí sudopský Den zdraví se zaměřil na semináře a praktické workshopy a jeho nosným tématem byla rovnováha ve všech směrech - fyzická, mentální i pracovní-životní. Zejména workshop

na uvolnění fascií vyvolal obrovský zájem. Účastníci mohli absolvovat také semináře zaměřené na barefoot obuv, pránické léčení, prevenci civilizačních chorob pomocí pohybu a silový trénink. To vše bylo doplněno oblíbeným fit menu v naší jídelně.



Výjezdní gremiální porada

Tak jako každý rok se i letos jedna z gremiálních porad vedení společnosti konala mimo zasedací místnosti. Vedení se letos setkalo na Lipně, kde spojilo pracovní jednání s odbornými semináři zaměřenými na bezpečnost informací, zdravý životní styl a týmovou spolupráci. Program doplnily i tradiční sportovní aktivity, protože jak praví klasik: „Ve zdravém těle, zdravý duch“.

Musíte to prožít, ne jen zkusit

Text: Tomáš Wehle
Foto: Veronika Vašková

Když **Miroslav Nezkusil** na začátku roku 2025 převzal vedení střediska elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky, čekala ho jedna z nejnáročnějších výzev v jeho více než tříadvacetileté kariéře v SUDOP PRAHA. Středisko čelí nejen složitým projektům, ale i dlouhodobému nedostatku projektantů. Od začátku sází na otevřenou komunikaci a spolupráci – nejen uvnitř týmu, ale i se školami a uchazeči o práci, kteří mají možnost poznat kolegy přímo na pohovoru. O tom, jak se tato strategie promítá do každodenní práce a co je na jeho oboru zajímavé, mluví v následujícím rozhovoru.



Když se řekne „středisko 208“, co byste lidem mimo obor vysvětlil jako první? Co vlastně váš tým dělá, když se staví nebo modernizuje železniční trať?

Naše práce je vidět všude tam, kde zejména železniční infrastruktura potřebuje nové technologie nebo modernizaci těch stávajících. Zabýváme se projektováním silnoproudých rozvodů a zařízení, sdělovací a zabezpečovací techniky, trakčního vedení a energetických napájecích systémů. Jinými slovy, staráme se o to, aby železnice byla bezpečná, elektrizovaná, funkčně spolehlivá a technicky připravená na budoucnost. Když se modernizuje trať, zasahujeme prakticky do každé části – od napájení přes komunikaci mezi technologiemi až po systémy, které hlídají pohyb vlaků.

Středisko zahrnuje mnoho různých specializací. Jak tak různorodý tým o více než čtyřiceti lidech držíte pohromadě? A jaká je vaše role jako vedoucího?

Aktuálně je mou hlavní úlohou zajistit kolegům co nejlepší podporu, aby mohli svou práci vykonávat co nejefektivněji, s minimem překážek a v požadovaných

termínech objednatele. Není to přitom jen moje odpovědnost – je to úkol vedení firmy obecně. Velký důraz klademe na využívání moderních technologií včetně umělé inteligence, doplněných vhodnými softwarovými nástroji pro návrhy, simulacemi a dalšími pomůckami. Součástí je také rozsáhlý program podpory a rozvoje od IT týmu SUDOP PRAHA a SUDOP Group. Celý tento systém pomáhá kolegům plnit jejich úkoly a předávat finální projektová řešení.

Které aktuální nebo připravované projekty podle vás nejlépe ukazují, co vaše středisko umí?

Kdybych měl vybrat nejvýznamnější akci našeho střediska, tak je to soubor staveb na trati Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice. Část už je v realizaci, část se ještě doprojektovává. Jde o poměrně náročnou akci s řadou problémů, ale pro nás je to skutečně projekt, který zahrnuje všechny profese – od kolejového řešení přes mostní objekty až po koordinaci se souvisejícími stavbami municipalit. Individuálně se u nás připravují rozsahem profesí i menší projekty, například ETCS,

GSM-R nebo elektrizace a konverze napájecí trakční soustavy, ale co do objemu a komplexnosti je to právě tento soubor staveb, který považuji za zásadní. Doufáme, že dopadne dobře.

Jaké to bylo převzít středisko po Martinu Raibrovi, který měl úplně jiný styl vedení?

Nejtěžší bylo se vyrovnat se změnou role, protože zcela nových věcí k řešení tu pro mě bylo opravdu hodně a provázely je problémy. Styl vedení mého předchůdce, Martina, byl pro něj přirozený a úspěšně se v něm orientoval. Já potřebuji mít pořádek, jasnou linii a pravidla, aby všechno mělo strukturu. Dnes vidím, že systematický přístup také přináší výsledky a pomáhá kolegům zvládat náročnou práci efektivněji.

Co vám nejvíce pomohlo v tom, „sednout si“ s týmem a ustavit nový styl práce?

Jde o zavedení pořádku a udržení přehledu. Pokud to je možné, nedělat vše za každou cenu. Ve všech činnostech – ať už jde o administrativu, nebo komunikaci s jednotlivými skupinami – jsem se snažil postupovat krok za krokem.

Chemii mezi lidmi jsem se nesnažil nijak uměle napodobovat. Spíš šlo o to, držet systém, dotahovat úkoly, nenechat se odradit a začít druhý den znovu, třebaže to bylo mnohdy opravdu napjaté.

Kdybych k vám jako nový kolega přišel poprvé do kanceláře, co bych tam zažil?

Jak vypadá běžný den na středisku?

Práce má standardní rutinu – řešení administrativy, e-maily, spolupráce s dispečerkou, smluvní agenda, objednávky, potvrzování a vyřizování. Nelze ale jen sedět a posílat e-maily, to by nefungovalo. Musím věci řešit s kolegy osobně – diskutovat a sbírat informace. Navíc, i když to není primární náplň mé funkce, se snažím pomáhat svému původnímu týmu, aby vše fungovalo a abychom to společně zvládli, dokud se nenajdou noví lidé – a těch je bohužel velmi málo.

Nemrzí vás, že jste přišel o část výkonu té profese jako takové, když jste se stal vlastně manažerem?

Přiznávám, že mi chybí ta část práce, kdy jsem se mohl věnovat samotnému technickému řešení projektu. Manažerská role a administrativa jsou náročné. I přesto mě technika stále táhne a díky okolnostem jsem do projektů pořád zapojen.

Zmínil jste nedostatek zájemců o práci v oboru. Co byste řekl studentům, kteří třeba vůbec netuší, že nějaká elektrizace nebo zabezpečovací technika existují?

Specifická oblast železničního zabezpečovacího zařízení, sdělovací techniky, trakčního vedení

a silnoproudých zařízení se dnes vyučuje na vybraných školách a oborech, kterých je velmi málo. Velmi dobrým základem jsou pro zájemce o obor také střední průmyslové školy elektrotechnické, sdělovací techniky a příslušné vysoké školy, respektive jejich fakulty. Vlastní projektování a komplexní seznámení s železniční problematikou vás však škola nenaučí, to chce praxi. Všem těm studentům, kteří jsou zvědaví, mají solidní teoretické znalosti a jsou ochotní obětovat



svůj volný čas, nabízíme u nás ve firmě možnost seznámit se s oborem – mrkněte na stránky **projektantbudoucnosti.cz**.

U vás prý chodí uchazeči rovnou za projektanty. Co to týmu přináší?

Projektantům, respektive vedoucím skupin, jde především o to, aby seznámili nově přicházející adepty s technickou problematikou. Jednou z možností, jak to ukázat, bylo představit naši práci vizuální prezentací vlastní projektové dokumentace nebo 3D modelů staveb. Prakticky to také ověřuje, jestli uchazeč opravdu rozumí problematice, nebo si jen myslí, že jí rozumí. Není to ale vždy překážka, jde hlavně o ochotu zapojit se a více než kde jinde nějaký čas vydržet.

Když hledáte nové projektanty, co je tou „jiskrou“, která vám napoví, že dotýčný typově zapadne do střediska?

Těch „jisker“ za poslední rok a půl nebylo mnoho. Když se ale podíváme konkrétně, tak v jednom případě to byly zájmy, respektive absolvované brigády

týkající se železničního prostředí a ta „správná“ průmyslovka. V dalším případě to byl zájem o týmovou spolupráci nebo podporu, chcete-li, kterou si uchazeč cenil více než jiná kritéria. Samozřejmě každý člověk je jiný a ne vždy vše funguje podle očekávání. Některé „jiskry“ přeskochí, jiné ne.

Slyšel jsem, že máte svůj „tahák“ na první otestování uchazečů. Jak funguje?

To je vlastně takový „tahák“ pro našeho HR manažera. Když k nám přicházejí uchazeči z různých oblastí, HR manažer potřebuje rychle zjistit, zda vůbec mají základní znalosti o elektrotechnice. Má proto k dispozici čtyři základní otázky, kterými může uchazeče „prosít“. Nemusí na ně odpovědět dokonale, ale aspoň ukázat, že o elektrotechnice něco ví.

Co byste vzkázal lidem, kteří přemýšlejí o změně práce a říkají si, zda zkusit zrovna váš obor nebo SUDOP PRAHA?

To nejde jen „zkusit“, je spíš potřeba to prožít, mít trpělivost a opravdový zájem. Navíc nezbytnou nutností je odborné vzdělání a průběžné periodické přezkušování odborné způsobilosti. Je to proces, který se pořád opakuje a vyžaduje čas a soustředění. Vedení firmy si pak, více než kdy jindy, uvědomuje potřeby dalšího rozvoje a podpory ve všech oblastech. Kolegům můžeme nabídnout opravdu široké možnosti seberealizace. Práce na našem středisku není „na rok, na dva“, skutečný potenciál tu člověk rozvine až v delším časovém horizontu. Perspektiva, kterou nabízíme, je dlouhodobá. ✕



Solnická dráha

Text: Jakub Vrána
Foto: Vladimír Fišar, archiv Jakuba Vrány

Od dřevařské lokálky k tepně automobilového průmyslu

Železniční trať, která je dnes v jízdním řádu označena číslem 022, je sice krátká svou délkou (měří necelých 16 kilometrů), ale o to významnější svým vlivem na region pod Orlickými horami. Spojuje Častolovice a Rychnov nad Kněžnou se Solnicí. Příběh této místní dráhy je fascinující proměnou z nenápadné lokálky v jednu z nejvytíženějších a strategicky nejdůležitějších tratí v České republice, a to díky raketovému rozvoji kvasinského závodu Škoda Auto.



Myšlenka na železniční spojení Rychnova nad Kněžnou s vnitrozemím se objevila už krátce po otevření trati Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB) z Chlumce nad Cidlinou do Lichkova v roce 1874. Město Rychnov, které zůstalo stranou hlavního tahu, začalo aktivně usilovat o stavbu místní dráhy. První projekty z 80. let 19. století počítaly s různými variantami tras přes Vamberk, Kostelec nad Orlicí nebo Doudleby, narážely ale na finanční, technické a místní spory. Ani Vamberk ani Kostelec nad Orlicí totiž nechtěly uznat, že by lokálka nevedla přes jejich katastry.

Klíčový posun nastal na počátku 90. let 19. století. 27. února 1891 okresní výbor v Rychnově odeslal vídeňským i pražským úřadům, zejména Zemskému sněmu, žádost o výstavbu tratě přes Rychnov do Solnice. Možná tehdy pomohla poznámka o nevalné hospodářské a sociální oblasti v regionu.



^ Partie lokálky u Rychnova nad Kněžnou na dobové pohlednici

Ať tak či tak, ministerstvo obchodu žádost posvětilo a 4. září 1892 byla založena Akciová společnost rychnovsko – solnické dráhy. Stavba pod vedením vídeňské firmy Stummer & Trauenfels začala v únoru 1893 a koncese byla vydána v srpnu téhož roku. Spor o napojení lokálky na Severozápadní dráhu musely vyřešit až úřady a stanovily místo v katastru Častolovic (k velké nelibosti Kostelce nad Orlicí).



^ Parní lokomotiva řady 162 ve stanici Solnice

První roky: úspěchy i podvody

První slavnostní vlak trať projel 26. října 1893. Provoz zajišťovala Severozápadní dráha na účet vlastníka, od roku 1908 pak státní dráhy (kkStB). Základní vozový park tvořily dvě lokomotivy řady 162 (později u ČSD 313.413 a 414) pojmenované „Rychnov“ a „Solnice“, několik osobních a nákladních vozů. I přes svoji náročnost, hlavně stoupání a četné oblouky, slavila lokálka úspěch.



