



03
26

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

SUDOP

REVUE



**FYZICKÁ STAVBA JE
VE SKUTEČNOSTI JEN
„TŘEŠNIČKA NA DORTU“**

Potkáme se na 33. silniční konferenci v Praze

20. - 21. 10. 2026
Kongresové centrum Praha

www.silnicnikonference.eu



Obsah

Aktuality



04

rozhovor

**Za každým
kilometrem dálnice
jsou roky práce**

08

**2026 - Silnice
nezpomalují...**

10



technické řešení
Šmejkal

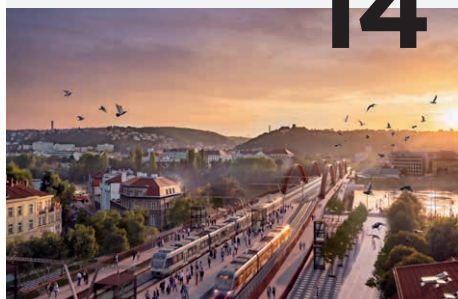


12

projekt

Oceněná VIA VLTAVA

14



vzdělávání

**Od školní lavice
k BIM projektu**

18

**Tři a půl kilometru
vlastní silnice**

21

ze života

Pět let u výsadkářů

22

cestopis

**27 dní na
Novém Zélandu**

24



historie

**Známý, a přece neznámý
Negrelliho viadukt**

26



nekrolog

**Vzpomínka
na Martina Kozla**

29

podpora

**V šestnácti
už sbírá vítězství**

30



Spolek seniorů SUDOP

**Naši senioři byli
i v parném létě aktivní**

31



Naše projekty



Architektonická soutěž VRT - 2. místo

Možná jste již zaznamenali na našich sociálních sítích, že byly zveřejněny výsledky architektonických soutěží k mostům na VRT. Návrh mostu ve Velkém Meziříčí bohužel do druhého kola nepostoupil, ale u mostů přes Sázavu a Sázavku jsme zaznamenali nemalý úspěch v podobě druhého místa.

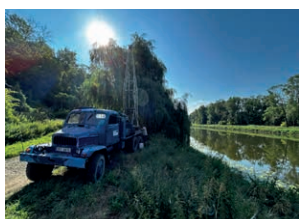
Práci na tomto projektu zahajovala s týmem ještě Dana Wangler a na její počest jsme ho také do soutěže přihlásili jako sdružení WANAD. Kromě toho, že pilíře mostů připomínají kmeny stromů s větvemi, pod správným úhlem tvoří písmeno W. Na návrhu se podíleli architekti z 2T engineering a TOP CON SERVIS. Prohlédnout si ho můžete zde >



Studie proveditelnosti prodloužení linky metra D

Dopravní podnik rozhodl o výběru zhotovitele studie proveditelnosti prodloužení trasy metra D

z Náměstí Míru na Náměstí Republiky. Naše nabídka ve sdružení s Metroprojektem Praha a Mott MacDonald CZ byla vítězná. Těšíme se, že budeme u toho!



Když je v Praze abnormální hic...

Naši kolegové se podílejí na přípravě nového přístaviště v Mělníku. Pro Ředitelství vodních cest ČR zpracováváme inženýrskogeologický

průzkum, který poskytne podklady pro založení budoucího plovacího mola – kotviště pro malá plavidla.

Slavnostní zahájení stavby Plzeň - st. hranice

Ve středu 3. června se v žst. Nýřany uskutečnilo slavnostní zahájení Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo), na které jsme se podíleli ve spolupráci s METROPROJEKTEM. Na akci nás reprezentovali Ota Heller, obchodní ředitel, a Petr Mahdal, vedoucí střediska železničních tratí a užití.



Slavnostní ukončení stavby ETCS Milovice

Ve čtvrtek 16. července proběhlo slavnostní ukončení stavby ETCS Milovice – Praha hl. n. (mimo). Projekt zahrnoval více než 42 kilometrů tratí, dvě radiobloková centra, 667 balíků a modernizaci komunikační infrastruktury GSM-R. Realizace stavby probíhala od roku 2023 pod taktovkou AŽD Praha. Poděkování patří všem, kteří se na dalším projektu zvyšujícím bezpečnost naší železnice podíleli.



Další etapy TYČASO blíže k realizaci

Modernizace železničního spojení Hradec Králové - Týniště nad Orlicí se po letech přípravy posouvá do realizační fáze. Správa železnic počítá se zahájením stavby v roce 2026 a dokončením v roce 2028. Podílíme se na návrhu zabezpečení v rámci zdvoukolejnění trati a na kompletní přestavbě železniční stanice Týniště nad Orlicí. Projekt je zároveň přirozeným pokračováním modernizace železničního uzlu Hradec Králové i navazující modernizace trati Častolovice - Solnice.



Slavnostní zahájení stavby tramvajové trati Olšanská - Habrová

V posledním prázdninovém dnu, v pondělí 31. srpna, proběhlo slavnostní zahájení stavby tramvajové trati Olšanská - Habrová podle našeho projektu. Právě zahájená realizace se nás ale tentokrát dotýká více než obvykle. Práce na napojení nové trati v křižovatce Olšanská x Jana Želivského jsou důvodem k přerušení provozu tramvají mezi Nákladovým nádražím a Olšanským náměstím, tedy přímo před budovou naší společnosti. Naběháme si díky tomu nějaké ty kroky navíc, ale co bychom pro dobrý projekt neudělali...

Ze SUDOPu



Tramvaj na Strahov bude

Po několikaleté přípravě se projekt nové tramvajové trati Malovanka - Strahov posouvá do realizační fáze. DPP v srpnu uzavřel smlouvu se zhotovitelem, kterým je sdružení Elektrizace železnic Praha, FIRESTA-Fišer a PEDASTA. K zahájení stavebních prací by mělo dojít v nejbližších týdnech. Moc nás těší, že další z našich projektů se brzy začne zhmotňovat.



Masarykovo nádraží

Stavební práce pokračují a vstoupily do další fáze spojené s největší výlukou celé přestavby. V červnu na Masaryčce začala rozsáhlá rekonstrukce kolejí 1 - 3 a nástupišť v původní části stanice a následně také historické haly C2. Současně pokračuje dokončování nových nástupišť pro

budoucí vlaky na Letiště Václava Havla i budování platformy. Probíhá také demolice bývalé poštovní budovy v Hyberské ulici a rozsáhlý archeologický průzkum pozůstatků historického pražského opevnění. Věděli jste, že při budování nádraží v roce 1845 muselo být do hradební zdi proraženo šest průjezdů pro jednotlivé koleje? Jednalo se o první takto významné narušení obranného systému Prahy.

Proměna Smíchovského nádraží postupuje

Změny se na Smíchovském nádraží dějí na několika frontách současně - zatímco probíhají dokončovací práce na 3. a 4. nástupišti, mílovými kroky postupuje i rekonstrukce podchodů a výstavba nové bezbariérové lávky. Na začátku srpna proběhla instalace eskalátorů, a že to není žádná legrace! Sesazení a napojení je práce na milimetry. V rámci toho vznikají v předstihu i základy budoucího Terminálu Smíchov. Pokud byste se o postupu prací chtěli přesvědčit na vlastní oči, můžete navštívit novou vyhlídku v dokončované části projektu Smíchov City.



SUDOP na Beskydské 7

Zatímco v zimě vidíme naše kolegy pravidelně na startu Jizerské 50, v létě se pomalu stává zvykem obdivovat výkony hrdinů Beskydské sedmičky. 101 kilometrů, 7 vrcholů + závěrečný stoupák na Velký Javorník, 5500 výškových metrů a 28 hodinový limit - to jsou čísla, ze kterých mrazí. Přesto se do závodu i letos postavilo kolem 3000 účastníků a my jsme hrdí, že mezi nimi byl i tým s logem SUDOPu na dresu a že se objevil ve výsledkové listině s časy mezi 19 a 23 hodinami.



Přivítali jsme léto

Před SUDOPem se i letos uskutečnilo tradiční vítání léta, které nabídlo program nejen dospělým. Připomněli jsme si, jaké to bylo být dětmi a spolu s nimi jsme foukali bubliny z bublifuku, malovali na chodník, mohli si zaskákat panáka či gumu a také malování na obličej a zmrzlina si našly příznivce nejen mezi těmi nejmenšími.

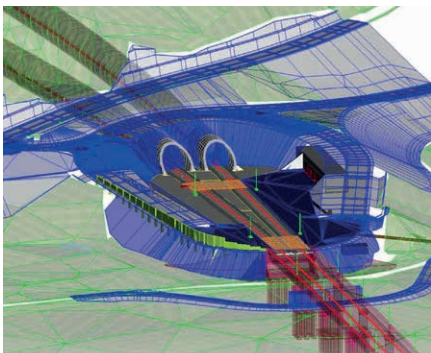


Studenti v SUDOPu

V uplynulých týdnech jsme v kancelářích potkávali řadu mladých tváří - patřily brigádníkům, stážistům a studentům programu ERASMUS ze Žilinské univerzity. Čas, který jim věnujeme, není v žádném případě ztracený. Zatímco my jim ukážeme, jak to u nás chodí a na čem by se v budoucnu mohli podílet, oni nám přinášejí svěží pohled na naší práci, energii a někdy i nečekané zkušenosti. Díky pohodové atmosféře a kolegiálnímu přístupu mají studenti chuť se k nám vracet, ať už na částečný úvazek, dlouhodobou stáž nebo další studijní pobyt, a to nás velmi těší. Budoucnost dopravního projektování může být právě v jejich rukou.

Ocenění

v Berounský tunel



v Praha Hlavní nádraží



^ VRT Střední Čechy

Galavečer Stavby roku hl. m Prahy 2025 a Urbanistického projektu roku 2026

V pondělí 22. června proběhlo slavnostní vyhlášení soutěže, kterou pořádá Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství. A naše projekty bodovaly! Hned tři ocenění získal v urbanistické části projekt VIA VLTAVA, na kterém jsme pracovali s 2T engineering a TOP CON SERVIS. Více se o oceněném projektu dozvíte v článku na stranách 14 - 17. Cenu za výjimečné stavebně-technické řešení dopravní infrastruktury hlavního města Prahy získalo Zdvoukolejné trati Branický most - Praha-Krč - Spořilov. A odnesli jsme si i cenu za Excelentní kvalitu za roky 2021 - 2025, o kterou se ucházelo celkem 1 720 firem.



Tři projekty SUDOPu PRAHA míří do finále YII Awards 2026

Ve finále letošního ročníku YII Awards vyhlášeného společností Bentley Systems máme celkem tři želízka v ohni. Jsme jedinou společností, která má projekty ve finále hned ve třech kategoriích, a to je při 300 přihlášených projektech z 53 zemí světa už opravdu nezanedbatelný úspěch. Bentley YII Award je prestižní globální soutěž v oblasti infrastrukturního plánování, BIM a digitálního inženýrství. Nezávislé odborné nadnárodní poroty hodnotí u jednotlivých projektů přínos v designu, inženýrství, výstavbě a provozu staveb s důrazem na digitalizaci, udržitelnost a efektivitu. Jedná se o mezinárodně uznávané a vysoce prestižní ocenění.

Do finále byly nominovány projekty:

- **Berounský tunel**
(kategorie Bridges and Tunnels)
- **Praha Hlavní nádraží**
(kategorie Cities and Facilities)
- **VRT Střední Čechy**
(kategorie Rail and Transit)

Prezentace projektů a vyhlášení výsledků proběhne na mezinárodní konferenci Year in Infrastructure 2026 na začátku října v Singapuru.



Česká dopravní stavba & technologie 2026

Jen den po galavečeru Stavby roku se na stejném místě - ve Fantově sále na Hlavním nádraží - konalo další vyhlášení. Tentokrát šlo o 23. ročník soutěže Česká dopravní stavba pod patronátem Svazu podnikatelů ve stavebnictví (SPS). A ani tady jsme nepřišli zkrátka. Rekonstrukce mostu Františka Křižíka na trati Tábor - Bechyně získalo nejen cenu časopisu Stavebnictví, ale také titul v kategorii dopravních staveb. Kromě toho byl cenou ČKAIT oceněn Miroslav Vlček z IPSUM CZ, který zpracoval projekt Areálu HZS Cheb pro HZS Správy železnic. Gratulujeme!

Konference



Konference Podzemní stavby Praha 2026

Ve dnech 25. – 27. května proběhla v Clarion Congress Hotel Prague konference Podzemní stavby Praha 2026. SUDOP byl stříbrným partnerem této akce. Kromě konferenčního programu měli účastníci také možnost zúčastnit se exkurzí do Rudolfovy štolý nebo do tunelů ve výstavbě na akci I/33 Náchod, obchvat.



Partnerské setkání VRT

V pražském hotelu The Julius proběhlo 14. května další setkání zástupců projektů PROFIZEL a VRT CZ s nejvyšším vedením Správy železnic. Diskutovalo se o strategických změnách, které přímo ovlivní fungování českého železničního průmyslu v nejbližších letech. Mezi hlavní témata patřil nově zaváděný přístup soutěžení po profesích, stabilita pipeline a financování, nástup standardu BIM od ledna 2027 i ochrana českého know-how.



Konference Pozemní komunikace 2026

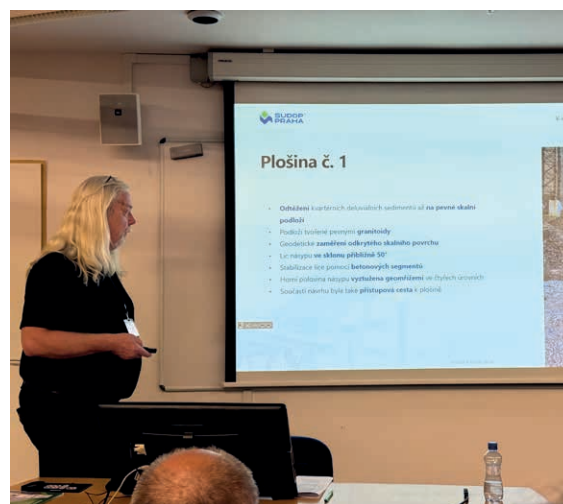
Stejně jako v minulých letech jsme i tentokrát podpořili konferenci Pozemní komunikace, kterou pravidelně organizuje Katedra silničních staveb Stavební fakulty ČVUT v Praze ve spolupráci s Českou silniční společností a s podporou Sdružení pro výstavbu silnic. Konala se 18. června v prostorách Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství.



Workshop SŽ a MD - Berounský tunel

Správa železnic ve spolupráci s Ministerstvem dopravy uspořádala 24. července ve Fantově budově workshop pro odbornou veřejnost, na kterém představila aktuální stav přípravy železniční trati Praha-

Smíchov – Beroun. Součástí prezentace bylo také srovnání nákladů Berounského tunelu s obdobnými evropskými stavbami a představení aktuálního harmonogramu. Diskuse se soustředila především na růst předpokládaných nákladů a posun termínu zahájení stavby. Dobrou zprávou je potvrzení, že přípravné práce mohou dále pokračovat.



HGIG 2026 v Pardubicích

Od 1. do 4. září se v Pardubicích konal XVII. hydrogeologický a V. inženýrskogeologický kongres HGIG 2026, jedno z nejvýznamnějších odborných setkání české hydrogeologie, inženýrské geologie a souvisejících oborů. Letošní ročník nesl podtitul „Země a voda – příležitosti a rizika“. SUDOP PRAHA svými příspěvky reprezentovali naši kolegové Martin Jech, Filip Olejár a František Dragoun.

