

SUDOP

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

revue

2/2024



Rosice nad Labem – Stéblová, 2. kolej

Foto Vladimír Fišar

Česká dopravní stavba 2023 – NOMINACE

Ve 21. ročníku soutěže Česká dopravní stavba, dopravní technologie a inovace máme ve hře tři stavby, které projektoval SUDOP PRAHA. Výsledky budou známy po uzavěrce tohoto čísla.



Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)

PŘIHLAŠOVATEL: EUROVIA CZ a.s.



Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí, původní stopa, BC

PŘIHLAŠOVATEL: EUROVIA CZ, a.s.



Zdvoukolejnění trati Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová

PŘIHLAŠOVATEL: SUDOP PRAHA a.s.

Premiér Fiala v Pardubicích: modernizace železničního uzlu blízko ukončení



Společně s ministrem dopravy Martinem Kupkou se premiér Petr Fiala v pátek 31. května 2024 zúčastnil v Pardubicích slavnostního ukončení modernizace železničního uzlu, která začala v roce 2020, za více než 6 miliard korun.

Zároveň byla zahájena druhá etapa rekonstrukce historické budovy pardubického hlavního nádraží. Cestující tak mohou v krajském městě využívat moderní nástupiště a některé vlaky začnou zajíždět na novou zastávku, která je blíž centru krajské metropole.

Díky stavbě se navíc podařilo novou lávkou propojit dvě doposud oddělené části města. Stavba zlepší život cestujícím, kteří Pardubicemi jen projíždí, ale i místním.



Slavnostní předávání osvědčení o autorizaci v Poslanecké sněmovně



Slavnostní předávání osvědčení o autorizaci novým autorizovaným zeměměřičkým inženýrům se konalo 5. června 2024 v Poslanecké sněmovně Parlamentu ČR.

Zadatelé, kteří splnili všechna zákonem požadovaná kritéria pro udělení autorizace, před odbornou komisí úspěšně absolvovali zkoušky odborné způsobilosti a na slavnostním ceremoniálu složili slib, převzali od předsedy představenstva České komory zeměměřičů Ing. Libora Vavrečky v prostorách Poslanecké sněmovny osvědčení o autorizaci. Jedná se o historicky první předávání autorizací v oblasti zeměměřičství v České republice a Československu.

Slavnostního předávání se zúčastnil i sudopák Ing. Roman Čítek, člen zkušební komise.



Nová výstava ve vstupní hale SUDOPU PRAHA, Olšanská 1a

srdečně vás zveme na výstavu fotografií
HANY STAŇKOVÉ



MADAGASKAR

od 7. května 2024
ve vstupní hale
SUDOPU PRAHA



Baobaby, vanilka, chameleóni, lemuři a spousta dalších exotických tvorů je k vidění na fotografiích naší kolegyně-cestovatelky Hany Staňkové. Třeba zhlédnutí výstavy poslouží i jako inspirace při plánování další dovolené. A k tomu je možné v naší reprografii objednat tisk fotografií.

Soutěž technických studentů HALA ROKU



SUDOP PRAHA se stal jedním z partnerů letošního ročníku mezinárodní soutěže Hala roku, kterou pravidelně organizuje Fakulta stavební ČVUT v Praze pro studenty středních a vysokých škol.

Soutěž Hala roku pomáhá studentům hravou a zábavnou formou pochopit, jak v praxi působí zatěžování na konstrukci a jaké mohou být její slabiny. Úkolem soutěžících je ve 2–3členných týmech navrhnout a postavit podle zadání model konstrukce z materiálů stanovených pořadatelem a ten poté při finálové zkoušce zatížit až k jeho zhroutilí. Soutěží se v kategoriích Junior (pro středoškoláky), Akademik (pro studenty technických vysokých škol) a Advanced (pro studenty doktorského studia).

Letošní ročník se uskutečnil 9.–11. 4. v prostorách ČVUT. Účastníci měli za úkol navrhnout a zhotovit model konstrukce hangáru pro akrobatická letadla, který bude zastřešovat



chráněný prostor a zároveň umožní průlet letadla. Ondřej Kafka vybral tým, jehož řešení mu připadalo nejzajímavější, a tomu věnoval cenu partnera – bezplatný přístup k produktům Bentley včetně celodenního školení a exkurze u nás na Olšanské a další drobné ceny. Ondrou vybraný tým se nakonec podle odborné poroty umístil na třetím místě. Jsme rádi, že medailisty uvítáme i u nás a budeme doufat, že je zaujmeme natolik, aby zvážili možnost, že se stanou našimi budoucími kolegy.

Veletrhy iKariéra na ČVUT v Praze a VUT v Brně



Ve středu 6. března se konal již 28. ročník veletrhu iKariéra na ČVUT v Praze Dejvicích, kde mají firmy možnost představit se studentům, seznámit je nejen se jménem své společnosti, ale oslovit je i osobně, pozvat je na stáž nebo workshop a zkrátka se ukázat jako zajímavý potenciální zaměstnavatel. I my jsme tuto příležitost využili a náš stánek sklízел zaslouženou pozornost díky možnosti promluvit si s absolventy, kteří u nás již pracují, dozvědět se něco o naší práci, ale také si zasoutěžit o sluchátka Apple AirPods Pro a exkurzi u nás na Olšanské.



Do soutěže se zapojilo 136 studentů. Jejich úkolem bylo tipnout si, jaká je naprojektovaná rozvinutá délka trakčního vedení VRT na železniční trati mezi stanicemi Praha-Běchovice

a Poříčany. Správná odpověď zní 107,9 kilometrů a dva nejpřesněji tipující se mylili jen o 2 kilometry.

Předání cen a exkurze se uskutečnily 21. března. Setkání se kromě samotných výherců zúčastnili také jejich spolužáci. Pod vedením Martina Chrástila a Oty Hellaera pak absolvovali krátké povídání o SUDOPu i zajímavou exkurzi po budově a jednotlivých odděleních, v rámci které se jim věnovali Ondra Kafka za pozemní stavby, David Blahák za BIM a Lukáš Molcar, Marián Petr a Vojtěch Šulc za mostaře. Kolegové byli přesvědčiví a studenty setkání doslova nadchlo. Někteří z nich prý možná zváží změnu svého budoucího zaměření a další u nás chtějí absolvovat praxi či brigádu, tak se snad alespoň s některými z nich zase brzy uvidíme.

Ve středu 10. 4. jsme se objevili se svým náborovým stánkem také na veletrhu iKariéra v Brně. Veletrh se konal v budově podnikatelské fakulty, takže stavaři to k nám měli dále, ale podařilo se nám oslovit celou řadu studentů elektrotechniky.

I zde si studenti zopakovali soutěž o Apple AirPods Pro a exkurzi u nás na Olšanské a již nyní se těší na setkání s Martinem Raibrem.



10. ročník jarního setkání železničářů, odborníků a fanoušků v Pardubicích



Ve čtvrtek 11. 4. 2024 se ve spolupráci s Dopravní fakultou Jana Pernera v prostorách Univerzity Auly uskutečnil 10. ročník odborného setkání Železnice Pardubice.

