SUDOP revue

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

2/2019

Uzel Plzeň, 2. stavba
HOTOVO!

Foto Daniel Karfík

Integrovaná reference kvality RABF 2019 – 2. místo

RATING
NADACE PRO ROZVOJ
ARCHITEKTURY A STAVITELSTVÍ
RABF

Certifikát integrované reference za roky 2014 - 2018 z přehlídkových soutěží:

Excelentní kvalita

pro

SUDOP Praha a. s.

za celkový počet 9 000 bodů a 2. místo, za opakované nejvyšší ocenění z 312 posuzovaných firem v uvedených přehlídkových soutěžích v kategorii: projektové ateliéry a kanceláře.

Mezi projektovými ateliery a kancelářemi byla nejúspěšnější kancelář AED project, a.s., která získala celkem 12910 bodů, druhou příčku obsadil SUDOP PRAHA a.s. a na třetím místě se umístila společnost EXCON a.s., Praha.

Rating pro rok 2019 je sestaven z výsledků řady dílčích hodnocení za roky 2014–2018, mezi které jsou zahrnuty tyto přehlídky:

Stavba roku | Zahraniční stavba roku | Stavba roku Středočeského kraje | Urbanistický projekt roku | Cena Inženýrské komory ČKAIT | Grand Prix obce architektů | Presta Jižní Čechy | Nejlepší dodavatel roku | Baumit Fasáda roku.

Reprografie společnosti SUDOP PRAHA v TOP 50

V dubnovém čísle Grafie - noviny pro grafický průmysl, vyšel žebříček TOP 50 firem, které se zabývají polygrafickými službami. Reprografie SUDOPU PRAHA se umístila na 24. místě.

A konečně kolárna!

Pro všechny dobrodruhy, kteří denně riskují v Praze život na velocipedu, zpřístupnil SUDOP v úterý 4. června novou kolárnu v suterénu budovy.

REDAKČNÍ RADA: Ing. JOSEF FIDLER, Ing. TOMÁŠ SLAVÍČEK, Ing. IVAN POMYKÁČEK, Ing. PETR LAPÁČEK, Ing. IVAN KREJČÍ, Mgr. JAKUB PTAČINSKÝ • TYPO A TISK REKLAMPRESS s.r.o.
ČÍSLO 2/19 VYŠLO 26. 6. 2019 • VYDÁVÁ: SUDOP PRAHA a. s., OLŠANSKÁ 1a, 130 00 PRAHA 3, IČ: 25793349 • REG. MK ČR E 12272 • ISSN 1803-6708

Slavnostní zahájení stavby dálnice D3 Hodějovice – Třebonín

V pátek 29. 3. 2019 byla slavnostně zahájena stavba úseku dálnice D3 0310/II Hodějovice–Třebonín.

Stavba bude realizována italsko-slovenským sdružením Salini Impregilo – Doprastav, cena stavby dle smlouvy činí 5,8 mld Kč a zprovozněna by měla být v září roku 2022.

Úsek 0310/II je dlouhý celkem 12,5 km a spolu se současně realizovanou stavbou D3 0310/I Úsilné–Hodějovice bude tvořit téměř 20 km dlouhý dálniční obchvat Českých Budějovic.

Pro stavbu bylo potřeba vyřídit 24 stavebních povolení, dojednat a uzavřít 239 kupních smluv, 208 nájemních smluv a 162 smluv o zřízení věcných břemen. Stavba zahrnuje 24 mostů, největší z nich je tři čtvrtě kilometrů dlouhý most přes údolí Malše.

SUDOP PRAHA spolu s firmami VPÚ DECO PRAHA a PUDIS připravil pro tuto stavbu dokumentaci pro výběr zhotovitele.

2x nové zasedačky: tisková konference SUDOP GROUP...

Tiskovou konferenci pro novináře uspořádala ve středu 10. dubna společnost SUDOP GROUP a.s. O strategii rozvoje SUDOP GROUP do dalších let hovořil předseda představenstva společnosti Ing. Jan Kout, Ph.D., na otázky novinářů odpovídali i další přítomní generální ředitelé některých společností.

...a MS v hokeji: zápas Česko - Rusko

Nové zasedací místnosti společnosti v přízemí mají široké využití. K jednomu mimopracovnímu pozval generální ředitel Ing. Tomáš Slavíček všechny kolegy, totiž na zápas MS v hokeji Česko – Rusko v pondělí 13. května. K dispozici bylo i točené pivo. Po výsledku 0:3 trochu zhořklo.

24. MEZINÁRODNÍ SYMPOZIUM MOSTY – BRIDGES 2019

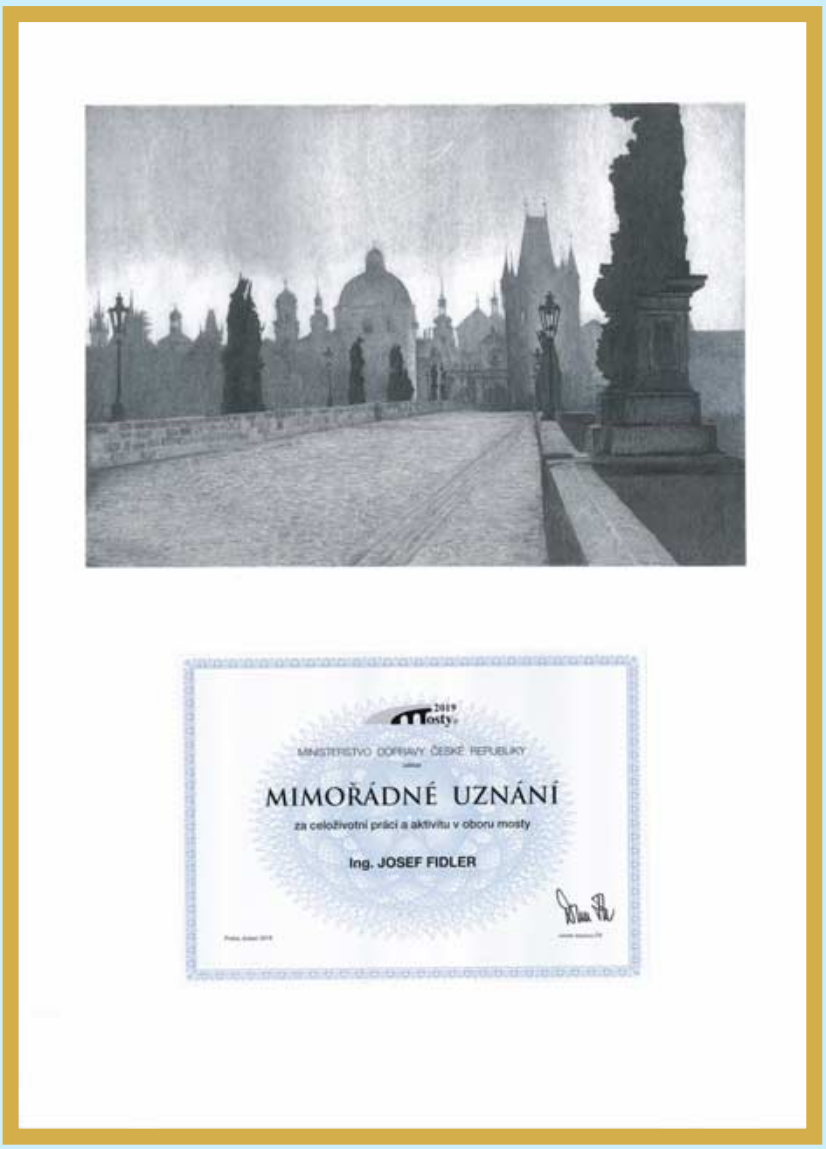
pořádané v rámci doprovodného programu 24. mezinárodního stavebního veletrhu IBF

Sympozium se konalo ve dnech 24.–26. dubna 2019 v Brně pod záštitou Ministerstva dopravy ČR, Státního fondu dopravní infrastruktury, Asociace krajů ČR, Ředitelství silnic a dálnic ČR a Správy železniční dopravní cesty. Pro nás bylo významné především tím, že čestné uznání za celoživotní práci v oboru mosty obdržel sudopák - Ing. Josef Fidler (viz vedlejší strana), účastí našich odborníků jako přednášejících, ale i tím, že SUDOP PRAHA byl opět jedním z hlavních partnerů sympozia.

Motto sympozia: Mosty – stavby spojující národy a generace

I když se sudopští mostaři zúčastnili v hojném počtu a šéfka mostařského střediska Ing. Dana Wangler konferenci uváděla, naše účast se tentokrát odbývala převážně v auditoriu. S jediným sudopským příspěvkem vystoupil Ing. Tomáš Martinek, když referoval o rekonstrukci Negrelliho viaduktu v Praze po dvou letech trvání stavby. SUDOP PRAHA měl i svůj vlastní propagační stánek a ve výstavních prostorách se neztratily ani naše mostařské panely.

Čestné uznání za celoživotní práci a aktivitu v oboru mosty



Ing. Josef Fidler

„Ještě, že jsem tam nebyl!“ zvolal ulehčeně oslavenec, který v době konání konference pobýval v Římě, když mu Dana Wangler později vykládala, jak se dva zbývající oceněnci před slavnostním aktem klepali. „Diplom bych upustil, sklo by se rozbilo a já bych se rozplakal...“

A tak symbolické předání diplomu proběhlo až v sudopské reprografii, kde se vedoucí Lukáš Wendlík (vlevo) zhostil čestného úkolu prohnat diplom skenerem.

Dole jedna z prací oslavence: tramvajový most na trati Modřany-Komořany v Praze.

...a srdečná gratulace k sedmdesátce!

Projektant - sektorář - vedoucí střediska - ředitel divize - generální ředitel - předseda dozorčí rady... 70. narozeniny... a šup do důchodu!

Na autobusovém nádraží na začátku viaduktu bylo nutné na základě zjištěného špatného stavu zdiva rozebrat a přezdít celkem sedm cihelných kleneb, a to za provozu autobusů vždy pod dvěma klenbami.
Rozebírají a přezdívají se i některé kamenné klenby, kdy se část poškozených kamenů nahradí novými a část vyhovujících kamenů se vloží zpět do konstrukce na jejich původní místo. Proto má každý kámen mostu svoje unikátní číslo.

Prošli jsme se po Negrelliho

Práce probíhají pod dohledem památkářů z NPÚ, protože celý most včetně stavědla je nemovitá kulturní památka.

A až za sto let památkáři odkryjí betonové prefabrikáty, narazí na pozdrav dělníků z roku 2019.

Práce na některých částech mostu už postoupily do konečné fáze – budování nové betonové roznášecí desky s římsami, na které, až bude opatřena izolací, bude nasypáno štěrkové lože a položen železniční svršek.

Poškozený boční líc cihelných kleneb byl opatřen novou přizdívkou z cihel Klinker, kotvených do původního zdiva nerezovou helikální výztuží.
Rub přezdívaných kamenných kleneb zedníci ještě přespárují a poté bude opatřen stříkaným betonem a pojistnou izolací, odvodněnou drenáží do boku mostu a společně se svody odvodnění z mostovky svedenou do obnovené srážkové kanalizace podél mostu.

viaduktu...

...s hlavním inženýrem projektu Ing. Tomášem Martinkem.

Rekonstrukce Negrelliho viaduktu uprostřed Prahy opět pokročila, a tak nás kolega Tomáš Martinek pozval na prohlídku. Zájem mezi zaměstnanci byl velký – ve čtvrtek 12. dubna musel viadukt a přilehlé okolí postupně projít se dvěma skupinami zvědavců. Ale stálo to zato, takové množství rekonstrukčních technologií s kamenem, cihlami a betonem se jen tak neuvidí.

Foto Jakub Ptačinský a Ivan Krejčí

Součástí stavby je i oprava historického stavědla poškozeného po zahájení stavby požárem.
Základy pilířů mostů přes Vltavu se opravovaly v těsněných jímkách v hloubce až 6 m pod hladinou řeky, kde se ve vrstvách ordovických břidlic nachází jejich základová spára.

Uzel Plzeň: přestavba osobního nádraží dokon

čena!

Uzel Plzeň, 2. stavba
Přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská

Pavel Langer

V úterý 14. 5. 2019 proběhlo v Plzni slavnostní ukončení stavby „Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“. Tím byla dokončena celková přestavba osobního nádraží v Plzni včetně přednádražního prostoru a přilehlé části Mikulášské ulice. V souvislosti s tím se sluší zavzpomínat a trochu se i pochlubit výsledným dílem.

Ale nejprve zpět do historie. Základní koncepce přestavby železničního uzlu Plzeň byla stanovena již v roce 2006 při zahájení prací na přípravné dokumentaci. Následně byl ve studii proveditelnosti celý železniční uzel Plzeň rozdělen do pěti staveb, jejichž příprava již probíhala samostatně. Prostorově do lokality osobního nádraží zasahovala stavba „Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví“. Ta byla dokončena v roce 2017 a zahrnovala přestavbu pražského zhlaví včetně rekonstrukce nástupišť č. 2 a 3 a výstavby nových nástupišť č. 1 a 4.

Stavba „Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ je prostorově vymezena:

- jižní částí kolejiště osobního nádraží, včetně nástupišť č. 5 a 6, kde navazuje na pražské zhlaví vybudované v 1. stavbě
- kompletním chebským zhlavím osobního nádraží, které v severní kolejové skupině navazuje na kolejiště u nástupišť vybudovaných v 1. stavbě. Chebské zhlaví ve směru na Cheb navazuje na kolejiště vybudované v rámci předchozí stavby Průjezdu uzlem Plzeň
- částí ulice Mikulášské od křížení s ulicí Americkou a Šumavskou po křížení s ulicí Rejskovou ve směru na Slovany
- prostorem přednádraží od ulice Mikulášské po výpravní budovu stanice
- samostatným areálem tří odstavných kolejí v prostoru mezi depem kolejových vozidel a seřaďovacím nádražím.

Rekonstruovaná jižní skupina kolejí a nástupiště č. 5 a 6.

Na protější straně:Vlevo od výpravní budovy rekonstruovaná část kolejiště, vpravo nástupiště vybudovaná v rámci 1. stavby, úplně vpravo nový autobusový terminál v Šumavské ulici.

Stavba byla zahájena v 01/2017 přeložkami inženýrských sítí v Mikulášské ulici. Pro zahloubení celé ulice cca o 1 metr a pro uvolnění prostoru pro založení a výstavbu obou železničních mostů bylo nutné přeložit všechny stávající inženýrské sítě. Plyn a rozhodující část sdělovacích kabelů se podařilo vymístit mimo staveniště podvrtem tělesa dráhy.

Velkým problémem však byla přeložka vejčité stoky páteřní kanalizace a přeložky dvou vodovodních řadů DN 400 a DN 500. V obou případech se jednalo o původní sítě z roku 1906. S ohledem na důležitost a nenahraditelnost těchto sítí bylo nutné překládat je za provozu, což si vyžádalo řadu provizorních stavů. Tato fáze výstavby byla rozhodující pro další průběh celé stavby.

Díky operativnímu přístupu všech zainteresovaných se včas vytvořily podmínky pro výstavbu severního železničního mostu přes Mikulášskou ulici, díky čemuž bylo ke konci roku 2017 možné dokončit severní část chebského zhlaví a zprovoznit celou severní skupinu kolejí včetně nástupišť č. 1–4.

V roce 2018 byla přestavěna celá jižní kolejová skupina osobního nádraží a příslušná část chebského zhlaví. Kromě vlastního kolejiště byla provedena přestavba 5. a 6. nástupiště a s tím související prodloužení podchodu pro cestující a přestavba jižní větve zavazadlového podchodu. V prostoru Mikulášské ulice probíhala výstavba nového jižního mostu a rekonstrukce či sanace všech přilehlých kamenných opěrných zdí.

Konečnou podobu postupně začínala dostávat i vlastní Mikulášská ulice. Oproti původnímu stavu došlo k jejímu zahloubení a výraznému rozšíření. Chodníky po obou stranách ulice byly na chebské straně doplněny o cyklostezku. Po dobu výstavby několikrát provizorně překládaná tramvajová trať byla položena do definitivní polohy.

V souvislosti se zahloubením Mikulášské ulice byl výškově upraven i celý prostor přednádraží. Jeho architektonické a dopravní řešení bylo upraveno dle dnešních potřeb. Před výpravní budovou byl vyhrazen rozptylový prostor pro cestující, směrem k Mikulášské ulici jsou podél objízdné komunikace situována parkovací místa. Všechny pochozí plochy jsou z velkoformátové „plzeňské“ žulové dlažby. Po obou stranách přednádraží byly zasazeny vzrostlé alejové stromy.