^ Stanice Rychnov nad Kněžnou na dobové pohlednici

Kromě dřeva z Orlických hor začala brzy přepravovat do vnitrozemí i dělníky do východočeských továren a opačným směrem zase turisty.

V počátcích trať generovala mírný zisk, ale plánované velké výnosy se nenaplnily. Společnost čelila kritikám za neochotu budovat nové zastávky. První přibyla u zámku v Častolovicích až po roce od zahájení provozu (1894). Pikantní je skandál z roku 1903. Část zisku místní dráhy totiž odtékal do Pruska přes lichvářské úvěry, což vedlo k zásahu úřadů. Možná i proto si vedení lokálky dalo větší pozor na finance, a hlavně se stalo přístupnější připomínkám a pokusům zavádět rychlíkové spoje do Chocně či Hradce Králové. Nové zastávky i přes velkou snahu obcí však dál zřizovat nechtělo. Jedinou výjimkou byla Rychnov nad Kněžnou zastávka, kterou si, možná s trochou nátlaku, v roce 1913 okresní město prosadilo.



▲ Stanice Solnice na původní fotografii

Rozmach za první republiky

Po vzniku Československa převzaly vozbu ČSD, stále na účet majitele. Mateřská společnost se ale přejmenovala na Místní dráhu Častolovice – Rychnov – Solnice. Kromě původních lokomotiv se na trati objevovaly i stroje 310.0, 422.0, 313.4 nebo 423.0.

Zajímavý byl vývoj v kauze nových zastávek, s menšími obcemi se totiž vedení lokálky odmítalo vůbec bavit. Synkov tak po několikerém odmítnutí pohnal místní dráhu k soudu a uspěl. Za přispění ČSD a Zemského výboru se synkovští 10. srpna 1921 vytoužené zastávky dočkali. O 13 let později následovala zastávka Slemeno, nutno říci, že její otevření se obešlo už bez soudního sporu.

V roce 1927 se mezi Častolovicemi a Solnicí objevily první motorové vozy, a to řady M220.1. Rychlost na trati se zvýšila na 40 km/h, takže se zkrátily jízdní doby. Hospodářská krize na začátku 30. let 20. století ale na lokálku těžce dopadla. Naštěstí se v Solnici hned vedle nádraží rozhodl postavit svoji automobilku JAWA konstruktér František Janeček. Tím dráhu zachránil a nevědomky jí pomohl přežít i v 21. století. Ale nepředbíhejme.

Před druhou světovou válkou trať prošla první velkou modernizací. Výstavba pohraničního opevnění v Orlických horách totiž přivedla na solnickou lokálku takovou zátěž, že na ni stávající lehké kolejnice prostě nestačily. Do Solnice zajižděly silnější, a především těžší lokomotivy z hlavních tratí. Nejinak tomu bylo i za války, kdy se solnická či později kvasinská automobilka stala součástí německé válečné mašinerie.

Nové pořádky, stará lokálka

Po válce byla Janečkova továrna znárodněna a začleněna do podniku AZNP Mladá Boleslav (Automobilové závody národní podnik), dnes Škoda Auto. Zdejší výroba karoserií a později celých vozů (např.

legendární Škoda Felicia nebo Škoda 110 R) začala generovat nároky na logistiku, které stará lokálka sice zvládala, ale s velkými potížemi.

Parní lokomotivy v padesátých letech ustoupily v osobní dopravě motorovým vozům M131.1, v nákladní dopravě pak pára definitivně zmizela o dekádu později. Tehdy začaly do Solnice s náklady jezdit nejčastěji Karkulky T444.02, později také Hektoři T435.0 nebo Pilštyky T466.0. Zajímavý byl také mezistupeň v osobní dopravě mezi Hurvínky (M131.1) a Orchestriony (M152.0). V první polovině sedmdesátých let se totiž na trati objevily Singrovky, čtyřnápravové motorové vozy M240.0, s přívěsnými vozy Bix.

V letech 1980 až 1981 se trať z Častolovic do Solnice dočkala generální rekonstrukce, o nějaké podstatnější modernizaci se ale mluvit nedalo. Poměrně krátkou etapu Singrovek ukončily v té době nově dodané Orchestriony M 152.0 (dnes řada 810). Nákladní vlaky zase začaly standardně vozit lokomotivy z ČKD T466.2 (dnes řada 742), které jsou páteří nákladní vozby dodnes.

Nádech svobody a rozkvět dráhy

Radikální změny pro solnickou lokálku přinesl rok 1989, či spíše prodej Škody koncernu Volkswagen. Závod v Kvasínách se postupem času stal jedním z nejmodernějších pilířů výroby vozů značky Škoda.



< Trať 022 z motorového vozu řady 810 v roce 2014

Dnes je trať 022 pupeční šňůrou kvasinského závodu. Nákladní doprava zde hraje prim. Denně kromě neděle po trati projedou až čtyři páry vlaků s hotovými automobily. Bez této solnické tratě by silniční síť v Rychnově a okolí pod nápoem kamionů pravděpodobně zkolabovala. Nicméně i doprava osobní nabyla na důležitosti, téměř všechny vlaky do Rychnova nad Kněžnou jezdí bez přestupu až z Hradce Králové. Na ranní, odpolední a noční směnu do Škodovky pak přímé vlaky zajižďejí až do Solnice.

Pro svůj význam se solnická lokálka konečně dočkala svojí velké modernizace. Hlavním cílem projektu, který byl zahájen v roce 2025, je zvýšení kapacity trati, elektrifikace a zrychlení provozu. Po dokončení budou moci vlaky v některých úsecích jezdit rychlostí až 120 kilometrů za hodinu. Významně se také zvýší počet vlaků, které trať dokáže odbavit. Modernizace zahrnuje rekonstrukci kolejí, mostů, přejezdů, zabezpečovací techniky i nástupišť. Vzniknou také dvě výhybny a u nové zastávky Lipovka dokonce nákladní nádraží s deseti kolejemi. **Rekonstrukce by měla být hotova v roce 2027. Více se dočtete v následujícím článku.**

Železniční trať z Častolovic do Solnice v 21. století dokonale smazala nálepku „opuštěné lokálky“. Dnes je to dynamická dopravní cesta, která denně dokazuje svůj význam. Pro obyvatele Rychnovska představuje jistotu spojení se světem a pro milovníky železnice zajímavý úkaz, kde se na pár kilometrech potkává malebná krajina podhůří Orlických hor s novou industriální silou. ✕

▼ Solnice – nákladové nádraží, 2. 5. 2026



Impuls pro Rychnovsko

Text: Karel Košar
Foto: Vladimír Fišar, Petr Vocoďálek

Zvýšení kapacity trati

Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice, 3. a 4. část

Rozvoj průmyslu na Rychnovsku klade stále vyšší nároky na dopravní infrastrukturu. Modernizace trati Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice proto přinese vyšší kapacitu, rychlejší a bezpečnější provoz i lepší podmínky pro osobní a nákladní dopravu v celém regionu. Nahlédněte, jak projekt promění železnici i každodenní život v jednom z nejvýznamnějších průmyslových center východních Čech

Okres Rychnov nad Kněžnou patří mezi významné průmyslové regiony – převažuje v něm průmysl se strojírenským zaměřením. K největším průmyslovým podnikům v okrese se řadí Škoda Auto, pobočný závod Kvasiny, ESAB Vamberk, ASSA ABLOY Rychnov nad Kněžnou nebo Saint-Gobain Construction Products CZ, divize Isover Častolovice.

Rozvoj území Rychnovska ovlivnilo další rozšiřování strategické průmyslové zóny Solnice-Kvasiny. Region podporuje též vláda v oblasti dopravní infrastruktury, do níž patří i zkapacitnění trati Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice. Investorem stavby je Správa železnic, prostřednictvím Stavební správy východ v Olomouci.



< Proleťte se nad
trati z Týniště
do Solnice

Týniště jako klíčový uzel

Železniční stanice Týniště nad Orlicí představuje významnou vlakovou stanici, do níž je stahována místní zátěž z široké oblasti, kterou obsluhují přilehlé tratě; zároveň jsou přes ni vedeny

tranzitní vlaky na trati Hradec Králové – Choceň. Majoritním dopravcem v řešené oblasti je společnost ČD Cargo, které v aktuálním grafikonu patří téměř všechny zavedené trasy.

Po kompletní modernizaci a zdvoukolejnění trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, která bude sloužit jako alternativa k přetíženému I. tranzitnímu železničnímu koridoru, naroste ve výhledovém stavu počet vlaků nákladní dopravy na tomto

rameni. Z hlediska místní práce dojde k poklesu vlakovotvorby v žst. Týniště nad Orlicí, která již začala být nahrazována novým nákladním obvodem žst. Solnice, kam budou vedeny ucelené vlaky určené pro místní průmyslovou zónu.

Nová koncepce osobní dopravy

Osobní doprava je v řešené oblasti reprezentována linkami spěšných a osobních vlaků objednávanými Královéhradeckým krajem, dálková

doprava není zastoupena. Dle současného GVD není v oblasti zavedena celodenní pevná taktová doprava ani zcela pravidelné linkové vedení. Výhledový koncept osobní dopravy vychází ze změny polohy spěšných vlaků Hradec Králové – Letohrad, které budou nově dosahovat žst. Letohrad, čímž bude zajištěna přípojná vazba s osobními vlaky Ústí nad Orlicí – Letohrad – Králíky. Touto novou polohou vznikne taktový uzel v Týništi nad Orlicí, kde bude zajištěna přestupní vazba do směrů všech tratí zaústěných do stanice.



Železnice pro průmyslovou zónu

Koncová žst. Solnice navazuje na mnoho objektů průmyslové zóny Kvasiny, která zaměstnává podstatnou část obyvatelstva Rychnovska. Finálními výrobky v této oblasti jsou především osobní automobily zn. ŠKODA AUTO. Pro expedici obrovského množství těchto stále oblíbených aut již kapacitně nestačí ani silniční komunikace, ani tyto traťové úseky. Náhradou za expedici hotových vozidel i za zásobování průmyslové zóny je zřízena v obvodu nákladního nádraží žst. Solnice nová velmi kapacitní nakládková plocha, i další železniční zastávka Lipovka pro osobní dopravu.

< 1. část rekonstrukce nástupiště žst. Týniště n. O.

Elektrizace a vyšší rychlost

Samozřejmým základem modernizace těchto úseků trati je rekonstrukce železničního tělesa se zvýšením rychlosti a souvisejícím novým zabezpečením trati; pro zvýšení přepravního výkonu je navržena elektrická trakce již s napájením střídavou soustavou 25kV/50Hz. Vše dohromady vytváří velmi dobré podmínky jak pro rozvoj celé oblasti, tak pro úsporu fosilních paliv se snížením ekologické zátěže od zplodin spalování nafty, i hluku. Řízení dopravy je modernizováno na dispečerskou úroveň, která bude zatím oblastního charakteru, ale v brzké budoucnosti bude trať řízena centrálním dispečinkem.

Součástí modernizace bude výstavba nového elektronického staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie - elektronického stavědla, které bude umožňovat stavění vlakových cest z/na všechny dopravní koleje.

v Solnice – nákladové nádraží, 31. 5. 2026

Rekonstrukce stanice pokračuje

Stanice Týniště nad Orlicí již v nedávné době prošla částečnou rekonstrukcí v rámci stavby „Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice, 1. část – rekonstrukce nástupiště žst. Týniště nad Orlicí“, při které byla vybudována nová nástupiště a část kolejí k nástupištím přiléhající.

Cílem následné 3. stavby je pokračující rekonstrukce železniční stanice Týniště nad Orlicí a přilehlých jednokolejných traťových úseků.

Úsek ve směru žst. Choceň je rekonstruován pouze technologicky (sdělovací a zabezpečovací zařízení) v provizorním stavu až do žst. Borohrádek, přičemž v následných letech bude tento úsek zdvoukolejněn od Chocně celý.