Novinkou letošního jubilejního ročníku byl dopolední STUDENTSKÝ VELETRH pracovních příležitostí, který byl doprovázen přednáškami na téma osobního rozvoje. Více než šest stovek návštěvníků z řad studentů a fanoušků všech dopravních módů si mohlo prohlédnout venkovní a vnitřní ukázky pracovní techniky, virtuální realitu v přímém přenosu, prezentaci moderních IT technologií, 3D projektování, BIM, digitalizaci a využití AI ve stavebnictví, výukové a výzkumné technologie, simulátory výuky jízdy a řízení provozu, unikátní

VRT mobil Správy železnic a také výstavní expozice partnerů.

Odpolední odborný program byl věnován tématům jako je dlouhodobé a stabilní financování železnice, velké investiční akce na železnici ve východních Čechách a železniční technologie budoucnosti.

SUDOP PRAHA reprezentovala Eva Kudynová, která zde dlouhodobě působí v pozici odborného asistenta a je naším hlavním kontaktem s vedením univerzity.



Dvacátá sedmá konference s tématem ŽELEZNICE



ŽELEZNICE 2024



27. ročník Konference ŽELEZNICE přivítal ve středu 27. března 2024 na 500 účastníků, což je v dosavadní historii rekord. Moderovali oba generální ředitelé pořádajících institucí Jiří Svoboda a Martin Chrastil, s příspěvkem vystoupilo 23 přednášejících, mezi nimi i ministr dopravy ČR Martin Kupka.

Konference proběhla opět v hale O2 Universum v pražských Vysočanech a byla zakončena rautem pro účastníky.

Ze sudopáků přednesli své příspěvky Ing. Pavel Haušild (Sestavy trakčního vedení pro vysokorychlostní tratě) a Ing. Miroslav Krsek (Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)).

PROGRAM KONFERENCE

- Zahájení konference
- Slavnostní vyhlášení Osobnosti roku železniční infrastruktury
- Financování železniční infrastruktury z rozpočtu SFDI v roce 2024
- Významné realizované a připravované investiční stavby železniční infrastruktury
- Dopravní sektorové strategie, 3. fáze
- Aktuální legislativa ve vztahu k železniční dopravě
- Financování činností infrastrukturních manažerů a projektové evropské financování z veřejných a soukromých zdrojů
- Rekonstrukce Výtoňských mostů
- Železniční spojení Praha–Liberec
- Dopad revize zařízení TEN-T na připravované infrastrukturní projekty
- Stav přípravy vysokorychlostních tratí, PPP projekty a financování výstavby VRT v ČR
- Studie železničního uzlu Praha a zapojení Rychlých spojení
- Typová řešení v přípravě a realizaci staveb
- Prostá elektrizace pohledem Správy železnic
- Sestavy trakčního vedení pro vysokorychlostní tratě
- Změny během výstavby v rámci investičních akcí Správy železnic
- Optimalizace železniční trati Mstětice – Praha Vysočany
- Optimalizace trati Praha Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)
- Aktuální dění u spojení centra Prahy, letiště Ruzyně a Kladna
- Studie implementace 5G/FRMCS na železničním koridoru Brno (CZ) – Bratislava (SK)
- VRT Moravská brána II – vysokou rychlostí Moravskoslezským krajem
- Automatizovaná kontrola projektů dopravní infrastruktury
- RS2, VRT Jižní Morava a RS 4, PA 2 Krušnohorský tunel a PA 3 Ústí nad Labem portál Krušnohorského tunelu



Významná osobnost v oblasti železniční infrastruktury ČR v roce 2023



Slavnostním aktem konference bylo vyhlášení osobnosti infrastruktury železniční dopravy ČR za rok 2023, kterou se stal **Ing. Lubor Hrubeš** (foto vlevo), dlouholetý šéf správ dopravní cesty v Přerově, Brně, Pardubicích, ředitel Stavební správy západ a Oblastního ředitelství Hradec Králové, v současnosti odborný poradce Stavební správy východ.

Nominovaných bylo pět, na velkém snímku zleva:

Ing. Zdeněk Trnka, dlouholetý projektant v AŽD Praha, učitel na SOUŽ a VÚT Brno a ředitel projekční a vzdělávací společnosti Signal Projekt s.r.o., ředitel Institutu vzdělávání společnosti Signal Projekt,

Ing. Jaroslav Grím připravil vznik a řídil Technickou ústřednu dopravní cesty, byl generálním ředitelem VÚŽ, čtyři roky pracoval ve funkci víceprezidenta IRRB UIC, aktivně se podílel na projektech interoperability železniční infrastruktury, Ing. Lubor Hrubeš,

Ing. Petr Lapáček v zastoupení nemocného Ing. Antonína Janovského (viz modrý box dole),

Ing. Miroslav Jasenčák začínal jako signalista a výpravčí u Českých drah, vypracoval se na ředitele odboru 11 GR, později u SŽDC zastával funkci ředitele CDP Praha a náměstka GR pro řízení provozu.



Ing. Antonín Janovský (21. 11. 1929 – 9. 4. 2024)

V lednu letošního roku jsme společně s panem inženýrem Janovským oslavili 70 let od založení SUDOPU. Patřil opravdu k otčům zakladatelům, protože po ukončení ČVUT v roce 1953 nastoupil ještě k SUŽELU a později v listopadu 1953 se stal zaměstnancem Státního ústavu dopravního projektování.

Hned po oslavě jsme si s Jakubem Ptačinským řekli, že by to byl vhodný nominant za SUDOP na Osobnost železniční infrastruktury za rok 2023. Kolega Janovský se trochu zdráhal, ale nakonec potvrdil oficiální pozvání, ale s poznámkou, že mu to připadá nezasloužené. V tom si myslím, že neměl pravdu; sice svoji práci u SUDOPU ukončil v měsíci, kdy oslavil šedesátiny, ale za svou pracovní kariéru projektoval řadu významných staveb.

Jednou z jeho prvních akcí bylo Zvýšení výkonnosti trati Praha – Česká Třebová včetně rychlosti do 150 km/h. V roce 1956 se začal zabývat železničním uzlem Česká Třebová a od roku 1959 do roku 1965 byl vedoucím pracoviště SUDOP – Česká Třebová a musel tam též bydlet. Tomuto uzlu se věnoval i v dalších letech. Dalšími projekty byly úpravy tratí Trnava–Kúty, Milotice–Vrbno, Studénka–Veřovice a zvýšení výkonnosti tratí Veselí nad Lužnicí – Tábor – Benešov. Zajímavou dvouletou zkušeností pro něj byly projekty pro DR: Schöna–Pirna (modernizace) a Rudolstadt–Saalfeld (zdvoukolejnění).