Za každým kilometrem dálnice jsou roky práce

Jan Ostrý o projektech, lidech a realitě staveb

Text: Tomáš Wehle

Foto Dálnice D3, úsek 0310/II

Hodějovice - Třebonín: Daniel Karfik, portrét: Jan Mudra



Dálnice většina z nás vnímá jako samozřejmost – rychlou, hladkou cestu z bodu A do bodu B. Jak ale vypadá její vznik z pohledu těch, kteří ji navrhují a koordinují? Jan Ostrý ze střediska silnic a dálnic SUDOP PRAHA stojí za řadou klíčových projektů, včetně obchvatu Českých Budějovic na D3. V rozhovoru popisuje, proč je fyzická stavba jen „třešnička na dortu“, jak zásadní roli hrají lidské vztahy a proč je někdy složitější řídit lidi než řešit samotnou techniku.

Dálnice jsou často vnímány jen jako „čára na mapě“. Co všechno si běžný řidič neuvědomuje, když projíždí po novém úseku, na kterém jste pracoval?

Pro řidiče je dálnice otázkou minut – kilometr projede během chvíle a jede dál. Nevidí ale, co tomu předchází. Příprava a projektování jsou procesy na mnoho let: od prvních studií a podkladů přes územní rozhodnutí až po samotnou realizaci. Fyzická stavba, asfalt, svodidla nebo mosty, jsou ve skutečnosti jen „třešnička na dortu“, viditelný závěr dlouhého a složitého procesu.

Velká část práce se odehrává v rovině, kterou běžný uživatel nikdy nevnímá. Nejde jen o techniku, tu mají zhotovitelé zvládnutou, ale hlavně o koordinaci lidí a udržení celého procesu v chodu. Na projektech se střídají týmy, přicházejí různé tlaky i komplikace, a ne vždy mají všichni stejný cíl věci posouvat dopředu. Právě tohle je často nejnáročnější část celé práce. Z pohledu projektanta zabere příprava běžné dálniční stavby o délce čtyř až pěti kilometrů, od úvodních studií po přestřižení pásky, zhruba šest let, pokud vše probíhá hladce. V praxi se ale tato doba často prodlužuje kvůli různým sporům a dalším okolnostem. Nejsou zas takovou výjimkou stavby připravované i 10 let.

Podílel jste se na řadě klíčových dálničních tahů – D3, D6, D7. Když se na ty projekty podíváte zpětně, který vás profesně nejvíc formoval a proč? První stavby, které jsem měl jako HIP na starosti, byly na D7. Tam jsem se to učil. Sice jsem už předtím projektoval řadu let, ale „hipování“, tedy vedení zakázky, je trochu jiná disciplína. Pro mě to bylo všechno nové a musel jsem se s tím poprat a naučit se to. Postupně, jak člověk získává zkušenosti, zjišťuje, že technické věci se hodně opakují.

Vychází se ze stejných norem, řešení jsou v podobných mezích. Co se ale pokaždé mění, jsou lidé a celé zázemí kolem projektu. Každá stavba má samozřejmě svá technická specifika, ale pro mě jsou nakonec důležitější ty lidské milníky – jestli tam byl někdo, s kým se nedalo pracovat, nebo naopak stavba běžela hladce, i když technicky byla podobná. Na projektu máte vždycky nějakého partnera, člověka na straně zhotovitele nebo investora, který má přípravu na starosti. A když nejste na stejné vlně, tak to začne drhnout.

Obchvat Českých Budějovic na D3 je projekt, který pocítil prakticky každý řidič mířící z Čech do Rakouska. V čem byl z vašeho pohledu výjimečný – technicky, organizačně nebo lidsky? Z uživatelského pohledu to byla změna velká. Otevřely se vlastně tři stavby

najednou a v tu chvíli se řidičům výrazně zkrátil průjezd Českými Budějovicemi, klidně o půl hodiny. Odpadla komplikace průjezdu městem, což byl velký přínos i pro samotné Budějovice. Myslím si, že z pohledu veřejnosti to byl opravdu velký skok – ne běžný úsek dálnice někde v poli, ale něco, co mělo okamžitý a výrazný dopad. Pro nás to byl výjimečný projekt i rozsahem. Přípravoval se mnoho let, navazovali jsme na práci kolegů ze SUDOPu z předchozích stupňů a pokračovali v projektu, který byl mimořádně dlouhý. Zapojeno bylo velké množství lidí a kooperantů, a to jak ze skupiny SUDOP, tak zvenku. Tím, jak je ten úsek dlouhý, se tam vlastně potká téměř všechno, co si člověk v silničním stavitelství dokáže představit – mosty, křižovatky, přeložky, zdi, různá technická řešení a problémy. Z tohoto pohledu to bylo velmi komplexní.





Na začátku to působilo velmi neobvykle, protože do projektu vstoupil zahraniční zhotovitel, italská a slovenská firma. Jednání probíhala ve velkém počtu lidí, v angličtině i italsky, a bylo to nové. Italové ale ze stavby poměrně brzy odešli, takže se to částečně uklidnilo, i když také spolupráce se slovenskou stranou měla svá specifika.

Když dnes jedete po dokončeném úseku D3 kolem Českých Budějovic, co vás napadne jako první – profesionální satisfakce, konkrétní problémy, které jste řešili, nebo něco úplně jiného?

Mně se vybavují spíš ty problémy a příběhy, které se kolem stavby řešily. Když jedu po té dálnici, tak to pro mě není jen hotová stavba, ale hlavně vzpomínky na konkrétní místa a situace. Říkám si: tady jsme řešili tohle a tamto, tady byl problém s odvodněním, proč neodtékala voda, jestli byla chyba na straně stavby, nebo projektu. A tak dále a tak dále... To jsou věci, které dopředu neodhadnete, ukážou se až při realizaci. Samozřejmě mám i pocit spokojenosti, že jedu po „své“ dálnici, ale mnohem víc mi v hlavě běží ty příběhy. Každé místo má pro mě nějakou historii.

Na začátku svého působení v SUDOP PRAHA jste prý plánoval zůstat rok nebo dva, a je z toho víc než dvacet let. Co vás přesvědčilo zůstat a kdy vám došlo, že už to není „dočasná zastávka“?

Já jsem to měl jako asi hodně lidí – nastoupil jsem s tím, že se naučím řemeslo. Velká firma, žádná garáž, říkal jsem si, že tady získám zkušenosti, jak se to má dělat, protože po škole člověk

v podstatě nic neví. Plán byl dva tři roky a pak jít dál, podívat se jinam. Jenže mě to chytlo – lidi, kolektiv, práce, prostředí. Postupně jsem se stal součástí a už jsem zůstal. A vlastně to tak má asi hodně lidí z mé generace – nastoupili na pár let a najednou je z toho pětadvacet.

V souvislosti s tím mě napadá, jako jak to funguje dnes? Vychováváte si nové HIPy, abyste je pak měli k ruce?

To je přirozený vývoj. HIPové se u nás většinou vychovávají z projektantů, nikdy se nestalo, že bychom někoho přijali zvenku rovnou na tuhle pozici. Ani to prakticky není potřeba. Projektanti, kteří chtějí a nebrání se tomu, se k té práci postupně dostanou. Mají otevřené dveře – můžou se posunout dál, ale nemusí. Jsou lidé, které baví celý život projektovat a nechťejí tu roli měnit a pak zůstávají u projektování. Zároveň je to i generační obměna – kolegové odcházejí nebo odcházejí budou, takže probíhá i přirozený posun.

Vaše kariéra vedla od kresliče až k hlavnímu inženýrovi projektu. Co je dnes na práci HIPa nejtěžší – a co naopak nejvíc podceňují lidé mimo obor?

Nejtěžší je komunikace s lidmi, lidská stránka. Skloubit různé povahy. Jsem v podstatě mezi dvěma kameny – na jednu stranu chci mít s kolegy a spolupracovníky dobrý vztah, nechci působit direktivně, ale na druhou stranu mám termíny, které oni často nevnímají v celém kontextu a já je vidět musím. U projektových prací je to o to složitější, že se snažím, aby kolegové byli zároveň partneři, se kterými se dá normálně

fungovat, ovšem zároveň potřebují jasné termíny. U staveb v realizaci je to ještě ostřejší. Jakmile běží realizace, bagry takzvaně jedou, termíny jsou dané a tlak zvenku je mnohem větší. Ten pak musím nějak přenést na náš tým, který má ale vlastní kapacity a zároveň pracuje na dalších projektech.

To balancování je nejtěžší. Nejsem jediný, kdo po nich něco chce, a musím se vejít do jejich časových možností, aniž bych na ně tlačil víc, než je nutné. Zároveň s nimi budu pracovat další roky, takže nechci jít cestou nátlaku. Udržet funkční spolupráci a zároveň plnit termíny je podle mě ta nejnáročnější část práce HIPa. ✕



2026 – Silnice nezpomalují...

Text: Vladimír Koníček
Foto: Daniel Karfík, vizualizace: Movisio

Na nedostatek práce si letos na silničním středisku rozhodně stěžovat nemůžeme. Vedle dokumentací pro již probíhající stavby máme na stole řadu projektů, které se postupně přibližují realizaci. A protože silniční síť se nejlépe poznává v pohybu, vydejme se i letos na malou cestu po republice.



V Solnici se obchvat uzavírá do celku

Začneme na východě Čech. Silnice I/14 je významnou spojnici severních a východních Čech a v oblasti Solnice navíc zajišťuje důležité napojení průmyslového areálu automobilky Škoda Auto v Kvasinách. Právě vysoká intenzita dopravy související s výrobním závodem a každodenním dojížděním zaměstnanců dlouhodobě zatěžuje současný průtah i stávající okružní křižovatku.

Pomoci má stavba **I/14 MÚK Solnice**, která definitivně dotvoří západní obchvat města. Rozhodující severozápadní část obchvatu se začala stavět na podzim 2025 a její zprovoznění se předpokládá v roce 2027. Nová mimoúrovňová křižovatka spolu s přibližně kilometrovou přeložkou I/14 pak celý systém doplní.

Samotná křižovatka je navržena jako trubkovitá, bezprůpletová, s přímými a vratnými větvemi. Toto řešení vychází z reálných dopravních proudů v území, především z vysoké intenzity vozidel směřujících od Náchoda do průmyslové zóny Kvasiny. Mezi hlavní objekty patří kromě přeložky I/14 také větve mimoúrovňové křižovatky, třípolový most, rámový most a přeložka Lokotského potoka.

SUDOP PRAHA zde zpracoval dokumentaci pro stavební povolení a následně také projektovou dokumentaci pro provádění stavby. Ještě v listopadu 2025 bylo řešení upraveno podle závěrů auditu bezpečnosti. Pokud půjde vše podle plánu, ŘSD počítá se zahájením stavby v první polovině roku 2027.

Na západě se rodí budoucí D20

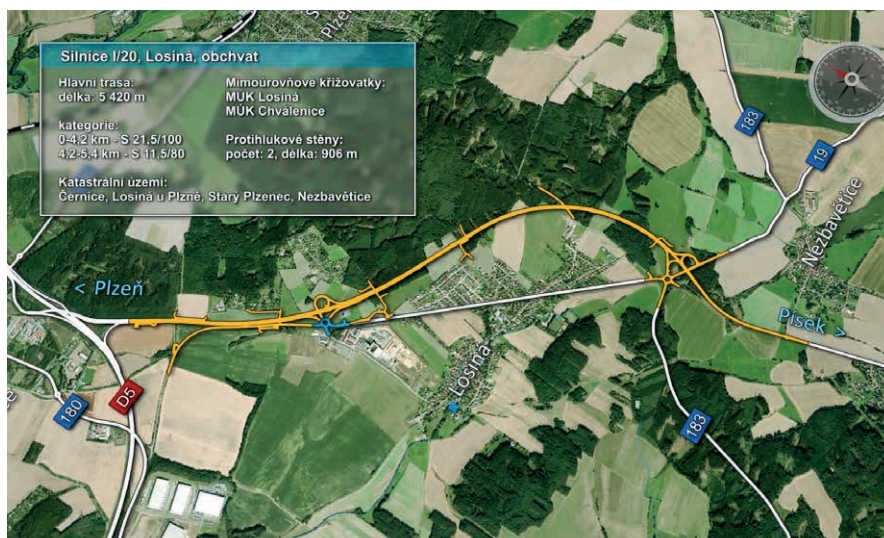
Ze Solnice se přesuneme na druhý konec republiky. **I/20 Losiná, obchvat** je stavbou, která má nejen ulevit obci a zlepšit podmínky na vytížené trase, ale zároveň představuje první krok k budoucí dálnici D20. Ani u její přípravy SUDOP PRAHA nechybí. Současně s kolegy ze střediska 205 pracujeme také na přípravě budoucí trasy D20 v části úseku Nová Hospoda – Písek – Jihlava.

Silnice I/20 je dnes významnou tepnou propojující Plzeňský kraj s Jihočeským a Karlovarským krajem a zároveň součástí evropského tahu E49. Denní intenzita provozu kolem Losín se už nyní blíží 16,5 tisíce vozidel. Smyslem nové trasy je především odvedení tranzitu ze zastavěných území, zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu a v neposlední řadě také zlepšení podmínek pro obyvatele obcí podél dnešní I/20.

Navržený úsek je dlouhý 5,42 kilometru. Od dálnice D5 pokračuje nejprve jako čtyřpruhová komunikace, obchází Losinou z východní strany a zahrnuje dvě mimoúrovňové křižovatky – Losiná a Chválenice. Za Chválenicemi se trasa mění na dvoupruhové uspořádání. Stavba zároveň vyvolá přeložku části silnice I/19 i úpravy komunikací nižších tříd a účelových cest.

Příprava takto významné stavby pochopitelně není sprintem. Záměr projektu byl schválen už v roce 2014, následovala EIA, územní řízení, dokumentace pro stavební povolení a postupné výkupy pozemků. Na konci roku 2025 byla podána

▼ I/20 Losiná, obchvat





žádost o vydání stavebního povolení a letos byla uzavřena smlouva se zpracovatelem zadávací dokumentace.

Jižní Čechy: tangenta s půlkilometrovou estakádou

V naší pomyslné cestě pokračujeme na jih. Pro Jihočeský kraj připravujeme **Jižní tangentu České Budějovice, II. etapu**. Projektový tým vedený Markem Stádníkem nyní zajišťuje inženýrskou činnost pro získání povolení záměru a následovat bude dokumentace pro výběr zhotovitele. Předpokládáné zahájení stavby je v roce 2028.

Nová silnice II/143 propojí mimoúrovňovou křižovatku u Roudné na dálnici D3 se silnicí II/156 za Novou Vsí. Úsek dlouhý přibližně 5,5 kilometru je navržen v kategorii S 9,5/90 a velkou část trasy bude doprovázet cyklostezka.

Technicky zajímavým prvkem je také hospodaření s vodou v území ochranných pásem podzemních vod. Část komunikace proto povede v obrubách a dešťová voda bude odváděna kanalizací přes odlučovač a retenční nádrž.

A především jsou tu mosty. Celkem jich projekt obsahuje sedm – čtyři mosty na hlavní trase, lávku pro pěší a migrační most. Dominantou bude **530 metrů dlouhá estakáda přes údolní nivu Malše**.

I silnice první třídy může být pořádná stavba

Ještě větší sousto představuje připravovaná **I/26 D5 – Stod**. Přibližně 12,5 kilometru dlouhá přeložka v uspořádání 2+1 prochází částečně zastavěným územím a zahrnuje množství mostů a nadjezdů, přeložky komunikací a sítí, čtyři mimoúrovňové křižovatky i oboustrannou odpočívku.

Jinými slovy: není to dálnice, ale rozsahem i náročností za ní rozhodně nezaostává.