Úsek směr žst. Bolehošť bude také rekonstruován pouze kvůli zapojení technologií zabezpečení trati pro připravovanou technologii ETCS.

Největší proměna směrem na Solnici

Nejdelší je úsek do žst. Solnice. Úsek řeší až do nově zřizované výhybny Rašovice tato 3. stavba, dále již pokračuje navazující 4. stavba. Od výhybny Rašovice se jednokolejná trať zcela modernizuje výstavbou nových mostních objektů a nástupišť jak v zastávkách, tak v dotčených stanicích.



^ Návoznost na průmyslovou zónu Kvasiny - vpravo konec výtažné koleje 202c z nákladového nádraží, vlevo pak traťová kolej do žst. Solnice, 2. 5. 2026

v Úpravy spodní části mostu přes říčku Bělá, 26. 7. 2025



^ Výhybna Rašovice, 1. 5. 2026

v Krátce po opětovném zprovoznění traťových úseků opouští Regionova žst. Častolovice směrem do Rychnova nad Kněžnou, 4. 9. 2025



Vybudováním nového kolejiště v žst. Týniště nad Orlicí bude umožněna vyšší dopravní rychlost pro průjezd 80 až 100 km/h. Rekonstruované mezistaniční dopravní koleje jsou navrženy pro rychlost až 120 km/h. Tato rychlost bude uplatněna až po zavedení ETCS po dokončení sousední stavby „Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí – Hradec Králové“. Úspora zaměstnanců z hlediska řízení provozu bude 18 osob.



Bezpečnější doprava ve městě

V současné době jsou již provedeny stavební a technologické úpravy přejezdů v podstatné části traťového úseku, připravuje se přestavba stávajícího přejezdu na hradeckém zhlaví v Týništi nad Orlicí, a především náhrada problematického přejezdu na častolovicko-choceňském zhlaví, který často svými dlouhými intervaly uzavření komplikuje provoz místní dopravy. Náhradou tohoto přejezdu, který bude zrušen, je nový silniční nadjezd, který tyto nedostatky odstraní.

Nový podchod pro pěší

V rámci stavby bude zdemolován stávající malý a téměř nepoužívaný podchod pro pěší umístěný vedle přejezdu. Bude nahrazen novým kapacitnějším podchodem s bezbariérovými parametry, a to v blízkosti zrušeného podchodu. Výstup z podchodu naváže na stávající městské chodníky a odstraní zbytečné kolize se silničním provozem. Od podchodu je navržen chodník pro pěší podél kolejiště s vyústěním na krajní nástupiště a podchod železniční stanice Týniště nad Orlicí. Současně se i vlastní železniční stanice Týniště nad Orlicí připravuje na konverzi napájení trakce na 25kV AC.

Na správné koleji do budoucnosti

Až se po modernizované trati rozjedou první vlaky, nebude to jen důkaz technického pokroku, ale také signál, že Rychnovsko je připraveno na další rozvoj. Lepší spojení, vyšší kapacita, ekologičtější provoz i kvalitnější zázemí pro cestující a průmysl vytvoří podmínky, které budou region posouvat vpřed po mnoho let. Trať Týniště nad Orlicí – Častolovice – Solnice se tak stane nejen dopravní tepnou, ale i symbolem moderního a sebevědomého regionu, který hledí do budoucnosti s ambicemi a optimismem. ✕

< Solnice – nákladové nádraží 29. 5. 2026



Celá trať v hledáčku
Vladimíra Fišara

Mostní estakáda Smíchov

Městská infrastruktura jako veřejný prostor

Text: Iveta Torkoniaková, Libor Marek
Vizualizace: Iveta Torkoniaková

Projekt Mostní estakáda Smíchov navazuje na návrh přestavby železničních mostů pod Vyšehradem, vzešlý z mezinárodní architektonické soutěže. Společně vytvářejí propojení VIA Vltava. Základní ambicí návrhu VIA Vltava je společně se železničním propojením vytvořit pěší a cyklistickou magistrálu, která propojí břehy i obyvatele. Vytvoří nový městský prostor v místech, kde dnes železniční valy a kamenné klenby oddělují části města. Propojí Výtoň, Vltavu, smíchovské nábřeží a rozvíjející se část Smíchova.



▲ Mezi Hořejším nábřežím a ulicí Svornosti jsou propojené (dnes mostem oddělené) části území. Je tu navržen HAFpark, 4 hřiště na míčové hry a sportovní plochy pod mostem.

Stávající stav

Navrhaná mostní estakáda se nachází v jednom z nejdynamičtějších se proměňujícím území Prahy - v oblasti Smíchova, na rozhraní historické industriální struktury nově vznikající čtvrti Smíchov City a městského nábřeží Vltavy.

Současná železniční infrastruktura je v území Smíchova vedena na masivních železničních valech, které dlouhodobě vytvářejí výraznou fyzickou i vizuální

bariéru uvnitř města a nepřírozeně oddělují Nádražní ulici, ulici Svornosti a nábřeží Vltavy. Tyto valy fragmentují území, omezují jeho prostupnost a negativně ovlivňují kvalitu veřejného prostoru i vztah města k řece.

Urbanistický přínos návrhu

Nová estakáda i nová lávka pro pěší a cyklisty jsou situovány do stopy stávajících železničních valů, které budou v rámci projektu zcela odstraněny. Dochází tak k zásadní proměně charakteru území - těžká, neprůhledná zemní tělesa jsou nahrazena subtilními a transparentními konstrukcemi umožňujícími vizuální i fyzické propojení dosud oddělených částí města.

Díky estakádě a lávce pro pěší a cyklisty je možné vést komunikace, pěší trasy

i cyklostezky podél i napříč územím bez nutnosti složitých podchodů či jiných bariérových řešení. Prostor pod mostem i na mostě se tak stává přirozeným spojovacím článkem města.

Cílem projektu je spojovat, přeměnit dopravní stavbu na infrastrukturu 21. století a integrovat ji do centra města. Zásadní je změna vnímání železniční infrastruktury - z prvku, který území rozděluje, se stává integrující součást města. Estakáda se tak neomezuje pouze na dopravní funkci, ale stává se nástrojem urbanistické transformace Smíchova umožňujícím vznik soudobého, otevřeného a živého městského prostředí. Projekt vytváří dvě nové vrstvy, horní vrstva je dopravní infrastrukturou (železnice, pěší, cyklisti) a spodní je vrstvou nového veřejného prostoru pod mosty a městského života. Vzájemně se budou doplňovat a vytvářet skvělé místo k setkávání, sportu a zábavě.

Konstrukce mostů se stává nositelem městského života s ambicí být městotvorným prvkem schopným prostor aktivovat, kultivovat a propojit



< Stávající stav



▲ Podélný řez estakádou a dopravní situace

fyzicky i sociálně. V rámci projektu vzniká na Smíchově 19 000 m² nových volnočasových a komunitních ploch v místech bývalých železničních náspů.

Architektonické řešení

Architektonické řešení estakády vychází z představy lehkého, čitelného a rytmizovaného viaduktu. Nevšedně tvarované pilíře vytvářejí pod mostem pravidelnou strukturu připomínající městskou kolonádu. Rytmus podpor umožňuje přehledné členění prostoru na komunikační, sportovní, rekreační a pobytové zóny.

Krajinářské řešení propojuje veřejné prostory s principy modrozelené infrastruktury. Smíchovské území má potenciál stát se krajinným spojovacím článkem mezi Vltavou, Smíchov City, parkem Santoška a svahem Malvazinek. Výsadby, pobytové plochy, vodní prvky a propustné povrchy přispívají ke zlepšení mikroklimatu, biodiverzity i rekreační hodnoty území.

Konstrukční princip estakády

Estakáda je navržena jako monolitická železobetonová konstrukce s tuhým vyztužením, tvořená zabetonovanými podélnými ocelovými nosníky integrovanými do deskové mostovky. Konstrukce pracuje jako spojitý nosník přes více polí. Toto řešení přispívá k příznivému průhybovému chování, omezení počtu ložisek a dilatačních závěrů a ke zlepšení provozních i údržbových parametrů.

Po obou stranách hlavní nosné konstrukce jsou navrženy vyložené konzoly šířky 3,5 m pro pěší a cyklistický provoz. Konzoly jsou monoliticky spojeny s hlavním nosným průřezem a rozšiřují uživatelský prostor bez nutnosti samostatných podpor.

Délkové členění mostních objektů reaguje na překonávané bariéry, zejména Hořejší nábřeží, ulici Svornosti a navazující úseky směrem k Nádražní ulici. V místech šikmého křížení komunikací jsou pole navržena s větším rozpětím a konstrukčními náběhy, které zajišťují statickou efektivitu a současně dávají konstrukci čitelný výraz.

Lávka z historických konstrukcí

Významnou součástí smíchovského řešení je nová lávka pro pěší a cyklisty, která propojuje Smíchov City, estakádu a most přes Vltavu. Lávka není pojata pouze jako dopravní spojnice, ale také jako architektonický a kulturní prvek posilující identitu místa.



Pro její konstrukci jsou využity památkově chráněné ocelové nýtované konstrukce ze stávajících mostních polí z Výtoně, které již staticky nevyhovují požadavkům železniční dopravy. Historická nýtovaná konstrukce je nesena novými subtilními ocelovými podporami. Ty jsou jasně odlišitelné od původní konstrukční vrstvy, přesto s ní vytvářejí harmonický celek. Lávka se tak stává fyzickým i symbolickým mostem mezi minulostí a současností.

Veřejný prostor pod estakádou

Jedním z klíčových témat návrhu je aktivní využití prostoru pod estakádou. Podmostí je koncipováno jako chráněný městský interiér s celoročním využitím. Vzniká zde soustava sportovních, rekreačních, kulturních a pobytových ploch doplněná zelení a drobným provozním zázemím.

V prostoru mezi železniční estakádou a lávkou vzniká po odtěžení valů nový veřejný prostor označený jako Rynek Viadukt. Je navržen ve dvou variantách. První variantou je volná kulturní a pobytová plocha pro relaxaci, setkávání, občerstvení, cvičení, venkovní kino, koncerty nebo divadelní představení. Ve druhé variantě je prostor využitý jako akční dětské hřiště s měkkým povrchem z lité gumy a hracími prvky.

Mezi Hořejším nábřežím a ulicí Svornosti je navržen HAFpark a sportovní plochy pod mostem. Tento prostor navazuje na stávající neformální městský park a rozvíjí jej o sportoviště, místa pro

< Nová lávka pro pěší a cyklisty. Na ní je stezka se smíšeným provozem, pod ní pěší cesta, vedle ní cyklostezka na terénu. Lávka je postavena z památkově chráněné ocelové nýtované konstrukce z Výtoně a nesena novými subtilními ocelovými podporami.



▲ Vizualizace veřejného prostoru pod estakádou

venčení psů, lavičky, doplňkovou zeleň a komunitní využití. Estakáda zde umožňuje propojit dosud mostem oddělené části území a rozšířit park o nový chráněný prostor. Dvě hřiště a kavárna se zázemím vznikají u Vltavy.

Závěrem

Navržené řešení ukazuje, že železniční infrastruktura nemusí být vnímána jako překážka. Může se stát nositelem městského života, krajinného propojení, bezpečné mobility a kvalitního veřejného prostoru.

Mosty pod Vyšehradem a navazující estakáda Smíchov tak nejsou pouze technickou rekonstrukcí železniční trati. Jsou příležitostí k vytvoření nových městských vrstev, které propojují oba břehy Vltavy, otevírají Smíchov směrem k řece a přináší Praze soudobou infrastrukturu odpovídající významu místa i potřebám města 21. století.

Projekt Mostní estakáda Smíchov navazuje na návrh přestavby železničních mostů pod Vyšehradem. Stávající ocelová konstrukce se přesouvá do Modřan.

Celý projekt VIA VLTAVA zároveň ukazuje, že podobné proměny města nejsou jen otázkou architektury, dopravy a technického řešení, ale také schopnosti veřejné reprezentace převzít za budoucnost města odpovědnost.

▼ Nový veřejný prostor Rynek Viadukt je v 1. variantě navržen jako volná kulturní a pobytová plocha.



▲ Ve druhé variantě je prostor Rynek Viadukt využitý jako akční dětské hřiště s měkkým povrchem z lité gumy a hracími prvky.