Zapojil se do projektování přeložek v severočeském prostoru, kde byl HIPem stavby přeložky Chomutov–Pruněřov. Nádhernou prací byla komplexní studie pražské rychlodráhy a příměstské dopravy, na které se zaujetím pracoval bezmála celý SUDOP, ale kterou město bohužel nerealizovalo. Byl HIPem přestavby železniční stanice Praha Vršovice pro napojení III. Vínohradského tunelu. Na tuto stavbu navázal úvodním projektem přestavby stanice Praha hl.n. – východní část, včetně rekonstrukce 5. až 7. nástupiště s novým kolejovým zapojením.

Brzy po odchodu do důchodu získal diplom autorizovaného inženýra dopravních staveb a několik let spolupůsobil na úpravách územních plánů všech stupňů, na projektech různých komunikací a pracoval v Asociaci vysokorychlostní železniční dopravy. Jeho vášní byl zpěv a turistika. Dlouhá léta byl členem Pěveckého sboru SUDOP a pro Klub seniorů pečlivě připravoval itineráře výletů za poznáním vlasti.

V posledních letech jsme se mimopracovně setkávali, protože často docházel na SUDOP a předal mi některé historické a mapové podklady ze svých sbírek. Těšil jsme se na setkání na konferenci Železnice 2024 a trochu mě zaskočilo, když mi v pondělí před ní zavolal, že se ze zdravotních důvodů nemůže dostavit. Cenu jsem přebíral za něj a řekl jsem si, že mu ji při první příležitosti předám, bohužel jsem to již nestihnul.

Petr Lapáček



Viz též Několik vzpomínek Antonína Janovského na straně 31

Dvacáté deváté mezinárodní sympozium MOSTY



Vážené kolegyně, vážení kolegové, milí přátelé, jménem celého přípravného výboru Vás vítám na 29. ročník mezinárodního sympozia MOSTY 2024.

Je neuvěřitelné, jak rok opět utekl a co všechno se během něj událo. Rychlost a úspěšnost současného světa se přenáší i do naší práce a je jedno, zda je to v oblasti přípravy nebo v realizaci. Život v „online“ světě s sebou nese i představu, že všechno může být hned. Ano, jsou to právě výzvy, které nás posouvají kupředu a v průběhu kterých sbíráme zkušenosti a poučení do budoucna. Ne vždy jsou však tyto neúměrné požadavky korunovány pozitivním výsledkem. Z úspěšnosti a netrpělivosti naopak často vznikají problémy či nedorozumění a výsledek tomu odpovídá.

Jsem přesvědčena, že je třeba neustále hájit naši odbornost, kompetentnost a s tím spojenou odpovědnost, zatímco nerealistické požadavky a představy odmítat jasnými argumenty. Chceme dělat věci hezké, funkční a kvalitní. Naše díla dotváří prostor, ve kterém žijeme. Měli bychom na ně být právem hrdí.

V loňském roce jsme dopisem ministři vyjádřili znepokojení nad situací, která se v našem oboru děje a kterou velmi umocnila kauza Výtoňského mostu. Osud provozované stavby dopravní infrastruktury nelze řešit pod vlivem emocí, všelidovým hlasováním nebo rozhodnutím politika. Proto je na místě opět zopakovat:

Pojďme společně vrátit našemu oboru jeho vážnost!

(Z úvodního slova Dany Wangler, předsedkyně přípravného výboru sympozia).



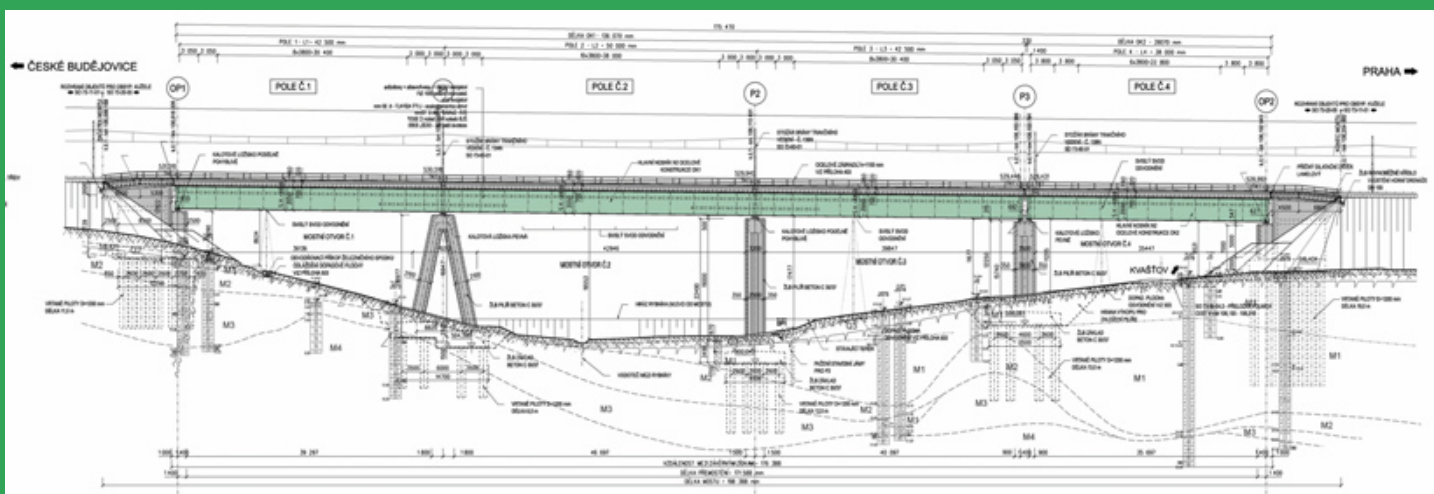
Již 29. ročník Mezinárodního sympozia MOSTY 2024, který se letos konal v nových prostorách hotelu Courtyard by Marriott Brno, zaznamenal rekordní počet přihlášených účastníků (>830). Vysoká účast zcela jasně vypovídá o zájmu odborné veřejnosti o prezentaci a výměnu odborných poznatků z oboru mostního stavitelství.

Mezinárodní sympozium je také o osobním setkání a společně stráveném čase. Význam tohoto sympozia podtrhuje i přítomnost ministra dopravy Mgr. Martina Kupky. Účastníci měli příležitost diskutovat s panem ministrem v moderované diskusi, která trvala více než jednu hodinu.

SUDOP PRAHA byl, jak již se stalo tradicí, jedním z hlavních partnerů sympozia a měl také svůj stánek. V letošním roce se prezentoval jedním příspěvkem na téma „Nový železniční most přes Labe mezi Pardubicemi a Hradcem Králové“ autorů Ing. Jiří Jirásko, Ing. Vít Prášek, Ing. Roland Mikulička, Ing. Karel Krčma.



MOSTNÍ DÍLO ROKU 2022: ŽELEZNIČNÍ ESTAKÁDA RADÍČ



Ocenění MOSTNÍ DÍLO ROKU 2022 si ze symposia odnesli tvůrci stavby Železniční most v km 106,108 u obce Radč v rámci projektu Modernizace trati Sudoměřice–Votice.