Příprava stavby má za sebou několik změn. SUDOP PRAHA pro ni v minulosti zpracoval dokumentaci DÚR a následně DSP, příprava však byla z několika důvodů zastavena a projekt byl znovu zadán jako dokumentace DPS. Tým pod vedením Jana Ostrého má nyní odevzdaný její koncept a připravuje projednání připomínek objednatelů. Důležitá je také intenzivní koordinace s kolegy připravujícími souběžnou přeložku železniční trati Plzeň–Domažlice.

Právě podobné projekty dobře ukazují, že práce silničního projektanta dávno nekončí u návrhu vozovky. Je to skládání složitých systémů, ve kterém se setkávají komunikace, železnice, mosty, inženýrské sítě, krajina, majetkoprávní vztahy i požadavky desítek dotčených subjektů.

✓ I/26 D5 – Stod.



< Jižní tangenta
České Budějovice, II. etapa

Projekty, na které stojí za to si počkat

Některé stavby mají před sebou delší cestu. Jednou z nich je **I/16 Mělnické Vtelno – obchvat**, součást postupného zlepšování parametrů důležité západo-východní silnice propojující mimo jiné dálnice D6, D7, D8, D10, D35 a D11.

Přeložka o délce 4,6 kilometru je navržena převážně v uspořádání 2+1. Pokud bude příprava pokračovat bez dalších komplikací, počítá se se zahájením stavby v roce 2029 a dokončením v roce 2031. Projekt je na středisku už pátým rokem a prošel řadou změn. Nyní je odevzdán čistopis dokumentace a probíhá inženýrská činnost směřující k získání povolení.

K projektům s delším horizontem patří také **D3 0304 Václavice – Voračice**, kde tým pod vedením Petra Hradila pracuje na dokumentaci DSP a přípravě podkladů pro získání územního rozhodnutí.

Kilometry, které začínají u projektantů

Solnice, budoucí D20, jižní Čechy, Plzeňsko nebo středočeská D3. Některé z těchto staveb jsou realizaci blízko, jiné čekají ještě roky příprav a projednávání.

Všechny ale začínají stejně – prací projektantů. To, co dnes vzniká na jejich monitorech, může za několik let znamenat bezpečnější cestu, klidnější obec nebo rychlejší spojení mezi regiony. A podle zásoby rozpracovaných projektů to vypadá, že na silnicích bude ještě dlouho co dělat. **Takže nezpomalujeme. ✕**

Šmejkalka

Když i bourání potřebuje pevné základy

Rekonstrukce nejstaršího dálničního mostu v České republice představuje jednu z klíčových staveb modernizace dálnice D1. Cílem projektu je obnova mostní konstrukce tak, aby dlouhodobě odpovídala současným požadavkům na bezpečnost, únosnost i plynulost dopravy. Samotné stavební práce probíhají za složitých technických podmínek, které vyžadují pečlivou přípravu každé fáze realizace. Jedním z důležitých předpokladů úspěšného průběhu rekonstrukce bylo **vybudování pracovních plošin pro těžkou bourací techniku**.



Návrh těchto pracovních plošin jsme na středisku geotechniky zpracovali v letech 2025–2026 pro společnost Pavel Švestka, která na stavbě prováděla demoliční práce. Pracovní plošiny bylo nutné situovat do prostoru strmých svahů přiléhajících k mostní konstrukci, což kladlo vysoké nároky na jejich návrh i realizaci.

- ✓ Bezkontaktní řešení lince násypu vůči základu věžového jeřábu

Konstrukce pracovních plošin byla navržena jako řízené násypy z betonových recyklátů a štěrkovitých zemin s využitím geosyntetik. Jedním z hlavních požadavků investora bylo maximální využití betonového recyklátu vzniklého demolicí původní mostní konstrukce. Před zahájením demoličních prací proto byla zásoba recyklovaného materiálu doplněna dovezenou štěrkdrtí, aby bylo možné zajistit plynulou výstavbu násypových těles.

Dvě plošiny, dvě odlišná řešení

Výstavba pracovních plošin byla zahájena na severovýchodní straně mostu (ve směru na Prahu), kde již byly osazeny dva stacionární věžové jeřáby. Zásadním požadavkem návrhu bylo zajistit, aby budování násypů nijak neovlivnilo jejich založení.

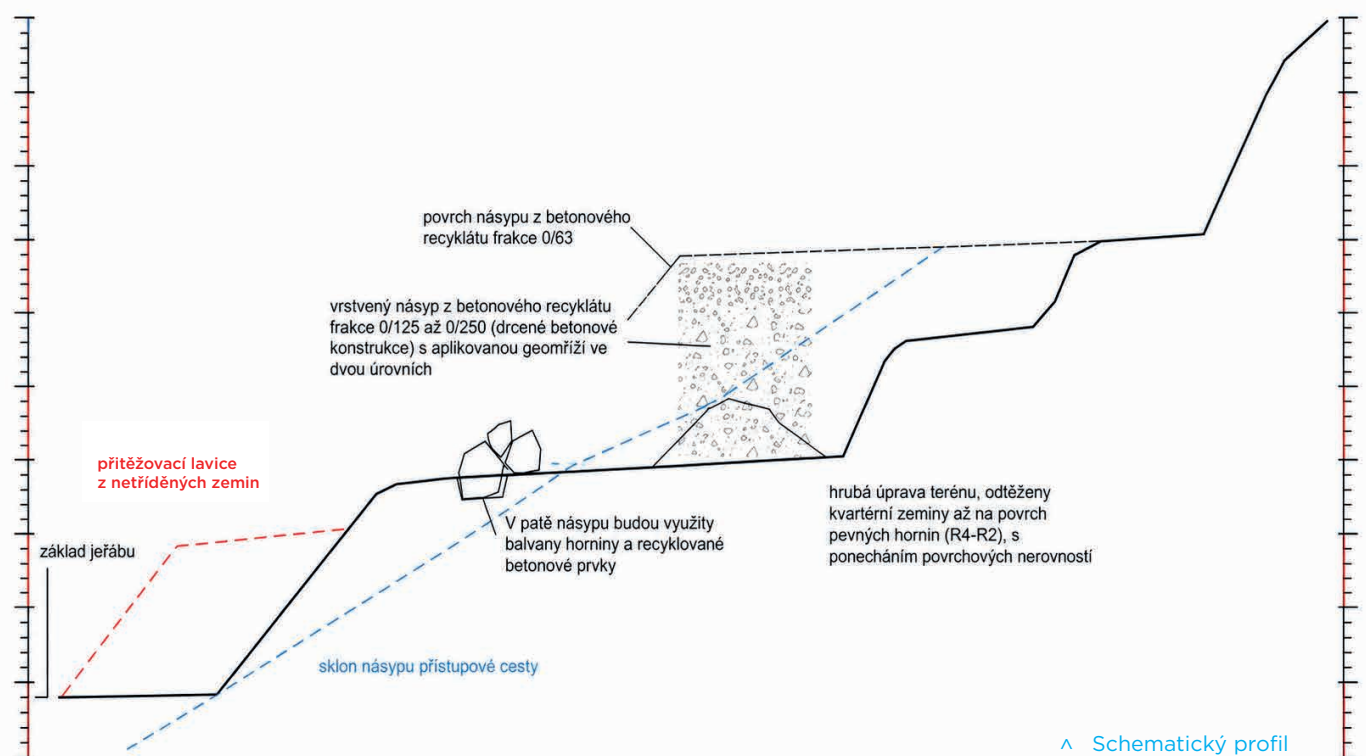
Na brněnské straně mostu (plošina 1)

byly práce zahájeny odtěžením kvartérních zemin až na skalní podloží tvořené pevnými granodiority. Po geodetickém zaměření odkryté skály byly zpracovány schematické profily, které spolu s požadovanou niveletou plošiny sloužily jako podklad pro návrh násypového tělesa.

S ohledem na nutnost eliminovat vlivy na založení jeřábových konstrukcí bylo navrženo lícové opevnění násypu ve sklonu přibližně 50°. Ke stabilizaci líce byly použity betonové segmenty vhodných tvarů a rozměrů, zatímco horní část násypu byla ve čtyřech úrovních vyztužena geomřížemi.

Součástí návrhu byla také přístupová komunikace pro bourací techniku. Její trasování muselo zajistit nejen bezpečný pohyb techniky ve svažitém terénu, ale také dostatečný manipulační prostor pro její provoz.





Podmínky na pražské straně mostu (plošina 2) byly výrazně odlišné. Svah byl strmější, tvořen převážně silně zvětralými granodiority, a prostor pro založení násypu byl podstatně omezenější. Po dokončení první plošiny navíc nebylo k dispozici dostatečné množství betonového recyklátu, proto bylo násypové těleso vybudováno z dovezených šterkodrtí frakcí 0/125, 0/63 a 0/32.

Stejně jako u první plošiny byly i zde v horních vrstvách použity geomříže vhodně kombinované s jednotlivými frakcemi šterkodrtí. Vzhledem ke sklonu svahu dosahujícímu přibližně 65° bylo při stabilizaci líce, zejména v okolí jeřábové konstrukce, využito větší množství betonových prvků získaných při demolici původní mostovky.

Stabilita ověřená výpočty

Každý z navržených modelů násypových těles byl podroben detailním výpočtům stability. Jejich výsledky se promítly do finální podoby návrhu – v některých místech bylo nutné zvýšit počet vrstev geomříží, jinde upravit geometrii násypu, například rozšířením přítěžovací lavice u plošiny 1.

V průběhu výstavby byly na jednotlivých vrstvách násypů podle kontrolního zkušební plánu prováděny statické zatěžovací zkoušky. Současně byly laboratorně ověřovány vlastnosti použitého betonového recyklátu, aby bylo potvrzeno splnění požadovaných parametrů navrženého řešení.

Závěr

Rekonstrukce mostu Šmejka na 24. kilometru dálnice D1 probíhá za částečného provozu od července 2023. Investorem je Ředitelství silnic a dálnic, samotnou realizaci zajišťuje sdružení společností STRABAG a PRAGOPROJEKT. Rozsáhlá investice v hodnotě přibližně 965 milionů korun by měla být podle aktuálního harmonogramu dokončena v roce 2027.

Na podobných stavbách však nejsou důležité pouze samotné mostní

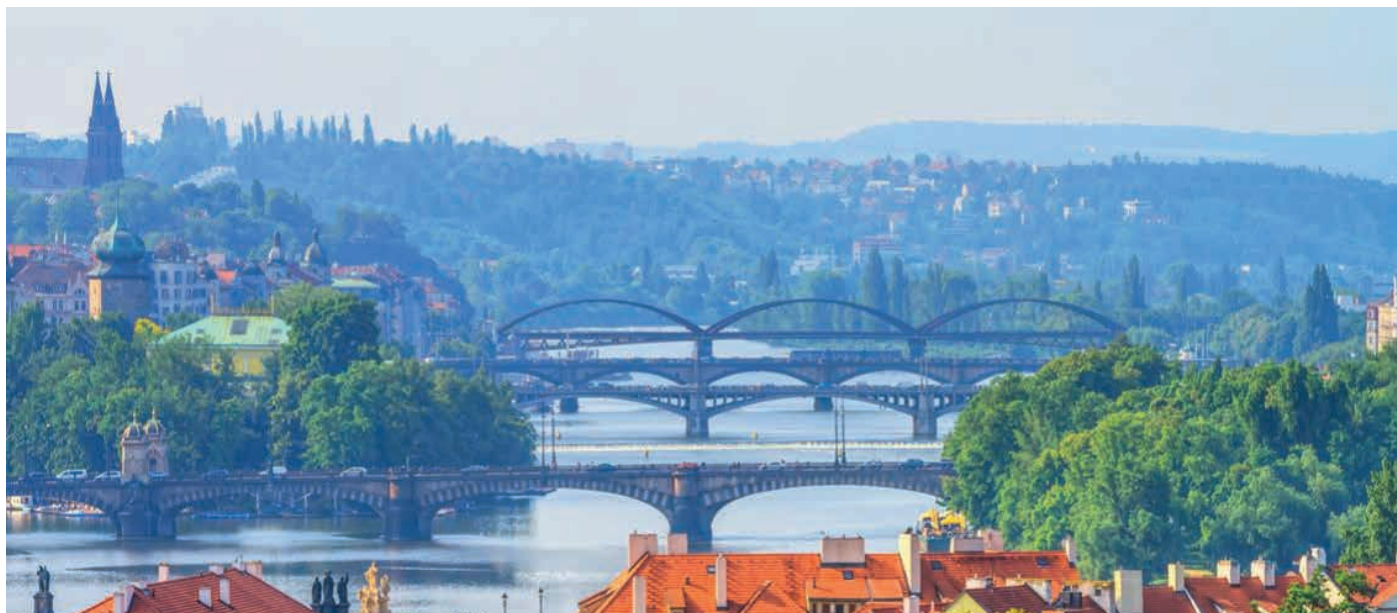
konstrukce. Neméně významnou roli hrají technická řešení, která vytvářejí podmínky pro jejich bezpečnou a efektivní realizaci. Návrh pracovních plošin pro bourací techniku byl jedním z nich. Těší nás, že se i SUDOP PRAHA může svými zkušenostmi podílet na rekonstrukci mostu Šmejka a přispět svým technickým řešením k úspěšné realizaci tohoto významného infrastrukturního projektu. ✕

[Dokumentace > stavby 7/2026](#)



▼ Lícové opevnění násypu





Text: Iveta Torkoniaková a Libor Marek, vizualizace: 2T engineering

Oceněná VIA VLTAVA

Spojujeme břehy, propojujeme lidi, vytváříme estakádu života

Základní ambicí návrhu VIA VLTAVA je, společně s železničním propojením, vytvořit pěší a cyklistickou magistrálu, která propojí nejen břehy Vltavy, ale i samotné obyvatele města. Spojí Výtoň, smíchovské nábreží i dynamicky se rozvíjející část Smíchova. Území bylo po více než století formováno především železniční infrastrukturou, která na obou březích vytvářela výraznou bariéru. Cílem projektu je tuto bariéru odstranit a proměnit dopravní stavbu v infrastrukturu 21. století a plnohodnotně ji integrovat do centra města. Návrh vytváří dvě vzájemně se doplňující vrstvy: dopravní a městskou. Společně formují atraktivní veřejný prostor určený pro setkávání, pohyb i každodenní život.

VIA VLTAVA v kostce

Návrh zahrnuje přibližně 800 metrů nových tříkolejných železničních mostů, novou železniční zastávku Výtoň i otevření historických klenb pod tratí na Výtoni. Na Smíchově projekt navrhuje odtěžení rozsáhlých železničních valů, na jejich místě vytvoření nového náměstí, rozsáhlých sportovišť a volnočasových prostor. V rámci projektu vznikne téměř 1,8 kilometru lávek a pěších propojení podél nových železničních mostů i pod nimi. Součástí projektu je přesun památkově chráněné mostní konstrukce z Výtoně do Modřan a výstavba nového mostu přes Vltavu.

VIA VLTAVA je projektem humanizace technické infrastruktury

- Navrhuje moderní spojení mezi Smíchovem a Výtoní – propojuje břehy nejen fyzicky, ale i společensky.
- Zvyšuje bezpečnost železničního provozu.
- Vytváří kapacitní spojení využitelné i v krizových situacích (evakuace, zásobování při povodních apod.).
- Otevírá kamenné klenby na Výtoni a revitalizuje jejich okolí – vzniká cca 16 000 m² prostoru pro kulturu a relaxaci.
- Odstraňuje 150 let starou bariéru zemních valů na Smíchově a přináší

cca 19 000 m² nového veřejného prostoru pro sport a volný čas.