Vlastní Mikulášská ulice a prostor přednádraží byly uvedeny do provozu 31. 8. 2018. Po dokončení výstavby jižního mostu přes Mikulášskou ulici byla v 12/2018 do provozu uvedena zbývající část kolejiště a rekonstruovaná nástupiště č. 5 a 6.

V roce 2019 probíhaly dokončovací práce, a především neplánovaná přestavba balkonu výpravní budovy mezi nástupištěm č. 3 a 5. Při rekonstrukci zastřešení balkonu a pokládce nové dlažby se zjistilo, že nosná ocelová konstrukce balkonu je značně zkorodovaná. Proto byl balkon demontován a postavena jeho replika.

Přednádražní prostor a výpravní budova s replikou balkonu.

Samostatnou a prostorově odlehlou částí stavby byla výstavba odstavných kolejí navazujících na kolejiště depa kolejových vozidel. Pro potřeby odsávání fekálií a plnění osobních železničních vozů vodou byl vybudován samostatný areál tří kolejí, zpevněné plochy a příjezdové komunikace. Areál je vybaven moderní technologií odsávacích a plnících stojanů, která umožňuje přesnou evidenci provozu a množství vody či odsátých fekálií. Po uvedení areálu odstavných kolejí do provozu se prokázala jejich užitečnost a potřebnost pro provoz celé uzlové stanice. V současné době se připravují podmínky pro využití tohoto zařízení pro všechny dopravce provozující železniční dopravu v Plzni a okolí.

Rekonstruovaná nástupiště č. 5 a 6 před uvedením do provozu.

Rozhodujícími a dominantními objekty celé stavby jsou oba železniční mosty přes Mikulášskou ulici. V obou případech jde o nové mosty nahrazující původní nevyhovující objekty. Popis a prezentace těchto mostů a přilehlé opěrné zdi v přednádraží je podrobně uvedena v samostatném článku v SR 04/2018.

Při návrhu řešení a následné realizaci jednotlivých stavebních objektů bylo důsledně respektováno požadované architektonické a materiálové řešení. Vzhledem k tomu, že lokalita osobního nádraží byla rozdělena do dvou samostatných staveb, bylo nezbytné, aby při realizaci stavby „Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská“ byly použity stejné materiály a stejné barevné odstíny nových konstrukcí a staveb jako v již provozované 1. stavbě. Toto se týkalo především povrchů nástupišť a konstrukcí zastřešení nástupišť, typů výtahů a mobiliáře. Obdobně bylo postupováno u všech typů zábradlí a obkladů stěn a stropu v podchodu pro cestující.

Výrazným prvkem celé stavby jsou rekonstruovaná nástupiště č. 5 a 6. Všechna nástupiště jsou s výškou hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Povrch nástupišť je opatřen velkoformátovou žulovou dlažbou. Na původní zastřešení obou nástupišť se vztahovala památková ochrana, proto byla provedena repase jednotlivých prvků zastřešení a zastřešení bylo následně umístěno zpět na rekonstruovaná nástupiště. Repasí prošla také konstrukce zastřešení balkonu výpravní budovy. Na základě dobových fotografií byla na balkon navrácena skleněná krytina.

Foto autor a Jan Vlček, letecké foto Daniel Karfík

Přístup na rekonstruovaná nástupiště č. 5 a 6 je stávajícím podchodem z výpravní budovy. Ve východní části nástupišť byla dobudována zbývající část podchodu, jehož rozhodující část již byla v provozu od dokončení 1. stavby. Vlastní pochod je široký 8 m v celkové délce 137 m. Význam tohoto podchodu vzrostl po dokončení autobusového terminálu v Šumavské ulici, čímž vznikl důležitý přestupní uzel mezi železniční dopravou a MHD.

Přestavba železničního Uzlu Plzeň nejsou jen koleje, mosty a nástupiště. Je to také napájení všech staveb a zařízení elektrickou energií, je to trakční vedení a osvětlení. V rozsahu řešené části stanice je vybudováno nové osvětlení, včetně osvětlení nástupišť a ostatních prostor pro cestující veřejnost. Přestože rozhodující část moderních technologických zařízení byla v provozu z již dříve dokončené 1. stavby, bylo nutné doplnit technologii v ústředním stavědle pro stavbou řešenou část stanice. Toto se týká především zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

A slovo hlavního inženýra na závěr.

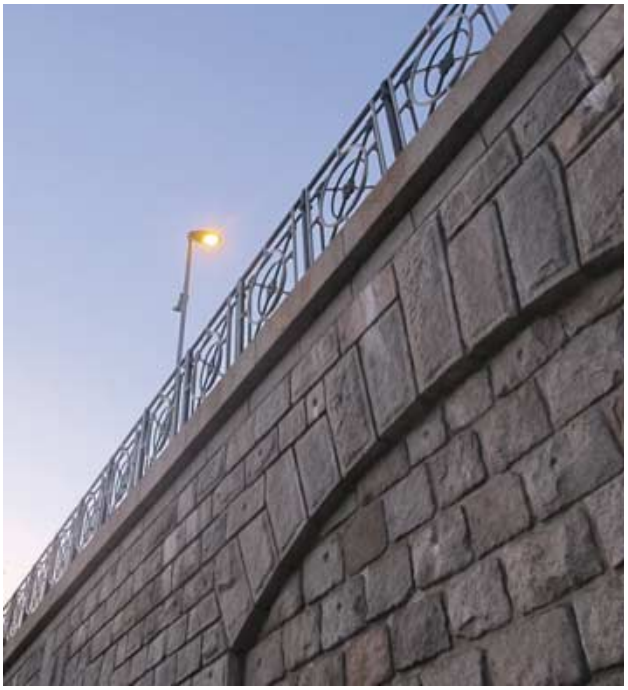
Chtěl bych poděkovat všem svým kolegům projektantům, kteří se na zpracování dokumentace a následném výkonu AD při realizaci stavby podíleli. Byť tato stavba územně patřila spíše k těm menším, právě v této vlastnosti spočívala její složitost. Kumulace stavebních objektů především v prostoru Mikulášské ulice, jedné z rozhodujících dopravních tepen v centru města, již v přípravě vzbuzovala značný respekt. To, že stavba byla dokončena podle naší dokumentace bez zásadních problémů, jen dokazuje, že jsme opět odvedli dobrou práci.

Je však potřeba zdůraznit, že rozhodující podíl na výsledném díle mají dodavatelské firmy, především společnosti Metrostav a OHL ŽS. Bez jejich, po všech stránkách profesionálním přístupu, by stavba nebyla dokončena ve výsledné kvalitě a požadovaných termínech.

V neposlední řadě je nutné poděkovat za spolupráci zástupcům obou investorů stavby ze SŽDC a Magistrátu města Plzně a všem dalším, kteří se na přípravě a realizaci této stavby podíleli.

S radostí musím konstatovat, že při realizaci této stavby se sešel takový tým lidí, se kterými mi bylo ctí spolupracovat.

Šlechtična“ na novém jižním mostě přes Mikulášskou ulici.
Severní most přes Mikulášskou ulici.



Projekt: SUDOP PRAHA a.s.
Hlavní inženýr projektu: Ing. Pavel Langer
Profesní garanti a rozhodující zpracovatelé dokumentace:
Architektonické řešení: Ing. arch. Tomáš Pechman
Kolejové řešení: Ing. Jan Bonev
Nástupiště: Ing. Josef Poživil
Mostní a inženýrské objekty: Ing. Martin Vlasák, Ing. Jiří Elbel, Ing. László Szíkora, Ing. Ján Kováč
Pozemní komunikace a tramvajová trať: Ing. Lukáš Páník
Zastřešení nástupišť: Ing. Rostislav Husek
Potrubní vedení: Ing. Monika Škardová
Zabezpečovací zařízení: Ing. Jaroslav Dytrych
Sdělovací zařízení: Ing. Petr Poupa, Vratislav Hůla a kol.
Silnoproud: Ing. Vladimír Puš, Ing. Karel Košař
Trakční vedení: Ing. Jiří Straka
Zhotovitel: sdružení firem Metrostav, a.s. a OHL ŽS, a.s.
Ředitel stavby: Ing. Petr Hanzal
Zadavatel: SŽDC, s.o., Stavební správa západ
Hlavní inženýr stavby: Ing. Martin Kraus
Celkové investiční náklady stavby:
1 487 861 000 Kč (bez DPH)
Schválený příspěvek EU: 839 459 000 Kč

Železniční stanice Praha Smíchov:

Stávající výpravní budova se nachází v železniční stanici Praha Smíchov pražské čtvrti Smíchov a představuje jeden z významných uzlových bodů pražské veřejné dopravy. Těsná návaznost s MHD umožňuje přímý přestup z železniční dopravy na městskou. Před nádražní budovou jsou zastávky tramvají a terminál autobusů pražské integrované dopravy do blízkých částí Prahy i do oblasti Zbraslavi, Mníšku nebo Štěchovic. V roce 1985 bylo navíc realizováno napojení na trasu B pražského metra vybudováním přístupu ke stanici *Smíchovské nádraží*.

Železniční stanice Praha Smíchov patří s ohledem na velký počet cestujících mezi vysoce frekventované stanice a řadí se mezi významná pražská nádraží. V Praze je po hlavním a Masarykově nádraží na třetím místě a v celé České republice na místě jedenáctém. Denní frekvence vlakové dopravy, dle statistiky z podzimu 2017 čítá cca 13–14 tisíc osob.

Budova slouží pro zajištění provozu na dráze a službám pro cestující, některé části jsou pronajímány nájemcům. Dílčí prostory slouží pro řízení provozu na dráze a umístění souvisejících technologických zařízení. Dané území je výrazně ovlivněno zástavbou a jako významný dopravní uzel je zastavěno zejména dopravní infrastrukturou. Rekonstrukcí se účel užívání objektu výpravní budovy nemění. Jižní a severní křídlo bude nadále sloužit z větší části jako neveřejná část potřebám provozovatele dráhy a dopravců. Centrální část bude sloužit cestující veřejnosti včetně zajištění příslušných služeb – prodej lístků, informace, veřejné WC pro cestující, komerční prostory.

Architektonické řešení a začlenění stavby do území

Výpravní budova byla postavena v letech 1953 až 1956 na základě návrhu architektů Jana Zázvorky a Ladislava Žáka. Architektonické a výtvarné řešení odpovídá době výstavby a bylo ovlivněno následnými stavebními úpravami.

Z konstrukčních materiálů byl použit ve velké míře železobeton a zdivo, obklady (povrchové úpravy) jsou z kvalitních materiálů, vnější omítky byly hladké a jemně škrábané vápenocementové s nátěrem, vnitřní omítky vápenné. Ve velké vstupní/odbavovací hale je v horní části stěny proti vstupu provedena freska s budovatelskou tématikou.

Objekt lze z hlediska orientace a pohybu po budově rozdělit na tři základní hmotové celky: jižní křídlo, centrální část a severní křídlo. Jižní křídlo má celkem pět podlaží – dvě podzemní podlaží (včetně dnes již nefunkčního krytu CO) a tři podlaží nadzemní. Centrální část má jedno podlaží podzemní a čtyři nadzemní. Ze vstupní haly vede řada vstupů a výstupů, jak do objektu, tak i do boků ven z budovy. Před mohutnými sloupy bývalé čelní fasády vstupní haly je postavena jednopodlažní kovová konstrukce, obložená různými materiály. Její sloupy nesou střechu vstupu a výstupu z metra.

V centrální části přízemí (úroveň přístupu od MHD) se nachází hlavní provoz výpravní budovy. V hlavní hale jsou umístěny pokladny dopravce, výstupy z metra a návaznosti na podchod i prostor ostrahy. Dále jsou zde rozmístěny komerční jednotky a přístup do restaurace ve 2. NP. V severní části hlavní haly je úschovna zavazadel a WC pro cestující. Ve 3. NP a 4. NP střední části je umístěna bývalá, dnes již nevyužívaná, nocležna. Ve 1. PP jsou původní sklady ke komerčním jednotkám, které jsou dnes již rovněž většinou nevyužívané. Pod centrální částí a částí severního křídla vede průběžný technický kanál.

Severní křídlo v 1. NP obsahuje komerční jednotky, provoz České pošty, odpadové hospodářství, zázemí pro DPP a prostory technologie. Ve 2. NP jsou na severním okraji sklady a dílny SŽDC a prostory České pošty. Dále směrem zpět na jih se nacházejí prostory sloužící k pronájmu (původně ordinace lékařů) a zázemí pro dopravce.

V jižním křídle je ve 2. PP dnes nevyužitý kryt CO, rozvodna NN a dále množství nevyužívaných volných prostor. V 1. PP je především zázemí SŽDC, 1. NP s přístupem od MHD obsahuje dva komerční prostory (kadeřnictví a květinářství). 1. NP je oproti severní a střední části výškově posunuto o jedno schodišťové rameno nad úroveň vstupní plochy. Polovina jižního křídla je využita jako komerční plochy – kanceláře, druhá polovina, umístěná jižněji, je využita pro technologie, sloužící provozu na dráze, jako například stavědlové ústředny, telefonní ústředna a příslušné zázemí. 2. NP je z velké části využito jako komerční plochy, kanceláře a učebny. V dílčích prostorech ve 2. NP je umístěna technologie a řízení provozu, dopravní kancelář se zázemím. Na úplném konci jižního křídla je dnes již nevyužívané bistro *Barrandov*. 3. NP obsahuje ve své pravé části komerční

rekonstrukce výpravní budovy

Martin Nápravník

plochy – kanceláře a učebny, ve střední části je umístěna velká zasedací místnost a v levé části jižního křídla je umístěno oddělení Policie ČR a kanceláře správce objektu.

Navržené dispoziční a stavební řešení

V rámci rekonstrukce dochází k dispozičním úpravám, vedoucím k vybudování provozních ucelených celků a zpřehlednění provozu výpravní budovy. Při opravě nedojde k zásadním změnám v architektonickém vzhledu ani jeho začlenění do okolí. Výškové úrovně atik budou zachovány, neplánuje se žádná přístavba ani nástavba, objekt zůstává objemově beze změn. Výška atiky z úrovně přednádraží je +14,85 m, výška atiky z úrovně 1. nástupiště je +10,9 m. Barevné řešení bude provedeno dle stávajícího pískovcového odstínu omítky v plochách západní fasády – u 1. nástupiště nad zastřešením 1. nástupiště. V tomto odstínu bude provedena tenkovrstvá probarvená omítka zateplovacího systému ETICS a opravy nezateplovaných ploch.

Součástí rekonstrukce je i řešení nových rozvodů ZTI a příslušných souvisejících provozních souborů a stavebních objektů, jako například:

Zařízení zdravotně technických instalací – kanalizace a vodovod
Vzduchotechnické zařízení a zařízení pro ochlazování staveb
Zařízení pro vytápění staveb
Měření a regulace
Silnoproudá elektrotechnika včetně ochrany před bleskem
Plynová zařízení

V jednotlivých částech budovy jsou navrženy následující úpravy:

Severní křídlo 1. NP

Dispozičně bude ponechána koncová část tohoto křídla obsahující náhradní zdroj, původní olejové hospodářství, odpadové hospodářství – zázemí DPP bude vymístěno do nové polohy. Úprava tohoto konce severního křídla bude stavebně a dispozičně řešena v samostatné navazující stavbě, v další etapě „Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov“.

Prostory sloužící v současné době provozu České pošty budou dispozičně upraveny a rozšířeny. Schodiště vedoucí do 2. NP ze zádveří vstupu do pobočky České pošty bude zrušeno. Vedle České pošty blíže centrální části bude vybudováno nové zázemí pro řidiče DPP. Místo stávajících jednotlivých komerčních jednotek (potraviny, výroba klíčů) a veřejného WC budou vybudovány dva komerční prostory.

Severní křídlo 2. NP

Na konci křídla bude ponechán pouze jeden prostor – dílna SŽDC. Zbývající prostory budou dispozičně upraveny na kanceláře pro dopravce včetně příslušného hygienického zázemí a místnosti pro umístění SLP technologie – rozvodny SLP (serverovny). Prostory pro dopravce budou přístupné z 1. nástupiště, z úrovně 1. NP z východního průčelí, případně vnitřním schodištěm z prostoru dnešních pokladen.