Odpovědným projektantem mostu byl Ing. Jiří Jirásko (na obrázku uprostřed), zhotovitelem firma OHLA ŽS a.s.).

Železniční estakáda Radč (km 106,108)

Most překonává údolí u obce Radč s polní cestou a bezejmennou vodotečí spojující chovné rybníky vlevo a vpravo trati. Trať na mostě vedená ve směrovém oblouku $R1 = 1404 \text{ m}$ / $R2 = 1400 \text{ m}$ klesá v konstantním spádu 11,6 %. Nosná konstrukce je tvořena spřaženou ocelobetonovou konstrukcí s horní železobetonovou deskou mostovky, která je společná pro obě převáděné koleje. Nosná konstrukce je rozdělena do dvou dilatačních celků s počtem mostních otvorů 3+1 s rozpětími (42,5 + 50,0 + 42,5) + 38 m tak, aby bylo přes most možno převést bezстыkovou kolej (BK) bez nutnosti instalace dilatačního kolejnicového zařízení. Podélně pevné ložisko spojitý nosník je umístěno na pilíři P1, který je pro dosažení potřebné podélné tuhosti navržen ve tvaru písmene „A“ a založen hlubinně na pilotách opřených do skalního masivu vrchu Hůrka.



ROZHOVOR

Při navrhování tunelů nejde ani tak o matematiku a fyziku. Důležitější jsou zkušenosti a velká dávka pokory.

Přestože je Tomáš Zítka oproti ostatním kolegům na vedoucích pozicích v SUDOP PRAHA mladý, má už nebývale bohaté mezinárodní zkušenosti. Pracoval v Rakousku, Velké Británii nebo v USA a dostal se tam k opravdu velkým projektům. Jeho středisko tunelů je pak podepsáno i pod aktuálně oběma nejdelšími tunely v Česku – Ejpvicemi a Dětrichovem.



Ing. Tomáš Zítka

Co všechno jste ve světě dělal?

V Rakousku jsem pracoval ve firmě ILF v oddělení zaměřeném čistě na statické výpočty tunelů. Jako cizinec jsem dostával na stůl přednostně projekty z německy mluvících zemí. Z USA to bylo metro v San Franciscu, kde jsem i zhruba měsíc pracoval, z Kanady lehká železniční linka v Edmontonu, z Austrálie dálniční spojení s letištěm v Brisbane. Z evropských projektů jsem se podílel například na varšavském metru nebo na tunelech Višňové a Dubná Skála na Slovensku. Z německy mluvících zemí jsem nejvíce času trávil na projektu přečerpávací elektrárny Limmern ve Švýcarsku a na železničním tunelu Silberberg v Německu. Kromě toho jsem ještě pomáhal s projekty do Řecka, Ázerbájdžánu, Makedonie nebo Nizozemska.

Toto ohromné množství projektů bylo dáno specifickým systémem práce v dané společnosti, který spočíval ve vysoké efektivitě dosahované skrze úzkou specializaci. Byla to taková továrna na projektovou dokumentaci. Dostal jsem příčný řez, tabulku s parametry, to jsem nahlídl do počítače, vytahal výsledky a předal dál.

V Londýně to muselo být něco naprosto jiného, že?

Ano. Zatímco v Rakousku jsem dělal čistě statické výpočty pro velkou společnost, v Londýně jsem nastoupil do malé firmy a projekty jsem musel řešit jako celek. První rok jsem seděl v kanceláři úplně sám. Začal jsem návrhem šachet a ražených komor pro výstavbu 35kilometrové severojižní trasy kabelového tunelu v Singapuru. Můj klient seděl v Singapuru, ale kreslič pracovali v USA. Kvůli časovému posunu jsem tedy brzo ráno projednával návrh, přes den projektoval a večer úkoloval kresliče sedící v kanceláři v Americe. Následovaly projekty kabelového tunelu do Londýna a modernizace stanice Bond Street.

Druhý rok mě šéf přebral do společnosti Mott MacDonald. Díky tomu jsem se mohl přesunout z malé kanceláře v Croydonu do velkého projektového střediska stavby metra Crossrail na Canary Wharf, kde jsem půl roku pomáhal s dokončením návrhu stanice TCR (Tottenham Court Road) a po zahájení výstavby jsem se přesunul přímo na stavbu TCR, kde jsem další půlrok pracoval jako autorský dozor.

Jak jste se vlastně do těch zahraničních firem dostal? Odpověděli jste na inzerát, dostal nabídku?

Vystudoval jsem Vysoké učení technické v Brně a po promoci jsem se přihlásil na doktorské studium. Ovšem hned v prvním týdnu školu navštívil člověk z pražské pobočky společnosti Mott MacDonald a nabídl mi práci v Praze s příslibem, že mě do roka dostane do zahraničí. Tak jsem seknul se školou a přestěhoval se do Prahy. Bohužel tou dobou se rozbíhala světová hospodářská krize a přesuny do zahraničí se v Mott MacDonaldu značně zkomplikovaly. Po několika neúspěších mi proto kolega nabídnul pomoc a přepal se u společnosti ILF, kde předtím pracoval. Nakonec se mi shodou náhod ve stejný den sešly nabídky práce jak v rakouském ILFu, tak i v britském Mott MacDonaldu. Protože ILF reagoval rychleji, upřednostnil jsem Rakousko.

Ve finále se vše odehrálo neuvěřitelně rychle. Ředitel české pobočky ILFu mi poprvé volal, aby si ověřil můj zájem. Hned druhý den mě pozval na pracovní pohovor. Za 30 minut jsem byl u něho v kanceláři a o hodinu později už podepisoval pracovní smlouvu. Pak ještě rychle zpět do Mott MacDonaldu podepsat výpověď dohodou (tuto možnost jsem měl samozřejmě s ředitelem už delší dobu předjednanou). Pamatuji si, že to byl pátek, protože hned další den, v sobotu, jsem se odstěhoval z Prahy a v neděli večer už seděl ve vlaku do Innsbrucku. V pondělí v osm ráno jsem už vcházel do své nové kanceláře s výhledem na horu Rumer Spitze, kde jsem strávil dva následující roky.

A nelitoval jste?

Ne, ale pravda je, že začátky byly těžké. Po příjezdu do Innsbrucku mě už v kanceláři čekal objemný spis k prvnímu projektu. Anglicky jsem uměl mizerně, německy ještě hůř a dostal jsem za úkol sestavit numerický model ve 3D, v softwaru, o kterém jsem do té doby nikdy neslyšel. Byl to celkem šok, ale zase po osobní stránce o mě bylo dokonale postaráno.

V tomto smyslu byly o poznání tvrdší začátky v Londýně. Tam jsem přicestoval sám za sebe, bez zájemce a pomoci velké společnosti. Ubytoval jsem se v hotelu, chodil do práce, u toho sháněl nájem a vyřizoval papíry. Nevěřil byste, kolik administrativy v Británii musíte absolvovat třeba jen kvůli založení běžného bankovního účtu, když tam ještě nemáte stálé bydliště. Je to téměř nemožné. Jenže bez místního bankovního účtu s vámi zase nikdo neuzavře nájemní smlouvu. A na podobné problémy tam člověk narázel neustále.