- Vytváří pod kolejištěm novou městskou vrstvu – sportoviště, dětská hřiště, kulturní prostory i místa pro posezení a občerstvení.
- Zvyšuje bezpečnost území odstraněním nepřehledných zákoutí – prostor pod estakádou bude kvalitně osvětlen a přirozeně kontrolován každodenním provozem.
- Je plně bezbariérový – umožňuje plynulý pohyb mezi Výtoní a Smíchovem bez jediného schodu.
- Funguje jako „městský deštník“ – estakáda poskytuje ochranu před deštěm i sluncem a umožňuje celoroční využití prostoru.
- Otevírá nové průhledy a průchody tam, kde byla po 150 let bariéra.
- Vytváří novou smíchovskou náplavku.
- Přináší lineární park Smíchov – Vltava.
- Dává nové využití historické ocelové konstrukci – počítá s jejím přemístěním do Modřan, kde poslouží jako lávka a zároveň exponát pod širým nebem (přístupný i pro vozidla IZS).

Promenády a trasy

Promenáda VIA VLTAVA – okruh o délce cca **2,5 km**:

Výtoň – nový most – estakáda Smíchov – Rynek Viadukt – cyklostezka – nový most – Výtoň

Velký okruh VIA VLTAVA (min. **15 km**):

Výtoň – Modřany – lávka Modřany – Velká Chuchle – Smíchov – nový most – Výtoň

Nový tříkolejný most pro další století

Základním prvkem návrhu je nový tříkolejný železniční most pod Vyšehradem, který využívá stávající pilíře a respektuje urbanistickou logiku místa.

Autoři odmítli varianty, které by vedly ke vzniku několika paralelních mostních konstrukcí vedle sebe. Nový most soustřeďuje potřebnou železniční kapacitu do jediné stavby, která zachovává charakteristickou siluetu přemostění i historické panorama Prahy.

Cílem je vytvořit infrastrukturu schopnou zajistit rozvoj železniční dopravy v Praze na další desetiletí bez stavebních zásahů do tohoto mimořádně citlivého území.

Výtoň jako nový přestupní uzel

Jedním z nejvýznamnějších dopravních prvků návrhu je nová železniční zastávka Výtoň.

Ta má vzniknout jako moderní přestupní uzel propojující železniční dopravu s tramvajovou sítí, pěšími trasami, cyklo dopravou i pražskou náplavkou. Obyvatelé Prahy by tak získali nový přístup k městské a příměstské železnici v bezprostřední blízkosti historického centra.

Zastávka zároveň výrazně posiluje význam Výtoně jako přirozeného dopravního uzlu mezi Podskalím, Vyšehradem, Smíchovem, Novým Městem a Braníkem.

Otevření historických kleneb

Významnou součástí projektu je proměna veřejných prostorů na výtoňském předmostí.

Návrh počítá s otevřením dnes zazděných historických kleneb pod železniční tratí, které jsou po desetiletí veřejnosti neprostupné a nepřístupné. Tyto prostory mají získat nové využití pro služby,



^ Nová zastávka Výtoň



^ Zastávka Výtoň na památkově chráněných klenbách

gastronomii, kulturu, drobný obchod a další městské aktivity navazující na náplavku a veřejný prostor podél řeky.

Železniční infrastruktura se tak z bariéry stává aktivní součástí města. Místo dnes nevyužívaných prostor vznikne živá městská struktura propojující náplavku, veřejnou dopravu i nové přestupní vazby.

Proměna smíchovského předmostí

Na smíchovské straně projekt řeší jeden z dlouhodobých urbanistických problémů této části Prahy – rozsáhlé železniční valy, které po více než sto

let vytvářejí fyzickou bariéru mezi jednotlivými částmi města a omezují prostupnost území směrem k Vltavě.

Návrh počítá s odstraněním těchto násypových těles a jejich nahrazením novou železniční estakádou. Tím se uvolní rozsáhlé plochy v území a vznikne možnost vytvořit nové městské prostory, pěší propojení i kvalitnější vazby mezi smíchovskou náplavkou, připravovanou čtvrtí Smíchov City a okolní městskou strukturou.

Nová estakáda zachová požadovanou kapacitu železniční dopravy a zároveň odstraní bariérový efekt historických náspů. Území, které je dnes vnímáno především jako dopravní koridor, se tak může proměnit v plnohodnotnou součást města s novými veřejnými prostory a lepší prostupností pro obyvatele i návštěvníky.

Právě odstranění železničních valů a jejich nahrazení estakádou představuje jeden z nejvýznamnějších urbanistických přínosů projektu VIA VLTAVA. Návrh tak neřeší pouze samotný most, ale zásadním způsobem mění vztah Smíchova k řece i vnitřní propojení této rychle se rozvíjející části Prahy.

Mostní estakádou Smíchov se podrobně zabýval článek v minulém čísle SUDOP Revue na stranách 15 – 17.



^ Využití kamenných kleneb pod zastávkou Výtoň



- ^ Nová železniční estakáda s mostem přes Vltavu a lávkami propojujícími Smíchov s Výtoní po obou stranách. Lávka zleva je z historických konstrukcí z Výtoně. Vzniká nové náměstí Rynek Viadukt s dětským hřištěm u Nádražní ulice.

Projekt VIA VLTAVA uspěl v soutěži Urbanistický projekt roku 2026 ve třech kategoriích

Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství každoročně pořádá soutěž Stavba roku v různých kategoriích a také soutěž Urbanistický projekt roku. Letos jsme měli železku v ohni této soutěže i my.

Slavnostní vyhlášení výsledků soutěže proběhlo 22. června ve Fantově sále na pražském hlavním nádraží. Mezi nejvýrazněji oceněnými návrhy zaujal náš projekt VIA VLTAVA, a to hned ve třech kategoriích.

Cena veřejnosti CNN Prima NEWS:

Nejcennější odborné i společenské potvrzení správnosti celého konceptu. V otevřeném hlasování tisíců občanů dali lidé jasně najevo, že si přejí moderní, fungující a esteticky kultivovaný veřejný prostor. Tento triumf definitivně vyvrací mýtus, že veřejnost odmítá nový most pod Vyšehradem, a ukazuje, že mlčící většina obyvatel jednoznačně podporuje rozvoj infrastruktury 21. století.

Cena Českého svazu stavebních inženýrů (ČSSI):

Odborné uznání ze strany stavebních inženýrů a kapacit v oboru, které je staví na skvěle zvládnuté technické a konstrukční stránce návrhu, bezpečnosti a realizovatelnosti stavby.

Nominace na hlavní titul Urbanistický projekt roku 2026:

Zařazení mezi absolutní špičku urbanistických počinů v České republice, které vyzdvihuje ucelený přístup k řešení území od Výtoně až po Smíchov.

Tento výsledek potvrdil, že návrh přináší nejen špičkové inženýrské a architektonické řešení, ale nachází také silnou odezvu u široké veřejnosti a odborné komunity. Trojitý úspěch je také jasným signálem pro politiky, že projekt VIA VLTAVA představuje vyvážené řešení, které spojuje potřeby moderní dopravy, ochranu památkových hodnot a vytvoření kvalitního prostoru pro každodenní život obyvatel metropole.



Hodnocení poroty

„Projekt VIA VLTAVA je výjimečnou urbanistickou studií zaměřenou na rozvoj území v návaznosti na řeku a její okolí. Návrh citlivě využívá potenciál nábrežních prostor a usiluje o harmonické propojení bydlení, veřejných prostranství, zeleně a občanské vybavenosti. Porota vyzdvihuje zejména důraz na kvalitní veřejný prostor, zlepšení propustnosti území a podporu pěší i cyklistické dopravy. Za přínos považuje také snahu o udržitelný rozvoj a posílení vztahu obyvatel k vodnímu prostředí prostřednictvím atraktivních rekreačních a společenských ploch. Celkově porota hodnotí projekt VIA VLTAVA jako promyšlený a perspektivní návrh s potenciálem významně přispět ke zkvalitnění městského prostředí a rozvoji dané lokality.“

Historické konstrukce nezaniknou, získají novou funkci

Jedním z nejvýraznějších principů projektu VIA VLTAVA je maximální zachování historických mostních konstrukcí, které jsou dnes součástí železničního mostního souboru pod Vyšehradem.

Návrh neusiluje o demolici historických prvků, ale o jejich záchranu a nové využití. Památkově chráněné plnostěnné ocelové konstrukce, které jsou dnes součástí mostního souboru na Výtoni a překlenují Rašínovo nábreží i navazující volné prostory mezi vltavským mostem a historickými klenbovými konstrukcemi, mají být zachovány a využity jako součást nové lávky pro pěší a cyklisty na smíchovské straně.

Konstrukce, které dnes tvoří významnou součást historického železničního předmostí, tak nezaniknou společně s původním dopravním řešením. Naopak získají nový život ve veřejném prostoru a stanou se součástí nové sítě pěších a cyklistických propojení podél Vltavy.

Stejnou filozofii projekt uplatňuje i u hlavní historické konstrukce současného železničního mostu. Tvoří ji charakteristické ocelové příhradové mosty se zakřiveným horním pásem parabolického tvaru, které již více než sto let spoluvytvářejí panorama Prahy pod Vyšehradem.

Návrh počítá se zachováním této památkově chráněné konstrukce a jejím



△ Přesun stávajícího mostu do Modřan-Chuchle pod jezem

přemístěním do Modřan, kde vytvoří nové bezbariérové propojení mezi Modřany a Velkou Chuchlí. Díky výrazně nižšímu zatížení pěší a cyklistickou dopravou bude možné zachovat většinu původní historické konstrukce včetně jejího charakteristického architektonického výrazu.

Historický most tak nezanikne, ale získá nový život v podobě veřejně přístupné lávky. Zachová si svou konstrukční podstatu, identitu i významnou část původní materiálové autenticity a bude i nadále sloužit obyvatelům Prahy.

Projekt tak nepřichází s jednoduchou náhradou starého mostu novým. Naopak navrhuje systém, ve kterém jsou historické mostní konstrukce zachráněny a dále využity ve veřejném prostoru. Místo demolice získávají nový život a novou funkci odpovídající potřebám současného města.

Vzniká tak unikátní systém pěších a cyklistických propojení využívající původní technické dědictví Prahy. Historické mostní konstrukce nejsou vnímány jako překážka rozvoje železniční infrastruktury, ale jako hodnota, kterou lze zachovat a využít pro potřeby dnešní doby.

Úspěch, který potvrzuje správný směr

Úspěch projektu VIA VLTAVA v soutěži Urbanistický projekt roku 2026 ukazuje, že kvalitní dopravní infrastruktura nemusí být v rozporu s rozvojem veřejného prostoru ani s ochranou technického dědictví.

Získaná Cena veřejnosti CNN Prima NEWS, ocenění Českého svazu stavebních inženýrů a nominace na hlavní titul Urbanistický projekt roku 2026 potvrzují, že právě propojení těchto hodnot představuje jednu z nejsilnějších stránek návrhu.

V době, kdy je diskuse o železničním mostu pod Vyšehradem často prezentována jako střet mezi modernizací a památkovou ochranou, nabízí VIA VLTAVA jiný pohled. Místo volby mezi starým a novým mostem přichází s návrhem, který rozvíjí železniční dopravu, vytváří nové veřejné prostory, otevírá dosud uzavřená místa města a současně zachovává významnou část historických konstrukcí pro další generace.

Právě schopnost spojit technické řešení s vizí rozvoje města stojí za tím, že projekt získal uznání odborníků i široké veřejnosti zároveň. VIA VLTAVA není projekt jednoho mostu. Je to projekt nové Výtoně, nového Smíchova a nového vztahu Prahy k Vltavě. Ukazuje, že rozvoj železniční dopravy, kvalitní veřejný prostor a ochrana technického dědictví nemusí stát proti sobě, ale mohou být součástí jednoho společného řešení. ✕

Více informací o projektu VIA VLTAVA, jeho konceptu a jednotlivých zastaveních najdete po načtení QR kódu. >



Investor: Správa železnic, státní organizace
Autoři: Iveta Torkoniaková, Libor Marek, Ondřej Lojík
Spoluautoři: Adam Petrásek, Petr Bouřil, Alžběta Skrčená, Dominika Procházková, Jonáš Klvaň, Marek Štefaník, Petr Musílek, Lucie Vogelová, Marek Torkoniak, Petr Meloun, Petra Krajíčková, Jiří Šilínek, Jan Svitavský, Michaela Zdražilová, Andrej Dvořák, Martin Burian, Jan Sochor
Projektant: 2T engineering s.r.o., TOP CON SERVIS s.r.o., SUDOP PRAHA a.s.

Od školní lavice k BIM projektu

Text: David Blahák, Vlastimil Dušek

Foto: SUDOP PRAHA

Modelování, CDE a koordinace ve výuce na SPŠ Dušní

Podpora technického vzdělávání a předávání zkušeností mladé generaci patří mezi oblasti, kterým se v SUDOPu PRAHA dlouhodobě věnujeme. Na SPŠ Dušní proto vstupujeme přímo do pravidelné výuky studentů druhého ročníku se zaměřením Dopravní stavby. V Konstrukčním cvičení a předmětu BIM v dopravní infrastruktuře jim přibližujeme současnou projekční praxi – od tvorby technické dokumentace a prostorových modelů až po práci ve společném datovém prostředí, koordinaci a komunikaci v projektovém týmu.

Se SPŠ Dušní v Praze spolupracujeme od školního roku 2023/24. Výuka na straně školy probíhá pod odbornou garancí Ing. Jany Vitáskové a v aktuálním školním roce 2025/26 se jí účastní 24 studentů druhého ročníku se zaměřením Dopravní stavby.

Naše zapojení je rozděleno mezi dva vzájemně se doplňující předměty. **Konstrukční cvičení** vedl v předchozím školním roce kolega Jiří Moc, letos jej převzal Vlastimil Dušek s podporou naší brigádnice Pavlína Schmiedtové. Na něj navazuje předmět **BIM v dopravní infrastruktuře** vedený Davidem Blahákem.

Oba předměty mají společný cíl, každý k němu ale přistupuje z jiné strany. V Konstrukčním cvičení studenti získávají praktické zkušenosti s tvorbou výkresové dokumentace a digitálních modelů staveb. V hodinách BIM se učí teorii a jak modely, dokumenty a informace sdílet, řídit, koordinovat a kontrolovat v rámci společného projektu.

V rámci obou předmětů jsme studenty vedli k práci ve společném datovém prostředí **ProjectWise**, které běžně využíváme i na reálných projektech. Díky tomu si osvojili nejen práci s moderními nástroji, ale také principy týmové spolupráce, se kterými se setkají v profesní praxi.

Výuka konstrukčního cvičení

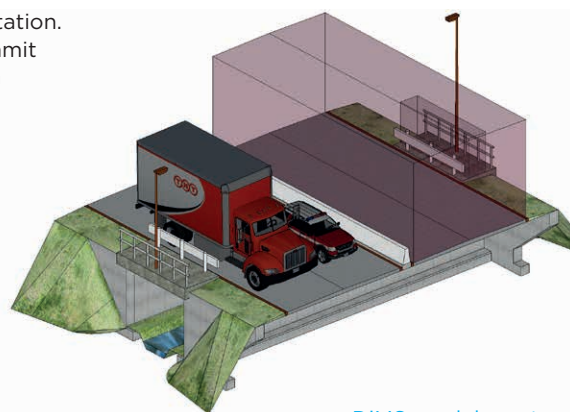
V **Konstrukčním cvičení** byla třída rozdělena na dvě skupiny po dvanácti studentech, přičemž každá skupina absolvovala dvě vyučovací hodiny týdně. Výuku jsme připravili tak, aby studenti zvládli všechny úkoly přímo během hodin, což se nám v průběhu školního roku podařilo dodržet.

První část výuky patřila přechodu z AutoCADu do prostředí MicroStation. Přestože se studenti museli seznámit s novým uživatelským prostředím i odlišnou organizací výkresu, na nový software si zvykli velmi rychle a během několika týdnů již bez větších obtíží vytvářeli 2D výkresy.