Centrální část 1. PP

Prostory umístěné v této části budou využity jako možné skladovací prostory pro komerční jednotky, případně složky SŽDC. Přístup bude zajištěn stávajícím nákladním výtahem umístěným v přední části 1. NP s přístupem od parkoviště umístěného u východního průčelí. Dále stávajícím schodištěm umístěným u západního průčelí ústícího do chodby v 1. NP s výstupem na 1. nástupiště.

Centrální část 1.NP

Centrální část bude provozně z větší části zachována. Dojde k přemístění veřejných WC do jižního rohu centrální části. WC bude řešeno dle požadovaných standardů včetně dvou kabin pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace + přebalovacích pultů. Veřejné WC bude přístupné přímo z haly, tak i směrem od vstupu do podchodu. Dva vstupy byly navrženy z důvodů dispozičního a provozního fungování budovy. Vstup z podchodu slouží primárně pro cestující (zkrácený přístup z podchodu). Přístup z haly je vedený z čekacího prostoru a umožňuje i zkrácený přístup pro zákazníky uvažovaného food courtu ve 2. NP.

Poloha a provoz pokladen dopravců zůstane ve stávající poloze. Blíže bude posunuta úschovna zavazadel a kol. Zbývající plocha bude rozdělena na uzavřené komerčně užívané prostory. Konkrétní nájemce provede vybavení jednotek dle svých potřeb a dle požadavků v nájemní smlouvě s vlastníkem objektu. Nově budou vybudovány eskalátory do 2. NP, kde je dnes restaurace Oáza. V navrhovaném stavu se počítá se dvěma komerčními prostorami, jako například kavárna nebo rychlé občerstvení.

Centrální část 2. NP

V pravé části bude vybudován centrální velín pro sledování provozu SLP zařízení a technologického provozního zařízení (vytápění, VZT, EZS, EPS, kamerový systém v rámci provozu výpravní budovy). Zde se uvažuje o nepřetržitém 24hodinovém provozu s obsazeností dvěma osobami ve směně. Velín bude sloužit pouze pro provoz budovy. V centrální části vlevo bude provedena pouze stavební připravenost včetně nápojných míst pro připojení ZTI rozvodů, VZT, SIL a SLP pro potencionální umístění dvou jednotek rychlého občerstvení, případně kavárny. Potencionální přístup do jednotek rychlého občerstvení z 1. nástupiště je ponechán.

Centrální část 3. NP

Původní prostory nocležen budou upraveny na kanceláře pro dílčí složku SŽDC OŘ včetně hygienického zázemí a technického zázemí (prostor rozvodny SLP). Centrální chodba bude ponechána, ze stávajících pokojů budou vytvořeny kanceláře + zasedací místnost. Nově bude centrální část v úrovni 3. NP propojena s jižním křídlem novou spojovací chodbou.

Centrální část 4. NP

Původní prostory nocležen budou upraveny na kanceláře pro dílčí složku SŽDC OŘ včetně úpravy nutného hygienického zázemí.

Jižní křídlo 2. PP

Zde jsou v současném stavu nevyužívané prostory, jak na konci křídla, tak ve středu, kde se nachází původní kryt CO.

Dispozičně bude na konci křídla vybudována nová trafostanice včetně souvisejících rozvoden. Do prostoru trafa bude z úrovně 1. NP vybudován zavážecí otvor. Zbylá část bude vyčištěna za účelem možných skladovacích prostor pro komerční účely.

Stávající původní kryt CO bude vyčištěn s možným využitím pro komerční účely, jako například skladové plochy.

Jižní křídlo 1. PP

Zde většina provozů zůstane zachována, jedná se hlavně o technologické místnosti, zázemí pro správce budovy – sklady a dílny. Dispozičně budou pouze upraveny hygienické uzly, dále přibude výtah vedle levého schodiště. Z důvodů nástupního prostoru před výtahem bude nutné upravit schodiště vedoucí do 2. PP.

Jižní křídlo 1. NP

Provoz stávajícího kadeřnictví bude ponechán. V pravé části křídla budou ponechány komerční prostory – kanceláře. Bude zde doplněn prostor serverovny pro SLP zařízení. Ve střední části jsou v současné době prostory, kde je umístěna technologie sloužící pro provoz na dráze. Tyto prostory budou provozně ponechány (v rámci projektové dokumentace jsou navrženy pouze nutné úpravy, případně pouze příprava pro navazující stavbu, v rámci samotné stavební realizace nebude do technologických prostor stavebně zasahováno – zařízení musí zůstat plně funkční bez omezení, budou provedeny pouze nutné úpravy např. osazení požárních dveřních křídel a EPS hlásičů). Dle postupu v navazující stavbě budou tyto prostory opuštěny.

Budoucí využití, případně dispoziční úpravy budou řešeny v rámci příslušné navazující další etapy projektové dokumentace stavby „Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov“. V levé části bude vybudován nový výtah umožňující propojení 2. PP až 3. NP). Komerční prostor – květinářství bude zachováno s drobnou úpravou. Prostory na konci jižního křídla budou využity pro komerční prostory – obchodní jednotky, případně zázemí.

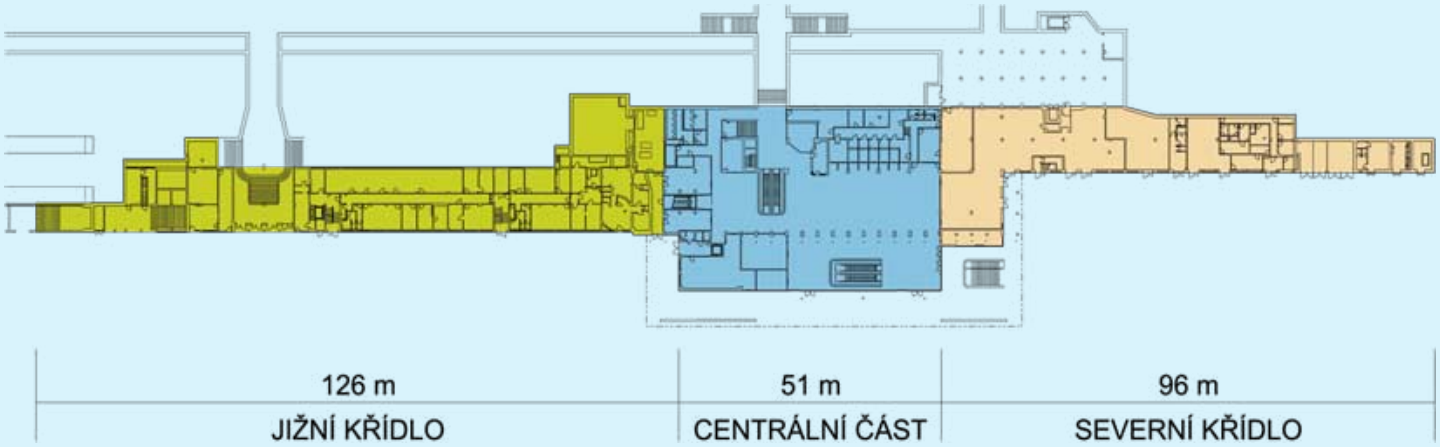
Jižní křídlo 2. NP

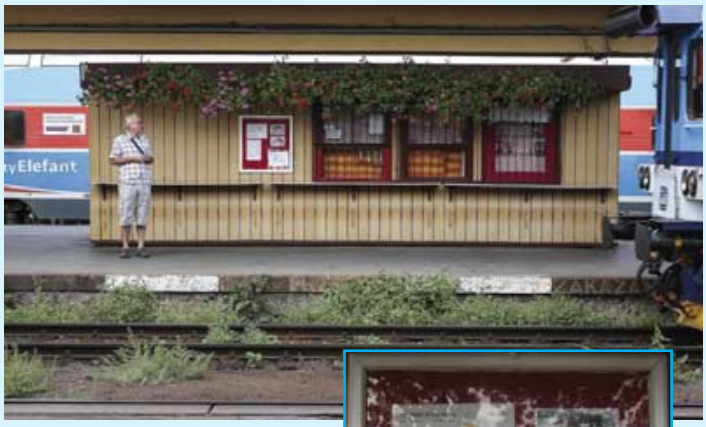
Zde bude ponechán provoz dopravní kanceláře (její dispoziční úprava se plánuje až v další etapě – v navazující stavbě „Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov“). V pravé části bude dispozičně a stavebně upraven hygienický uzel na současné potřeby. Dále v pravé části budou vybudovány kanceláře pro SŽDC OŘ místo prostor přednosty stanice. Od dopravní kanceláře vlevo budou prostory dispozičně upraveny pro umístění složky SŽDC – SZT včetně úpravy hygienického uzlu na požadované potřeby. Vedle schodiště bude umístěn nový výtah. Na konci křídla bude obnoven původní prostor bistra „Barrandov“ – konkrétní využití bude upřesněno (uvažuje se o obdobném provozu, např. kavárna, bistro). Součástí nové dispozice bude i sociální zázemí pro zákazníky a obsluhu.

Jižní křídlo 3. NP

V pravé části tohoto křída budou nově vybudovány kanceláře pro SŽDC OŘ propojené s centrální částí tak, aby byl umožněn jeden fungující provozní celek. Dále bude dispozičně upraveno na současné provozní požadavky hygienické zázemí. Ve střední části bude ponechána stávající velká zasedací místnost. Bude pouze provozně propojena i s druhým schodištěm. V jeho zázemí bude vybudován prostor serverovny pro zařízení SLP, přístupný z pravého schodiště. V levé části bude dispozičně upraveno na současné provozní požadavky hygienické zázemí. Vedle schodiště bude umístěn nový výtah. Levá část sloužící jako zázemí pro oddělení PČR zůstane dispozičně zachována.

Autorem rozsáhlé fresky dle zásad socialistického realismu v průčelí vstupní haly je malíř Richard Wiesner (1900–72). Tvořil zejména obrazy s figurálními kompozicemi a portréty, ale i zátiší a krajiny. Byl členem SVU Mánes a Skupiny 58. Roku 1971 obdržel titul národní umělec.





Legendární kiosek na III. nástupišti už nenávratně patří minulosti...

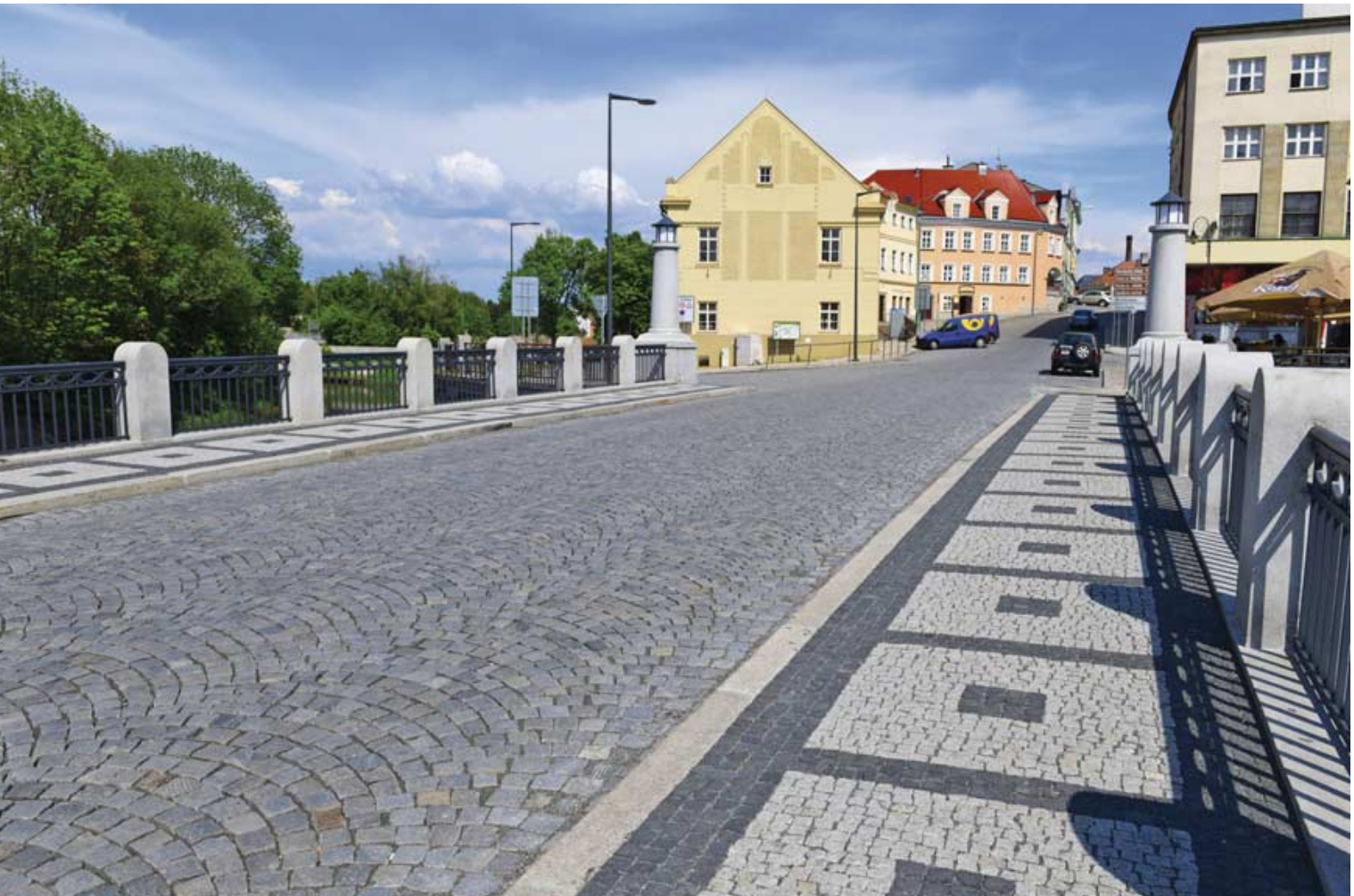
Velké fotografie Ondřej Kafka

Základní kapacitní údaje
Počet nadzemních podlaží: 4
Počet podzemních podlaží: 2
Výška budovy: 14,85 m z úrovně přednádraží
10,90 m z úrovně 1. nástupiště
Zastavěná plocha: 5895 m^2
Obestavěný prostor: 52490 m^3
Užitná plocha 2. PP: 1378,4 m^2
Užitná plocha 1. PP: 657,1 m^2
Užitná plocha 1. NP: 4500,9 m^2
Užitná plocha 2. NP: 2086,4 m^2
Užitná plocha 3. NP: 1377,3 m^2
Užitná plocha 4. NP: 121,9 m^2

Investor: SŽDC, s.o.
Projektant: SUDOP PRAHA a.s., středisko 206
HIP: Ing. Martin Nápravník
Vypracování PD: 06/2017–12/2018
(zaměření stávajícího stavu, záměr projektu, DSP, DPS)
Realizace stavby: 06/2019–06/2021 (předpoklad)
Náklady stavby: stavba ještě nebyla soutěžena

Rekonstrukce Tyršova mostu v Jaroměři

Pavel Jiříček / foto nového stavu Vladimír Fišar



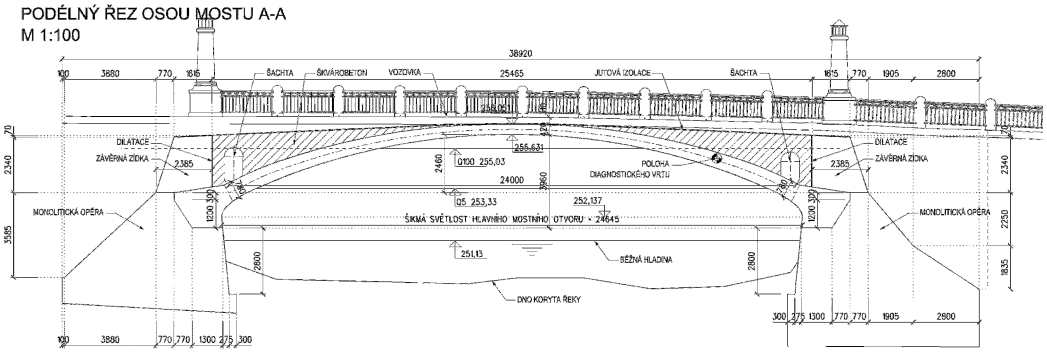
Původní stav

Silniční obloukový most převádějící místní komunikaci přes řeku Labe byl postavený v roce 1932. Most je evidován jako nemovitá kulturní památka.