Co vám tyto štace daly?

Zahraniční zkušenosti jsou naprosto neocenitelné a do značné míry nepřenosné. Nejde totiž o faktické znalosti. V zahraničí si vyzkoušíte, jaké to je, být někde menšinou. Pokud tam nejedete přes Erasmus nebo přes domovskou pobočku nadnárodní korporace, musíte se starat, protože co si sám nezařídíte, to nemáte. Musíte se rychle adaptovat na místní systémy, protože procesy fungují jinak a ne tak, jak jste zvyklý. Najednou se ocitnete ve zcela jiném systému, jiné kultuře, mezi lidmi s odlišnou mentalitou a jiným smyslem pro humor.

Po pracovní stránce získáte zkušenosti s různým způsobem řízení, dělby práce a odpovědnosti. V osobní rovině pak poznáte, jak ty které země fungují, jakou mají životní úroveň, jak tam lidé uvažují, v čem jsou více a v čem méně svobodní a jak je to ovlivňuje. Samozřejmě také, jak jsou jednotlivé země bezpečné. V Rakousku se kolegové divili, že mám v autě extra zámek na řadicí páku. Mohl jste tam klidně parkovat s klíčkem v zapalování. V San Franciscu mě naopak upozornili, že nesmím nechávat prázdnou PET lahev na sedačce u auta, jinak mi bezdomovci vymlátí okénko, protože láhev je zálohovaná.

Vámi vedené středisko tunelů v SUDOP PRAHA aktuálně kromě jiného dělá i na nejdelším tunelu v Česku. Železniční tunel, plánovaný pro vysokorychlostní trať Praha–Beroun, by měl mít délku přibližně 25 kilometrů. Čím bude unikátní?

Osobně na tomto projektu nepracuji, ale je pravda, že se na něm nemalou měrou podílí i kolegové z našeho střediska tunelů. Unikátní je především svůj délkou, která pak do projektu vnáší celou řadu dalších nestandardních technikálií. Jedná se o dva jednokolejné tunelové tubusy ražené TBM (tunelovací metoda, při které je ražba prováděna kontinuálně pomocí plnoprofilových razicích štítů, pozn. red.) i NRTM (Nová rakouská tunelovací metoda, konvenční metoda, při níž se ražba provádí cyklicky po částech, pozn. red.). Součástí tunelů jsou i tři portály, podzemní kaverny kolejových rozpletů, tunelové propojky a kaverny tunelových spojů, stavební, napájecí a čerpací šachty a také podzemní záchranná stanice. Celková délka všech ražeb včetně dočasných děl dosahuje téměř 60 kilometrů. Na tomto projektu se sešla skupina mimořádně talentovaných lidí a na výsledku je to opravdu vidět. Snad se nebudu moc rouhat, když řeknu, že je to takové umělecké dílo českého dopravního inženýrství. Když vše půjde dobře, tak se koncem roku může zahájit inženýrská činnost k územnímu řízení.

SUDOP PRAHA stojí za oběma aktuálně nejdelšími tunely v Česku – tunely Ejpvice a Dětrichov. Zatímco ten první, železniční, je už pár let v provozu, výstavba toho druhého, dálničního, se ještě nezahájila. V jakém stavu je tento projekt?

Jedná se o konvenčně ražený tunel (NRTM) na dálnici D35 v úseku Opatovec – Staré Město. Původně jsme už touto dobou měli pracovat na dokumentaci pro provádění stavby, ale vláda rozhodla, že výstavba úseků dálnice Opatovec – Staré Město a Staré Město – Mohelnice bude realizována formou PPP. Tak snad se vše povede a dokončení dálnice D35 se někdy dočkáme.



Armování definitivního ostění a ražba tunelu Mezno (stavba Modernizace trati Sudoměřice–Votice)

Máte vy osobně tady v Česku ještě kam profesně růst?

Jako tunelář už asi moc ne, čímž ale rozhodně nechci říct, že už se nemám co naučit. V tomto smyslu je tunelařina nikdy nekončící proces. Myslím jsem to tak, že díky SUDOPu se dostanu k těm nejzajímavějším projektům v Česku, za což jsem vděčný. Nejen já, ale i většina mých kolegů ve středisku strávila pár let profesního života v zahraničí, a tak je fajn, že alespoň něco z toho, co jsme se tam naučili, teď máme možnost přenést k nám do Česka.

Můžete uvést nějaký konkrétní příklad, kdy jste sem přenesli know-how ze zahraničí?

Určitě. Nejvýraznějším příkladem je pravděpodobně Holubický tunel na železniční trase Brno–Přerov. Pro laika je to naprosto nezajímavý, asi kilometr dlouhý tunel. Když ale řeknete tuneláři, že má navrhovat ražený tunel v jilech s nízkým nadložím, přinejmenším zavětrí problémy. Někteří si možná vybaví propady tunelu Březno u Chomutova, tunelů pod letištěm Heathrow nebo tunelu v Mnichově, kde se při výstavbě metra propadl pod zem autobus. Mimochodem, s přeživšími barabáky, kteří při tom propadu tehdy pracovali přímo na čelbě, jsem se pak potkal při stavbě stanice Tottenham v Londýně a myslím, že patříli k nejlepším.

Ražba v jilech je naprosto specifická disciplína a ne každý tunelář ji umí. Velkou školou byl v tomhle směru právě Londýn, protože leží celý na jilech a nachází se tam i nejstarší metro na světě, takže britští tuneláři vědí o jilech hodně. Přesto ani tam to nešlo vždycky hladce. Po kolapsu tunelů pod letištěm Heathrow tam byla, pro ražbu v jilech, Nová rakouská tunelovací metoda úplně zakázána. Důkladné zkoumání příčin a mechanismů, které kolaps způsobily, pak dalo vzniknout metodě SCL (v překladu metoda stříkaného ostění, konvenční metoda pro ražbu v jílovém prostředí, pozn. red.). A právě tuto britskou metodu jsme použili při návrhu ražeb Holubického tunelu. Snad se nám podaří v tomto projektu dále pokračovat.

Proč se věnujete zrovna tunelům?

Toto povolání se obvykle dědí z generace na generaci. Já jsem k tomu přišel oklikou. Moje matka je stavařka a jako malému se mi líbilo pozorovat její projekty. Tenkrát se ještě kreslilo na pauzák a mně to připomínalo výtvarnou výchovu. Takže přechodem od pauzáků k projektování na počítači pro mě tento obor ztratil část svého kouzla. Ale nevádí. Vystudoval jsem stavební průmyslovku, obor pozemní stavby, a na vysoké se mi zalíbily mosty. Postupem času jsem ale cítil, že to není pro mě. Mosty navrhují lidé s mimořádným analytickým myšlením a já bohužel takto obdařen nejsem. Začal jsem proto hledat obor, který můžu dělat dobře, aniž bych měl mozek matematika, a tak jsem pokoušel po tunelech. Poté, co nám na VUT zařídili exkurzi do tunelu Blanka, věděl jsem, že to je ono. Když přijdete na stavbu, okamžitě si všimnete velkých strojů, které vzbuzují respekt. Při odstřelu čelby cítíte, jak se chvěje zem. To je skutečně něco, na co hned tak nezapomenete.