Základy 2D kreslení si ověřili při návrhu trasy pozemní komunikace vedené zastavěným územím. Při práci

museli zohlednit terén, stávající zástavbu i další překážky ovlivňující možné vedení trasy. Nešlo tak pouze o procvičení kreslicích nástrojů, ale také o první zkušenost s hledáním vhodného technického řešení.

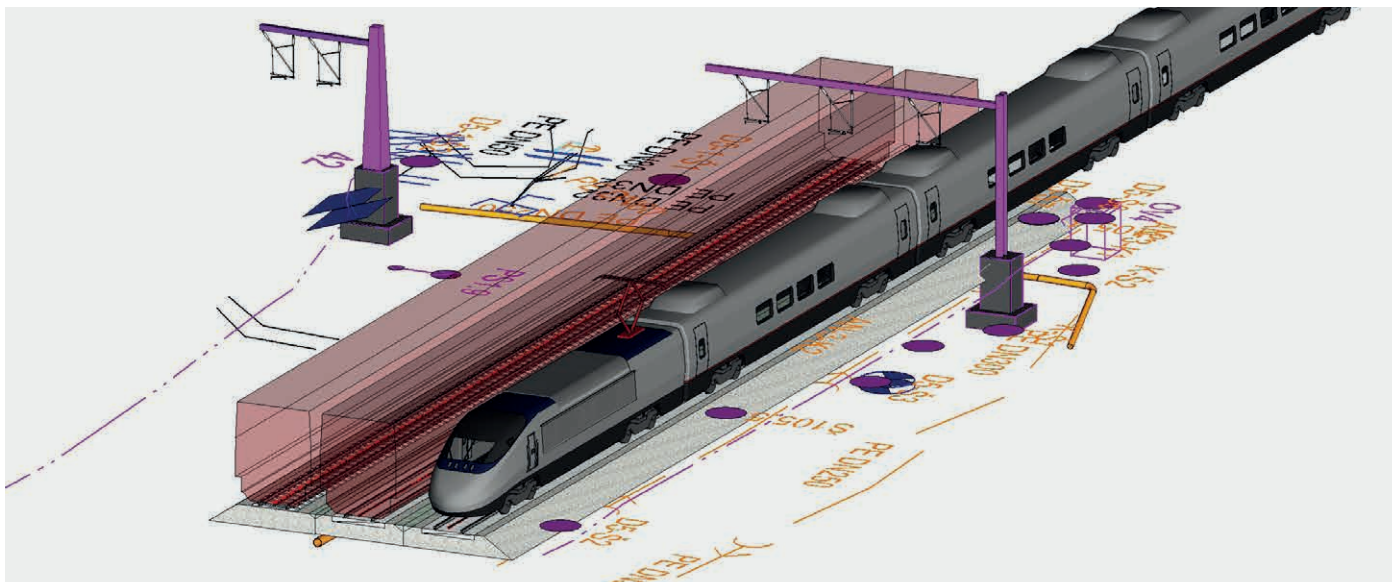
Od listopadu jsme přešli ke 3D modelování. Studenti začínali základními prostorovými tělesy, aby si osvojili principy práce ve 3D prostředí a orientaci v modelu. Následně vytvořili model silniční komunikace na základě vlastních 2D podkladů z předchozí části výuky. Pokračovali modelováním mostního objektu podle zjednodušené dokumentace a poté tunelové stavby, přičemž si každý mohl zvolit mezi silničním a železničním tunelem.



▲ DiMS model mostu



▲ Začátky modelování studentů – 2D výkres



^ Ukázka modelování DiMS na základě geodetických podkladů

Závěrečnou úlohou bylo modelování úseku železniční stavby včetně trakčního vedení. Tentokrát již studenti nevycházeli pouze z výkresové dokumentace, ale pracovali se skutečnými geodetickými daty. Vyzkoušeli si tak celý postup od jednoduchého 2D výkresu až po prostorový model založený na reálných podkladech.

Současně poznali, že 3D modelování není pouze otázkou ovládání softwaru. Vyžaduje také porozumění konstrukci, orientaci ve vstupních datech a schopnost domýšlet návaznosti jednotlivých částí stavby – tedy dovednosti, které jsou zásadní i při práci na skutečných projektech.

Od teorie ke společnému BIM projektu

Výuka BIM v dopravní infrastruktuře byla rozdělena na teoretickou a praktickou část. Nejprve se studenti seznamovali se základními pojmy, přínosy a principy BIM, s rolí jednotlivých účastníků projektu i s významem společného datového prostředí.

Od začátku jsme zdůrazňovali, že BIM není pouze 3D model ani jeden konkrétní software. Je to především způsob práce s informacemi v průběhu přípravy, realizace a následné správy stavby. Vedle technického řešení jsou proto důležitá také jasná pravidla, rozdělení odpovědností a prostředí, ve kterém jsou informace ukládány, kontrolovány a předávány.

Součástí teoretické výuky bylo zpracování samostatného reportu na téma BIM v dopravní infrastruktuře. Studenti měli vlastními slovy popsat, jak BIM chápou, kde může být při přípravě dopravních staveb využíván a jaké přínosy či úskalí

s sebou přináší. Cílem nebylo pouze zopakovat probranou látku, ale také přimět studenty, aby o tématu samostatně přemýšleli a dokázali své závěry srozumitelně formulovat.

Ve druhém pololetí jsme přešli k praktické práci. Studenti ve čtyřech skupinách vytvářeli společný digitální model stavby – DiMS – představující úsek železniční stanice. Podklady byly inspirovány prostorem nástupiště pražského Masarykova nádraží a výsledný model zahrnoval koleje a kolejové lože, nástupiště, veřejné osvětlení a navazující pozemní objekty.

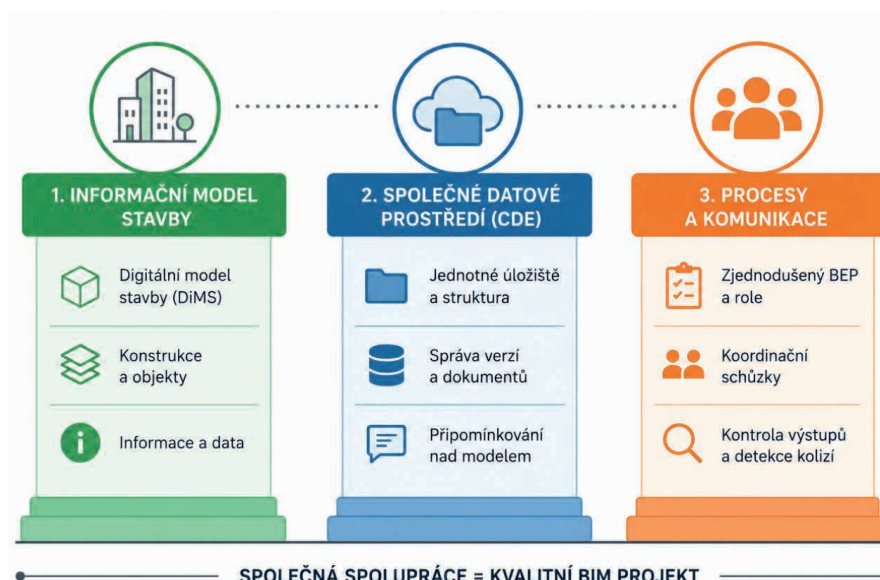
Hlavním cílem však nebylo vytvořit co nejsložitější model. DiMS sloužil především jako prostředek k nácviku týmové spolupráce, koordinace a komunikace. Každý student odpovídal za určitou část, všechny dílčí výstupy ale musely vytvořit jeden společný a funkční celek. Pro většinu studentů šlo o jednu z prvních zkušeností se skupinovým

technickým projektem. Do té doby byli zvyklí odpovídat hlavně za vlastní výstup. Tentokrát však kvalita práce každého jednotlivce přímo ovlivňovala výsledek celé skupiny. Nestačilo tedy správně vytvořit vlastní část modelu. Bylo nutné domluvit si rozdělení práce, sjednotit pravidla a průběžně kontrolovat vzájemné návaznosti.

Tři pilíře BIM

Teoretická i praktická část výuky vycházela z pojetí, které používáme také v rámci SUDOPu PRAHA. Studentům BIM představujeme prostřednictvím tří vzájemně propojených pilířů: informačního modelu stavby, společného datového prostředí a procesů s komunikací.

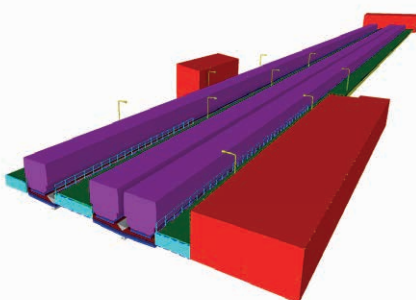
v 3 pilíře BIM z pohledu SUDOP PRAHA



1. Informační model stavby

Prvním pilířem je informační model stavby, jehož součástí je DiMS a související projektová data. Model nemá být pouze vizuálním výstupem, ale musí mít srozumitelnou strukturu, vznikat podle společných pravidel a být využitelný pro celý tým. Studenti si proto sjednotili členění modelu, názvosloví vrstev i rozdělení jednotlivých konstrukcí.

Ukázka hotového
koordinačního modelu
v Microstationu



2. Společné datové prostředí

Druhým pilířem je společné datové prostředí neboli CDE. Pro výuku jsme využívali ProjectWise Explorer a ProjectWise Web, kde studenti pracovali s připravenou strukturou, pravidly pojmenování, verzemi souborů a koordinačními modely.

V prostředí iModel vytvářeli připomínky přímo nad konkrétními místy modelu, přiřazovali je odpovědným zpracovatelům a následně kontrolovali jejich zapracování. Vyzkoušeli si tak připomínkové řízení i kontrolu oprav.

3. Procesy a komunikace

Každá skupina připravila zjednodušený plán realizace BIM – BEP, ve kterém si stanovila členění modelu, názvosloví souborů a vrstev, základní role a pravidla společné práce. Studenti se seznámili také s principem datového standardu.

Každá hodina začínala krátkou koordinační schůzkou zaměřenou na postup prací, otevřené problémy a další kroky. Po odevzdání si skupiny projekty vzájemně vyměnily a kontrolovaly je z pohledu objednatele, včetně dodržení BEP, návaznosti jednotlivých částí a detekce kolizí.

Když se skupina nedomluví

Některé části zadání jsme záměrně ponechali bez přesného rozdělení, aby se studenti museli sami dohodnout, kdo je zpracuje. Právě zde se nejlépe ukázal význam komunikace.

V několika případech se v koordinačním modelu objevil stejný prvek vymodelovaný několikrát přes sebe. Z pohledu jednotlivých studentů mohly být všechny části technicky správně. Ve společném modelu však vznikla kolize, kterou bylo nutné identifikovat, přiřadit odpovědnému zpracovateli a odstranit.

Podobné situace byly pro výuku velmi cenné. Studenti si prakticky ověřili, že problémy nevznikají pouze kvůli neznalosti softwaru. Často je způsobí nejasná odpovědnost, chybějící dohoda nebo informace, která se včas nedostala ke správnému člověku. Příjemně nás překvapilo, že se několik studentů se zájmem ujalo role koordinátora. Jiní dokázali svou část modelu vytvořit velmi rychle a následně pomáhali spolužákům. Současně se ale potvrdilo,

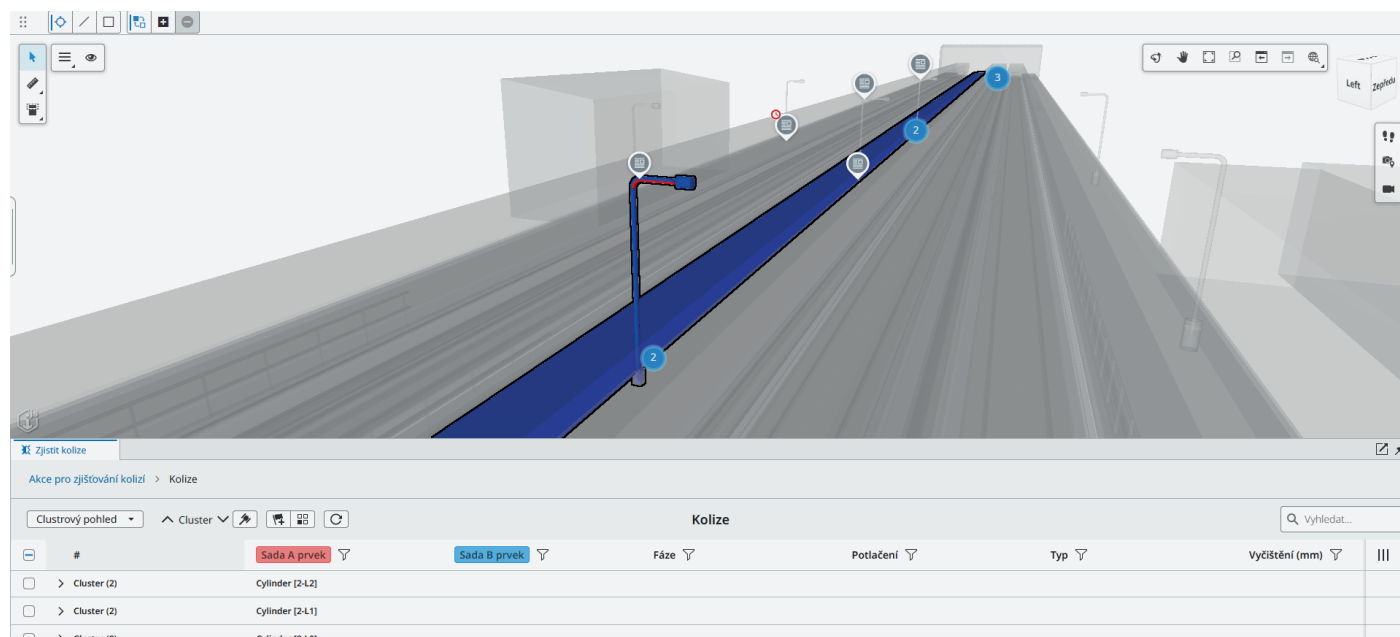
že ďábel se skrývá v detailech. Složitější, než vytvořit základní geometrii, bylo dodržet společná pravidla, uhlídat návaznosti a zkontrolovat, zda je výstup skutečně použitelný pro celý tým.

Zkušenost využitelná v praxi

Cílem výuky není připravit během jediného školního roku hotové projektanty. Chceme však studentům nabídnout co nejvěrnější představu o tom, jak dnes probíhá příprava dopravních staveb – od tvorby výkresové dokumentace a 3D modelů přes práci s reálnými podklady až po sdílení informací, koordinaci a spolupráci v projektovém týmu.

Vedle technických dovedností si studenti osvojují také schopnost orientovat se ve vstupních datech, hledat vhodná řešení, pracovat ve společném datovém prostředí, dodržovat dohodnutá pravidla a převzít odpovědnost za vlastní část společného výsledku. Právě propojení samostatné odborné práce se skupinovým projektem považujeme za jeden z nejdůležitějších přínosů celé výuky. Studenti si prakticky ověřili, že kvalitní výsledek nevzniká pouze správným ovládním softwaru nebo přesně vytvořeným modelem. Stejně důležité jsou srozumitelné nastavené procesy, dobrá organizace práce, průběžná komunikace a ochota vzájemně spolupracovat.