Statický systém nosné konstrukce je tvořen železobetonovou obloukovou klenbou, kde byl jako výplň využit škvárový beton. Železobetonový oblouk je po výšce proměnného průřezu, ve vrcholu činí tloušťka 0,42 m a v místě uložení 0,78 m. Rozpětí klenby je 25,86 m a vzepětí 3,96 m. Klenba je vetknuta do masivních monolitických betonových opěr. Most je šikmý v úhlu 85,6°, šikmost pravá. Kolmá světlost činí 24,57 m, šikmá světlost je 24,65 m. Délka mostu je 38,1 m a šířka mostu 12,64 m. Převáděná komunikace na mostě je v přímé ve výškovém vrcholovém oblouku.

Hydroizolační systém ochrany nosné konstrukce byl plošný (vanový) do zvýšených parapetních zídek. ***Na mostním objektu byly prováděny dodatečné úpravy na vozovkovém souvrství, kde původní dlažební kostky byly nahrazeny živičnými obalovanými vrstvami a původní dlažební kostky velikosti 5 cm na chodnících byly nahrazeny betonovými dlaždicemi.***

V původním stavu bylo na mostě vedeno množství inženýrských sítí. Konkrétně vodovodní řad (litinové potrubí DN 200 mm), NTL plynovod DN 200 mm, kabel vysokého napětí a desítky metalických a sdělovacích kabelů.



Rekonstrukce

Hlavní mostní prohlídkou provedenou v roce 2012 byl klasifikován stavební stav nosné konstrukce stupněm V (obr. 1 na následující straně) a spodní stavby stupněm III, zároveň bylo doporučeno provést diagnostický průzkum stavu betonu a betonářské výztuže nosné konstrukce. Diagnostický průzkum provedený v roce 2013 a doplňková diagnostika z roku 2014 stanovily základní charakteristiky materiálu nosné konstrukce.

Beton nosné konstrukce byl, na základě tvrdoměrných zkoušek a jádrových vrtů, dle ČSN EN 206-1 zatříděn jako C16/20 se statickým modulem pružnosti E_C = 29,7GPa. Beton je homogenní s variačním koeficientem v = 9,06 < 16 %. Karbonatace betonu v podhledu (14 mm) a bocích (9 mm) nosné konstrukce nedosahovala hodnot, které by v oblasti ocelových výztužných vložek výrazně ovlivnily korozi. Obsah chloridových iontů v nosné konstrukci je maximálně 0,31 % což je méně než 0,4 %, v betonových římsách v předpolí mostu je obsah Cl^- v hloubce do 10 mm více než 0,4 % (max. 0,54 %).

Výztuž oblouku je tvořena převážně podélnou betonářskou výztuží Ø32 mm typu Cc (nebo C 38) podle ČSN 1090-1931. U spodního povrchu je výztuž rozmístěna v osové vzdálenosti 75 mm, u horního povrchu po 200 mm. Příčná výztuž prakticky chybí, diagnostickým průzkumem byla zjištěna pouze konstrukční příčná výztuž Ø 4 mm. Smyková výztuž tvořená sponami je Ø 8 mm.

V neposlední řadě byla diagnostickým průzkumem zjištěna absence funkční hydroizolace a přítomnost komor stálého zařízení včetně otvorů pro odvodnění pod úrovní pětileté vody.

V místech dnešního Tyršova mostu vedla historická cesta z Hradce Králové do Náchoda a Polska. Labe bylo překonáváno nejprve brodem, ten byl následně nahrazen krytým dřevěným mostem. V roce 1831 byl dřevěný most nahrazen novým visutým mostem, jednalo se o empírový řetězový most (vlevo), který vydržel do roku 1884, kdy byl nahrazen ocelovým mostem s příhradovými nosníky proměnné výšky a spodní mostovkou (tzv. Erární most – vpravo). S ohledem na narůstající dopravu byl tento v roce 1932 demolován a na jeho místě byl vystaven dnešní Tyršův most. Ten sloužil pro převedení komunikace I/33 do doby, než byla přeložena do stávající trasy.

1

2

Na základě všech výše uvedených skutečností byla investorem objednána projektová dokumentace komplexní rekonstrukce zahrnující kompletní sanaci nosné konstrukce včetně obnovení hydroizolace a přístupových konstrukcí v předpolí mostu.

Tato dokumentace byla zpracována v roce 2015 firmou SUDOP PRAHA a.s., samotná rekonstrukce, za vyloučení veškeré dopravy, byla zahájena v roce 2018, zhotovitelem byla firma Chládek a Tintěra, Pardubice a.s.

Značné množství inženýrských sítí, vedených v prostoru chodníků a říms stávajícího objektu, bylo nutné nejprve vhodně přeložit. Možnosti překládání sítí byly omezeny přítomností protipovodňového valu, který nesměl být výkopovými pracemi jakkoliv dotčen. Vzhledem k celkovému objemu a hmotnosti překládaných trub a kabelizace byla navržena samostatná provizorní lávka (typ Bailey Bridge) o rozpětí 30,5 m uložená na nábřežní zeď a za opevněný svah koryta řeky. Následující sanace lícové strany oblouku nosné konstrukce mostu vyžadovala použití zavěšeného lešení tak, aby byl tok řeky Labe ovlivněn co nejméně i v případě zvýšeného průtoku. Z těchto důvodů byly zhotovitelem využity příhradové nosníky po obou stranách mostu, které sloužily jak k převedení inženýrských sítí, tak k uchycení závěsného lešení pod mostem (obr. 2).

Zároveň s překládáním sítí byly rozebrány kamenné prvky zábradlí a říms, včetně kovových částí. ***Veškeré sejmuté prvky byly očíslovány, zaevidovány a následně připraveny pro očištění a v případě zábradelních panelů, pro obnovu protikorozní ochrany.***

Po dočasném přeložení všech inženýrských sítí a sejmutí prvků říms a zábradlí byla odstraněna škvárobetonová výplň rubu oblouku a poprsních zdí. Vizuální obhlídka líce oblouku nosné konstrukce po odstranění původní škvárobetonové výplně při dešťových srážkách ukázala přítomnost podélné trhliny procházející v délce nosné konstrukce celou její šířkou. Vzhledem k absenci příčné výztuže bylo dohodnuto, že tato trhlina bude z líce utěsněna vpravením nízkoviskózní pryskyřice bez dodatečného vkládání výztuže napříč trhlinou. Takto ošetřenou trhlinou by neměla do konstrukce vnikat voda ani vlhkost, přičemž zůstává zachována a nevzniká tak důvod pro vznik další trhliny na jiném místě.

3

Zpracovaný projekt předpokládal otryskání nosné konstrukce, závěrných a poprsních zídek vysokotlakým vodním paprskem o různých tlacích v závislosti na stupni degradace betonu a způsobu sanace. V líci oblouku nosné konstrukce byla v cca 10 % plochy odhalena betonářská výztuž, která byla částečně zkorodovaná (obr. 3).

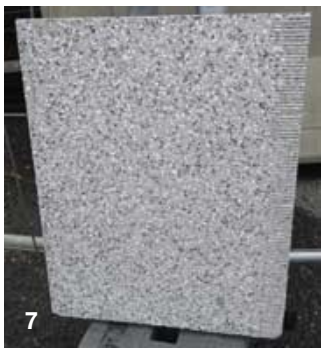
V souladu s projektem byl degradovaný beton vodním paprskem odstraněn a pískováním byl stávající povrch zdrsněn. Výztuž byla v místě chybějící krycí vrstvy v celém obvodu odhalena a ošetřena antikorozním nátěrem (obr. 4), následně byla plocha ručně sanována správkovou hmotou, reprofilační sanační maltou a dvěma vrstvami sekundárního ochranného nátěru (obr. 5).

Na základě diagnostického průzkumu a místních šetření se v poprsních zdech předpokládalo pouze s občasnými trhlinami v místech, která odpovídala trhlinám v tvrdoomítce. Po odstranění teraco omítky z poprsních zdí

4

5

6


7

bylo zjištěno, že beton byl silně degradovaný, jevil minimální soudržnost a téměř nulovou pevnost. Vizuální prohlídka odhalila špatné promísení jednotlivých složek betonu, nedostatečné hutnění při ukládání a v neposlední řadě tvarově nevhodné kamenivo (obr. 6). Beton zároveň místy obsahoval zbytky dřevěného bednění. Stávající omítka byla podrobena granulometrickému zkoumání a na základě stanoveného složení historické omítky bylo navrženo totožné složení pro omítku novou (obr. 7).

Po zhodnocení výše uvedených skutečností bylo doporučeno kompletně nahradit stávající poprsní zdi novými (obr. 8). Obdobných kvalit dosahoval i beton říms a vrchních částí schodiště v předpolí mostu, z toho důvodu jsou i tyto části nahrazeny novými železobetonovými konstrukcemi. Na tyto nové části byla následně znovu nanesena teraco omítka původního složení, což byl jeden z požadavků Národního památkového ústavu (obr. 9).

8

9

Po zřízení nových poprsních zídek a provedení sanace rubu nosné konstrukce byla obnovena výplň oblouku mezi poprsními a závěrnými zdmi. Výplň je z kompaktního lehčeného betonu LC 16/18 D1,6 s důrazem na objemovou hmotnost, která byla zvolena tak, aby výsledná výplň měla stejnou tíhu jako výplň původní.

Po domluvě s Národním památkovým ústavem bylo v rámci projektu dohodnuto, že není nutné znovuobnovovat stálé zařízení k ničení, které v dnešní době postrádá význam a zároveň bylo jedním z důvodů špatného stavu mostního objektu. Na výplni byla zhotovena betonová deska C16/20 u horního povrchu vyztužená kari sítěmi a vyspádovaná směrem k dvojici nových nerezových odvodňovačů, které jsou umístěny nad úroveň stoleté vody.

Nově zřizovaná hydroizolace byla koncipována jako bezešvá na bázi methyl-metakrylátové pryskyřice (obr. 10), stříkaná ve dvou vrstvách, která byla před štěrkovým zásypem chráněna netkanou geotextilií. Následně mohly být znovu osazeny očištěné kamenné prvky říms a sloupků zábradlí společně s repasovanými ocelovými zábradelními panely.

V okamžiku zřízení výplně rubu oblouku nosné konstrukce a osazení římsových a zábradelních prvků byla na líc poprsních zdí a boky nosné konstrukce nanášena ***nová teraco omítka***. Zároveň mohly být zahájeny zpětné přeložky inženýrských sítí do definitivních tras pod chodníky a v případě NTL plynovodu zpět pod římsu na povodní straně.

Po odstranění zavěšeného lešení, provizorních konstrukcí pro převedení přeložek inženýrských sítí ***byly na mostě obnoveny chodníky z mozaikových kostek velikosti 50 mm a vozovkové souvrství z žulových kostek kroužkové dlažby DL 100 mm.***

10

Investor: Město Jaroměř
Projektant: SUDOP PRAHA a.s.
HIP Ing. Roman Petřík
projektant mostu Ing. Pavel Jiříček, Ph.D.
Zhotovitel: Chládek a Tintěra, Pardubice, a.s.
Náklady: cca 17 mil. Kč
Realizace: 04/2018–11/02018

Závěr

Hlavním důvodem špatného stavu mostního objektu byla, jak tomu u historických staveb často bývá, voda. Nefunkční hydroizolace a nevhodně umístěná stálá zařízení včetně odvodnění pod úrovní pětileté vody umožnily vnikání srážkové i povrchové vody do konstrukce mostu.

Rekonstrukce Tyršova mostu v Jaroměři byla prováděna ve spolupráci s Národním památkovým ústavem s cílem co nejvíce zachovat, případně vrátit, původní vzhled. Z toho důvodu byly zachovány kamenné prvky říms a zábradlí a obnoveny železobetonové konstrukce přístupového schodiště a říms v předpolí mostu (římsa byla zkrácena s ohledem na výhledový stav rozšíření místní komunikace nábřeží 17. listopadu). Vzhledem k charakteru převáděné komunikace s návazností na ostatní místní infrastrukturu nebylo možné výrazně měnit niveletu. Zároveň s ohledem na návrhovou a kontrolní návrhovou hladinu Labe nebylo možné konstrukci z líce výrazně zesilovat. Z těchto důvodů byla nosná konstrukce v maximálním možném rozsahu zachována, výztuž byla ošetřena proti korozi a poškozený beton oblouku byl odstraněn, profil obnoven a zajištěn proti degradaci. Rekonstrukcí zůstaly nedotčené navazující nábřežní zdi, které spadají do vlastnictví správy Povodí Labe, s. p.

Provádění mostních prohlídek, vhodně doplněných o diagnostické průzkumy, umožnilo investorovi zvolit optimální způsob rekonstrukce jím spravovaného mostního objektu. U památkově chráněného objektu je rozhodující souhlas Národního památkového ústavu. V případě Tyršova mostu umožnila včasná diskuze mezi investorem, projektantem a zástupci památkového ústavu možnost rychlého stanovení jednotlivých priorit a následně provést citlivou opravu mostního díla, které tvoří jednu z dominant města Jaroměře.

Vítězný projekt soutěže o Sudopský projekt roku 2018

Letohrad: rekonstrukce železniční stanice

Karel Košař

Železniční stanice Letohrad (do r. 1937 Kyšperk) vznikla koncem 19. století, kdy po vítězství pruské armády bylo staré mocnářství přinuceno vybudovat nové tratě k pruským hranicím a jedna z tratí procházela přes Kyšperk. V roce 1874 byla otevřena spojka Kyšperk – Ústí n./Orlicí. Za I. světové války byla tato severojižní trať pro říši strategická a z kapacitních důvodů byly zřizovány výhybny, zejména v Lanšperku (tehdy Hnátnice) a v Těchoníně, v Kyšperku došlo k rozšíření stanice pro dlouhé vlaky.

V roce 1981 proběhla v úseku Ústí n. /Orlicí – Letohrad elektrizace 3kV DC a v roce 2008 byl na pokračujícím traťovém úseku Letohrad–Lichkov dokončen elektrický provoz až k polské hranici.

Od března 2019 zde probíhá rekonstrukce celé železniční stanice.

Tato rekonstrukce žst. Letohrad povýší základní parametry na současnou technickou úroveň u modernizovaných tratí, prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC a třídu zatížení D4. Bude vybudováno zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Dojde k rekonstrukci téměř celého kolejiště stanice.

Napříč kolejištěm stanice bude vystavěn podchod, který umožní přístup pro imobilní cestující pomocí dvojice velkorozměrových výtahů s kapacitou i pro jízdní kola od výpravní budovy na nové ostrovní nástupiště. Přístup podchodem od výpravní budovy bude rozšířen o nový bezbariérový z opačné strany kolejiště, tj. z kunčické strany, kde dosud přístup neexistoval. Na této, liché straně kolejiště, bude navíc vybudováno nové parkoviště pro osobní vozy s příjezdovou komunikací od hlavní silnice. Na přístupových komunikacích bude instalován moderní informační systém s odjezdy a příjezdy vlaků.

Dále budou zřízena dvě nová vnější nástupiště délky 96 m a 140 m rovněž s bezbariérovými přístupy. Ostrovní nástupiště délky 200 m bude částečně zastřešeno. Nástupiště budou vybavena lavičkami, odpadkovými koši a informačním systémem dle nejnovějších drážních standardů. Stávající zastřešení u výpravní budovy bude po rekonstrukci propojeno se zastřešením od výstupu z podchodu, čímž se zvýší komfort pro cestujícího, který prochází za nepříznivého počasí z čekárny na ostrovní nástupiště.

S ohledem na stísněné poměry ve stanici bude vystavěn páteřní kabelovod v celkové délce 560 m, a to pro kabely zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé. Výstavba nového kolejiště a kabelovodu si zároveň vyžádá rekonstrukci staniční kanalizace a vodovodu. Stavbou železničního spodku dotčené stávající propustky v kolejišti, často již historické, budou zkapacitněny a nově dostatečně dimenzovány i s ohledem na nově navrhovanou zatížitelnost železničního tělesa.

Kolejové úpravy ve stanici umožní:

- současný pobyt osobních vlaků a rychlíků směr Jablonné n./O. – Lanšperk
- pobyt končícího/výchozího vlaku směr Letohrad–Žamberk a opačně
- zvýšení možné rychlosti průjezdu vlaků ve směru Jablonné n./O. – Lanšperk na 80 km/h
- zvýšení propustné výkonnosti stanice, zvýšení bezpečnosti provozu a zkrácení jízdních dob
- dodržení hygienických limitů hluku a vibrací

Směrová a výšková úprava koleje jsou v celkové délce 6594 m, bude instalováno 19 ks nových výhybek. Součástí úprav budou nové komunikace o ploše 2379 m^2.