Jak jste to myslel, že na tunely není potřeba matematika, navrhují se snad jinak než mosty?

Ano. Most je tvořen betonem a ocelí. Víte, z čeho stavíte, protože si materiál určujete sám. Díky tomu ho pak můžete i poměrně přesně spočítat. U tunelů je stavebním materiálem v lepším případě skála, v horším případě zemina. Materiálové vlastnosti znáte jen přibližně, bodově a v prostoru se vám mění. Vše ještě komplikuje podzemní voda. Navíc velkou roli zde hraje i faktor času. Je velký rozdíl, jestli výrub zajistíte hned po odtěžení, za dvě hodiny nebo za dva dny. V navrhování tunelů proto nejde ani tak o matematiku a fyziku jako spíš o kombinaci zkušeností a velké dávky pokory.

Jaký je rozdíl mezi ražením tunelů dnes a řekněme před sto lety?

Obrovský. Před sto lety byla tunelařina mimořádně fyzicky náročná a extrémně nebezpečná činnost. Všechno se dělalo ručně: vrtání, nakládka a odvoz rubaniny, navážení materiálu pro zajištění výrubu. Kvalita ovzduší byla naprosto nevyhovující, takže lidé po letech v podzemí umírali na silikózu. Barabáci byli neustále v kontaktu s horninou, měli chabé ochranné pomůcky, prakticky žádný geotechnický monitoring, takže mimořádné události nebyly až tak mimořádné.

Dnes tunelařina stále patří mezi nejnebezpečnější stavební činnosti, ale úrazů je nesrovnatelně méně než v minulosti. Fyzicky je práce také podstatně méně náročná, protože ji provádíme za pomoci moderní stavební mechanizace. Výjimku tu tvoří malé profily, kde se tuneláři stále dost nadřou. Protipólem je pak mechanizovaná ražba pomocí TBM, kde je celý tunelový profil ražen velkou řeznou hlavou. Připomíná to podzemní fabriku, která se ovšem pohybuje skrz skálu.

Ptal se **Jakub Ptačinský**



Pardubice - Rosice nad
Labem

Zdvoukolejnění trati Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová

Text Pavel Kubát, foto Vladimír Fišar

Odjezd / Departure				11:21	
Plánovaný Time	Odjezd Estimated	Vlak Train	Linka Line	St. Destination	Platform
11:23	Ok	6237 CD		Pardubice hl.n.	3
11:37	Ok	6234 CD		Hr.Králové hl.n.	2
11:50	Sp	1477 CD		Pardubice hl.n.	3
11:59	Ok	5304 CD		Pardubice hl.n.	
12:00	Sp	1455 CD		Havlíčkův Brod	Zdánec u Skutče
12:10	Sp	1480 CD		Jaroměř	Přednáčice n.Lab
12:23	Ok	6239 CD		Pardubice hl.n.	
12:37	Ok	6236 CD		Hr.Králové hl.n.	Opátovice n.Lab





Stavba Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová – jak název napovídá – je součástí rozsáhlejšího souboru „nekoridorových“ staveb, jejichž obsahem je modernizace a zkapacitnění železniční trati, která spojuje významná města (která se mezitím stala městy krajskými) bývalého Východočeského kraje a tvoří tak severojižní osu, které se pracovní řeší Východočeský diametr.



Stavba propojuje na jižním konci (v době vydání toho článku stále ještě probíhající) stavbu Modernizace železničního uzlu Pardubice s již dříve modernizovaným a zdvoukolejněným úsekem Stéblová–Opatovice (uvedeno do provozu 2015, viz SR 1/16).

Úsek mezi oběma krajskými městy je zatížen především silnou osobní dopravou, takže stavba přispívá především ke stabilizaci plnění jízdního řádu (akt. 30 min. interval s možností zkrácení na 15 min. ve špičce po dobudování severních úseků diametru a dovybavení trati systémem ETCS).

Bohužel dokončení celého dvoukolejného spojení mezi oběma městy úsekem Opatovice nad Labem – Hradec Králové je pro dlouhodobé spory o kaštanovou alej v hradecké Opatovické ulici v nedohlednu.



Projekt a příprava záměru

Projektová příprava probíhala v letech 2015–2020 (DÚR + DSP vč zpracování dokumentace EIA a Záměru projektu). Územní rozhodnutí bylo vydáno v 05/2020 a (hlavní) stavební povolení pak 02/2021. Stavební program zahrnuje m.j.

* **plné zdvoukolejnění** dotčeného úseku (stavebně připraven na rychlost až 160 km/h, tato rychlost bude aktivována po realizaci navazujících staveb GSM-R a ETCS)

* výstavbu nového **dvoukolejného mostu přes Labe** (s trémovou ocelovou nosnou konstrukcí s dvěma hlavními ocelovými svařovanými nosníky a dolní ortotropní mostovkou v krajních polích a trémovou konstrukcí vyztuženou obloukem a s dolní ortotropní mostovkou v poli středním (rozpětí 30+80+30 m)

* **plnou peronizací** přestupní **železniční stanice Pardubice Rosice n/L** (1 ostrovní nástupiště s délkou hran 170 m a 1 kombinované (jednostranné/jazykové nástupiště délkou hran 220/100 m).

Mimoúrovňový přístup na nástupiště je prostřednictvím nového podchodu, který je napojen na stávající „historický“ podchod pod silnicí I/37 a umožňuje tak bezpečný přístup z pardubických městských částí Trnová a Polabiny přímo na nástupiště.

* výstavbu **nové technologické budovy v žst. Pardubice Rosice n/L** pro instalaci nových technologií

* modernizaci a rekonstrukci zastávky **Pardubice Semtín** s novým podchodem, který zajišťuje příchod na obě modernizovaná nástupiště (délka hran 110 m) a zároveň propojuje i pardubické městské části Doubravice a Ohrazenice (stávající lávkou přes silnici I/37)

* výstavbu nové zastávky **Stéblová obec** s nevstřícným umístěním nástupišť s úrovnovým přístupem od přejezdu v km 8,295

* **trakční vedení** (zatím) na stejnosměrnou proudovou soustavu 3kV s **výhledem na budoucí konverzi** na střídavou trakční proudovou soustavu 25 kV, 50 Hz

* výstavbu LDSŽ (lokální distribuční síť železnice) tzv. **magistrálního rozvodu napájení netrakovních odběrů** na napěťové hladině 22kV s výstavbou staniční a traťových transformačních stanic

* zabezpečovací zařízení

** v **žst. Pardubice-Rosice nad Labem** staniční zabezpečovací zařízení 3.kategorie – elektronické stavědlo s kontrolou volnosti úseků počítacíků náprav.