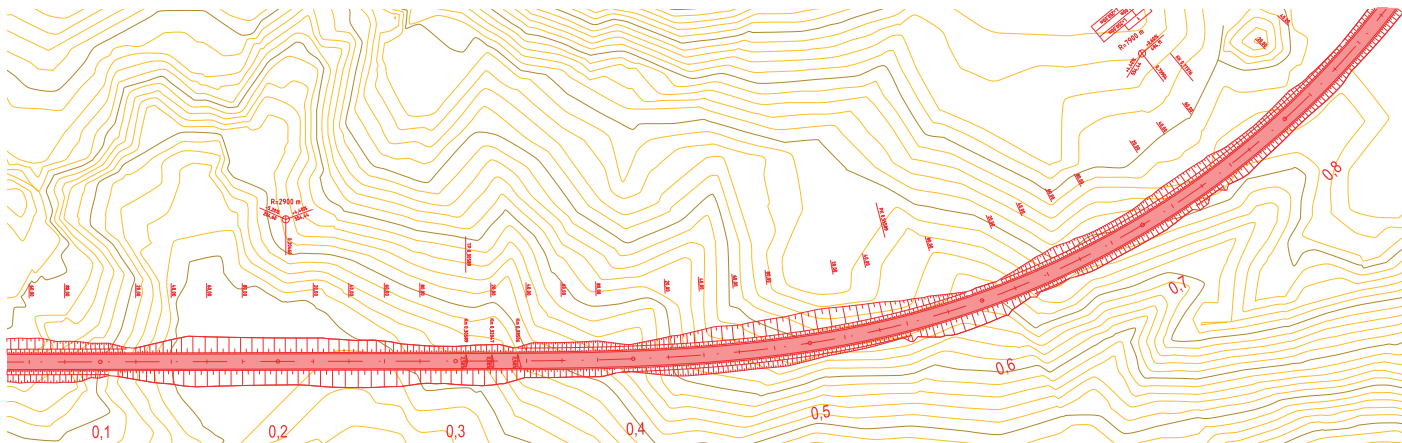
Spolupráce se SPŠ Dušní nám umožňuje přibližovat studentům skutečnou projekční praxi již během studia a současně předávat zkušenosti nové generaci techniků. Proto v ní chceme pokračovat i v dalších školních letech a výuku dále rozvíjet tak, aby reagovala na proměny oboru, nové pracovní postupy i dovednosti, které budou studenti ve své budoucí profesní praxi potřebovat. ✖



Tři a půl kilometru vlastní silnice

Vítězný projekt studenta Jaroslava Kováře

Text: redakce na základě podkladů
z prezentace a od hodnotící komise
Obrazová dokumentace:
Jaroslav Kovář



Vítězem soutěže SUDOP Ročníková práce 2026 se v kategorii Dopravní stavby stal Jaroslav Kovář ze Střední školy stavební Vysoké Mýto. Jeho úkolem bylo navrhnout novou silnici mezi dvěma pevně danými body, zasadit ji do terénu a vyřešit její směrové i výškové vedení. Porotu ze Střediska silnic a dálnic SUDOPu PRAHA přesvědčil nejen kvalitou zpracování, ale především využitím metody BIM.

Jaroslav navrhl směrově nerozdělenou dvoupruhovou silnici kategorie S 9,5/70 s návrhovou rychlostí 70 kilometrů za hodinu. Výsledná trasa měří 3 638 metrů, tvoří ji pět přímých úseků a čtyři směrové oblouky. Při návrhu musel respektovat technické a normové požadavky, ale také stávající terén a vyvážení násypů a výkopů.

Práce tak není jen kresbou budoucí silnice. Za výslednou trasou stojí řada rozhodnutí o tom, kudy komunikaci vést, jak ji přizpůsobit krajině a jak jednotlivé požadavky propojit do jednoho funkčního návrhu.

Od školního zadání k reálnému projektování

Hodnotitelé ze Střediska silnic a dálnic posuzovali celkem sedm studentských projektů ze stavebních

škol v Brně, Liberci a Vysokém Mýtě. Jaroslavova práce podle nich splnila zadání v požadovaném rozsahu a byla zpracována kvalitně. Největším plusem však bylo něco, co šlo nad rámec samotného zadání.

Rozhodlo BIM

Projektová dokumentace byla zpracována v programu Civil 3D s využitím metody BIM a doplněna prezentací celého návrhu. Právě tento přístup hodnotitelé označili za hlavní přínos práce a prvek, kterým se Jaroslavův projekt od ostatních výrazně odlišil.

Zkušenost s nástroji, které jsou stále běžnější součástí projektování dopravních staveb, je pro studenta zároveň cenným krokem směrem k praxi. Jaroslavova práce tak ukazuje, že ročníkový projekt nemusí být jen splněním školním zadáním. Může být příležitostí vyzkoušet si nové technologie, představit svůj nápad odborníkům a třeba si také otevřít dveře k budoucí profesi.

Když ročníková práce otevře dveře dál

Smyslem soutěže SUDOP Ročníková práce je podobné projekty hledat, dát jejich autorům možnost poměřit vlastní práci s ostatními a získat zpětnou vazbu přímo od odborníků z praxe. Zároveň přibližuje projektantskou

práci už studentům středních škol – jako jediná soutěž svého druhu se zaměřuje přímo na dopravní stavby.

Více o soutěži SUDOP Ročníková práce, oceněných projektech i možnostech zapojení najdete na webu projektantbudoucnosti.cz. Stačí naskenovat QR kód.

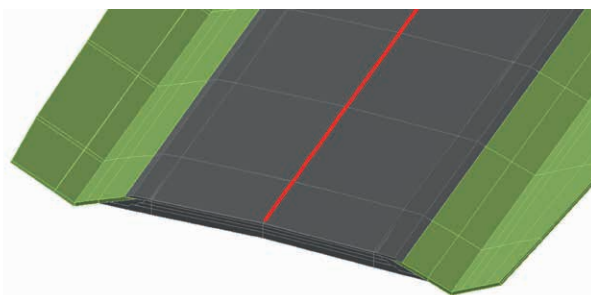


Jaroslavův projekt navíc ukazuje, že k úspěchu není potřeba vytvořit práci bez jediné připomínky. Důležitější je kvalitně zvládnout zadání, přemýšlet nad řešením a nebát se udělat krok navíc.

A soutěží to nemusí skončit. Někteří její účastníci a vítězové nás později oslovili kvůli dlouhodobé praxi nebo brigádě a během dalšího studia už u nás pracují.

Letos jednomu ze studentů vítězství přineslo BIM a tři a půl kilometru nově navržené silnice. Pro dalšího může být tím „něčím navíc“ úplně jiný nápad. Příští vítězný projekt tak možná právě vzniká v některé ze školních učeben. A byla by škoda nechat ho jen v šuplíku. ✖

▼ Datové objekty



Pět let u výsadkářů

Nekončím, jen na čas přerušuji službu

Je to již více než pět let, co jsem nastoupil do aktivní zálohy k 5. komandu 43. výsadkového pluku v Chrudimi. Zároveň uplynulo více než čtyři a půl roku od chvíle, kdy jsem v SUDOP Revue č. 1/2022 popisoval náročné výběrové řízení do této jednotky. Tehdy jsem přesně věděl, proč jsem se do aktivní zálohy přihlásil. Netušil jsem však, že pouhé dva měsíce po vydání článku přijde událost, která význam služby v armádě připomene celé společnosti. Myslím tím 24. únor 2022.

Pokud do té doby někdo z vojáků aktivní zálohy pochyboval, proč tuto službu vykonává, od toho okamžiku měl jasno. Změnila se totiž bezpečnostní situace v Evropě a spolu s ní také pohled mnoha lidí na obranu země. Všichni jsme si ještě více uvědomovali, že dovednosti, které při výcviku získáváme, jsou doopravdy důležité. U výsadkářů však měl výcvik vysokou úroveň již předtím. Také proto museli a nadále musejí uchazeči o službu u této jednotky nejdříve absolvovat náročné fyzické, psychologické a zdravotní výběrové řízení. Tímto se může dále pyšnit už jen 601. skupina speciálních sil.

Nyní však k tomu, co jsem během pěti let zažil

Během pěti let jsem se účastnil řady takticko-střeleckých a výsadkových cvičení. Každé z nich mělo jasné stanovený námět a cíl. V průběhu výcviku jsme postupně rozvíjeli potřebné schopnosti, abychom na jeho konci zvládli komplexní, zpravidla dvoudenní akci. Mohlo jít například o přípravu léčky, boj v zákopech, obranu nebo obsazení objektu. Většinou to

však byla kombinace těchto úkolů. Po skončení akce následovalo její podrobné vyhodnocení. Nejprve jsme jednotlivé kroky, svá rozhodnutí a případné chyby rozebrali my sami jako její účastníci, poté nám poskytli zpětnou vazbu pozorovatelé z řad profesionálních vojáků.

Právě na závěrečnou akci se všichni vždy těšili nejvíc. Člověk si při ní ověřil nejen svou fyzickou a psychickou připravenost, ale také schopnost fungovat jako součást týmu. Výsadkáři obvykle působí v menších uskupeních než mechanizované nebo pěší jednotky. Každý jednotlivec je proto velmi důležitý. Pokud jeden člen zaváhá, může tím zásadně ovlivnit celé družstvo. Současně jsme měli stále na paměti jednu důležitou zásadu, kterou mají všichni vojáci: podle plánu probíhá akce pouze do prvního výstřelu. Mohli jsme být sebelépe připraveni, mít vše do detailu naplánované a prostor důkladně prozkoumaný, ale po prvním výstřelu se situace vždy alespoň částečně změnila. Výsadkář proto musí umět rychle vyhodnocovat informace, rozhodovat se a reagovat na neočekávaný vývoj. Právě tyto schopnosti se ověřují již

Text: Robert Zápotocký
Foto: veřejné FB stránky 43. výsadkového pluku, portrét: Jan Mudra



během vstupních psychologických testů a následně se rozvíjejí při každém výcviku. Navíc nikdo se přitom neptá, zda prší, sněží, nebo teplota klesla hluboko pod bod mrazu. Pokud se člověk rozhodne pro službu u takové jednotky, musí být připraven plnit úkoly za všech podmínek po celou dobu.

Za dobu svého působení jsem se naučil zacházet se všemi zbraněmi používanými výsadkáři a získal jsem také základy poskytování první pomoci v bojových podmínkách. Jako střelec jsem se však zaměřoval především na útočnou pušku BREN 2, se kterou jsem každý den buď „sušil“, nebo střílel. A jak napovídá samotný název pluku, nedílnou součástí výcviků byly samozřejmě také seskoky padákem a rychlé slánění z vrtulníku pomocí techniky fast rope.

Velkou hodnotu pro mě mělo také to, že výcvik vedli skuteční profesionálové, z nichž většina prošla zahraničními misemi. Nepředávali nám pouze znalosti z příruček, ale především vlastní praktické zkušenosti. Právě jim, mým velitelům i všem partákům, patří můj velký respekt a poděkování. Za všechny bych dal ruku do ohně.

Co služba skutečně znamená

O svých zkušenostech nepíšu jen proto, abych popsal, co jsem za pět let zažil. Část společnosti totiž stále vnímá příslušníky armády s despektem – profesionální vojáky jako lidi, kteří si pouze „hrají na vojáky“, a příslušníky aktivní zálohy jako „trampíky“, kteří by ve skutečné krizové situaci nebyli schopni obstát. Po tom, co jsem zažil, mohu s čistým svědomím říct, že tento pohled absolutně neodpovídá realitě. Lidé v armádě do služby vstupují dobrovolně a vědomě jí věnují svůj volný čas, síly i značnou část pohodlí. Všichni ze sebe vydávají maximum, protože víme, proč tam jsme a na co se případně připravujeme. Neděláme to pouze na cvičeních, ale značnou část přípravy absolvujeme také mimo ně. Fyzická i střelecká příprava totiž vyžaduje dlouhodobý a kontinuální proces.

Proč teď službu přerušuji

Po více než pěti letech jsem se přesto rozhodl smlouvu v tuto chvíli neprodloužit. Nečiním tak proto, že by mě služba přestala naplňovat nebo že bych ztratil přesvědčení o jejím smyslu. Důvodem je změna mé životní situace. V posledních letech se výrazně zvýšila moje pracovní odpovědnost, s manželkou máme doma dvě malé děti a současně řešíme změnu bydliště. Čas, který mám k dispozici, proto musím rozdělovat jinak než před pěti lety. Právě rodině se nyní chci věnovat více. Službu u výsadkářů navíc podle mého názoru

nelze dělat napůl. Pokud se člověk pravidelně neúčastní výcviku a nevěnuje se přípravě také ve svém volném čase, nejenže se nezlepšuje, ale postupně přestává stačit tempu ostatních. To by bylo v rozporu s mým přístupem i s principy naší jednotky a celé armády.

S armádou se však neloučím definitivně. Svou službu pouze přerušuji do doby, kdy ji budu moci znovu věnovat čas a úsilí, které vyžaduje. Jakmile mi to životní situace dovolí, rád se vrátím.

Velmi si vážím i přístupu SUDOPu, který mě během celého působení v aktivní záloze podporoval a mou službu vnímal jako smysluplnou a důležitou. Díky pochopení vedení i kolegů jsem mohl skloubit profesní kariéru se službou a splnit si tak sen, který jsem měl již od střední školy. Ani při mém rozhodování o přerušení služby tato podpora nezmizela. Za tento přístup vedení společnosti i svým kolegům upřímně děkuji.

Zkušenost, kterou mohu doporučit

Pokud někdo o vstupu do aktivní zálohy uvažuje, mohu mu tuto zkušenost jednoznačně doporučit. Služba člověku vezme část volného času a někdy ho přivede až na hranici jeho fyzických a psychických možností. Zároveň mu však nabídne zkušenosti, které jinde získá jen těžko, a především možnost smysluplně přispět k obraně své země. Podle mě to smysl rozhodně má.

Pět let u výsadkářů mi dalo disciplínu, odolnost, schopnost rychle se rozhodovat a především důvěru v lidi, na které se lze spolehnout i v těch nejnáročnějších situacích. Tyto zkušenosti si odnáším do pracovního i osobního života. Mé přesvědčení, že obrana země má smysl a že svoboda není samozřejmostí, se přerušением služby nijak nemění.

POT ŠETŘÍ KREV! ✖



Poznejte Roberta Zápotockého i z jiné stránky

Robert Zápotocký není jen výsadkářem v aktivní záloze. V SUDOPu PRAHA vede projektové středisko Plzeň, kde se snaží zkušenosti z armády – disciplínu, odpovědnost nebo schopnost rychle se rozhodovat – přenášet i do pracovního života.

Jaký je jako šéf, kam chce plzeňské středisko posouvat a proč říká, že své kolegy chce vést a motivovat, ne jim rozkazovat? Naskenujte QR kód a přečtete si rozhovor, ve kterém mluví o své práci, vedení lidí a velkých projektech.



27 dní na Novém Zélandu

Od gejzírů k ledovcům

Text a foto: Petr Vitásek

Na začátku roku 2026 se konečně splnil můj dlouholetý cestovatelský sen a společně s mojí manželkou Slávkou jsme odletěli na vytouženou dovolenou na Nový Zéland – zemi Maorů, krásné přírody, sopečných projevů, nespoutaných pobřeží, vinic, chmelnic a ovcí. Z Prahy jsme letěli leteckou společností Emirates přes Dubaj do Aucklandu, který je na severu severního ostrova a je největším městem Nového Zélandu.

4 500 kilometrů s Quidem

V Aucklandu jsme si v půjčovně vyzvedli auto, které pojmenováváme Quido a se kterým jsme absolvovali cca 4 500 km během 27 dní našeho pobytu na obou ostrovech. Jako ve všech zemích Commonwealthu, tak i zde se jezdí vlevo. Vzhledem k relativně řídkému provozu mimo větší města, to nebyl žádný problém. Silnice byly sice užší, než jsme zvyklí v Evropě, ale ve velmi dobrém stavu a řidiči byli velmi ohleduplní.