V pozemních stavbách dochází k demolicím nepotřebných a dožívajících objektů a k výstavbě nových pro instalaci nové transformovny, objektu pro předtápění vozových souprav, rekonstrukci objektu pro sdělovací a drážní zabezpečovací techniku. Vznikne nový objekt pro vlastní staniční transformovnu se dvěma zdroji 35/0,4kV, a to i z důvodů nárůstu příkonu, který si vyžaduje nové zařízení pro automatický ohřev výhybek v zimním období i s dálkovým ovládáním a diagnostikou. Bude vystavěn objekt pro MUV, objekt pro předtápění vozových souprav a rekonstruovány stávající objekty pro nové sdělovací technologie a moderní technologie zabezpečení stanice.

Jelikož je stanice oblíbeným výchozím místem pro cyklistické výlety, zejména v trase podél Tiché Orlice směrem na Ústí nad Orlicí a dále na Choceň, nebyl opomenut ani objekt pro úschovu a půjčovnu jízdních kol.

Rekonstruované kolejiště bude opatřeno moderním a úsporným osvětlením s LED zdroji, též s dálkovým ovládáním a diagnostikou. Nové osvětlení bude ze třech osvětlovacích věží výšky 20 m ve středu stanice, nástupiště a vybrané plochy na zhlaví budou osvětleny ze sklopných stožárků výšky 6–8 m.

Rekonstruuje se stávající trakční vedení, a to i s ohledem na budoucí možnost elektrizace na 25 kV AC, s výstavbou nových základů a stožárů i nového trakčního vedení v celé stanici.

Stanice bude po dokončení vybavena pro dálkové dispečerské řízení včetně směrů do Lichkova a na opačnou stranu do Ústí nad Orlicí, což umožní i instalace celkem 42 IP kamer, a to jak ve stanici (26 ks), tak na přejezdech (12 ks) a ve stanici Lanšperk (4 ks).

Očekávané hlavní přínosy stavby jsou především zvýšení kapacity dráhy a zvýšení rychlosti, lepší dostupnost a současně zvýšení bezpečnosti odstraněním kolizních míst při pohybu cestujících v kolejišti a v místech křížení se silniční a pěší dopravou. Jak železniční přejezdy ve stanici, tak přejezdy na trati ze Žamberka a směrem na Jablonné budou opatřeny novým zabezpečením jak světelným, tak u více rizikových mechanickým pomocí závor.

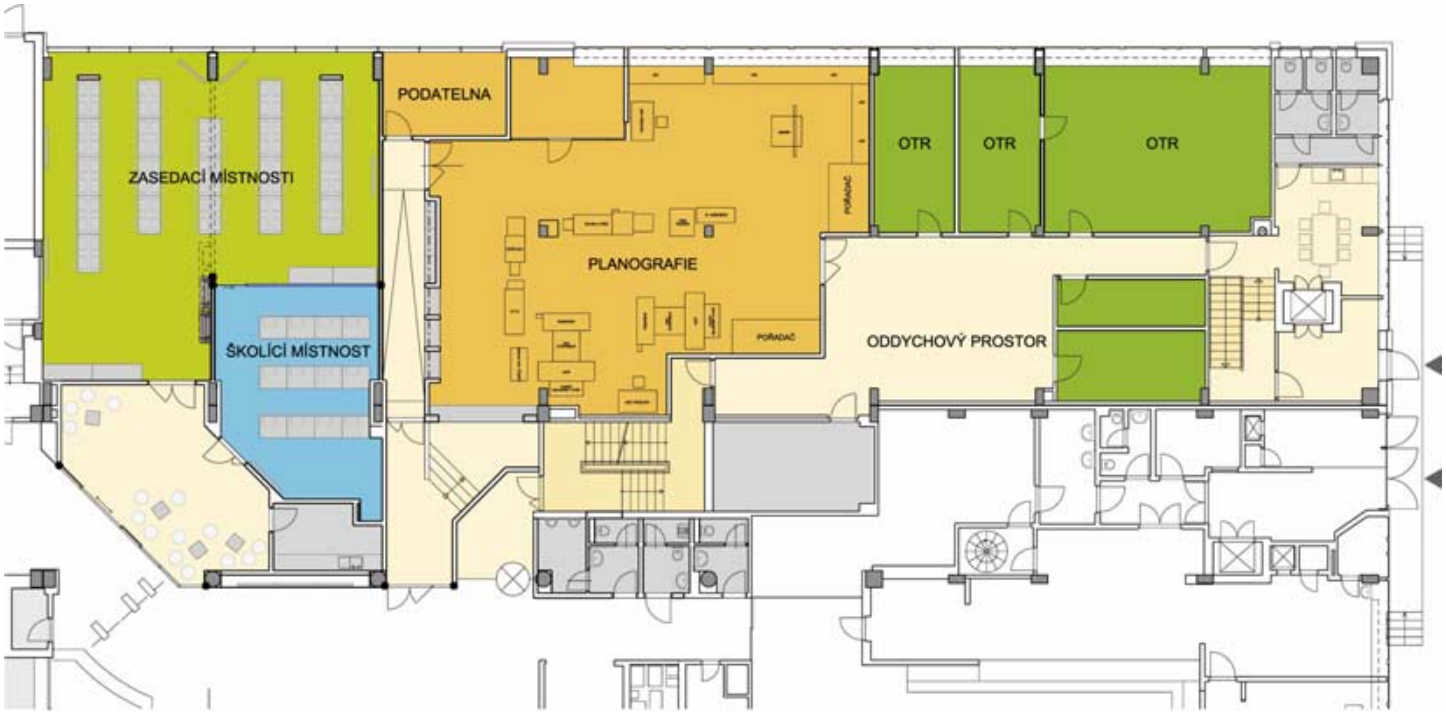
Stavbu provádí sdružení stavebních firem Chládek a Tintěra Pardubice a Elektrizace železnic Praha.

Plánované ukončení stavby je na konci roku 2020.

Fotografie stavu stanice v roce 2003 jsou převzaté z Diskuzního fóra Modelová železnice (DiskuzeModely.biz). Vizualizace SUDOP PRAHA.

Rekonstrukce přízemí budovy SUDOP

Ondřej Kafka (foto autor)

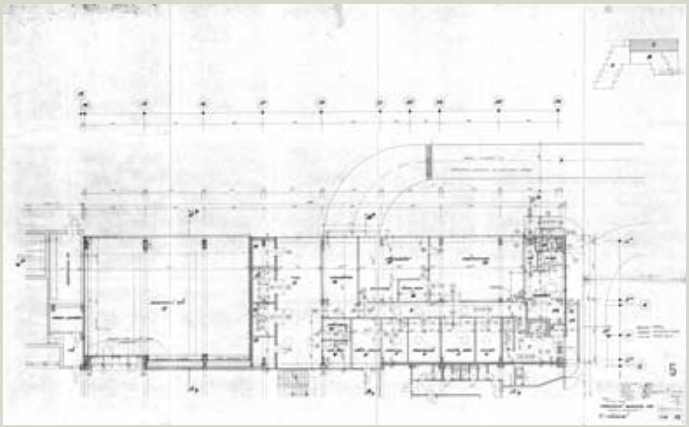


V několika posledních letech prochází budova SUDOP postupnou rekonstrukcí. Po odchodu ČSOB, která využívala část přízemí a prvního patra, nakonec došlo i na tuto část. Majitelé zvažovali, jak uvolněné prostory nejlépe využít. Padaly různé nápady, až bylo nakonec rozhodnuto, že bude nejrozumnější vybudovat pro SUDOP PRAHA nové moderní a větší zasedací místnosti a kapacitnější planografii. Na středisku architektury a pozemních staveb jsme tedy zpracovali několik návrhů. Vítězný pak byl rozpracován do podoby realizačního projektu, podle kterého se tyto prostory nakonec i zrekonstruovaly.

Budova Státního ústavu dopravního projektování byla koncem šedesátých let minulého století navržena cíleně jako „projekční“ kancelářská budova, a to se všemi aspekty, které k tomu patří. Do přízemí byly umístěny provozy, které jsou náročné na prostor. Byla zde velká zasedací místnost, umístěná přímo proti vstupu do objektu. Vpravo od vstupu byly prostory jídelny, které zde ostatně fungují dodnes. Dalším provozem, náročným na prostor, byla planografie. Ta se nacházela v zadní části přízemí, v ploše celé zvýšené části (část budovy C).

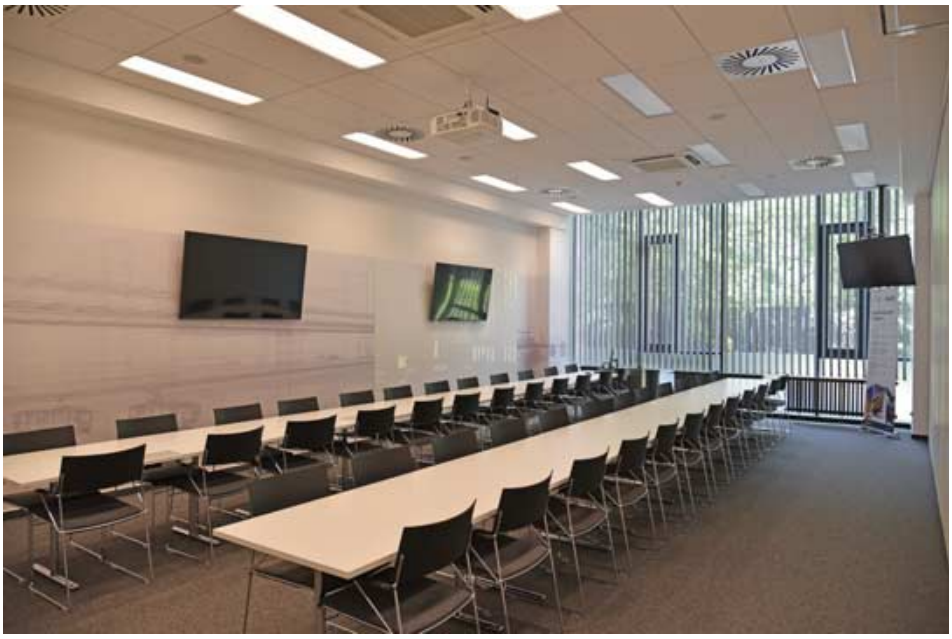
V dalším období se využití výše uvedených prostor měnilo. Bylo zde například výpočetní středisko Sudopu se sálovým počítačem EC 1021. Nakonec, v poslední dekádě, se zde nacházely bankovní prostory původně IPB a následně i ČSOB, které byly jak v prostorách bývalé zasedací místnosti, tak i v prostorách po původní planografii. Banka ale prostory v nedávné době opustila a prostory pak zůstaly nějakou dobu bez využití. V tomto období se hledali noví nájemci, převážně z řad bankovních domů. Doba velkých bankovních prostor už je ale pryč. Trendem je dnes internetové bankovnictví s minimem bankovních poboček. Zvažovaly se tedy i další možnosti, jako umístění prodeje potravin, aut, atd…

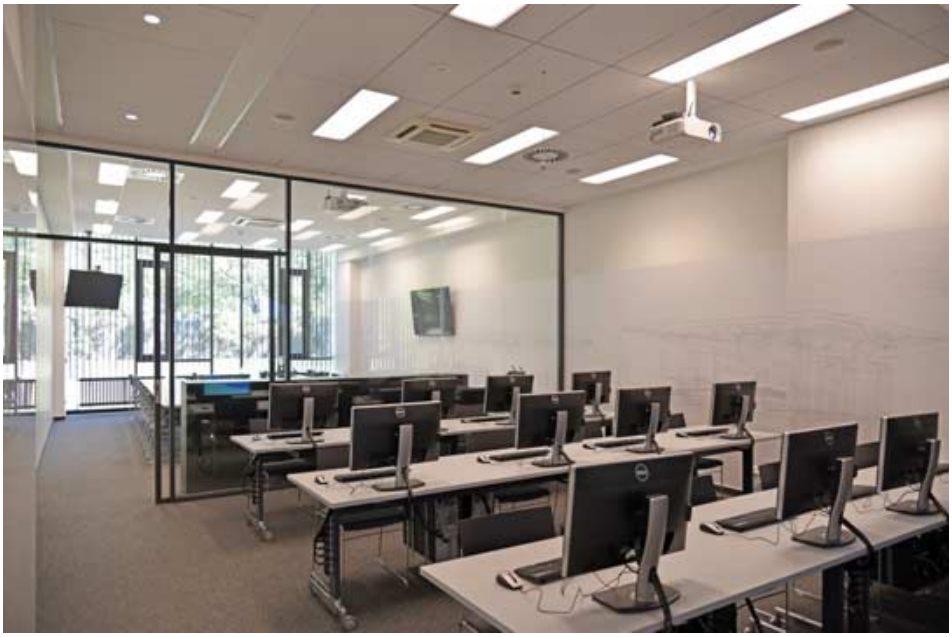
Jak ukazuje situační výkres, od začátku se v prostorách počítalo se zasedací místností a provozem planografie. Toto období však rychle skončilo, když se do zasedačky nastěhoval sálový počítač. Ve vstupní hale bylo na stěně obrovské umělecké dílo. Občas se tu pořádaly výstavy obrazů a Večery s hudbou, které organizoval Ivo Kraupner (stojící vlevo).



Sálový počítač EC 1021 byl instalován roku 1978 (zde na fotografii z časopisu Železničář 79, který o výpočetním středisku Sudopu přinesl reportáž). Ještě roku 1987 byl nahrazen výkonnějším EC 1027, ale vyřadila ho nastupující éra osobních počítačů.

Na začátku 90. let prostory obsadila Investiční a poštovní banka, kterou po jejím krachu v roce 2000 převzala Československá obchodní banka.





Jednou z variant bylo i využití prostor pro SUDOP PRAHA. Zpracovali jsme studii, která řešila dlouho přetrvávající problém provozu planografie. Ten spočíval především v tom, že byl provoz předělen chodbou na dvě části. Dalším problémem SUDOPU PRAHA byly narůstající nároky na prostory zasedacích místností. Volné prostory se pro tyto provozy výborně hodily, ať už svou plochou, tak umístěním blízko ke vstupu do budovy. Navíc bylo možné do těchto prostor umístit i kanceláře IT a také místnost pro nový, hlavní server.

Návrh dokázal vyřešit základní potřeby planografie, tj. sloučení oddělených provozů do jednoho prostoru a také přiblížení služby veřejnosti. U prostor, vymezených pro zasedací místnosti, se nabízela jak možnost vyšší kapacity, tak i lepší dostupnost v rámci dispozice přízemí. Výsledným řešením byl návrh, který pokrýval jak nároky zasedacích místností, tak nové požadavky na školící prostory SUDOPU a školení BIM. Díky výslednému uspořádání se navržené prostory a jejich provázanost ukázaly jako vhodné i pro účely Bentley akademie. V rámci uspořádání dispozice zasedacích místností se rozhodovalo mezi dvěma variantami. První variantou bylo řešení s přímým vstupem ze zádveří budovy, bez nutnosti „odbavení“ na recepci. Druhou variantou bylo řešení s kontrolovaným přístupem. Tato varianta zvítězila – především z důvodů bezpečnosti.

Projekt se musel vypořádat s několika aspekty, na které původní vybavení a řešení prostor nebylo připraveno. Prostorově šlo o vhodné propojení mezi úrovní vstupu a úrovní podlahy v zadní části dispozice. Nově se také musely pokrýt nároky velkých zasedacích místností, pro které nebylo v budově odpovídající technologické zázemí. Šlo především o zabezpečení dostatečné výměny vzduchu a chlazení. Pro planografii a další prostory bylo možné ve značné míře využít původní technickou infrastrukturu.

Prostory zasedacích místností a jejich funkční uspořádání.

Prostory zasedacích místností jsou samostatným funkčním celkem, odděleným od zbylých provozních částí patra. Zasedací místnosti mají samostatný vstup z prostor recepce do foyeru, sloužícího jako čekací prostor, který nekoliduje s ostatním provozem v přízemí. Zasedací místnosti a školící prostor lze variabilně uspořádat do několika variant funkčního členění. Součástí je i samostatná čajová kuchyňka.

První variantou je využití pro velkou zasedací místnost s kapacitou 80 osob, a to sloučením ploch určených pro zasedací místnosti. Toto řešení je možné díky složení akustické mobilní příčky. V této variantě zůstává školící místnost, která je od zasedacích místností oddělena skleněnou akustickou příčkou, samostatným funkčním celkem se samostatným vstupem.