Praha přitom potřebuje nejen kvalitní návrhy, ale i politickou odvahu podporovat projekty s dlouhodobým přínosem pro své obyvatele, veřejný prostor i další generace. Velmi opomíjena je bezpečnost, nejen bezpečnost konstrukcí, ale i bezpečnost geopolitická. ✕

< Dvě hřiště a kavárna se zázemím a posezením u Vltavy

Ke zlepšování a rozvoji osvěty a propagace na poli architektury a stavitelství všestranně přispívá Nadační fond MOST. Více se dozvíte zde >



▼ Projekt Mostní estakáda Smíchov navazuje na návrh přestavby železničních mostů pod Vyšehradem.



Autoři projektu:

Ing. arch. Iveta Torkoniaková
(2T engineering s.r.o.),
Ing. Libor Marek
(TOP CON SERVIS s.r.o.)

Spolupráce:

Ing. arch. Alžběta Skrčená,
Ing. arch. Dominika Procházková,
Ing. arch. Jonáš Klvaň,
Bc. Marek Štefaník
(2T engineering s.r.o.)

Objednatel:

Správa železnic, státní organizace

Dodavatel:

SUDOP PRAHA a.s.
a TOP CON SERVIS s.r.o.

Jak BIM mění projektovou přípravu vysokorychlostních tratí

VRT Vysočina II jako příklad digitalizace dopravní infrastruktury

Příprava vysokorychlostních tratí patří mezi nejnáročnější infrastrukturní úkoly současné České republiky. Národní program VRT počítá se vznikem sítě o celkové délce 767 km, z nichž významná část již vstoupila do fáze projektové přípravy. V takto rozsáhlém prostředí se metoda BIM neomezuje pouze na tvorbu 3D modelů. Její skutečný význam spočívá především v řízení informací, koordinaci rozsáhlých mezioborových týmů, práci s variantami a srozumitelné komunikaci nad dotčeným územím.

Digitalizace se tak stává jedním z klíčových nástrojů modernizace železničního stavitelství. U liniových staveb typu VRT je schopnost koordinovat informace často stejně důležitá jako samotný technický návrh. Velké množství profesí, návazností, připomínek a dotčených subjektů totiž velmi rychle ukazuje limity tradičních postupů založených na samostatných dokumentech a izolované komunikaci.

Významným příkladem využití BIM je projekt VRT Vysočina II v úseku Světlá nad Sázavou – Velká Bíteš. Trasa o délce 83 km, respektive 111 km včetně sjezdů, je navržena pro rychlost až 320 km/h. Součástí projektu jsou desítky mostních objektů, estakády překonávající hluboká údolí a významné dopravní koridory i devět tunelových staveb. Počet stavebních objektů a provozních souborů již v této fázi přesahuje tisíc položek.

Projekt je veden Správou železnic jako součást systému Rychlých spojení RS1 mezi Prahou a Brnem. Hlavním zpracovatelem je SUDOP PRAHA ve sdružení s partnery MORAVIA CONSULT Olomouc, METROPROJEKT a Egis.



▲ Vizualizace terminálu Jihlava na vysokorychlostní trati Praha - Brno

Rozsah aplikace BIM byl stanoven zejména dvěma hlavními cíli: využitím společného datového prostředí (CDE - Common Data Environment) a vytvořením digitálního modelu stavby.

BIM jako změna způsobu práce

Správa železnic v posledních letech systematicky začleňuje BIM do svých procesů i zadávacích dokumentací. Významnou roli zde hraje společné datové prostředí, které umožňuje řízenou správu dokumentů, připomínek, verzí a odpovědností.

Z pohledu projektanta však BIM nepředstavuje pouze nový software nebo prostorový model. Jde především o změnu způsobu práce a komunikace nad projektem. Důležitá je koordinace profesí, sdílení informací a průběžná kontrola návazností mezi jednotlivými částmi projektu.

Pro SUDOP PRAHA to znamená nejen využívání nových digitálních nástrojů, ale také úpravu vnitřních procesů. BIM postupně mění projektovou přípravu od izolovaného zpracování jednotlivých částí směrem ke koordinovanému a datově řízenému procesu.

U vysokorychlostních tratí je tento přístup zásadní. Nejde pouze

o koordinaci technických profesí, ale také o propojení mostních a tunelových objektů, geotechniky, majetkoprávních vztahů, ochrany životního prostředí nebo požadavků samospráv. Digitální model a navazující datové procesy pomáhají tyto vazby průběžně řídit a včas identifikovat potenciální kolize.

Společné datové prostředí (CDE) jako praktický přínos

Jedním z nejvýznamnějších přínosů BIM je využití společného datového prostředí. U rozsáhlých staveb vznikají stovky připomínek k dokumentaci, často stále ve formě tradičních 2D výstupů. CDE umožňuje tyto připomínky přehledně evidovat, přiřazovat odpovědným osobám a sledovat jejich stav.

Tím se výrazně zvyšuje transparentnost celého procesu. Připomínka již není pouze poznámkou v e-mailu, ale stává se součástí řízeného pracovního prostředí. U projektů s velkým počtem účastníků a kontrolních mechanismů jde o zásadní posun.

Význam CDE navíc nekončí u připomínkování. Společné datové prostředí sjednocuje práci s dokumentací, verzemi i přístupovými právy a vytváří dohledatelnou historii rozhodnutí a změn. Z pohledu

dodavatele je přínosné také sjednocení komunikace napříč rozsáhlým týmem.

Digitální model a komunikace s veřejností

Digitální model stavby má u VRT význam nejen pro odbornou koordinaci, ale také pro komunikaci s veřejností. Vysokorychlostní tratě jsou často vedeny územím bez obdobné dopravní infrastruktury, a pro veřejnost proto bývá obtížné představit si skutečný dopad stavby pouze z technických výkresů.

Prostorové zobrazení pomáhá lépe vysvětlit, jak bude stavba zasazena do krajiny, jak ovlivní okolní zástavbu nebo dopravní infrastrukturu. Veřejnost často nerozumí 2D koordinacím situacím, ale velmi dobře chápe prostorovou prezentaci v podobě zjednodušeného 3D modelu.

Významnou roli zde hraje také propojení modelových dat s GIS prostředím a mapovými podklady. Digitální model lze kombinovat s ortofotomapami, terénem nebo výsledky hlukových studií, což podporuje transparentnější projednávání stavby v území.

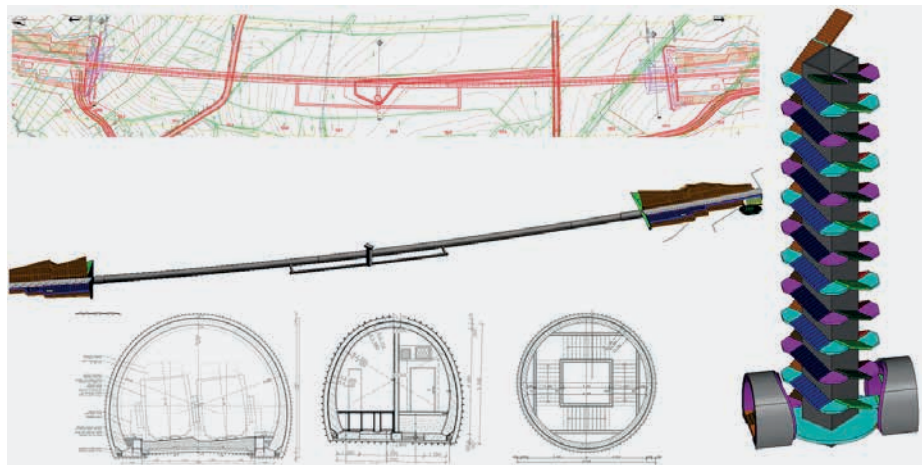
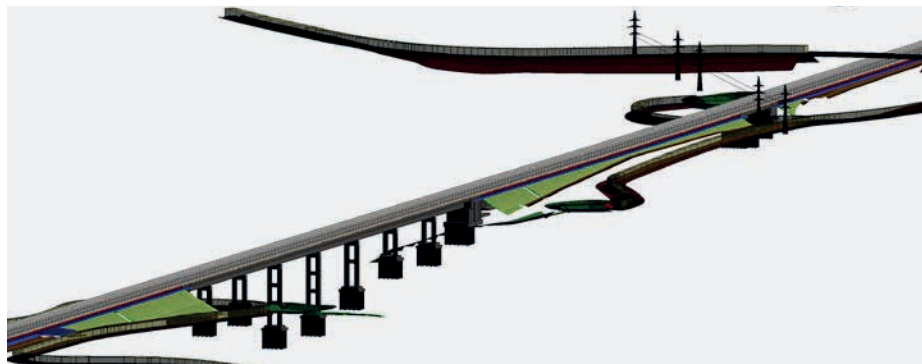
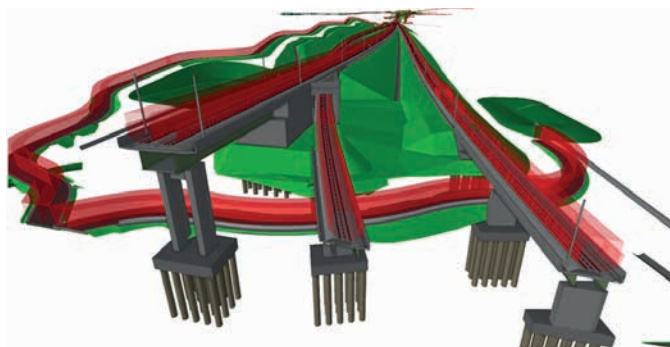
Práce s digitálním modelem však přináší i technické výzvy. Rozsah liniových staveb je výrazně větší než u běžných projektů, a proto je nutné modely dělit do menších úseků, aby bylo možné efektivně pracovat se současnými softwarovými nástroji.

Výzvy dalšího rozvoje

Správa železnic i projektové organizace dnes aktivně podporují principy otevřeného BIM a rozvoj datových standardů, které směřují k efektivnější a transparentnější výměně informací napříč softwarovými platformami. Standardy jako IFC, IDS a BCF v tomto směru představují důležitou cílovou vizi a perspektivní rámec, ke kterému se obor postupně přibližuje. Přestože technicky zatím nejsme ve všech oblastech plně připraveni na jejich plošné využití, jde o jasný směr, kterým se bude další digitalizace přípravy a správy železniční infrastruktury ubírat. Jednou z hlavních výzev zůstává vztah mezi digitálním modelem a tradiční 2D dokumentací. Praxe je stále výrazně orientována na PDF výkresy, takže velká část kapacit směřuje do jejich dopracování, zatímco model často plní spíše podpůrnou roli. Pokud má být BIM skutečně řídicím prvkem projektu, je nutné postupně posílit význam modelu a jasně vymezit jeho roli v jednotlivých fázích přípravy. Další výzvou je interoperabilita mezi jednotlivými softwarovými nástroji a také lidský faktor. Projekty v režimu BIM vyžadují nejen zkušené projektanty, ale

- > Řez DiMS modelem v prostředí CDE – odbočka Světlá nad Sázavou

- v DiMS koordinačního modelu VRT Vysočina II přímo v projekčním nástroji



▲ Tunel Bukovec a únikové objekty, DiMS únikové šachty s hloubkou 40 m

také odborníky schopné pracovat s daty, digitálními nástroji a týmovou koordinací.

Závěr

Projekt VRT Vysočina II ukazuje, že BIM má potenciál výrazně zlepšit koordinaci, správu dat i transparentnost projektové přípravy vysokorychlostních tratí. Největší přínosy digitalizace se neprojevují pouze v tvorbě 3D modelu, ale především v efektivnějším řízení informací, připomínek a spolupráce mezi zadavatelem, projektanty, samosprávami i veřejností.