** v traťovém úseku **Medlešice – Pardubice-Rosice nad Labem** zřízeno nové traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie – automatické hradlo s návěstním. Na vybrané přejezdy instalována nová přejezdová zabezpečovací zařízení.

** v traťovém úseku **Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová** traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie s více prostorovými oddíly s návěstidly

** v **žst. Stéblová** úpravu stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie – elektronické stavědlo ESA 44

* **zrušení 2 přejezdů** s výstavbou náhradních přístupů (podchod Semtín a nová přístupová komunikace v oblasti Pohránovského lesa).



Nový železniční dvoukolejný most přes Labe.



Pro budoucí nároky na přestavbu trakční soustavy byla postavena nová trafostanice.

Zabezpečovací zařízení železničního přejezdu u zastávky Stéblová obec.





Železniční stanice Rosice nad Labem s kombinovaným nástupištěm délky hran 220/100 m. V popředí objekty železničního muzea.



Projektový návrh provádění stavby předpokládal těsnou vazbu výlukové činnosti na (již v té době probíhající) Modernizaci železničního uzlu Pardubice. Tím zadavatel sám sebe dostal pod termínový tlak (společně s tím i projekční inženýring) při administraci stavebních řízení a soutěže na zhotovitele stavby – nakonec se ale dobrá věc podařila a stavbu bylo (s drobnými úpravami postupu prací) možno zahájit v předpokládaném termínu

Zhotovení stavby

Veřejná obchodní soutěž na zhotovitele stavby probíhala v začátku roku 2021. Vítězem se stalo sdružení firem Skanska a Elektrizace železnic Praha. Vlastní stavba byla zahájena květnu 2021 budováním podchodů ve stanici Rosice n/L a v zastávce Semtín budováním provizorního přemostění Labe (uvolnění staveniště pro nový dvojkolejný most, který je situován zhruba v ose mostu stávajícího). Výstavba nového dvoukolejného mostu přes Labe pak probíhala prakticky nepřetržitě od 06/2021 až do 12/2023. Hlavní výluka (= „nickolejný“ provoz) pro dobudování nové druhé tratové koleje pak probíhala ve stavební sezóně 2022.

Stavebně byl záměr „funkčně“ dokončen v začátku roku 2024 (aktuálně probíhají pouze „drobné“ dokončovací a „úklidové“ práce).



Zajímavosti

V rámci stavby byla na jižním zhlaví stanice Stéblová demontována štíhlá výhybka 1:26,5-2500 (v té době jedna ze tří v síti SŽ). Výhybka umožňující jízdu do odbočky (v dané konfiguraci) byla jako dlouhodobé provizorium vložena na začátek modernizovaného dvoukolejného úseku Stéblová–Opatovice v roce 2015. Ne zcela obvyklá výhybková konstrukce si na svém místě pobyla necelých 7 let.

Po dokončení stavby zdvoukolejnění úseku Pardubice–Rosice nad Labem – Stéblová jsou jízdy vlaků z důvodu absence kódování LVZ (příp. ETCS) možné pouze rychlostí do 100 km/h. Navazující stavba ETCS nainstaluje vlakový zabezpečovač ETCS, díky němuž bude možné plně využít rychlosti projektované kolejovým řešením.

Kolem stavby se – jak už to u takto rozsáhlých děl bývá – „narodilo“ několik zásadních (souběžně realizovaných) staveb jiných investorů, jejichž provádění ještě zintenzivnilo požadavky na koordinaci – z těch nejvýznamnějších se sluší jmenovat nový most na silnici I/36 přes prostor zastávky Pardubice Semtín (ŘSD), logistické centrum Rosice Park (dvě haly dlouhé 400 m a široké 50 m; Pozemní stavby Brno) v těsné blízkosti kolejí žst. Pardubice Rosice n/L.

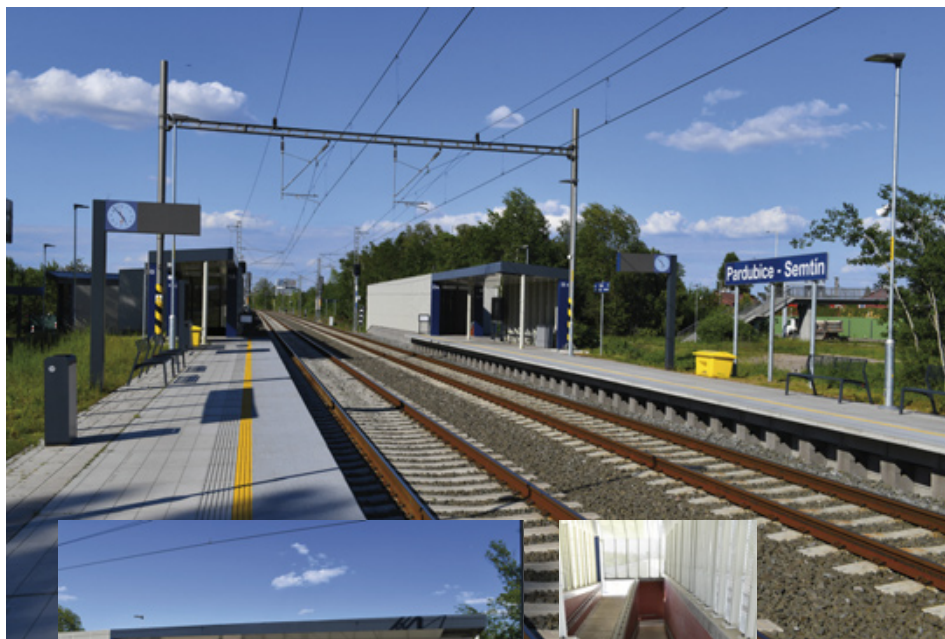
V průběhu realizace stavba čelila srážkově nadnormálním rokům (oproti všeobecně pocíťovanému trendu). To se projevilo komplikacemi při provádění všech podzemních děl v rámci stavby (založení Labského mostu) a u obou podchodů (Rosice a Semtín).

Součástí stavby jsou i dva rekonstruované přejezdy (v žst. Pardubice Rosice n/L a v zastávce Stéblová obec), které na své západní straně ústí do „slepé“ silniční sítě – bez alternativních objízdnych tras. Pro obě lokality tak bylo nutné zachovat napojení na komunikační síť přes prostor stávajících přejezdů (v Rosicích napojení výrobně-skladovacích areálů – některé fungující v režimu just-in-time, navíc s probíhající stavbou areálu Rosice Park; ve Stéblové přístup pro obyvatele obce). Úpravy přejezdů tak bylo nutné provádět pomocí provizorních přejezdů v těsné blízkosti těch stávajících pouze s krátkým přerušením silničního provozu na převedení ze stávajícího na provizorní a z provizorního na nové, kdy se vše počítalo „na minuty“ a bylo ostře sledováno.