Veškeré ubytování jsme měli zajištěné přes Booking a bylo většinou na 1 noc, pouze párkrát jsme měli přespání na 2 noci. V Aucklandu a Wellingtonu jsme měli ubytování v hotelech a všechny ostatní pak v motelech či apartmánech. Všude bylo vždy čisto a pokoje byly vybaveny minimálně konvicí na čaj nebo kávu a základním nádobím.

Nový Zéland na talíři

Jelikož jsme jeli soukromě, tak jsme si veškeré jídlo obstarávali sami. Jednoduchá snídaně na pokoji potravinami ze supermarketů, oběd většinou po cestě formou streetfoodů a na večere jsme chodili často do restaurace. Gastronomie na Novém Zélandu je pestrá. Pro původní obyvatelé Maory je typická příprava v zemní peci Hangi. Do jámy se vloží rozpálené kameny, na ně se položí maso (kuřecí, vepřové, jehněčí), zelenina včetně brambor (kumara), vše se přikryje a několik hodin se pomalu peče v páře a kouři. Dále je zde typická britská kuchyně – různé druhy ryb, typicky fish & chips a mořské plody, steaky, různé typy hamburgerů, cheesecake, atd.. Je zde velké množství pizzerií a vzhledem k početné skupině obyvatel asijského původu i velké množství asijských restaurací (japonské, čínské, indické a mnoho dalších).



Dva ostrovy, dva světy

Severní ostrov má mnoho sopečných oblastí a geotermálních jevů, takže pro geologa úplný ráj. Ve střední části ostrova leží rozsáhlá vulkanická oblast kolem jezera Taupō. Najdeme zde sopky, gejzíry, horké prameny a bahenní jezířka. Známým vulkanickým územím je také národní park Tongariro, jehož dominantami jsou sopky Tongariro, Ngauruhoe a Ruapehu.

Jižní ostrov je charakteristický především vysokým horským pásmem Southern Alps neboli Jižními Alpami. Nejvyšší horou země je Aoraki/Mount Cook, která dosahuje výšky 3 724 metrů. V horách se nachází řada ledovců a hlubokých údolí. Západní pobřeží Jižního ostrova patří k nejdeštivějším oblastem země s úhrnem ročních srážek až 6 500 mm, zatímco východní strana je mnohem sušší. Na jihozápadě ostrova se nachází oblast Fiordland s hlubokými fjordy, z nichž nejznámější je Milford Sound.

Podnebí Nového Zélandu je převážně mírné oceánské. Oceán zmírňuje rozdíly mezi létem a zimou. Severní část Severního ostrova má téměř subtropický charakter, zatímco na jihu a ve vysokých horách jsou podmínky podstatně chladnější. Během našeho pobytu (leden až únor) jsme měli na počasí docela štěstí. Po deštivém počátku



cestování po severním ostrově, jsme měli následně docela slunečné počasí s teplotami kolem 20 stupňů. Déšť na Novém Zélandu je typicky intenzivními srážkami 10-15 minut a pak je třeba 2-3 hodiny pěkně. A to se stále opakuje.

Na našich cestách jsme navštívili mnoho míst, která se všechna do tohoto článku nevejdou. Pokusil jsem se vybrat ta, která nás oslovila a udělala na nás asi největší dojem.

Severní ostrov: gejzíry, Hobitín a sopky

Na Severním ostrově nás nejdřív zaujal **Auckland**, ale skutečné zážitky začaly až mimo velké město. V oblasti Whitianga jsme navštívili „**Hot Water Beach**“, kde stačilo v písku vyhloubit jámu a zespodu se tlačila horká termální voda. Místy byla tak horká, že se v ní nedalo vydržet. Koupání v mělkých teplých jezírkách přímo na břehu moře bylo nezapomenutelné.

V Coromandelu jsme se projeli úzkorozchodnou železníci „**Driving Creek Railway**“ nádherným subtropickým lesem. U Matamaty jsme zase na chvíli vstoupili do Středozemě v proslulém **Hobitíně**, prošli se mezi domky a na závěr ochutnali zázvorové nealko pivo údajně podle „původní“ receptury hobitů.

Okolí **Rotoruy** je plné geotermálních projevů. V parku Te Puia jsme viděli výduchy páry, gejzíry a bublající bahna, ve Wai-O-Tapu pak různé zbarvená jezírka, mofety a všudypřítomný zápach sirovodíku. Zajímavostí byl **gejzír Lady Knox**, jehož každodenní erupci vyvolávají pomocí nastrohaného mýdla.

Další výraznou zastávkou byl Národní park **Tongariro** s dramatickou vulkanickou krajinou a sopkami Tongariro, Ngauruhoe a Ruapehu. Ve **Wellingtonu** jsme pak naše putování po Severním ostrově zakončili a trajektem se přesunuli do **Pictonu** na Jižním ostrově.

Jižní ostrov: víno, fjordy a ledovce

Na Jižním ostrově nás přivítala vinařská oblast Marlborough. V **Blenheimu** jsme ochutnali místní vína a nejvíce nás oslovil Sauvignon Blanc. U **Havelocku** jsme se zase prošli lesem, kde cikády dělaly takový hluk, že jsme se navzájem skoro neslyšeli, a k obědu jsme si dali vyhlášené zelené mušle.

Cestou po západním pobřeží jsme viděli vápencové **Punakaiki Pancake Rocks** i **jeskyni se „svítícími“ červy**. Jedním z vrcholů celé cesty byl **Milford**

Sound – ikonický fjord se strmými skalami, vodopády a místy i ledovci. Přestože jde o jednu z nejdeštěvějších oblastí Nového Zélandu, měli jsme štěstí na krásné slunečné počasí.

O pořádnou dávku adrenalinu se postarala **Shotover River**, kde jsme se člunem řítili hlubokým údolím rychlostí až 90 km/h a míjeli skály a balvany doslova o centimetry. U **jezera Tekapo** jsme pak využili Air Safaris a vydali se na padesátiminutový let kolem **Mt. Cooku** a přilehlých ledovců.

Poslední zastávkou byla **Kaikoura**, kde jsme navštívili soukromou destilérku ginu Mt. Fyffe Distillery. Poté už následoval návrat do Christchurch, odevzdání našeho Quidu a dlouhý letecký přesun přes Sydney a Dubaj zpět do Prahy.

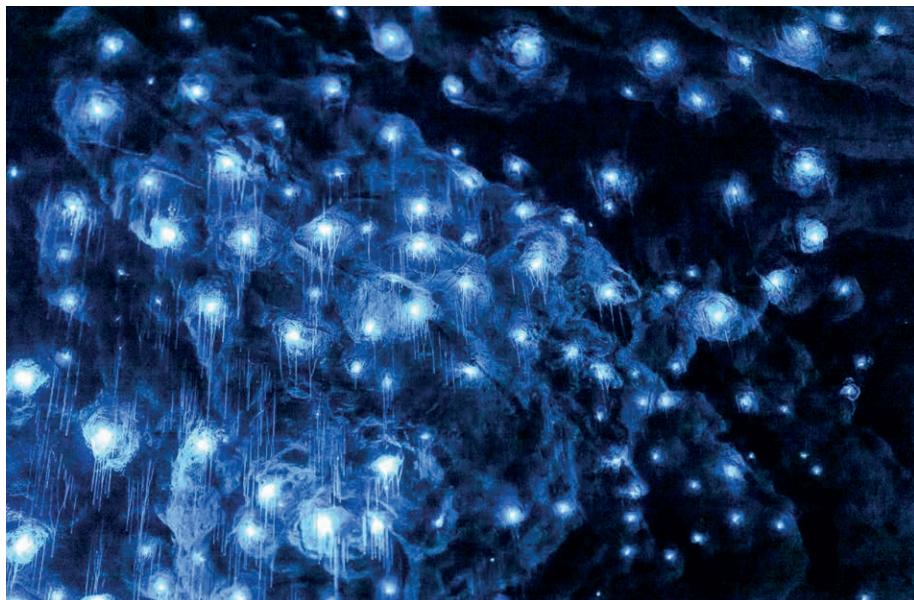
Polohu výše uvedených míst si můžete prohlédnout v mapě pod odkazem:
mapy.com/s/gozolevacu. >



Závěrem

Co napsat závěrem? Nový Zéland je ráj pro každého člověka, který miluje přírodu. Pro mne jako geologa je to i učebnice, kde se lze na různých místech setkat se všemi možnými projevy matky přírody.

Do článku se vešlo jenom pár fotek, a tak odkazuji na QR kód, kde je možné zhlédnout více fotografií, které zachycují krásy Nového Zélandu. ✕



Známý, a přece neznámý Negrelliho viadukt

Text: Petr Lapáček
Foto: Archiv SUDOP PRAHA

Co odhalilo pátrání v sudopském archivu při přípravě nové knihy

Negrelliho viadukt patří k výrazným pražským železničním stavbám a za více než 175 let své existence prošel řadou proměn. Tři z nich byly spojeny s významnými rekonstrukcemi – dvě starší a dnes méně známé reagovaly především na potřeby rozvíjející se silniční dopravy pod mostem. Třetí, rozsáhlá rekonstrukce z let 2017–2020, už probíhala za značného zájmu odborné i laické veřejnosti.



Právě proměnám pražských železničních staveb se věnuje moje nová kniha **Proměny pražského železničního uzlu ve 20. a 21. století**. Publikace volně navazuje na knihu *Tranzitní koridory v České republice* z roku 2025 a Negrelliho viadukt v ní má své místo právě díky pozoruhodnému vývoji, kterým v uplynulých desetiletích prošel.

Při přípravě knihy se mi navíc v archivu SUDOPu podařilo dohledat řadu zajímavých fotografií a obrazových materiálů zachycujících dvě starší rekonstrukce viaduktu, které dosud nebyly souhrnně publikovány. Nabízejí tak příležitost připomenout nejen známou novodobou rekonstrukci, ale i méně známé kapitoly historie této výjimečné stavby.

Historie

Viadukt byl uveden do provozu v roce 1850 jako součást Severní státní dráhy a propojoval nynější Masarykovo nádraží a Bubny. Od roku 1841 byl budován na předměstí Prahy, tehdy od hlavního města ještě odděleného barokními hradbami, v katastru obce Karolinenthal – dnešního Karlína.

Kromě obou ramen Vltavy viadukt tehdy překlenoval dnes již zaniklé říční ostrovy, mlýnské náhony a slepá ramena

i s tehdejším karlínským přístavem sahajícím až k dnešní ulici Pobřežní. Tyto vodoteče byly v průběhu doby zasypany a terén pod mostem v těchto místech o mnoho metrů zvýšen.

Z pískovcového zdiva (nebo žulového zdiva v případě plochých kleneb přes obě ramena Vltavy) bylo tehdy zbudováno 87 kleneb. Z nich osm (přes Vltavu) dosahuje světlosti 25,3 m, ostatní mají světlost 6,39–10,75 m. Výška mostu nad terénem byla při jeho návrhu zvolena velmi vhodně tak, že převáděná železniční trať odolala všem povodním, které území pod mostem v jeho historii postihly.

Pilíře mostu byly zbudovány z lomového opukového kamene loženého na maltu, s lícovým zdivem z pískovce. U kleneb přes Vltavu byl líc pilířů zbudován opět ze žulových kvádrů. Masivní pilíře byly založeny na mohutných dubových roštech nebo dubových pilotách beraněných tehdy parními berany, případně v pažených jímkách v korytě Vltavy až na skalním podloží.

Část kleneb a pilířů od ulice Za Poříčskou branou směrem k nynějšímu autobusovému nádraží Florenc byla vystavěna ze zdiva cihelného, z tzv. cihel zvonívek, tedy ostře pálených a více odolných proti povětrnosti. Některé klenby a pilíře byly čistě

z cihelného zdiva, místy v kombinaci s pískovcem (průčelní zdi a čelní pás klenby a také líc pilířů).

V roce 1875 (v době krátce po zbourání městských hradeb) byl postaven tzv. spojovací viadukt pro trať Hrabovka–Karlín ze zdiva cihelného u kleneb i pilířů a se dvěma ocelovými příhradovými mosty, které se k původnímu viaduktu připojily v místech ulice Křížíkova.

1954: Nové přemostění Křížíkovy ulice

Rozvoj silniční dopravy v Praze stál u zrodu prvního železničního mostu z předpjatého betonu, který vznikl podle návrhu mostářů ze SUDOPu



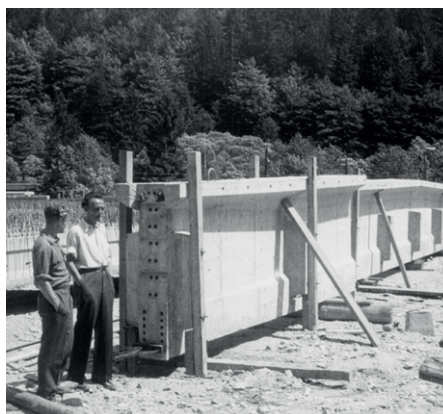
▲ Původní přemostění Křížíkovy ulice v Karlíně před rekonstrukcí, 1954

v Praze-Karlíně roku 1954. Tři klenby Negrelliho viaduktu přes Křížkovu ulici již nepostačovaly uličnímu provozu z autobusového nádraží Florenc, a navíc se uvolňovalo kamenné zdivo. Požadavek města na přemostění jedním polem byl realizován nosnou konstrukcí z 3 x 5 a 1 x 6 příčně spřažených dodatečně předpínaných prefabrikovaných nosníků tvaru T rozpětí 22,5 a 25 m.

Most sloužil v provozu více než šedesát let a byl nahrazen novým mostem při kompletní rekonstrukci Negrelliho viaduktu. Při jeho snášení byly původní nosníky v absolutně neporušeném stavu.

1981: Přestavba viaduktu v Holešovicích

Jediný mostní otvor kamenného Negrelliho viaduktu na Bubenském nábreží záhy přestával stačit stále většímu dopravnímu ruchu pod ním. O rekonstrukci bylo uvažováno od roku 1936 několikrát, ale až v polovině sedmdesátých let minulého století, kdy nabývala konkrétní podoby Severojižní magistrála, stala se rekonstrukce nezbytnou. V roce 1975 zahájilo středisko 09 SUDOPu (HIP Ing. Jan Malypetr, CSc.) práce na úvodním projektu, které vedly k následné realizaci. Byl navržen most o dvou polích světlosti 19,4 a 20,4 m z šesti prefabrikovaných nosníků KT 24, zasahující poměrně daleko do kolejového zhlaví železniční stanice Praha-Bubny. Rekonstrukce byla zahájena výlukou železničního provozu 9. března 1981 a 11. května

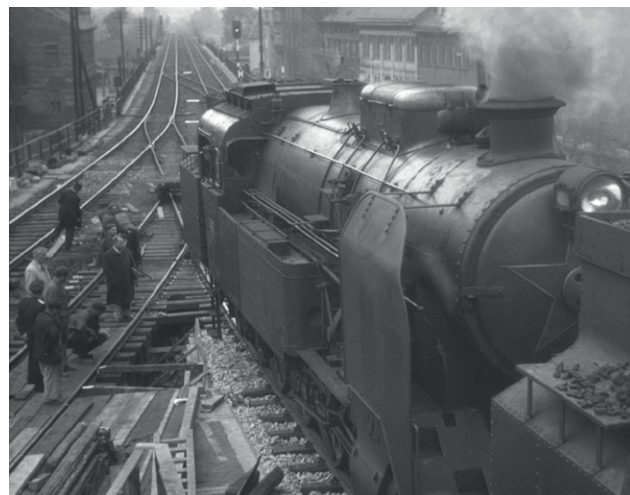


^ Projektanti kontrolují vyrobené nosníky z předpjatého betonu, 1954



^ Nová nosná konstrukce v Křížkové ulici, 1954

Zatěžovací zkoušku mostu provedly lokomotivy řady 464.0, pravděpodobně z depa Praha Střed, 1954 >



byla hotova spodní stavba, během níž se kompletovaly nosníky KT. Na podpěry byly osazeny 13. a 14. května autojeřábem DEMAG TC 600. V době od 15. května do 20. června probíhaly dokončovací práce. Zatěžovací zkouška proběhla 18. června a 20. června 1981 v 18.00 hodin projel po mostě první řádný vlak.