Současně však projekt potvrzuje, že další rozvoj BIM bude záviset na sjednocení standardů, zlepšení interoperability a rozvoji odborných kapacit. Vysokorychlostní tratě tak představují nejen významnou dopravní investici, ale také důležitou příležitost pro další rozvoj digitalizace českého stavebnictví. ✖

Název stavby:

VRT Vysočina II, RS1 úsek Světlá nad Sázavou – Velká Bíteš

Stavebník:

Správa železnic, státní organizace

Generální projektant:

Sdružení společníků: SUDOP PRAHA a.s., MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., METROPROJEKT Praha a.s., EGIS RAIL, odštěpný závod

Časový předpoklad tvorby DPS:
2024 - 2028

Text byl inspirován článkem pro časopis Stavebnictví, plnou verzi autorů Davida Blaháka a Stanislava Vitásků si můžete přečíst zde: >





František Palík

Vzpomínka na významného konstruktéra lokomotiv a osobnost české železnice

V březnu letošního roku nás opustil vynikající odborník a manažer Ing. František Palík, CSc. (*29. 11. 1932 - 10. 3. 2026). Zaměřením se náš časopis SUDOP Revue věnuje především infrastruktuře, ale sebelépe vyprojektovaná modernizovaná trať pro rychlost 160 km/h se neobejde bez hnacích vozidel umožňujících jízdu těmito rychlostmi. Byly to právě lokomotivy navržené šéfkonstruktérem ŠKODY Plzeň s kolektivem spolupracovníků v 70. a 80. letech minulého století, které tuto rychlost začaly využívat na modernizovaných koridorech po roce 1993.

< Společně s Františkem Palíkem podepisujeme knihu *Vzpomínky konstruktéra lokomotiv ŠKODA při křtu* dne 28. 3. 2023

Pokud si dobře vzpomínám, k prvnímu delšímu kontaktu mezi mnou a Františkem došlo v roce 2016 na InnoTransu v Berlíně. Ač jsou mezi námi téměř dvě generace, od začátku jsme si výborně rozuměli. Před InnoTransem v roce 2018 jsem mu nabídl, že máme volno v autě a můžu jet s námi. Odměnou za svezení byly jeho vzpomínky, které nám cestou vyprávěl. Těšil jsem se na další setkání v Berlíně v roce 2020, ale pandemie rozhodla jinak. Když bylo jasné, že do Berlína nepojedeme ani v roce 2021, požádal jsem ho, jestli by svoje vzpomínky nesepsal. Výsledkem byla naše společná kniha „*Vzpomínky konstruktéra lokomotiv ŠKODA*“, která vyšla v roce 2023.



^ Ukázka z knihy zde

V březnu toho roku jsme společně s Jakubem Ptačinským pomohli zorganizovat křest této knihy, který se těšil širokému zájmu odborníků a veřejnosti.

Ještě jedna poznámka, jak souvisí kolejová vozidla s infrastrukturou. V roce 1993 jsem spolupracoval na studii proveditelnosti I.TŽK a jejím výsledkem bylo doporučení použít jednotky s výkyvnou skříní. A právě František od roku 1994 pracoval v ČKD Praha, kde vedl konsorcium pro zpracování projektu vlaku Pendolino pro České dráhy.

František začínal na železnici, jak se říká od píky. V roce 1950 se vyučil strojním zámečnickem v lokomotivním depu Jihlava. Středoškolské vzdělání získal na Vyšší průmyslové škole železniční v České Třebové, poté absolvoval v roce 1958 Vysokou školu železniční v Praze. Vědecký titul kandidáta věd mu byl udělen v roce 1970. Od roku 1958 pracoval jako výzkumný pracovník v závodě Elektrické lokomotivy koncernu ŠKODA v Plzni.

V období let 1965 až 1970 byl vedoucím výzkumu lokomotiv, v letech 1970 až 1982 šéfkonstruktérem oddělení konstrukce lokomotiv, v letech 1982 až 1990 technickým náměstkem ředitele závodu Elektrické lokomotivy koncernu ŠKODA Plzeň. Poté do roku 1992 vedl projekční skupinu na zpracování projektu vysokorychlostního vlaku ŠKODA na rychlost 300 km/h. Je autorem a spoluautorem 52 vynálezů, publikoval řadu odborných článků a knih s tematikou železničních kolejových vozidel a vystoupil



^ Křest knihy zleva: Karel Sellner, Petr Lapáček, František Palík, Tomáš Mohr, Jaroslav Vondrovic a Jakub Ptačinský

s mnohými odbornými přednáškami v Československu i v zahraničí.

Od roku 1992 byl prezidentem Asociace vysokorychlostní železniční dopravy. Od roku 1994 pracoval v ČKD Praha, kde vedl konsorcium ČKD, Siemens, Fiat Ferroviaria, Vagonka Studénka pro zpracování projektu vlaku Pendolino pro České dráhy. Od roku 2002 přednášel předmět vysokorychlostní železnice na ZČU Plzeň. Bohužel realizace vysokorychlostních tratí v naší republice se nedožil.

Jako šéfkonstruktér se podílel na třech významných lokomotivách vyrobených ve ŠKODĚ Plzeň:

V roce 1974 byly vyrobeny dva prototypy lokomotivy II. generace s klasickou regulací typu 55 EO, řady ES 499.0 později řada 350. Lokomotivy měly podvozky zkoušené na rychlost 200 km/h. Lokomotiva získala zlatou medaili na strojírenském veletrhu v Brně. Na ní navázala lokomotiva E 499.2 pozdější řada 150 (resp. 150.1 a 150.2). Právě tyto dvě řady lokomotiv opanovaly po rekonstrukci tranzitní koridory téměř na třicet let a skončily až se zavedením výhradního provozu ETCS v roce 2025.

Za vývoj elektrických lokomotiv II. generace s novou elektrickou výzbrojí byla v roce 1977 udělena státní cena s čestným titulem laureát Ing. Novému, Ing. Šíbovi, Ing. Šteklovi, Ing. Šulákovi, Ing. Palíkovi ze závodu Elektrické lokomotivy, Ing. Strakovi ze závodu Elektrotechnika ČKD Praha a Ing. Grolmusovi ze závodu ETD elektrotechnika Plzeň Doudlevice. Dva prototypy byly vyrobeny v roce 1980 jako typ 69EO řady ES 499.1 (později řada 363).

Lokomotivy této konstrukce se staly základem pro vývoj dalších lokomotiv. Lokomotiva řady 163 typ 71E (podle starého značení ČSD E 499.3) vznikla vypuštěním části pro střídavou napájecí soustavu 25 kV, 50 Hz z lokomotivy řady 363. Lokomotiva řady 263 typ 70E je jednosystémová lokomotiva určená pro provoz pod trakční soustavou se střídavým proudem o napětí 25 kV, 50 Hz. Podle starého systému značení jí náleží řada S 499.2. Řada 263 je vývojovým pokračováním dříve vyráběných lokomotiv řad 163 a 363 a prakticky vrcholem vývoje celé řady lokomotiv.

v František Palík s kolegy ze ŠKODY Plzeň před lokomotivou 150 203-8 dne 23. 8. 2023, v té době měla lokomotiva za sebou téměř padesát let provozu



Ve funkci šéfkonstruktéra ještě stačil s kolektivem konstruktérů vyvinout elektrickou lokomotivu III. generace s asynchronními trakčními motory typu 85E, která byla vyrobena v roce 1986 a v dalším roce uvedena do zkušebního provozu. Na ŽZO proběhlo závěrečné oponentní řízení a předvedení lokomotivy za účasti významných odborníků v ČSSR, včetně profesora Ing. Jansy aj. Bylo konstatováno, že úkol se podařilo splnit, a byl schválen další postup pro nasazení do provozu ČSD.

Po odchodu Ing. Františka Palíka ze ŠKODY Plzeň vznikl pouze jeden typ lokomotivy 109E řady 380. A tak je možné říci, že s ním skončila tradice výroby lokomotiv v Plzni. Brzy skončí i tradiční znak okřídlený šíp. ❖

v Dne 11. 4. 2023 proběhnul křest knihy v Bratislavě, František Palík stojí před lokomotivou 350 014-7 ve společnosti mladých strojířů depa Bratislava hlavní, kteří si nemohli jeho lokomotivu vynachválit



Dvě stanice, jedna vize: HZS SŽ v Ústí nad Labem a Chebu

aneb když spojí síly SUDOP, ATELIER 4 a IPSUM, není co hasit

Text: Jiří Škrábek, Miroslav Vlček

Vizualizace: ATELIER 4

Foto: Veronika Vašková, Petr Truhlář

Článek představuje dva významné projekty – nově dokončenou hasičskou stanici v Chebu a připravovanou výstavbu stanice v Ústí nad Labem. Právě návrh ústeckého areálu se stal jedním z výchozích podkladů pro dispoziční řešení dalších stanic HZS Správy železnic. Oba projekty vznikaly v úzké spolupráci, kdy zkušenosti z přípravy i realizace byly sdíleny a dále rozvíjeny. Díky tomu se podařilo vytvořit funkční a efektivní model budoucí podoby hasičských stanic, který odpovídá současným požadavkům na provoz, technické zázemí i kvalitu pracovního prostředí.

Správa železnic dlouhodobě systematicky rozvíjí zázemí svých jednotek hasičského záchranného sboru s cílem zajistit odpovídající podmínky pro jejich náročnou a odpovědnou činnost. Výsledkem tohoto úsilí jsou nejen nové realizace, ale i koncepční přístup k návrhu jednotlivých stanic, který reflektuje aktuální provozní potřeby i budoucí rozvoj.

Areál HZS SŽ Ústí nad Labem



Projekt vychází z jednotné koncepce „Koncepce přípravy a realizace objektů HZS Správy železnic 2020–2025“, která sjednocuje přístup k obnově i výstavbě jednotlivých objektů tak, aby odpovídaly aktuálním požadavkům na provoz a rozsah činností hasičského sboru. Tento dokument navazuje na Koncepci rozvoje HZS SŽ z roku 2019 a představuje základní rámec pro přípravu a realizaci jednotlivých projektových záměrů.

Naši architekti a projektanti se podíleli na tvorbě této koncepce během projektování a navrhli funkční dispoziční uspořádání vhodné pro budoucí modifikace.

Jednotka HZS SŽ v Ústí nad Labem v současnosti sídlí v areálu na adrese Pětidomí 9. Administrativní část je umístěna ve čtyřpodlažní nepodsklepené budově z počátku 20. století, zatímco



Stávající stav stanice HZS Ústí nad Labem

garáže se nacházejí v navazující jednopodlažní halové přístavbě.

Areál je situován uvnitř drážního prostoru a je obklopen dalšími objekty, což znemožňuje jeho další rozvoj. Zároveň zde dlouhodobě chybí odpovídající zázemí pro výkon služby – například dílny, sklady či kanceláře odborných služeb (strojí, chemické,

technické, spojové a informační). Nevýhovující je také kapacita operačního střediska, nedostatečný počet i velikost garážových stání pro techniku nebo absence mycího zázemí, skladování PHM či prostor pro údržbu vybavení. Nedostačující jsou rovněž prostory pro zázemí hasičů, jako je posilovna, denní místnost, kuchyně či jídelna. Některé prvky, například sušící zařízení hadic, byly řešeny pouze provizorně svépomocí.

Tyto skutečnosti vedly k rozhodnutí vybudovat nový, plně vyhovující areál hasičské stanice.

Návrh nového areálu

Přestože projekt vychází z jednotné koncepce HZS SŽ, každá stanice je vždy přizpůsobena konkrétním podmínkám – zejména poloze, velikosti pozemku či provozním potřebám dané jednotky.

Na návrhu areálu HZS Ústí nad Labem spolupracoval zkušený tým odborníků ze strany investora i projektantů. Poděkování patří zejména zástupcům investora i vedení jednotky včetně jejího velitele, stejně jako architektonickému týmu tvořenému Pavlem Taušem a Veronikou Halamovou.

Navržený areál tvoří pět nadzemních objektů: hlavní budova stanice, dvojice vedlejších objektů (garáže a krytá

stání), přístřešek pro náhradní zdroj a stávající objekt využitý jako cvičný polygon. Celý areál je funkčně uzavřený a oplocený.

Hlavní objekt stanice je navržen jako dvoupodlažní nepodsklepená budova se střešní nástavbou. Stavba je zastřešena plochou střechou ve dvou výškových úrovních, přičemž střešní část slouží také pro umístění technologických zařízení, jako jsou tepelná čerpadla či fotovoltaické panely. Součástí objektu je rovněž věž určená pro sušení hadic a výcvik.