Druhou variantou je rozdělení prostor do dvou menších zasedacích místností, které jsou odděleny akustickou mobilní příčkou. Levá zasedací místnost je větší a má kapacitu 48 osob. Pravá je menší a má kapacitu 32 osob. V tomto uspořádání má levá zasedací místnost samostatný vstup z foyeru, pravá je pak přístupná přes školící prostory. Pro možnost současného fungovaní levé zasedací místnosti a školícího prostoru bude průchozí koridor přes školící místnost pohledově oddělen stahovacími roletami.

Třetí variantou je samostatné fungování levé zasedací místnosti jako jedné části. A školícího prostoru s pravou menší zasedací místností jako

druhé částí. Toto uspořádání se předpokládá pro využití externích školení BIM a Bentley akademie. Školící místnost slouží svému účelu, zasedací místnost je pak uspořádána jako diskusní zázemí a relaxační zóna pro školené.

Technické vybavení

Vybavení místností je navrženo tak, aby odpovídalo moderním trendům a plně pokrývalo potřeby SUDOPU PRAHA a jeho zaměstnanců. Projekt na vybavení byl realizován s renomovaným partnerem v oblasti audio-video techniky, a to společností AV Media. Vlastní dodávku a instalaci poté provedla společnost 4AV.CZ.

Při návrhu jsme kladli důraz na co nejsnazší obsluhu a intuitivnost celého systému. Pokud například chcete spustit projekci, stačí vám zmáčknout jedno jediné tlačítko na displeji a vše se nachystá samo – zapne se projektor a přídavné displeje, sjede plátno, přepnou se vstupy na HDMI, aktivují se stropní reproduktory a sníží se intenzita osvětlení před plátnem.

Co tedy za vlastní vybavení v zasedací místnosti naleznete?

Hned po vstupu do budovy vás upoutá velký 85“ displej Samsung, jehož hlavním cílem je propagace společnosti SUDOP PRAHA. Nad recepcí pak každý z návštěvníků vidí aktuální obsazenost zasedacích místností. To by mělo zejména návštěvníkům zvenčí usnadnit cestu na porady nebo prezentace.

Ve foyer před zasedací místností je umístěn další displej Samsung, tentokrát 55“. Tento displej může sloužit buď jako propagační, nebo ho lze využít v kombinaci s reproduktory ve foyer pro přenášení prezentovaného obrazu a zvuku ze zasedacích místností.

Z foyer se dostáváme do zasedací a školicí místnosti. V každé ze dvou zasedacích místností, i v místnosti školicí naleznete jeden výkonný projektor Panasonic a plátno, které slouží jako hlavní projekční plocha. Pro dobrou viditelnost i ze zadních řad jsou na stěnách umístěné 65“ displeje Samsung, které zobrazují stejný obsah jako projektor.

Projekce obsahu je možná z all-in-one počítače umístěného v každé místnost, vlastního notebooku, videokonference nebo zařízení zvaného ClickShare, které umožňuje bezdrátový přenos obrazu a zvuku bez nutnosti složité instalace. K jakémukoliv notebooku nebo počítači připojíte přes USB tlačítko, otevře se vám složka, ze které spustíte jednu aplikaci (nevyžaduje instalaci, a tedy ani zvýšená práva) a tlačítko zmáčknete. V tu chvíli se obraz z vašeho zařízení objeví na plátně a ostatních displejích. Když znovu zmáčknete tlačítko, obraz zmizí. V každé místnosti jsou dvě takováto tlačítka, díky nimž mohou prezentovat dva lidé zároveň – na plátně jsou 2 obrazy vedle sebe, nebo se snadno v prezentování střídat. O kvalitní přenos zvuku se stará 16 stropních mikrofonů a 12 reproduktorů. V případě zájmu je možné využít i ruční mikrofon.

Každá z místností je vybavena nezávislou videokonferencí. Je tedy možné, aby v jednu chvíli probíhaly v nových prostorách tři samostatná videokonferenční jednání. Videokonference jsou od firmy Polycom, se kterou máme dlouhodobě dobrou zkušenost. Zajímavostí je pak použití zařízení Eagle Eye v zasedací místnosti 017. Díky tomuto zařízení umí kamera automaticky identifikovat řečníka a přiblížit ho. Videokonference využívá na pozadí Skype pro firmy a je tedy možné do ní připojit prakticky kohokoliv. Stačí, aby měl počítač, chytrý mobilní telefon, tablet a připojení k internetu.

Ve školicí místnosti je navíc 12 počítačů určených primárně pro školení a interaktivní displej Samsung Flip! Ten funguje podobně jako klasický flipchart na poznámky. Má u sebe dřevěnou tužku, kterou můžete na displej zapisovat. Displej může zobrazovat obsah z počítače, nebo třeba bezdrátově připojeného notebooku a tabletu. Je dotykový, a tak můžete váš počítač přes něj i ovládat. Vaše poznámky si po skončení schůzky můžete uložit na USB nebo odeslat emailem.

Srdcem zasedacích místností je systém od Cue, který má na starost jejich kompletní ovládání. V každé zasedací místnosti je u řečnického stolku umístěn malý displej, přes který místnost můžete ovládat. Pro usnadnění jsme pro vás nejdůležitější volby vypíchli na úvodní obrazovku. Můžete z ní zapnout Projekci z PC nebo notebooku (Projekce HDMI), projekci z ClickShare nebo třeba Videokonferenci včetně vysílání obsahu z PC. Stejně tak je možné přes tento displej ovládat zvuk v místnosti a osvětlení.

Nové prostory nám skýtají i nové možnosti. Zmiňovaní jsme zasedací místnosti vybavené moderní audiovizuální technikou, školící místnost se vším potřebným hardware i software. Všechno tohle dohromady nám do budoucna umožní organizovat nejen vnitropodniková školení a porady, ale i podobné akce pro externí klientelu. Otevírá nám to dveře k bližší spolupráci se stavebními firmami a v neposlední řadě i další možnosti komunikace se státními investory. To vše nás posouvá dále na špičku v našem oboru. Prvním zajímavým tématem, které budeme v těchto prostorách rozvíjet je Bentley akademie (viz další stranu).

Kamera Eagle Eye
a interaktivní displej Samsung Flip!

VELKÁ ZASEDACÍ MÍSTNOST
MALÁ ŠKOLÍCÍ MÍSTNOST

MALÁ A STŘEDNÍ ZASEDACÍ MÍSTNOST
PREZENTAČNÍ PROSTOR BIM

STŘEDNÍ ZASEDACÍ MÍSTNOST
ŠKOLÍCÍ PROSTOR BIM

První kontinentální **Bentley akademie:** v SUDOPU PRAHA!

Jakub Ptačinský

Za účasti vrcholných představitelů státní správy, zástupců stavebních firem i státních správců dopravní infrastruktury otevřel Tomáš Slavíček, generální ředitel společnosti SUDOP PRAHA a prezident společnosti Bentley Systems, Alan Lamont, první pobočku mezinárodní digitální Bentley akademie v kontinentální Evropě. Tento prestižní vzdělávací institut, který dosud funguje jen na několika málo místech světa, bude nově sídlit i na pražském Žižkově, v sídle SUDOPU PRAHA, jedné z největších českých projekčních kanceláří. Ta se již více než 65 let zaměřuje především na oblast dopravní infrastruktury.

Bentley akademie pro digitální rozvoj zajišťují celosvětové výuku, sdílení a výměnu nejnovějších poznatků v oblasti přípravy a realizace stavebních projektů. Pedagogové a provozovatelé, dodavatelé, ale i zástupci státního sektoru, kteří se podílí na procesu vzniku stavebních projektů, tu pomáhají zajistit, aby všichni uživatelé plně pochopili všechny digitální procesy, standardy a postupy nezbytné pro úspěch výsledného projektu. Tímto způsobem jednotlivé akademie působí jako určité katalyzátory, které podporují a sbližují lidi, procesy a technologie. Samozřejmostí jsou pak probíhající pravidelná odborná školení a vzdělávací kurzy.

„Umožnujeme nejen přístup k nejnovějším informacím a programům potřebným pro proces digitalizace stavebních projektů, ale především nabízíme místo, kde budou probíhat odborná školení, kde bude možnost zúčastnit se networkingových přednášek, či díky nejmodernější prezentační technice komunikovat o konkrétním problému s kolegy po celém světě. Tyto akce totiž běží koordinovaně ve všech hlavních pobočkách Bentley akademií, ať již jde o Londýn, Dubaj, Singapur, indické Pune nebo americký Houston," nastínil hlavní cíl těchto mezinárodních vzdělávacích center jejich prezident Alan Lamont.

„Jde o první podobné pracoviště na světě, které je otevřené s komerčním partnerem. Dosud totiž Bentley spolupracovala především s akademickou sférou nebo IT specialisty. I z tohoto pohledu jde o určité ocenění pozice společnosti SUDOP PRAHA v ČR a jeho dlouhodobých aktivit v oblasti digitalizace stavebního procesu", uvedl při otevírání generální ředitel Tomáš Slavíček. Odborníci ze SUDOP PRAHA se také podílejí na vývoji a úpravách jednotlivých softwarů tak, aby odpovídaly lépe potřebám České republiky.

V nově otevřeném školícím centru, které je vybaveno nejmodernější prezentační a telekonferenční technikou, budou probíhat nejen pravidelná školení zaměřená na digitalizaci stavebního procesu, ale i pravidelné série lokálních i mezinárodních networkingových setkání a diskusí. Jejich program a témata budou vyvěšeny na webových stránkách www.sudop.cz.

Alan Lamont, prezident společnosti Bentley Systems (vlevo) a generální ředitel SUDOPU PRAHA Tomáš Slavíček.

„V dnešní době je přínos podobných center nezastupitelný. V době, kdy se boje o vypsané zakázky již běžně účastní mezinárodní týmy a konsorcia, v době, kdy je vytvářen enormní tlak na rychlost, detailnost a správnost jednotlivých kroků, je důležité mít možnost jednotlivé kroky nebo nalezené problémy s někým okamžitě diskutovat. Mít možnost se rychle poradit s někým, kdo již tuto praktickou zkušenost má, a to nehledě na fakt, zda je třeba z opačného konce zeměkoule. A přesně takovou platformu tu nyní nabízíme," řekl manažer projektu vzdělávacích Bentley akademií Dejan Papič.

„V procesu digitalizace stavebnictví navíc čeká Českou republiku již velmi brzy zásadní krok. Od roku 2022 totiž budou muset být všechny státem vypsané nadlimitní stavební zakázky zpracovávány metodou BIM. Do té doby bude ovšem potřeba proškolit tisíce odborníků, a to jak ze soukromého, tak i veřejného sektoru, kteří budou umět správně zadat, vyhodnotit, zpracovat a později i spravovat zakázky a projekty, ve kterých bude využito těchto postupů a digitálních nástrojů. Otevřením tohoto centra dělá SUDOP PRAHA další krok k tomu, aby rok 2022 znamenal plynulý přechod českého stavebnictví do jeho nové – digitální etapy," dodal Tomáš Slavíček.

12. – 13. 9. 2019
areál společnosti
mmcité, Bílovice

Druhý ročník
venkovního
setkání

WiFi ČVEN!

hudba/tanec: Mňága a Žďorp
Michal Malátný
Korben Dallas

rozhovory s hosty: Lucie Výborná

výstava: Jiří Thýn
Dušan Tománek

změna programu vyhrazena

mmcité⊕ EGOE nest EGOE life EGOE move designcité⊕
sportcité⊕ construction cité⊕ geocité⊕

Deváté CYKLOSUDOPKY: Železné hory

Letošní cyklistický výlet se uskutečnil ve dnech 24.–26. 5. 2019. Po počátečních obavách z malé účasti se nakonec za přičinění všech včasně přihlášených zúčastnilo celkem 15 cyklistů. Naštěstí ubytovací kapacita byla dostatečná, a tak nás Hotel Kapitán na Sečské přehradě mohl všechny přijmout bez váhání.

Již tradičně se příjezd účastníků rozdělil do několika různě velkých skupinek podle památekchtivosti, odvážnosti, sportovního nadšení a výdrže. Skupina „I“ byla nejodvážnější a Dan vyrazil sám již v ranních hodinách z Nymburka. Následovala skupina „A“, která zvolila vyvážený poměr práce a sportu a po obědě vyrazila vlakem do Kolína a po volební zastávce až do cílové destinace. Poslední dvě skupinky, které je zároveň možno rozdělit na opozdilce (skupina „alfa“) a větší opozdilce (skupina „1“) se přibližovaly také vlakem, a to do Přelouče, respektive do Golčova Jeníkova. Nutno říci, že zpoždění bylo vždy způsobeno pouze odůvodněnými příčinami (památekchtivost, žízeň a volby).

Sobotní trasa se s ohledem na svůj výškový profil začala živě diskutovat již v páteční večer, ale pro mnohé s nepotěšujícím výsledkem – jsme v horách, tak to bude z kopce do kopce. Ráno po snídani a lehkém servisu strojů se v plném nasazení vyrazilo do prvních kopečků a po pár zhoupnutích jsme dorazili až na jeden z vyšších vrcholků Železných hor – Spálavu. Krátce poté jsme se rozdělili na dvě skupinky, jednu kopcechtivou s dalším výstupem na vrcholek Vestec a druhou obědachtivou na přímou cestu do Chotěboře, kde jsme se nakonec všichni u oběda sešli. Cesta zpět byla mnohými vyhodnocena jako moc stoupavá, a tak zvolili variantu „přiblížení“ vlakem do Vítanova, nicméně nakonec dopadli téměř stejně jako zarytí cyklisté (a to jak vzdálenostně, tak výškově).

Sobotní večer plynul ve znamení prohraného hokeje s Kanadou a následné diskuze o hokeji.

V neděli ráno se skupinka památek a historiechtivých oddělila a jela navštívit geopark v nedalekých Nasavrkách. Zbývající členové výpravy vyrazili z kopců dolů směr zámek Žleby a dále směr Kutná Hora, Kolín a Poděbrady.

V součtu všech našlapaných kilometrů odhaduji, že všichni odtočili mezi 100–200 km. Zde nutno poznamenat, že nakonec každý den přičetl i hodně výškových metrů a všichni mohou být pochváleni. Počasí bylo krásné, což bylo dokázáno i mnohými plavci v přehradě. Snad se všem účastníkům tradiční výlet líbil a příští rok na jiném místě se zase v hojném počtu sjedeme, případně přivítáme i někoho z vás ostatních.

Jakub Göringer (foto Miloš Krameš, Lukáš Molcar)

Foto Jakub Ptačinský

Výjezdní gremiálka 2019: Bechyně

Pravidelné porady vedení sice během roku občas změní svůj zaběhlý rytmus, či přesný čas konání, jedna železná jistota však zůstává. Každoročně vyjíždějí účastníci těchto gremiálních mítinků mimo budovu SUDOPU a míří na předem oznámené souřadnice někde v republice. Ani letos tomu nebylo jinak. Volba padla tentokrát na jihočeskou Bechyni. Město, které spousta lidí zná především kvůli výrobě keramiky, lázním nebo místnímu vojenskému letišti.

Bechyně toho ale umí nabídnout mnohem více. Krásně opravené historické centrum, čistou okolní přírodu, řadu technických unikátů v nejbližším okolí nebo památky a turistické zajímavosti na dobře značených výletních trasách. To vše dělá z tohoto pětitisícového městečka místo, které rozhodně stojí za to navštívit.

Program letošního výjezdního zasedání nevybočoval ze zaběhlých tradic. A tak zatímco čtvrtek se nesl ve znamení pracovních diskusí a společného školení, kdy se vybrané body následně probíraly až do pozdějších večerních hodin, pátek měl punc sportovních výkonů a výzev.

A výzev pro mnohé s velkým V. Nad korytem řeky Lužnice, respektive na skalách, které tuto známou řeku obklopují, je totiž vybudovaná vyhledávaná, a především obtížná ferrata – jištěná lezecká cesta, o délce přes 500 m a převýšení zhruba 40 m. Vzhledem k jejímu profilu, kdy drtivá většina trasy je vedena v převisu, pochopili všichni, kdo se do cesty pustili, dokonale lidové rčení – „mít ruce vytahané jako pavián“. Cesta je totiž jednosměrná, a tak po jejím absolvování je potřeba se stejnou cestou vrátit i zpět. Druhou variantou je možnost řeku přebrodit. S oblečením nebo bez. I na to v některých případech došlo :-D

Tato lezecká vložka byla jen začátkem celého sportovního dne. Na účastníky totiž čekala ještě cyklistická etapa. Ta podle zvolené varianty měřila mezi 35 až 50 kilometry. Vzhledem k četnosti občerstvovacích stanovišť a přívětivému profilu trasy však nebyl pro nikoho problém ji dokončit. Motivace byla o to větší, že na její trase bylo hned několik technických zajímavostí.