< Snášení železničního svršku na původním přemostění v Praze Bubny, 1981

v Původní silniční podjezd Negrelliho viaduktu v Praze Holešovicích, pohled od Hlávkova mostu směrem k Holešovickým jatkám, obloukem vlevo vedla tramvajová trať a silniční komunikace do centra, vpravo podél Vltavy jízdní pruh do Holešovic, 1981

2017–2020: Komplexní rekonstrukce Negrelliho viaduktu

Rekonstrukce Negrelliho viaduktu byla v SUDOP revue č. 3/2020 na straně 16 - 26 již podrobně popsána, proto uvádím jenom několik důležitých milníků.

První kapitoly příběhu rekonstrukce Negrelliho viaduktu se začaly psát v roce 2006, kdy byla SUDOPem PRAHA zpracována studie pro posouzení stávajícího stavu konstrukcí viaduktu. Na studii navázala v roce 2009 přípravná dokumentace, obě zpracované pod vedením nestora sudopských mostářů Ing. Karla Štěrbý.

Poté nastala docela dlouhá časová odmlka vzhledem k nutnosti zajištění poměrně vysokých finančních prostředků (přes 1 mld. Kč). Teprve po jejich zajištění ze zdrojů SFDI byla v roce 2013 přípravná dokumentace aktualizována a následně byly v roce 2014 zahájeny práce na projektu, se kterým strávila většina projektantů střediska mostů několik hektických měsíců.





- ^ Zatěžovací zkouška nového přemostění v roce 1981, na snímku je dobře vidět i současně probíhající rekonstrukce předpolí Hlávkovu mostu

Hlavním podkladem pro projekt byl diagnostický a stavebně-technický průzkum a fotogrammetrické zaměření v rozsahu oproti jiným mostům nevídaném, avšak z hlediska projektanta prostě stále nedostatečném. Proto byl ještě předepsán další doplňující diagnostický průzkum během rekonstrukce, což se ukázalo jako více než prozíravé. Vzhledem k odhaleným poruchám bylo postupně rozhodnuto o rozebrání a nahrazení novou konstrukcí u dalších 9 kleneb a dvě původně určené k rozebrání bylo možné zachovat.

Rekonstrukce viaduktu ve fázi realizace se ujal HIP Ing. Tomáš Martinek ze SUDOPu PRAHA. Samotná rekonstrukce byla zahájena v dubnu 2017.

Do konce roku 2017 byla na základě předchozího statického posouzení provedena téměř kompletní sanace založení vybraných pilířů mostu, a to formou sloupů tryskové injektáže provedených z úrovně terénu pod základovou spáru pilířů. Dále byla provedena nízkotlaká injektáž jádra pilířů z úrovně mostovky. Důvodem tohoto opatření byla zjištěná vysoká mezerovitost vnitřku pilířů za lícovým zdívkem.

Dále byly u mostu přes Vltavu mezi Štvanicí a Bubenským nábřezem provedeny postupně vždy u dvou a následně dalších dvou pilířů v toku Vltavy těsněné štětovicové jímky pro injektáž základů pilířů a opravu

spárování zdiva dřívku pilířů. Dno jímek se nacházelo cca 4,0 m pod hladinou vody ve Vltavě a jímky musely být po dobu rekonstrukce základů pilířů trvale čerpány.

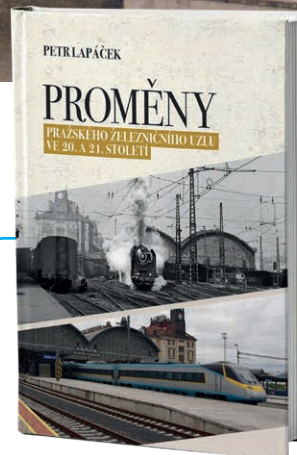
Na začátku roku 2020 se na mostě začalo zřizovat šterkové lože a pokládat železniční svršek včetně výhybek. Následovala montáž trakčního vedení a silových a sdělovacích kabelů a zabezpečovacího zařízení, osvětlení prostoru výhybek, ohřevu výměn a kamer na návětní lávku pro dohled na objekt historického hradla. Na Den dětí 1. června 2020 byl po více než dvouleté výluce obnoven provoz mezi Bubny a Masarykovým nádražím, včetně spojovací trati na Hrabovku.

Naskenujte QR kód a podívejte se na rekonstrukci podrobněji – stojí to za to i kvůli řadě působivých fotografií.



Závěr

Negrelliho viadukt tak za více než 175 let své existence dokázal opakovaně reagovat na proměny města i železniční dopravy, aniž by ztratil svůj historický charakter. Jeho příběh ale netvoří jen velká rekonstrukce posledních let. I starší, méně známé zásahy jsou důležitou součástí jeho historie – a právě ty spolu s dalšími proměnami pražské železnice připomíná také nová kniha. ✕



Proměny pražského železničního uzlu ve 20. a 21. století

Nová kniha Petra Lapáčka vyjde v říjnu 2026.

Pražský železniční uzel je složitý organismus, který se více než sto let proměňuje spolu s hlavním městem. Petr Lapáček sleduje jeho vývoj od zestátnění rozhodujících drah na sklonku Rakouska-Uherska až po současnou modernizační stavbu. Podrobně představuje vznik a přestavby nádraží, mostů, tunelů i spojovacích tratí, elektrizaci pražských spojek, budování nákladního zázemí, Holešovickou přeložku, Nové spojení i nejnovější projekty v Bubnech, na Smíchově či Masarykově nádraží. Nezůstává přitom u stručné chronologie: vysvětluje důvody jednotlivých zásahů, technická řešení, nerealizované záměry i jejich dopad na provoz a podobu Prahy. Výklad doprovázejí dobové i současné fotografie, mapy, schémata a projektová dokumentace.

Vzpomínka na Martina Kozla

Foto: Eva Kozlová

20. června nás opustil pan Martin Kozel dlouholetý pracovník střediska 208 Elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky, kde pracoval jako projektant na úseku zabezpečovacího zařízení. Na středisko nastoupil v červnu 1999 a pouze několik zasvěcených vědělo, že byl už druhou generací z rodinné dynastie, která pracovala na SUDOPu.

Jeho pracovní kariéra se začala rozjíždět v roce 1984, kdy ukončil střední průmyslovou školu dopravní v Praze - kolejové stavby a nastoupil na METROPROJEKT Praha, kde zpracovával projekty povrchové dopravy. U projektování komunikací a tramvajových tratí vydržel téměř 7 let, ale v roce 1991 svou činnost ukončil. S ohledem na situaci v dané době, přeseďlal čistě na silniční dopravu a nastoupil na kariéru profesionálního řidiče v nákladní dopravě.



V roce 1999 se jeho dráha začala přibližovat opět projektování a nyní již u SUDOPu. Jeho otec, Jaroslav Kozel, který pracoval na SUDOPu od roku 1956, začal přemýšlet o svém nástupci, kterým se stal právě Martin. Martin byl sice stavař, ale jak díky své pečlivosti, tak díky svým spolupracovníkům a genům po otci se rychle zorientoval v nové problematice a byl oporou úseku zabezpečovacího zařízení.

Svou povahou také rychle zapadl do kolektivu nejen úseku zabezpečovacího zařízení, ale i celého střediska. Jeho historky z předchozích povolání, především řidiče, jsou v současnosti

už legendární a v mnohých vzbuzovaly jak respekt, tak i obavy o svá osobní auta. Zde je také nutné připomenout jeho pověřčivost a s ní spojená dobrodružství ze služebních cest v případě, když potkal černou kočku a podobně.

Martin pracoval na mnoha projektech. Začal na stavbě Modernizace trati Hrobce vč. - Lovosice vč. a pak následovaly projekty po celé republice, kde uplatňoval své znalosti nejen zabezpečovacké, ale i své předchozí znalosti stavařské.

Současně se svou prací na SUDOPu pracoval i doma. Po nástupu na SUDOP koupil rozestavěný dům, který se svým otcem dokončoval a zajistil tak zázemí pro svou rodinu i zdroj nových příběhů.

Rok 2023 však Martinovi přinesl novou chmurnou výzvu, se kterou se snažil bojovat. Bojoval jak svým optimismem, tak i svým nadhledem. Po celou dobu tohoto boje, byl pořád součástí střediska, které povzbuzoval i svými příchody a návštěvami. My jsme se mu snažili držet palce, jak to šlo, aby si splnil i poslední přání, vidět svou vnučku – což se mu povedlo. Bohužel na další setkání s ním a přání už nedojde ...

Petr Lapáček, Martin Raibr



V šestnácti už sbírá vítězství

Text: redakce s využitím podkladů od Jana Zachaty

Foto: archiv Matěje Zachaty

SUDOP PRAHA fandí Matěji Zachatovi

Za volant závodního vozu usedl poprvé ve třinácti letech. Dnes šestnáctiletý Matěj Zachata má se svým Citroënem Saxo za sebou řadu závodů doma i v zahraničí a další výzvy před sebou. SUDOP PRAHA mladého jezdce na jeho cestě podporuje a s radostí sleduje jeho úspěchy.

Matěji, gratulujeme k dosavadním výsledkům a přejeme rychlou stopu, pevné nervy a hlavně vždy bezpečný návrat do cíle!



Matěji, co tě přivedlo k závodění?

K závodění jsem se dostal hlavně díky svému tátovi, který sám v minulosti závodil. Když jsem byl ještě malý kluk, bral mě s sebou na závody, a právě tam jsem si závodění postupně zamiloval. Před čtyřmi lety mě táta překvapil, když pořídil sériový vůz Citroën Saxo VTS a začal ho připravovat na závody a já jsem mohl přiložit ruku a pomáhat mu. Nelehký úkol byl přemluvit maminku.



Jak hodnotíš své výkony?

Své dosavadní výkony hodnotím určitě pozitivně. Letos se mi zatím podařilo vyhrát tři z pěti závodů, což je pro mě skvělý výsledek. Zároveň ale vím, že je pořád spousta věcí, na kterých můžu pracovat a zlepšovat se. Každý závod mi přináší nové zkušenosti, snažím se z každého víkendu odnést si co nejvíce.

Kde tě ještě letos mohou diváci vidět závodit?

Letos mě diváci mohou ještě vidět v rámci EDDA Cupu 8. 10 - 10. 10 v Milovicích na novém okruhu v areálu místního tankodromu. Budu se snažit podat co nejlepší výkon a zároveň si závod co nejvíce užít. Budu rád, když se přijdou podívat i třeba do depa k našemu stanu a můžou si se mnou třeba popovídat a podívat se na závodní auto, a to nejen moje, ale všech účastníků.

Tvé plány do budoucna?

Mým hlavním cílem je dál se v závodění zlepšovat, postupně se posouvat do rychlejších a náročnějších kategorií. Chtěl bych u závodění určitě zůstat a jednou se dostat na co nejvyšší úroveň, jako je třeba Mistrovství Evropy apod. Zároveň bych chtěl na sobě pracovat nejen jako jezdec, ale i po technické stránce, a co nejvíce se naučit o přípravě závodního auta.

MATĚJ ZACHATA V KOSTCE



Věk: 16 let

Závodní vůz: Citroën Saxo VTS

Disciplína:

závody automobilů do vrchu

Seriál: EDDA Cup

První závodní zkušenost:

ve 13 letech na Autodromu Most

Dosavadní letošní bilance:

3 vítězství z 5 závodů

Kde můžete Matějovi ještě letos fandit:

8. - 10. 10. Milovice – nový okruh v areálu místního tankodromu

Chtěl bys někomu poděkovat?

Určitě bych chtěl nejvíce poděkovat svému tátovi, který mě k závodění přivedl, od začátku mě posouvá a připravuje auto na závody. Velké díky patří celé rodině, která se mnou závodní sezónu prožívá, pomáhá mi a podporuje mě. Další, na koho nesmím zapomenout, jsou partneři našeho malého teamu, jako jsou SUDOP PRAHA, Transun – Sunoco maziva a další. Bez jejich podpory by to všechno bylo mnohem těžší. ✖

Naši senioři byli i v parném létě aktivní

Text a foto: Jiří Mandík

Ani náročné klimatické podmínky letošního léta neodradily členy Spolku seniorů Sudop od pravidelných setkání, procházek a výletů. Během letních měsíců společně vyrazili za historií, kulturou i zajímavými místy v Praze a jejím okolí a nechyběly ani celodenní výlety.



Červnový program začal výletem do **Sázavy nad Sázavou**. Na programu byla návštěva **Sázavského kláštera**, prohlídka okruhu věnovaného českému patronovi svatému Prokopovi i klášterní zahrady. Po společném obědě následovala ještě zastávka v prodejně varného skla v areálu Sklářny Kavalier.

V červenci čekalo členy spolku několik mimořádných kulturních zážitků. V **Jízdně Pražského hradu** navštívili výstavu **Fragmenty paměti – Svatovítský poklad v zrcadle současného umění**.

Další výlet vedl do **Mnichova Hradiště a Turnova**. V Mnichově Hradišti si prohlédli kapli a kostel s hrobkou Albrechta z Valdštejna, zámecký areál i barokní zahradu se Salou terrenou. V Turnově pak zamířili do Muzea Českého ráje, kde je zaujala především výstava kopií korun císařů a králů.

Srpnovým cílem byla **Dobříš**. Po komentované prohlídce zámku následovala Francouzská zahrada, zámecká oranžerie a krátký odpočinek u Anglického parku. Po obědě v restauraci Modrá kočka program pokračoval návštěvou expozic Muzea města Dobříše.

Ani září nezůstalo bez programu. Při procházce areálem **pražského Výstaviště** senioři navštívili **Planetárium Praha a Maroldovo panorama bitvy u Lipan**. Cesta pak pokračovala kolem Průmyslového paláce a Lapidária až k nové železniční estakádě na trase někdejší Buštěhradské dráhy a zastávce Praha-Výstaviště.



Na září připadl také autobusový výlet do jižních Čech. Jeho trasa vedla k baroknímu loveckému zámku **Ohrada u Hluboké nad Vltavou**, do **Holašovic** zapsaných na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO a následně do historických **Prachatic**.

A společné výpravy pokračují i na podzim. Říjnový program zahájí procházka na **Nebošické vyhlídce** přírodním parkem Šárka-Lysolaje a dále k rozhledně Babylon. Následovat bude výlet do městské části **Dolní Chabry** s komentovanou prohlídkou historických památek a zejména prohlídkou zvonice a **kostela Stětí sv. Jana Křtitele**.

Spolek seniorů SUDOP tak rozhodně nezahálí a jeho program ukazuje, že příležitostí vydat se společně za poznáním a zážitky je stále dost. ✖



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 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.

SAVE THE DATE 2027



Konference
Železniční mosty a tunely
31. ročník

28. ledna 2027
O2 universum
konferencemosty.cz

Konference
ŽELEZNICE
30. ročník

25. března 2027
O2 universum
konferencezeleznice.cz

Jsme specialisté na dopravní infrastrukturu



Foto na obálce, frontispisu a zadní straně Daniel Karfík
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 Šímmrová
Grafické zpracování Oh, Deer studio • Tisk Reklampress s.r.o. • Číslo 3/26
Vyšlo 29. 9. 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