Konstrukčně je budova řešena jako železobetonový skelet s monolitickými stropy, doplněný v halové části prefabrikovanými prvky. Obvodový plášť je zateplen kontaktním systémem, místy doplněným o provětrávanou fasádu. Důraz je kladen na funkčnost, odolnost i dlouhodobou udržitelnost. Objekt je navržen jako bezbariérový, včetně instalace výtahu.

Vedlejší objekty – garáže a krytá stání – konstrukčně navazují na hlavní budovu a svým řešením odpovídají požadavkům na provoz i údržbu techniky.

[Další hasičskou záchranou stanicí pod taktovkou SUDOPu Praha byla HZS SŽ v Chebu. >>](#)



Areál HZS SŽ Cheb

HZS SŽ v Chebu byla v letošním roce úspěšně dokončena a uvedena do provozu. Tento projekt představuje jeden z důležitých milníků v procesu modernizace zázemí HZS Správy železnic.

Nový areál byl navržen s důrazem na maximální funkčnost, efektivní provoz a odpovídající technické zázemí pro výkon služby. Dispoziční řešení vychází z aktuálních potřeb jednotky a reflektuje zkušenosti z provozu stávajících stanic. Velký důraz byl kladen na logické uspořádání jednotlivých provozů, návaznost garážových stání na výjezd a kvalitní zázemí pro hasiče v rámci administrativní části.

Stanice v Chebu zároveň vznikala v úzké koordinaci s připravovaným projektem HZS SŽ v Ústí nad Labem. Oba projekty se vzájemně ovlivňovaly a sdílely poznatky z návrhu i realizace.

Architektonické i technické řešení objektu odpovídá současným standardům a soustředí se na dlouhodobou udržitelnost, odolnost a hospodárnost provozu. Nedílnou součástí návrhu je také důraz na kvalitní pracovní prostředí, které odpovídá náročnosti profese hasiče.

Realizace HZS SŽ Cheb tak představuje nejen moderní a plně funkční zázemí pro zásahovou jednotku, ale zároveň důležitý krok v rámci sjednocování koncepce hasičských stanic Správy železnic.

Jednotka požární ochrany HZS SŽ Cheb byla umístěna v pronajatém objektu v prostoru nákladového obvodu žst. Cheb. Pracoviště a zázemí nebyla soustředěna do jednoho objektu, ale byla dislokována v pronajatých prostorách nákladového obvodu žst. Cheb. Budova byla postavena





na konci 19. století k účelům administrativním a skladovacím. Chyběla zde řada dispozičně a rozměrově odpovídajících prostor pro výkon služby. Objekt nebyl zateplený a byl vytápěn uhelnou kotelnou cizího dodavatele.

Služebna jednotky nevyhovovala z hlediska dispozice ani velikosti. Objekt nebyl primárně určen pro služebnu jednotek PO, ale jako administrativní budova se skladištěm. Umístění jednotky do těchto prostor bylo od počátku pouze provizorium.

Návrh nového areálu

Nový areál HZS SŽ Cheb je situován na pozemky ve vlastnictví Správy železnic. Hlavní objekt je navržen jako kompaktní monoblok o 2 nadzemních podlažích bez podsklepení.

Nosnou konstrukci hlavního objektu tvoří železobetonový montovaný skelet založený na velkopřůměrových vrtaných pilotách. Zastropení nad 1. NP je tvořeno prefabrikovanými přepínacími železobetonovými panely. Zastřešení v úrovni 2. NP tvoří velkorozponové železobetonové prefabrikované vazníky. Vnitřní schodiště jsou železobetonová, prefabrikovaná.

Obvodový plášť je vyzdívaný z keramických nebo plynosilikátových tvárnic s kontaktním zateplením. Okenní a dveřní otvory na fasádě jsou v materiálovém provedení ve vyšší kvalitě s delší dobou životnosti.

Garáž tanku je montovaný prefabrikovaný objekt. Sportovní a vnitřní lezecká věž je lehká konstrukce, částečně opláštěná sendvičem se zateplením. Venkovní otevřené přístřešky jsou v provedení lehká konstrukce se zastřešením.

V 1. NP jsou odděleně umístěny garáže pro osobní vozidla, garáže pro nákladní



▲ Stav stanice HZS Cheb před realizací nového areálu

vozidla, dílna s montážní jámou, mycí box a garáž pro vypořstovací tank. Dále jsou v 1. NP situovány šatny čisté a šatny špinavé se sociálním zázemím, skladové prostory, prostory speciálních služeb a technické zázemí. V průčelí budovy se nacházejí prostory krizového řízení a návštěvnická místnost se sociálním zařízením.

V 2. NP jsou v průčelí budovy umístěny prostory OIS se sociálním zázemím, jídelna s kuchyňským vybavením a denní/školící místnost s variabilním uspořádáním pro až 50 osob. Další prostory 2. NP tvoří kancelářské prostory, archiv, skladové prostory, ložnice, posilovna, relaxační prostor, umývárny, sociální zařízení a technické místnosti.

Součástí návrhu areálu jsou další objekty, věž a sportovní dráha – vnitřní věž (sušení hadic, cvičná stěna), víceúčelové multifunkční hřiště, kusá cvičná kolej s cisternou, trakčním vedením a chráněným železničním přejezdem. Dále venkovní přístřešky pro ukládání kontejnerů, přívěsů a stání pro osobní automobily vč. přípravy pro elektromobilitu. Navržen je i přístřešek pro jízdní kola vč. přípravy pro elektromobilitu, parkování osobních vozidel zaměstnanců, oplocení vč. hlavní vjezdové brány ovládané automaticky a záložní manuálně ovládané brány, vstupní branka, zpevněné plochy, zeleň, terénní úpravy a koryto potoka.

Dvě řešení, jeden standard kvality

Hlavním cílem projektů je nahradit stávající nevyhovující a pronajaté prostory moderními areály, které poskytují odpovídající zázemí pro výkon služby hasičů. Nové stanice splňují současné technické i provozní nároky a zároveň nabízí kvalitní pracovní prostředí.

Oba projekty mají zároveň širší význam – představují jeden z viditelných kroků Správy železnic směrem k posilování bezpečnosti železniční dopravy. Architektonické řešení staveb je navrženo nadčasově a důstojně, s důrazem na význam této infrastruktury i celkový trend modernizace železnice. ✕



▲ Na cvičné koleji o délce 32 metrů si hasiči budou zkoušet taktiku zásahů v reálných podmínkách. Trenažér se železničním přejezdem se světelným výstražníkem, trolejovým vedením a funkčními návěstidly. Na samotné koleji jsou dva železniční vozy – cisterna a motorová drezína.

HZS SŽ ÚSTÍ NAD LABEM

Investor:

Správa železnic, státní organizace

Projekt:

SUDOP PRAHA a.s. + ATELIER 4 s.r.o.

Architekt:

Ing. arch. Pavel Tauš
a Ing. arch. Veronika Halamová

Hlavní inženýr stavby

ze strany investora:

Ing. Jaromír Kazda / Tereza Bařhová

Hlavní inženýr projektu:

Ing. Jan Červenka

HZS SŽ CHEB

Investor:

Správa železnic, státní organizace

Projekt:

SUDOP PRAHA a.s. + IPSUM CZ s.r.o.

Architekt:

Ing. arch. Luboš Sejkora

Hlavní inženýr stavby

ze strany investora:

Marek Peřula

Hlavní inženýr projektu:

Ing. Miroslav Vlček

Tým drážních hasičů

na Rescue Great Day 2026

Text: redakce
Foto: Ondřej Vitko

Tým Rope Rescue Czech Republic působí pod záštitou Sportovního klubu drážních hasičů Plzeň a sdružuje profesionální hasiče specializované na záchranu ve výškách a hloubkách. Českou republiku pravidelně reprezentuje na prestižních závodech, kde se díky zkušenostem, preciznosti a sešranosti dlouhodobě řadí mezi světovou špičku. Letos obsadil na mezinárodní soutěži záchranářských týmů ve Španělsku výborné 21. místo. SUDOP PRAHA jako hrdý podporovatel gratuluje celému týmu a vzkazuje: „Jsme na vás hrdí!“



Transport zraněného v urban prostředí



Tyrolský traverz



Týmová spolupráce při záchraně



< O Rescue Great Day

Nejlepší výkon hasiči předvedli v úkolu, při němž museli zachránit osobu zaklíněnou ve stavebním shozu. Pro představu: záchranář se musí spustit hlavou dolů do úzkého prostoru, zajistit figuranta a připravit ho k bezpečnému vytažení. To je disciplína, kterou zvládnou opravdu jen ti nejlepší.

Lepší celkové umístění uniklo skvěle sešranému týmu v disciplíně, kde museli všichni členové (včetně figuranta na nosítkách) prolézt

velkou trubkou zavěšenou na speciální lanové konstrukci.

Nikde jinde neplatí olympijské heslo „není důležité zvítězit, ale zúčastnit se“ tak silně jako tady. Všechny týmy si totiž odvázejí cenné zkušenosti, které jistě využijí. ✕

Vážené vedení společnosti
SUDOP PRAHA,

jménem celého týmu hasičů – lezců HZS SŽ působících pod názvem Rope Rescue Czech Republic bychom Vám rádi vyjádřili upřímné poděkování za Vaši podporu a umožnění naší účasti na mezinárodní soutěži Rescue Great Day 2026 ve španělské Seville.

9. ročník této prestižní soutěže, které se zúčastnilo 34 týmů ze 14 zemí světa, probíhal ve dnech 29. dubna až 2. května 2026 a zahrnoval více než 11 náročných disciplín simulujících reálné záchrané operace. Úkoly byly zaměřeny na týmovou spolupráci, rychlost, technické dovednosti a efektivní řešení krizových situací v přírodním i městském prostředí.

Velmi si vážíme Vaší podpory, díky níž jsme mohli reprezentovat Českou republiku a dále rozvíjet odborné dovednosti v oblasti záchrany ve výškách a nad volnou hloubkou.

Děkujeme, že se podílíte na podpoře profesionálního výcviku a zvyšování bezpečnosti.

S úctou

Roman Kešner

koordinátor výpravy, rescuer 4
Viktor Pešek, team leader
Pavel Kotouč, rescuer 1
Jiří Hrabě, rescuer 2
Martin Kadlec, rescuer 3
Anna Stahlová, rescuer 5

Ve víru barev svátku Hólí

Text a foto: Hana Staňková

Na přelomu února a března jsem navštívila dva indické státy Uttarpradéš a Rádžasthán s hlavním cílem – užít si **6 dní oslav indického svátku Hólí**. V těchto státech probíhají oslavy nejmasověji z celé Indie. Se začátkem se čeká na úplněk přinášející jarní rovnodennost, a ten nastává koncem února či března. Letos hlavní den připadl na 4. března. Oslavy trvají dlouho, někde týden, ale i měsíc. My jsme strávili většinu času v okolí města Vrindávan, které je spojeno s bohem Krišnou a oslavy jsou tady nejintenzivnější.



Trocha historie

Název Hólí získal svátek podle Holiky – démonky, sestry krutého krále Hiranyakashyapa. Legenda praví, že se král snažil svému synovi Prahladovi zakázat, aby uctíval jednoho z hinduistických bohů – Višnu. Prahlád však navzdory svému otci trval na svém. Král tedy požádal svou sestru Holiku, obdařenou zázračnými schopnostmi, aby lstí vlákala prince na hořící hranici a tam jej nechala pohltnout plameny. Smrt v plamenech nakonec našla králova sestru potrestanou bohy za svou proradnost. Princ díky pevné víře v boha vyšel z ohně nezraněn. Oslavy **Hólí**

tak slouží jako připomínka vítězství dobra nad zlem, ale i příchodu jara a konce zimy, období znovuzrození či omlazení, a také znamenají přijetí pozitivní energie na úkor té negativní. Samozřejmě se oslavuje i láska mezi hinduistickým bohem Krišnou a jeho partnerkou Rádhou.

Obřad začíná zapalováním hranice v předvečer svátku. Na vrchol hranice je umístěna podobizna démonické Holiky. Za všeobecného veselí je zažehnut oheň a vše zlé mizí v plamenech. Ty pravé oslavy propukají až další den, kdy jsou jindy pestrobarevná sári žen dost často vyměněna za čistě bílý

oděv. Barva čistoty totiž symbolizuje rovnost mezi kastami, ale také je na ní vidět ta barevnost oslav.