Za všechny je potřeba zmínit například unikátní řetězový most přes ve Stádleci. Poslední dochovaný empírový exemplář překlenoval původně, tedy mezi lety 1848 až 1960, řeku Vltavu u Podolska. Kvůli stavbě přehrady však byla tato technická památka rozebrána a přemístěna. Od roku 1975 se tak klene přes řeku Lužnici.

I druhá ze zastávek nesla punc jedinečnosti. Byla jí totiž takzvaná Bechyňská Duha. Obloukový most s výškou 60 m nad řekou a délkou přes 190 m, který je známý především svým sdruženým provozem silniční a železniční dopravy. Po dobu průjezdu vlaku je vždy zastavena silniční doprava směrem od Týna nad Vltavou do Bechyně přejezdovým zabezpečovacím zařízením bez závory, tedy jako by šlo o železniční přejezd, opačný směr silniční dopravy však není průjezdem vlaku dotčen. Díky této částečné uzavírce zde vznikají známé a působivé fotografie souběžné jízdy osobních vozidel a lokomotiv. Za zmínku stojí i samotná železniční trať z Tábora do Bechyně, která přes most vede. Je to mimochodem první elektrizovaná trať, kterou projektoval František Křižík.

Výstup na rozhlednu, zřícenina hradu Dobronice, malebné vesničky na trase, i dobře vychlazené pivo na některé ze zastávek, to vše jsou další a další důvody toho, proč v podvečer odkládali účastníci letošního výjezdního zasedání svá kola spokojeni a s úsměvem.

Poděkovat se na tomto místě sluší všem, kteří program i sportovní aktivity připravili a bezchybně zorganizovali.

Text Jakub Ptačinský, foto autor a Ondřej Kafka

Letošní 26. letní SUDOPKY se nově konaly v areálu hotelu Sportlife v Rumburku. Areál byl vzdušný a bylo možné vidět téměř všechny sportoviště najednou. Personál byl příjemný a ochotný a ubytování bylo moderní a čisté. V pátek ráno za slunného počasí zahájila hry ředitelka Kudynová Klimtová a 99 sportovců ze SUDOPU a spřátelených firem hned začalo sportovat.

Celý víkend nás trápilo velké vedro, jen v sobotu v podvečer se na chvilku zatáhlo a přišla neskutečná průtrž mračen. V tu chvíli byl na trati orientačního běhu ještě jeden běžec, který se i přes nepříznivé podmínky probojoval na bednu. Myslím si, že se nové místo osvědčilo a budeme ho navštěvovat i v dalších letech.

Text Stanislav Pohl / Foto Lukáš Wendlík

Letní sportovní hry SUDOPU 2019

Výsledky

Volejbal
SUDOP PRAHA (Pohl, Zrůst, Kandráč, Voříšek, Gromusová, Šritterová)
SUDOP EU a AED (Váňa, Žáček, Utínek, Kočer, Srbecká, Melichárková)
Dopravoprojekt Brno (Navrátil, Kišš, Novotný, Novotná, Vencl, Karásková)

Beach volejbal smíšený
Irena Srbecká, Stanislav Žáček - SUDOP EU
Monika Melichárková, Bohuslav Kočer - AED
Radka Šritterová, Zbyněk Smaha - SP

Beach volejbal muži
Stanislav Žáček, Miroslav Váňa - SUDOP EU
Stanislav Pohl, Jaroslav Voříšek - SP
Bohuslav Kočer AED, Jiří Fulín - SP

Nohejbal
SP - středisko 205 (P. Tikman, R. Kuběna, M. Vaněk)
Dopravoprojekt Brno (M. Malá, I. Kišš, L. Novotný)
SUDOP EU + SP 204 (D. Demo, J. Jančík, J. Fulín)

Tenis (čtyřhry)
Křiva Jan, Holič Vladimír - Dopravoprojekt Brno
Kišš Ivo, Navrátil Vladimír - Dopravoprojekt Brno
Pluskal Tomáš, Michnáč Matěj - MCO Olomouc

Orientační běh
Kateřina Karásková - Dopravoprojekt
Ljudmila Matoušová - SUDOP EU
Dagmar Karásková - Dopravoprojekt Brno

Jiří Fulín - SP
Jan Křiva - Dopravoprojekt
David Šmíd – Komovia

Závody na kánoích
Monika Melichárková - AED + Rudolf Kuběna - SP
Aneta Sýkorová + Jan Taške /SUDOP EU
Michaela Malá, Vladimír Holič/ Dopravoprojekt Brno

Pétanque
SUDOP PRAHA (A. Mihalovičová, M. Pomykáčková, J. Fulín)
Dopravoprojekt Brno (I. Kišš, V. Navrátil, R. Novotný)
AED (T. Ťapák, M. Melichárková, B. Kočer)

Stolní tenis
Dana Chrastilová - SP
Jana Nitková - SP
Radka Šritterová -SP

Lubor Novotný - Dopravoprojekt Brno
Martin Chrastil - SP
Jan Křiva - Dopravoprojekt Brno

Plavání – přírodní koupaliště
Monika Melichárková - AED
Martina Pomykáčková - SP
Anna Mihalovičová - SP

Pavel Utínek - SP
David Zrůst - SP
Tomáš Ťapák – AED

Bowling
Veronika Volková - SP
Jana Krajíčková - Fresch school
Jana Trejdlová - SUDP EU

Stanislav Žáček - SUDOP EU
Martin Chrastil - SP
Petr Vidlák - SUDOP EU

Squash
Monika Melichárková - AED
Radka Šritterová - SP
Dagmar Karásková - Dopravoprojekt Brno

Patrik Pluskal - MCO Olomouc
Ivo Kišš - Dopravoprojekt Brno
Radek Novotný - Dopravoprojekt Brno

Badminton
Dagmar Karásková - Dopravoprojekt Brno
Markéta Krčová - SP
Jana Nitková - SP

Patrik Pluskal - MCO
Stanislav Pohl - SP
Ivo Kišš - Dopravoprojekt Brno

Kroket
Markéta Krčová - SP
Věra Broučková - SP
Jana Krajíčková - Fresh school

Jan Novák - SP
Tomáš Kafka - SP
Martin Chrastil - SP

Šipky
Veronika Volková - SP
Dana Chrastilová - SP
Jana Trejdlová - SUDP EU

Daniel Holec - SP
Lubor Novotný - Dopravoprojekt Brno
Petr Vidlák - SUDOP EU

Horská cyklistika
Alžběta Zbořilová - MCO Olomouc

Tomáš Kafka - SP
Bohuslav Kočer - AED
Jan Němec - SUDOP EU

SUDOP PRAHA a veřejné obchodní soutěže

V uplynulém kvartálním období obchodní oddělení SUDOPU PRAHA evidovalo 282 obchodních příležitostí. Jelikož jsou kapacity profesních středisek velmi dobře naplněny, vyslali jsme – ač neradi – zadavatelům za toto období rekordní počet 73 omluv právě z důvodu naplnění kapacit. Naše aktivity směřujeme k takovým příležitostem, které nás nezabijí, ale snad posílí. Ve vztahu obchod – výroba jsme opět prodělali náročné období a věřím, že včasnou a věcnou komunikací předejdeme zásadním problémům.

K získaným zakázkám na železničním trhu uveďme, že jsme uspěli například na projektech staveb: **Zvýšení kapacity trati Týniště nad Orlicí – Častolovice–Solnice, 3. část, Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 4. část, Rekonstrukce trati v úseku Kyjice–Chomutov, Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice – Rosice nad Labem – Stéblová** nebo **Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov.** Z úspěchů na poli dokumentací ve stupni pro územní rozhodnutí jmenujme alespoň ty objemově nejvýznamnější: **Optimalizace a elektrizace trati České Velenice (mimo) – Veselí nad Lužnicí (mimo)** či **Dokumentace záměru projektu (ZP) a dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) stavby „Rekonstrukce TNS Dobšice nad Cidlinou“.** Z koncepčních zakázek, které nám dají výhodu odborné znalosti při soutěžích v dalších stupních nebo jsou jinak zajímavé, uveďme například: **Zpracování záměru projektu „Rekonstrukce ŽST Pečky“, Aktualizace studie proveditelnosti Uzel Pardubice, Zpracování záměru projektu „Rekonstrukce trakčního vedení Tábor–Bechyně“** či **Studie zaokruhování železničního spojení letiště Václava Havla do trati Praha – Letiště VH – Kladno, zpracování technickoekonomického průkazu.** Zásadní a první zakázkou hodnocenou metodikou ***best value***, kterou jsme po čtvrtletním běhu zadávacího řízení získali, je **Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Brno–Přerov–Ostrava.** Za účast expertního týmu z řad kolegyň a kolegů, kteří byli nápomocni během přípravy a hodnocení nabídky jim patří veliké díky!

V silničním segmentu jsme byli úspěšní ve veřejných zakázkách **I/16 Nová Paka – obchvat,** VD-ZDS + TP + AD**, D35 Janov–Opatovec,** DSP/IČ **nebo I/20 Chválenice, přeložka –** DÚR+IČ. Mezi další silničářské záležitosti patří **Rozšíření dálnice D1 na šestipruhové uspořádání, stavba D1 01311 Brno jih – Brno východ,** akt. DUR a IČ k ÚR**, Jankovcova, Praha 7 –** vypracování PD a zajištění IČ nebo **I/16 Bezno, obchvat** – vypracování DÚR, IČ pro ÚR, ÚR. Kolegové ze SUDOPU-EU finalizují smluvní vztah na zajištění realizační dokumentace stavby **D3 0310/II Hodějovice–Třebonín.**

Středisko technických dozorů vysoutěžilo: **I/37 Pardubice MÚK Palackého, dostavba, výkon TDI, D1 odpočívka Humpolec km 88,3 vlevo – rekonstrukce odpočívky, TDI, Výkon činnosti a zajištění funkce podpory technického dozoru stavebníka v rámci realizace stavby „Revitalizace a elektrizace trati Oldřichov u Duchcova – Litvínov“** a na stavbě „**Rekonstrukce žst. Řetenice**“ bude realizovat jak podporu technického dozoru tak zajišťovat koordinátora BOZP v realizaci. Sdružení firem, kde jsme rovněž členy, bude zajišťovat sledovanou akci **D1 modernizace – úsek 23, EXIT 168 Devět křížů – EXIT 178 Ostrovačice, Výkon TDI**.

Středisko geotechniky se bude podílet například na zakázkách: **I/57 Valašské Meziříčí – Jarcová, obchvat, Podrobný geotechnický průzkum, I/20 Chválenice – přeložka, předběžný geotechnický průzkum, I/20 Vodňany – Nová Hospoda, uspořádání 2+1 – realizace předběžného GTP** nebo **D1 01191.A MÚK Brno jih (196,000–197,500) – podrobný GTP.**

V neposlední řadě bych jmenoval ze zajímavých získaných zakázek například realizační dokumentaci stavby: **Zabezpečení podjezdných výšek na Vltavské vodní cestě I.a etapa: Vraňansko-Hořínský kanál, Zhotovitel stavby 002.A, 003.A, 003.B, 003.C, 004+004a, Kontrola přechodného dopravního značení dle předpisů ŘSD, TP a ČSN** nebo **IS Přechodnostní parametry tratí, podpora provozu a údržba.** Plzeňské středisko pak projektuje **Rekonstrukce tramvajové trati Koterovská – PDPS II** nebo **D6 SSÚD Sokolov, PD DUR+IČ.**

Ve druhém čtvrtletí 2019 byly získány od Deutsche Bahn dvě nové objednávky na již běžící projekty, a to **Bhf Sinzig** a **EÜ Hirzenach**. Ve druhém případě je objednávka objemově i finančně dvakrát větší než objednávka původní. Dále byly podány dvě nové nabídky na dva velké projekty, **železniční křížení ve městě Mainz** a více jak 20 km úsek **novostavby trakčního vedení v Bavorsku**.

S přáním pěkných prázdnin a zaslouženého odpočinku,

Martin Chrastil

SPOLEK SENIORŮ SUDOP

Začátkem roku jsme navštívili Obecní dům, ukázku pražské secesní architektury a zároveň významné místo českých událostí. Objekt vyprojektovali a postavili v letech 1905–12 Antonín Balšánek a Osvald Polívka. Na bohaté výzdobě se podílelo množství česých malířů a sochařů. Byla zde vyhlášena 28. října 1918 samostatnost Československa a v listopadu 1989 zde jednali předseda Československé vlády a představitel Občanského fóra o budoucnosti republiky. Rekonstrukce asi 700 místností s 40 tisíci uměleckých prvků provedená v letech 1994–97 stála 1,75 miliardy Kč.

V tomto čtvrtletí jsme oslavili životní jubileu našeho předsedy Jiřího Kulíka (70 let) a vzpomněli Jiřího Bartáka, projektanta střediska 10, který zemřel 12. 2. 2019 ve věku 90 let.

František Bartoš

V únoru jsme se vydali na 4 km dlouhou vycházku s druhou prohlídkou vybraných domovních znamení a významných budov, tentokrát na Malé Straně a Hradčanech. Do dnešních dnů se v Praze dochovalo více jak 260 znamení původních či obnovených (dokonce nových), nebo alespoň uložených v depozitáři muzea. Procházka historickou Prahou, za jarního počasí s mnoha dalšími návštěvníky, byla příjemná.

V březnu jsme zajeli do Malína u Kutné hory, staré obce z roku 1046, dnes známé pěstováním křenu. Zde jsme si prohlédli kostel sv. Štěpána ze 14. století s dřevěnou zvonicí.

Dále jsme pokračovali návštěvou kostela Nanebevzetí Pany Marie, bývalého konventního chrámu cisterciáckého kláštera založeného roku 1142 v Sedlci u Kutné hory. Kostel byl obnoven v barokním stylu Janem Blažejem Santinim Aichelem v 18. století. V budovách bývalého kláštera za katedrálou je umístěna výroba tabákových výrobků fy Philip Morris, ale také jsme zde navštívili obnovený refektář s monumentální freskovou malbou, opatskou kapli a expozici Proměny kláštera v Sedlci.

To byla dovolená – 2017!
Jižní Amerikou od Pacifiku k Atlantiku (3)

Eva Schmidtová / foto autorka

Odbočka osmá – nebezpečí

Před kriminalitou v jihoamerických státech varují na internetu snad všechny články, které se téhle oblasti věnují. Pod jejich vlivem jsme si před dovolenou připravili všelijaké tajné kapsičky a skrýše na doklady a na peníze a rozhodně nás během cesty ani nenapadlo navštěvovat různá předměstí pochybné pověsti. Možná jsme měli mimořádné štěstí, ale v průběhu celého zájezdu jsme z hlediska kriminality neudělali jedinou špatnou zkušenost. A snad s výjimkou Rio de Janeira, kde jsme přece jenom občas potkávali poněkud podivná individua, nikde jsme neměli ani pocit nějakého ohrožení nebo nebezpečí. Upřímně řečeno, večer na Václaváku se cítím hůř než třeba v centru nočního La Pazu.

Samozřejmě v Jižní Americe hrozí i jiná nebezpečí. Sopečné erupce, zemětřesení, sesuvy… Ale i v tomto směru nad námi asi držel ochrannou ruku nějaký indiánský anděl strážný. Čoudící sopka Sabancaya a jeden slabý záchvěv země v údolí Colca byly jen takovou nepatrnou ukázkou mocných přírodních sil. Ale při pohledu na varovné cedule, které v hotelu označují bezpečné zóny, kam se uchýlit při zemětřesení, se člověk přece jenom necítí úplně dobře. Ta malá ukázka nám bohatě stačila.

Salar de Uyuni

Městečko Uyuni je pozoruhodné snad jenom svými širokánskými ulicemi, na kterých není nic, žádné obchody, žádní chodci, žádný provoz, jenom vítr a sem tam toulavý pes. Je ale výchozím bodem pro putování po největší solné pláni na světě. I když kousek od města milovníky mašinek asi přece jenom zaujme „hřbitov vlaků“. Železnice tu byla vybudovaná v 19. století a vlaky sloužily zejména důlním společnostem pro dopravu nerostů do tichomořských přístavů. Po vyčerpání zdejších ložisek firmy ukončily činnost a vlaky byly ponechány svému osudu. A tak tu v poklidu rezavěly tak dlouho, až se z nich stala turistická atrakce.