V severní Indii je kastovní systém i přes ústavní zákaz stále pevně zakořeněný. Společnost se dělí na bráhmany (kněze), kšatrije (válečníky), vaišji (obchodníky, zemědělce, řemeslníky) a šúdry (dělníky a sluhy). Nejhorší postavení mají tzv. nedotknutelní, kteří jsou považováni za spodinu a většinová společnost jimi pohrdá. **Svátek barev je jedinečný i tím, že na pár dní setře společenské rozdíly a divoký rej si mohou užít všichni dohromady.**

Hlavní oslavy probíhají většinou v hinduistických chrámech, v některých městech pořádají oslavné průvody. A na tento „masakr“ byla potřeba se důkladně připravit.

Přípravy – jak na to

Našla jsem vyřazené oblečení a boty, které mě nebude mrzet po skončení oslav vyhodit, protože všechny ty barvy jdou špatně vyprat, možná nepůjdou vyprat vůbec. Hlavně je ale potřeba zajistit fototechniku. Nechala jsem si poradit osvědčený systém – fotoaparát se vloží do igelitového pytle se suchým zipem a zapne se. Pro objektiv se vystříhne díra a objektiv se oblepí lepicí páskou dokola, aby se igelit neposunul. A na objektiv se nasadí ochranný UV filtr.



Ještě je potřeba mít někde připravené ubrousky, a to tak, aby zůstaly čisté i po zásahu barvou a mohla jsem jimi objektiv občas vyčistit. Tuto ochranu je potřeba vyměnit každý den. Musím říci, že obsluhovat fotoaparát přes igelit, který je časem obarven, není zrovna jednoduché. Nepříjemnou komplikací jsou i obarvené brýle. Dobré je mít připravený i mobil, ten jsem měla uzavřený ve vodotěsném obalu vhodném k potápění a visel mi na krku. A proč všechny tyto přípravy? Hólí je především svátkem barev. Na příchozích cestách k chrámům a vlastně skoro v celém městě je možné koupit barevné prášky (gual). Jen u jednoho chrámu jsme se setkali s tím, že je lidé vyměnili za okvětní lístky růží, jasmínu a afrikánů. To je samozřejmě příjemnější, ale bohužel výjimečné.

Jde do tuhého a už není úniku

Oslavy většinou začínají kolem páté hodiny. Neuvěřitelně usměvaví lidé v rukou svírají pytlíky s práškovou barvou, nebo lahve a stříkácí pistole s barevnou tekutinou, a za veselého pokřiku „Happy Holi“ se snaží zasáhnout co možná nejvíc oslavujících, kteří přicházejí k chrámu. Voda, kterou stříkají nebo polévají oslavující má být připomínkou odcházejících zimních monzunů a **barvy mají svůj význam: modrá barva představuje boha Krišnu, ten je vždy zobrazován s modrou pletí, zelená znamená nové začátky, červená odráží lásku a plodnost a žlutá je barvou štěstí a požehnání.**

Zástup lidí houstne a chůze v davu se stává neovladatelnou. Není možné odbočit, není možné zastavit se a už vůbec není možné se vrátit. A ze všech stran lítá barevný prášek nebo přichází barevná sprcha, hlava nehlava. Lidé se také vzájemně potírají barvami, mockrát se mi stalo, že přišla rozesmátá Indka, práškem mi udělala šmouhu na obličej a potom mi nabídla sáček

s barvou a chtěla, abych jí také udělala šmouhu. Ono totiž, i když se nám to těžko chápe, **být co nejvíce obarven ztělesňuje radost, lásku a rovnost všech. A jim to radost přináší!**

Před hinduistickým chrámem je potřeba zout boty. Je to projev pokory k božstvu, které v chrámu sídlí, a je to také projev úcty a rituální čistoty. Protože boty, které nosíme venku, nejsou čisté a vnášet je dovnitř by bylo znesvěcením tohoto prostoru. Při běžné návštěvě chrámu to není problém, jenže při této masové akci je to zrada, protože východ z chrámu je často v jiném místě a dav lidí nedovolí vrátit se pro boty zpět. Takže jsme měli několikery obyčejné pantofle a někteří si museli i dvakrát koupit jiné. Naštěstí v ceně kolem 100 Kč. A večer se dá do hotelu dojít bez bot, však se šlape jen v barevném prášku.

V chrámu na pódiu řídí a moderují průběh kněží. Bohužel neumím hindsky, ale dalo se pochopit, že jde hlavně o oslavná hesla na Krišnu a jeho partnerku Rádhu a oslavná hesla na posvátnou řeku Jamunu. Dav tím rozvášnil až do hysterie, na jejich hesla odpovídal skandováním. Takto si představuji rozvášněné fanoušky doprovázející některá vyhozená fotbalová utkání. Na rozdíl od nás pozorovatelů se všichni cpali k pódiu, aby chytili co nejvíce barevných gejzírů, které rozhazovali i kněží. To je totiž ta hlavní pocta. Nám se občas podařilo zůstat někde u zdi nebo na terásce. I tak jsme byli barevní od hlavy až k patě. I několik dávek vody jsem dostala.

Když se někde udělá trochu místa, tak někteří tančí a oslavují tím radost z příchodu jara a vítězství dobra nad zlem a dav jim tleská.

Těch 6 dní, co jsme se oslav zúčastnili, byl opravdu mumraj. Barva nešla několik dní smýt, oblečení, pantofle i tašku jsem vyhodila. Naštěstí foták i mobil přežily bez následků. Ale poznat atmosféru oslav



určitě stálo za to. Za celou dobu jsem neviděla našťavaného Indu nebo Indku. **Jejich radost je nakažlivá** a napadlo mě, jestli bychom se při takové masové akci dokázali také takto radovat. Myslím, že ne! Pozdrav „Happy Holi“ mi ještě dlouho zněl v uších. Silné zážitky mi pomohly vytěsnit nepříjemnost, že jsme celá skupina léčili covid, a i trochu úsměvné příběhy s opicemi – makaky, kteří mi dvakrát ukradli nasazené brýle, i když jsem je měla na šňůrce. Myslím, že místní ve Vrindávanu si opice na tuto činnost vycvičili. Opice nenápadně skočí na turistu, že si ani nevšimne odkud přiběhla, a sebere mu brýle z hlavy. Vyšplhá s nimi někde do výšky, ale jen tak vysoko, aby byla vidět. Příběhnou místní děti a předvedou, jak opice za malou krabičku džusu brýle vymění a pustí je na zem. Všichni jsou potom spokojení. Turista má brýle zpět, opice dostala džusík a děti dostanou zaplacenou za skvělou pomoc. V mém případě to byly dva džusíky a brýle se vrátily s rýhou od zubu na skle a okousanými ramínky.

Hólí se slaví nejen po celé Indii, ale i v indických komunitách po celém světě. Našla jsem záznamy oslav Hólí i v Čechách, tak se možná někdy můžeme dočkat barevného prášku i v Praze. Ale asi nikdy to nebude mít takovou atmosféru, jako v Indii. ❌



[Celá dokumentace svátku Hólí zde >](#)



[A protože jsem ještě navštívila i jiná místa v Indii, můžete se pokochat fotografiemi památek a zvířátek. >](#)



Jiří Syrový

Muž železnice i dobré party

Text s využitím podkladů od Ivana Pomykáčka, Tomáše Slavička, Jakuba Ptačinského
Foto: Jan Mudra, archiv Jiřího Syrového

Když se řekne Jiří Syrový, mnoha lidem v SUDOPu se vybaví nejen výborný odborník a dlouholetý vedoucí střediska 201, ale především člověk, který měl SUDOP opravdu pod kůží. Do firmy nastoupil po vojně v roce 1986 a strávil v ní téměř čtyři desetiletí. Posledních více než dvacet let vedl středisko železničních tratí a uzlů – jedno z klíčových středisek, na kterém stály a stojí mnohé z nejvýznamnějších železničních projektů naší firmy.

Jirka zažil SUDOP v různých obdobích. Pamatuje dobu velkých změn po revoluci, práci v Německu, začátky koridorových staveb i postupný rozvoj moderních železničních projektů. Podílel se na řadě významných staveb, ať už jako projektant, hlavní inženýr projektu nebo vedoucí střediska. Byl u koridorů, velkých železničních uzlů, modernizací tratí i u přípravy vysokorychlostních tratí. Vždy s důrazem na přesnost, poctivost a řád – vlastnosti, které k železnici patří a které k němu samotnému neodmyslitelně sedí.

Kdo s ním pracoval, ví, že Jirka nebyl jen vedoucím „podle funkce“. Byl člověkem, který pro své středisko dýchal. Uměl držet věci pohromadě, měl přehled, pořádek v dokumentech i smlouvách a zároveň dokázal kolem sebe vytvořit tým lidí, na kterých může firma dál stavět. I svůj odchod připravoval s odpovědností sobě vlastní – tak, aby po něm zůstalo fungující středisko, práce, která dává smysl, a lidé, kteří ji dělají rádi.

Jirka ale nikdy nebyl jen „kolejář“. Je to také společenský člověk, muzikant s kytarou, lyžař, turista, cyklista, bowlingový hráč a soutěživý parták, který dokázal udělat hru i z toho, kdo po obědě odnese tácy. Mnozí si ho pamatují také jako vedoucího sudopských letních a zimních táborů, kde pomáhal vytvářet zážitky dětem zaměstnanců a na Chopku naučil lyžovat desítky, možná stovky dětí. I v tom byl kus jeho osobnosti – energie, chuť být mezi lidmi a schopnost dávat druhým něco navíc.

Odborně se Jirku podaří nahradit. Firma musí jít dál a on sám se postaral o to, aby měla na čem stavět. Lidsky po něm ale zůstane mezera, která se zaplňuje mnohem hůř. Protože lidé jeho formátu nejsou samozřejmostí. ✕



Jirko, děkujeme Ti za všechno, co jsi pro SUDOP udělal, za poctivou práci, vedení, nadhled, humor i kamarádství. Přejeme Ti do další životní etapy hlavně pevné zdraví, hodně času na rodinu, lyže, kolo, turistiku, bowling i kytaru. A budeme rádi, když Ti to občas nedá a zastavíš se za námi – třeba jen tak, na kus řeči nebo na pivo.

Co všechno se skrývá za úspěšnou železniční stavbou?

Nejen koleje a vlaky, ale především lidé a jejich spolupráce. Jiří Syrový v otevřeném rozhovoru přibližuje, proč je týmová práce základem každého železničního projektu. Načtete QR kód a inspiřete se příběhem z prostředí moderního projektování.



V kanceláři
v roce 2001 >



Když sport spojuje

Text a foto: redakce

32. letní sportovní hry SUDOPu PRAHA

Ve dnech 11.–13. června se ve známém areálu SPORTLIFE v Rumburku, který hostil sportovní hry již v několika posledních letech, uskutečnil 32. ročník Letních sportovních her společnosti SUDOP PRAHA. Přestože počasí tentokrát připomínalo spíše aprílové dny než začínající léto, nenechali si účastníci zkazit dobrou náladu ani chuť sportovat, setkávat se a užívat si společně strávený čas. Atmosféra byla po celou dobu výborná a hry opět potvrdily, že „sudopky“ nejsou jen o sportovních výkonech, ale především o lidech.

Tři červnové dny opět patřily sportu, přátelským setkáním a pohodové náladě. Na sportovištích se střídaly jednotlivé disciplíny, ve kterých si každý mohl vyzkoušet své síly, podpořit kolegy nebo si jednoduše zaspportovat pro radost. A právě radost z pohybu a společně stráveného času byla letos možná ještě důležitější než samotné výsledky, ve kterých současní i bývalí zaměstnanci SUDOPu PRAHA, SUDOPu EU a AED po roce opět měřili své síly.

Velkou radost organizátorům udělala také účast rodin s dětmi. Nejmladší sportovci se totiž s nadšením zapojovali do připravených aktivit a soutěží a bylo vidět, že sportovní duch se předává napříč generacemi. Na děti čekaly nejen sportovní disciplíny, ale také zasloužené odměny, diplomy a medaile za účast i dosažené výkony. Dětská radost a společné nadšení z pohybu s dospělými patřily bezesporu k nejhezčím momentům celého víkendu.

Sportovní program doplňoval i bohatý společenský život. Po aktivně strávených dnech přišel čas na odpočinek, dobré jídlo a příjemné večerní posezení. Nechybělo grilování, neformální rozhovory ani hudba. Jeden



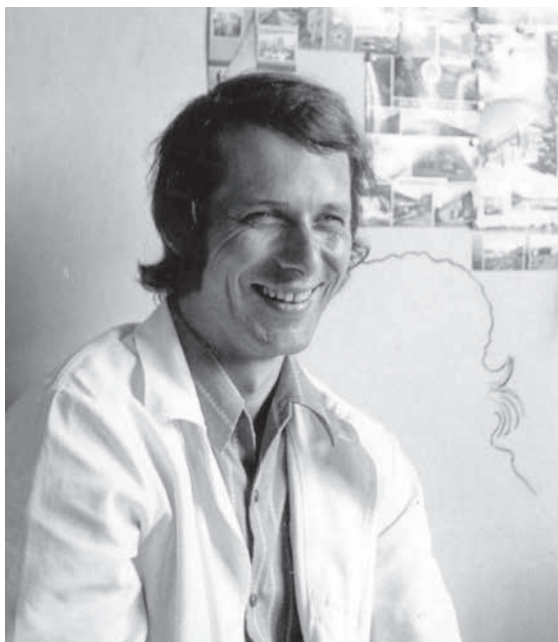
z nejhezčích okamžiků letošních her přineslo společné zpívání za doprovodu kytary Jirky Syrového, kdy se sportovní rivalita proměnila v přátelské setkání kolegů, rodin a kamarádů. Právě tyto chvíle často zůstávají v paměti stejně dlouho jako sportovní úspěchy.

Poděkování patří všem organizátorům, vedoucím jednotlivých sportů i účastníkům, kteří svou energii a dobrou náladou přispěli k tomu, že se 32. letní sportovní hry opět vydařily. Letošní ročník znovu ukázal, že sportovní hry nejsou jen tradiční firemní akcí, ale především příležitostí k setkávání, posilování vztahů a vytváření společných vzpomínek. A právě díky tomu se na ně všichni budou rádi vracet i v dalších letech. ✕



Ivan Krejčí 80

Foto: archiv Ivana Krejčího



Titulek v záhlaví se zdá být protimluvem. Krejčí a 80? To snad ne! Vždyť se na něj podívejte, štíhlá sošná postava, elegantní zjev, plná kštica a obličej bez znatelných vrásek (kdyby se soudilo podle vzhledu, mohl by se stát argumentem té politické síly, která prosazuje posun věku potřebný pro nárok na starobní důchod). Jenže fakta mluví jinak. Takže od začátku:



v Vydané knihy

^ Na SUDOPu v papundeklových barácích ve Vysočanech nedlouho po škole, rok 1973

Ivana jsem zaregistroval poprvé jako o pár let staršího kolegu projektanta v SUDOPu v roce 1976, kupodivu ne při práci na projektu, ale při prezentaci jeho cesty kolem světa, kterou se mu, díky šťastnému rozhodnutí oženit se s letuškou, podařilo absolvovat, a kterou, (tou prezentací), obšťastnil nebohé kolegy, kteří se oženili méně šťastně, a tudíž cestovali pouze prstem na mapě.

Další setkání už byla pracovní, na středisku průmyslových staveb, kde já pracoval jako statik a Ivan už šéfoval skupině stavařů. To už měl za sebou léta projektů na mnoha stavbách souvisejících s provozem na železnici – lokomotivní depa, opravy nákladních vozů, ale i studie bláhových snů o stavbách rozvoje železnic, dopravujících hory uhlí ke spalení v elektrárnách a vlaky železné rudy z Krivého Rogu ke zkutí v našich železárnách.

Konec jeho kariéry projektanta nastal vyčerpáním z práce HIPa při projektování a zejména pak realizaci akce JALV na Odstavném nádraží Praha. Aby uživil rodinu, kromě manželky Jany ještě syna Ivana a dceru Kláru, navlékl si Ivan klotové rukávce a stal se úředníkem. Nejprve na Ministerstvu kontroly ČR (konečně nebyť kárán ale kárat), pak v Bytovém podniku Prahy 10 v roli technického náměstka.

Ivan mi ale ani v rouše úředníka nezmizel z očí. Hráli jsme spolu volejbal (Ivan byl lepší), a tak jsem

měl možnost ještě lépe poznat jeho schopnosti. V nouzi nejvyšší, v rané fázi boje o přežití čerstvě zaměstnanci privatizovaného SUDOPu, mi pomohl, nejprve v roli asistenta, později v roli personálního ředitele, zvládnout ne úplně záviděníhodné role: zavedení systému jakosti ISO, bezpečnostní a propagační činnost, personální práce až do postu ředitele pro jakost.

Když tokem let vyšuměl volejbal, nahradila ho Ivanova až do té doby skrytá vlastnost – schopnost psát. A to psát dobře a zábavně. A stala se z toho nakonec až posedlost. Kromě toho, že skoro 30 let tvořil časopis SUDOP Revue a 11 Sudopských Rodokapsů, sestavil a zdokumentoval podrobnou historii SUDOPu, napsal (a hlavně vydal!) 11 knih, převážně zábavné literatury. Jeho prvotina „Nezoufejte, jsou ještě horší děti než ty vaše“ byla vydána i s celkem 10 dotisky v počtu 21 200 kusů. Celkový součet nákladů jeho tvorby pak přesáhl 50 tis. výtisků (pokud odhadnu hmotnost 1 knihy na 20 dkg, pak v hmotnostním pohledu obtěžkal svět 10 tunami papíru!).

Z Ivana projektanta se stal řízením osudu písmák. Jsem mu vděčen za mnohé. Díky Ivane a jen tak dál.

Jan Hromádka ✕



^ Sudopský volejbal, Ivan stojící 1. zleva, já vepředu vpravo

Kam se vydali naši senioři na jaře?

Text: Jiří Mandík, Veronika Vašková
Foto: Jiří Mandík

Jarní měsíce byly pro členy Spolku seniorů SUDOP ve znamení poznávání, pohybu i společných zážitků. Navštívili zajímavá místa v Praze i jižních Čechách, objevovali architektonické skvosty, historické památky i přírodní krásy. Nechyběly však ani chvíle zastavení a vzpomínek. Podívejte se, kam všude jejich kroky vedly.



Duben odstartovala komentovaná procházka pražskou **Ořehovkou**, jednou z nejzajímavějších vilových čtvrtí hlavního města. Účastníci obdivovali stavby ve stylu rondokubismu, art deco i funkcionalismu a připomněli si osobnosti, které zde žily, včetně Václava Havla.

Velkým zážitkem byl autobusový výlet do jižních Čech. Senioři navštívili renesanční **zámek Kratochvíle**, **poutní místo Lomec**, historické **Vodňany** i netradiční **Krokodýlí ZOO v Protivíně**. Den zakončili v malebném **Písku** prohlídkou nejstaršího kamenného mostu v České republice a posezením v místní kavárně.

Konec dubna se nesl ve znamení vzpomínek. Delegace spolku se zúčastnila posledního **rozloučení s Ing. Karlem Kunou** na hřbitově v Klokotech a následně zádušní mše v poutním domě Emauzy v Táboře. Společně tak uctila památku dlouholetého kolegy a přítele.

Květnový program nabídl **poznávání pražské Libně**, kde účastníci prošli trasu od libeňské sokolovny přes Thomayerovy sady až k modernímu Dock parku. Vrcholem měsíce se stal tradiční **týdenní pobyt ve Strmilově v jižních Čechách**. Odtud podnikali výlety za krásami okolní krajiny, historickými městy, hrady a zámky a užívali si příjemnou atmosféru kraje na pomezí Čech a Moravy.

Zajímavým zpestřením byla také **procházka Tichým údolím** z Roztok do Únětic. Senioři navštívili Ateliér Zdenky Braunerové, zámek v Roztokách



a během cesty si vyslechli odborný výklad o vilách a historii této romantické části středních Čech.

Začátkem června pak zavítali do **Návštěvníckého centra České národní banky**. Největší pozornost zde vzbudila unikátní zlatá mince o hmotnosti 132 kilogramů vystavená v bankovním trezoru. V polovině června si náramně užili **další výlet, tentokrát do Sázavy**, s návštěvou Sázavského kláštera a sklárny Kavalier.

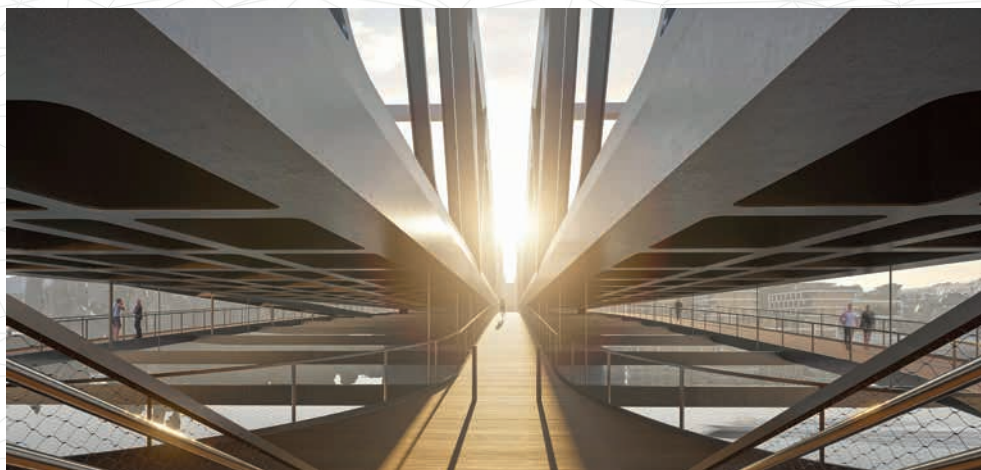
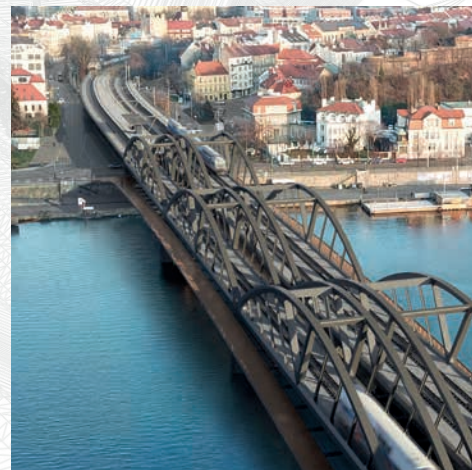
Společné akce opět potvrdily, že zájem o poznávání nových míst, historii i přírodu mezi našimi senioři rozhodně nechybí. Především však přinesly mnoho příležitostí ke sdílení zážitků a upevňování přátelských vztahů. ✕



Spolek seniorů SUDOP přijímá nové členy z řad současných i bývalých sudopáků a jejich rodinných příslušníků. Milovníci výletů a příjemných setkání v dobré společnosti jsou vždy vítáni. Každé první úterý v měsíci se od 12.30 hodin koná pravidelná odpolední schůzka v zasedací místnosti v přízemí budovy SUDOP, kde je možné se seznámit s činností spolku i připravovaným programem. Další podrobnosti rád sdělí předseda Jiří Kulík.



TRADICE
JISTOTA
KVALITA



NOVĚ I NA



SUDOP PODCAST

PROJEKTY
KONZULTACE
INŽENÝRING



Jsme specialisté na dopravní infrastrukturu



Foto na titulní straně Vladimír Fišar

Šéfredaktorka Veronika Vašková, veronika.vaskova@sudop.cz

Redakční rada Martin Chrástil, Ivan Pomykáček, Ota Heller, Eva Kudynová Klimtová,

Josef Fidler, Tomáš Slaviček, Petr Lapáček, Jakub Ptačinský, Zuzana Šimrová

Grafické zpracování Oh, Deer studio • Tisk Reklampress s.r.o. • Číslo 2/26

Vyšlo 29. 6. 2026

Vydává

SUDOP PRAHA a. s., Olšanská 1a, 130 00 Praha 3

IČ: 25793349 • Reg. MK ČR E 12272

ISSN 1803-6708

www.sudop.cz/revue