Salar, ta obrovská bílá pustina, která se rozkládá ve výšce cca 3 650 m, třebaže navozuje představu nedotčených sněhových plání, je opravdu ze soli (lízli jsme si). Oslepující bělost je tu a tam přerušena několika kamenitými ostrůvky porostlými kaktusy, které dosahují výšky kolem 4 metrů, nejvyšší údajně až 12 metrů, přičemž roční přírůstek činí cca 1 cm. Turistické džípy křižující Salar se u ostrovů sjíždějí, aby se pasažéři mohli trochu protáhnout a posilnit. Zvláštní perspektiva solné pláně také umožňuje vytvářet různé fotografické vtípky, a to si málokdo nechá ujít.

Pro stále se zvyšující počty návštěvníků, kteří přijíždějí obdivovat zdejší krajinu, bylo na Salaru vybudováno i několik malých hotýlků. Nejsou tu kameny, není tu dřevo, a tak se staví z jediného materiálu, kterého je tady dostatek – ze soli. Ze soli jsou zdi, postele, někdy i stoly a židle. Prostě v ceně výletu je i nocleh v solné komoře. A bylo to asi nejpříjemnější ubytování v Andách. A nejteplejší.

Odbočka devátá – horská (výšková) nemoc

Obavy z reakce našich ne právě mladých těl na vysoké nadmořské výšky nás strašily už dlouho před odjezdem. Horská nemoc způsobená nedostatkem kyslíku se většinou začíná projevovat ve výškách nad 3 000 m bolestmi hlavy, problémy s dýcháním a spánkem, extrémní únavou, nevolností až zvracením, v nejtěžších případech může dojít i k edému plic nebo otoku mozku. My jsme v těchto výškách měli strávit cca polovinu dovolené. Naštěstí jsme ale vysokohorské podmínky zvládali poměrně dobře. Někdy nás až překvapovalo, že nepociťujeme prakticky žádné příznaky. Tedy pokud jsme se pohybovali pomalu a po rovině. Ovšem každý kopeček, pár schodů nebo zrychlení chůze se okamžitě projevilo – funěli jsme jako lokomotivy a stěží jsme popadali dech. Jako neocenitelný pomocník se v těchto chvílích opravdu ukázala koka, a tak jsme usilovně žvýkali a s chutí popíjeli kokový čaj, kterému jsme v horách jednoznačně dávali přednost před našimi oblíbenějšími nápoji.

Bolívijské Altiplano

Pustina, pustina, pustina. Když jsme překonali bělostnou rovinu Salaru, vjíždíme do pouštních oblastí. Na první pohled se zdá, že tady není nic, ale to „nic“ si nás velice rychle podmaňuje. Tahle pustá krajina je k našemu překvapení nesmírně rozmanitá. Vrcholky okolních pěti- a šestitisícovek se v průzračném vzduchu zdají být skoro na dosah a na jejich úbočích se střídají nejrůznější odstíny barev od sírově žluté, přes okrovou a hnědou, až po fialovou. Jako zuby nějaké bájné příšery trčí z písku sluncem a větrem vytvarované zbytky sněhových závějí. Ty na pohled heboučké a měkké bochánky lišejníků jsou ve skutečnosti tvrdé jako kámen a stejně tak odolné. Zato zdejší skaliska vymodelovala eroze do nejroztodivnějších podob. Modrá obloha a zářící slunce navozují pocit tepla, ale stačí vylézt z auta a ledový vítr nás rychle přesvědčuje, že se pohybujeme ve výšce přes 4000 m.

Když projíždíme jednou z nejnehostinnějších částí Altiplána, naprosto vyprahlou, kde rozdíly mezi denními a nočními teplotami mohou dosahovat i 50 °C, řidič nás upozorňuje na svoji rodnou vesnici. Dnes je téměř opuštěná, ale obyvatelé se sem prý dvakrát ročně vracejí, aby zaseli a sklidili *quinou*. A opravdu v okolí vesničky vidíme něco jako políčka. Jak tady může něco růst? Jak tady mohou lidé žít?

Ale ukazuje se, že ona ta pustina není zase až tak úplně pustá. Jakási skromná vegetace se tu a tam vyskytuje, a tak tady žijí i zástupci fauny. Viskača, zvířátko podobné králíkovi, je sice velmi plachá, ale kousku čerstvé zeleniny neodolá, a tak máme možnost si ji prohlédnout a nafotit docela zblízka. Na přítomnost turistů si zvykla i pouštní liška a přichází žebrat o něco na zub. Plameňáky si člověk spojuje spíš s vyhřátými mělčinami afrických jezer než s vysokohorskými lagunami, ale přesto jich tady žijí tisíce. Oblast lagun je asi nejkrásnější částí Altiplána. Míjíme několik z nich a každá má jinou barvu – jedna je bílá, druhá namodralá, další tmavozelená… Ovšem naprosto neuvěřitelné zbarvení má díky různým minerálům a řasám Laguna Colorada. Zelenou barvu Laguny Verde způsobuje silný vítr, který tady fouká téměř pořád a čeří její vodu plnou minerálů. Nám se ale předvedla v nezvyklé podobě – v naprosto klidné hladině se zrcadlil kužel sopky Licancabúr, která se tyčí za lagunou. A než jsme se stačili vynadívat, voda postupně opět zezelenala a odraz vulkánu zmizel.

Odbočka desátá – čistota

O úrovni hygieny v jihoamerických státech si asi většina Evropanů nedělá moc iluzí. O to víc nás překvapovala čistota v ulicích měst, zejména těch peruánských. Pravda, pohybovali jsme se pouze v jejich centrech a to, jak vypadají předměstí, jsme mohli sledovat jenom z oken autobusu a rozdíl byl často propastný. Ale při porovnání Václavského náměstí třeba s centrem Limy, Arequipy nebo Cuzca bohužel z hlediska pořádku Václavák propadá. Nepohoršovala nás ani úroveň toalet, vesměs čistých, vybavených papírem, tekoucí vodou i mýdlem. A na to, že se použitý papír odkládá do koše, jsme zvyklí z našich návštěv Řecka. Ani po stránce ubytování jsme si nemohli stěžovat, i když jsme volili levnější varianty noclehů. Někdy vzhledem k podmínkám v dané lokalitě, např. v indiánské vesnici na ostrově Amantani nebo na bolívijském Altiplanu, bylo ubytování skutečně velice skromné, ale vždycky čisté.

San Pedro de Atacama a Valle de la Luna

Chilské městečko San Pedro de Atacama má zřejmě v oblibě mládež. V jeho uličkách, které dýchají takovou jakoby středomořskou atmosférou, potkáváme spoustu mladých lidí, těžko říct, co je sem tolik láká. I když je pravda, že v okolí městečka se vyskytuje spousta zajímavostí, jako např. gejzíry, solná pláň, tradiční vesničky, pozoruhodné skalní útvary i samotná poušť Atacama, která je považovaná za nejsušší místo na světě.

My jsme stihli navštívit jenom nedalekou oblast písečných dun a bizarně vytvarovaných skalisek Valle de la Luna (Měsíční údolí), odkud jsme se v podvečer pohledem loučili s Andami, jež měnily barvy v paprscích zapadajícího slunce.

Salta

Když jsme se uvelebili v první řadě horního patra dálkového autobusu, který nás měl dopravit do argentinské Salty, netušili jsme, že naše nadšení z krásného výhledu vezme brzy za své. Při krátkém pobytu v San Pedru de Atacama jsme velice brzy přivykli nižším polohám a poměrně rychlé stoupání prakticky až zpátky k bolívijské hranici, tedy opět do výšky cca 4000 m, se našim organismům moc nezamlouvalo. Ale mělo být hůř. Ten pravý adrenalin se dostavil teprve při sjezdu z andských výšin. Úzká silnice s nekonečným množstvím serpentin, kdy jsme v každé zatáčce měli pocit, že celý předek autobusu visí přímo nad propastí pod námi, dala našim nervům zabrat a ze všech sil jsme se snažili potlačit představy, jak tu asi vypadá jízda za sněhu nebo deště, nebo jak se míjíme s jiným autobusem či náklaďákem. Vzdech úlevy, když jsme konečně dosáhli dna údolí, musel zacloumat celým vozidlem.

Ovšem první dojmy z Argentiny nebyly nejlepší. Během celé cesty jsme na žádném hraničním přechodu nezažili takovou buzeraci jako na chilsko-argentinském pomezí. Dlouhé čekání v odstaveném autobusu, několikeré kontroly dokladů, prohlídky zavazadel, vyplňování formulářů… Už jsme tomu v Schengenu odvykli.

Salta, přezdívaná La Linda, tedy Kráska, je příjemné město se spoustou parků a koloniální architekturou. Pro nás se stala nezapomenutelnou díky našemu domorodému průvodci. Připojil se k nám hned ráno na náměstí před katedrálou a věrně nás doprovázel celé dopoledne při procházce po městě. Před kostely a jinými místy, kam neměl povolený vstup, vždycky trpělivě čekal, dokud jsme se k němu nevrátili. Nervy nám ale ničila jeho oblíbená zábava – vrhal se totiž zběsile na kola aut projíždějících kolem nás a zcela neomylně si vybíral hlavně ta policejní. Loučení s ním bylo opravdu těžké.

Odbočka jedenáctá – psi

V naší skupince jsme skoro všichni pejskaři, a tak nás zaujala i tahle stránka jihoamerické reality. Například v Limě je určitě hodně milovníků psů a evidentně dbají o blaho svých čtyřnohých miláčků. Když sami nemají čas je pořádně vyvenčit, najmou si na to službu. Takové smečky dobře udržovaných pejsků nejrůznějších plemen s jedním psovodem jsme tam potkávali docela často.

Prakticky všude jsme ale také viděli spoustu toulavých psů. I když by možná bylo lepší napsat „volně žijících“. Psi, většinou samí velcí, které jsme vídali pobíhat po ulicích, totiž nevypadali, že by nějak výrazně strádali. Nebyli sice zrovna načesaní, ale zdáli se vesměs zdraví i dobře živení. K jídlu zřejmě vždycky něco seženou, nebo snad i dostanou a zdá se, že zdejší obyvatelé se k nim chovají celkem tolerantně. Na rozdíl od některých asijských zemí, kde jsme se občas setkávali s vysloveně zuboženými zvířaty, tady naše pejskařské dušičky tolik netrpěly.

Vodopády Iguazú

Když letadlo, kterým jsme směřovali do Brazílie, začalo najednou poměrně nízko nad džunglí kroužit a podivně se naklánět ze strany na stranu, byla v nás v prvním okamžiku malá dušička. Ale vzápětí jsme pochopili. Letadlo nemá poruchu a my se nezřítíme do deštného pralesa, to jenom kapitán chtěl ukázat pasažérům proslavené vodopády ze vzduchu. Nezjistili jsme sice, jestli tohle představení bývá běžnou součástí této letecké trasy, nebo to byla kapitánova momentální iniciativa, ale rozhodně to bylo nečekané překvapení a krásný zážitek.

Vodopády na řece Iguazú na hranicích mezi Argentinou a Brazílií představují největší systém vodopádů na světě. V období dešťů se zde tvoří kolem 270 samostatných vodopádů, v období sucha průtok výrazně klesá a vodopádů je asi 150, přičemž každý z nich samostatně by byl nádherný, ale jejich seskupení je naprosto úchvatné. Určitě stojí za to vydat se na obě strany vodopádů, tedy na brazilskou i argentinskou, obě jsou krásné a každá poskytuje jiný pohled. Brazilská část je asi fotogeničtější, protože umožňuje celkové panoramatické záběry, ale turisté se pohybují poměrně daleko od řeky a teprve na konci vyhlídkové trasy se dostanou až přímo k vodopádům. Argentinská strana je taková bezprostřednější, emotivnější. Cesty, můstky a vyhlídkové plošiny přivádějí návštěvníky většinou až přímo k vodnímu toku. Je zajímavé sledovat, jak se docela poklidná řeka najednou mění ve vodní peklo. Nenechali jsme si samozřejmě ujít ani plavbu motorovým člunem. Pár zhoupnutí na peřejích, jemná sprška z malého bočního vodopádu a pak už loďka zamíří přímo k tomu vřícímu kotli. Nepluli jsme sice k Ďáblovu chřtánu, největšímu ze zdejších vodopádů, ale i ten sousední stačil. Když se člun kymácel nějakých deset metrů od obrovských vodních mas řítících se do hlubiny, neubránil se člověk myšlenkám, co by se stalo, kdyby selhal motor, lodník byl chvilku nepozorný… Není divu, že zdejší Indiáni věřili, že právě tady je vchod do podsvětí. Aby si turisté za své peníze opravdu užili, tak na závěr ještě jedna pořádná sprcha z dalšího bočního vodopádu. Nezůstala na nás do slova a do písmene ani nit suchá. Ale stálo to za to.

Odbočka poslední – lidé

V nabitém programu na nějakou družbu s místními obyvateli moc času nezbývalo. A pokud by se byl našel, na překážku byla jazyková bariéra. S angličtinou se v Jižní Americe člověk opravdu nechytá, snad jen na mezinárodních letištích a v lepších hotelech. Pár základních španělských slovíček a našprtaných frází na moc velkou konverzaci nevystačí a do tajů portugalštiny jsme se ani nepokoušeli proniknout. Navíc zejména v horských oblastech lidé často neovládají moc ani španělštinu a používají své původní indiánské jazyky kečujštinu a ajmarštinu.

Přesto nám v paměti utkvělo pár letmých setkání. Třeba řidič, který nás tři dny vozil po bolívijském Altiplánu, na první pohled nerudný Indián, z něhož se ale posléze vyklubal moc příjemný a milý kluk. Usměvavá osmdesátiletá majitelka penzionu v Arequipě, která rok předtím procestovala východní Evropu a navštívila i Prahu. Naše hostitelka na ostrově Amantani, paní Valérie, kterou jsme neviděli ani chviličku odpočívat. Stařičký brazilský taxikář, který se rozpomněl na své slovanské kořeny a domlouval se s námi lámanou polštinou.

I tyhle sporé kontakty s místními obyvateli ale jenom podtrhly veskrze pozitivní dojem, který jsme si z Jižní Ameriky odvezli.

Rio de Janeiro

Za jeden den aspoň trochu poznat město, které má víc obyvatel než celá naše republika, je prakticky nemožné, a tak nastalo těžké rozhodování, kam se vydat. Navštívit sochu Krista Spasitele, která se tyčí nad městem, jako by je svýma rozpřaženýma rukama objímala a chránila, to je téměř povinnost a tak jsme k ní zamířili i my. Tady odsud, z vrchu Corcovado, máme celé Rio jako na dlani a můžeme obdivovat jeho krásnou polohu na mořském pobřeží se zelenými horami okolo. Z téhle výšky ani nejsou vidět chudinské čtvrti na předměstích, tzv. *favely,* kam se údajně obává vstoupit i policie. Je pravda, že Rio bylo první jihoamerické město, kde jsme i v centru občas potkávali podivná individua, jakým se člověk raději vyhne, a také žebráky a bezdomovce. Ale přesto ve mně tohle živé město, které údajně nikdy nespí, zanechalo příjemný dojem.

Z Corcovada se vydáváme do ulic města a ukládáme do paměti vlastní i našich foťáků směs nejrůznějších dojmů a postřehů – ošklivá supermoderní katedrála, obrovská zrcadlová kavárna, která jako by se sem přenesla z časů rakousko-uherské Vídně, strohá budova s nejasným účelem, jejíž průčelí je vyzdobené různým nábytkem, palác místokrále, stanice metra napodobující jeskyni, všechno nejde ani vstřebat. Ale jedno ještě zmínit musím – graffiti. Až tady v Riu jsme je prvně za dobu našeho pobytu v Jižní Americe viděli ve velkém měřítku. Jenže to nejsou nesmyslné čmáranice, jaké hyzdí kdejakou volnou plochu v Praze. Zdejší graffiti jsou dílka téměř umělecká, vtipná, veselá, která zpestřují šeď ulic a člověka rozhodně spíš pobaví, než popudí.

Naše poslední kroky vedou na proslulou pláž Copacabana. Ovšem představa, že dovolenou zakončíme koupelí v Atlantiku, vzala rychle za své. Teplota vody si nezadala se studeným Humboldtovým proudem na opačné straně kontinentu, takže jsme v ledových vlnách stěží smočili nohy. A tak jsme jen tak posedávali na písku a koukali na oceán, za kterým nás už očekával domov.