„Příběhy“ s přejezdy s blížícím se koncem stavby neskončily. Správe železnic se podařilo v šibeničním termínu projednat zrušení přejezdu P5352 „V lese“ a jeho zařazení do programu stavby. Paradoxně to byla v podstatě nejrozsáhlejší změna projektové dokumentace v průběhu výstavby (a pro zhotovitele demontáž/úprava/demolice již hotového díla...)



Zastávka Pardubice-Semtín v celku i v detailech.



Obyvatelstvo je před hlukem chráněno kilometry protihlukových stěn.



Název stavby

Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice–Rosice nad Labem – Stéblová

Zadavatel

Správa železnic s.o. (Stavební správa východ)

Zpracovatel projektové dokumentace

Sdružení SUDOP PRAHA a.s.

a SUDOP EU a.s.

DUR (2015–17) a DSP/PDPS (2019–20)

Zhotovitel stavby

Sdružení firem Skanska a.s. a Elektrizace železnic Praha a.s.

Náklady stavby

3,263 mld. Kč (bez DPH). Spolufinancováno Evropskou unií z Fondu soudržnosti (v rámci Programu Doprava 2021–27)

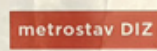
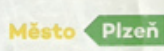


Plzeň hlavní nádraží
výpravní budova znovuzrozená





Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Plzeň hl. n. 4. 1. 2024



Jaroslav Soumar (i foto)

Ve středu 4. ledna 2024 proběhlo slavnostní otevření budovy za účasti ministra dopravy, zástupců kraje, města a dalších veřejných činitelů a také zástupců investora, zhotovitele i projektanta.





Aktem slavnostního otevření byly v návaznosti na dříve otevřené prostory uvedené do zkušebního provozu (viz SR 2/23) zpřístupněny další prostory objektu sloužící cestující veřejnosti. V tomto případě se jednalo zejména o hlavní halu s kupolí.

Pro cestující veřejnost měl tento počín bezesporu výhodu v tom, že se v zimních měsících měla kam schovat před nepřízní počasí. Na druhou stranu s ohledem k faktickému stavu, v jakém se hala otvírala a skutečnému termínu dokončení stavebních prací až o několik měsíců později, bylo nutno dále počítat s různými omezeními která pokračující stavba vyvolávala (prašnost, hlučnost, tvorby dočasných koridorů apod.).

Možnosti využití komerčních jednotek byly rovněž v době otevření značně omezené, jelikož předávání retailů nájemcům k jejich následným úpravám bylo příliš blízko termínu otevření a komerční jednotky se tou dobou teprve připravovaly na otevření. Výjimkou byl provozovatel fastfoodu KFC, který předvedl heroický výkon a dokázal, být částečně, otevřít svou první nádražní pobočku v ČR již při slavnostním otevření začátkem roku.

Po slavnostním otevření probíhaly dále práce na horní čekárenské hale a navazujících prostorách čtveřice historických sálů a salonků s bohatou štukovou výzdobou a prosklenými stropy. Tyto zdobné prostory byly po zrekonstruování postoupeny dále jednotlivým nájemcům pro potřeby jejich vlastního dovybavení.

Dále bylo nutné provést kompletní úpravu přednádražních prostor (část C) u bývalého hlavního vstupu směrem na parkoviště, a to jak v interiéru, tak na fasádě včetně výměny výplní otvorů a provedení přípravy pro investorem dodatečně požadované osazení klimatizace. Z hlediska větších stavebních úprav se dále jednalo o dokončení zbývajících neveřejně přístupných suterénních prostor a administrativních prostor ve 3. NP části B.

Na konci března 2024 došlo k uvedení dalších částí objektu do zkušebního provozu a od té doby se postupně odstraňuje množství drobnějších vad a nedodělků, které při zbrzděném tempu provádění za plného provozu vznikly.

Pohled na nový tympanon v patě kopule – foceno z plochy budoucí zelené střechy s právě zasazenými rozchodníky.

Pohled na střechu horní čekárenské haly, která na osazení rozchodníků teprve čeká. Na mansardové střeše je patrný prosklený světlík, který dále skrze prosklené stropy propouští denní světlo do prostor historických sálů. Na průčelí fasády mansardy jsou posuvné žaluzie kryjící chladicí jednotky.





Prostor horní nádražní haly po rekonstrukci.

Prostor pokladen.

Komerční jednotka KFC v prostoru historického sálu.



Kromě toho se dokončovaly další části objektu jako např. zdobné tympanony u kopule, zelené střechy či terasa na západním průčelí. Aktuálně v době psaní článku (začátek 05/2024) s ohledem na nové požadavky investora v zadání zbývá ještě dokončit pronajimatelné multifunkční sály (bývalé přednostenské kanceláře) v přízemí budovy B a obsadit poslední volné komerční jednotky.

V současnosti paralelně s dokončováním stavby začínáme pracovat na posledním stupni dokumentace a to DSPS, kterou bychom měli odevzdat v průběhu září.

Tímto bude po více než šesti letech uzavřena další projekční kapitola u které budu mít oproti jiným projektovaným a následně realizovaným stavbám možnost výsledek v průběhu času zblízka průběžně sledovat. Ne vždy se pošťěstí projektovat stavbu, kterou člověk může kdykoliv navštívit a kam si na místní šetření či kontrolní den došel z kanceláře pěšky.

Nejen z tohoto pohledu, ale rovněž s ohledem na samotnou budovu jako takovou s její nepřehlédnutelnou kupolí a zapojení památkářů a uměleckých řemeslníků se pro mě osobně jednalo o stavbu výjimečnou a nezapomennou.

Tímto bych chtěl v závěru posledního článku věnovaného rekonstrukci plzeňské výpravní budovy poděkovat všem kolegům, kteří se na projektu podíleli.

Z hlediska projekčního se jedná zejména o kolegu Jiřího Maška, který nás v průběhu výstavby opustil, ale po necelém roce se do projekčních vod SUDOPu opět vrátil a stihl tak i lednové slavnostní otevření.

Jedná se také o kolegy z plzeňského Ateliéru Soukup Opl Švehla, kteří mají bohaté zkušenosti s obnovou památkových objektů a tyto zkušenosti zde promítli a s nimiž byla radost a čest spolupracovat.

Velký obdiv patří rovněž vedení stavby z Metrostavu DIZ, jelikož udržovali stavbu v běhu v mnohdy i zdánlivě bezvýhodných situacích (viz předchozí články SR), a také členům sdružení AVERS za jejich zodpovědný a pečlivý přístup při řešení historických částí budovy.

Sluší se poděkovat i investorovi za to, že stavbu financoval a bylo tedy vůbec co projektovat a stavět. Přeci jenom více než miliarda za rekonstrukci je u nás pozemáků už celkem pořádná stavba.

Dříve



Nyní



Pohled na západní průčelí.

Horní nádražní hala.

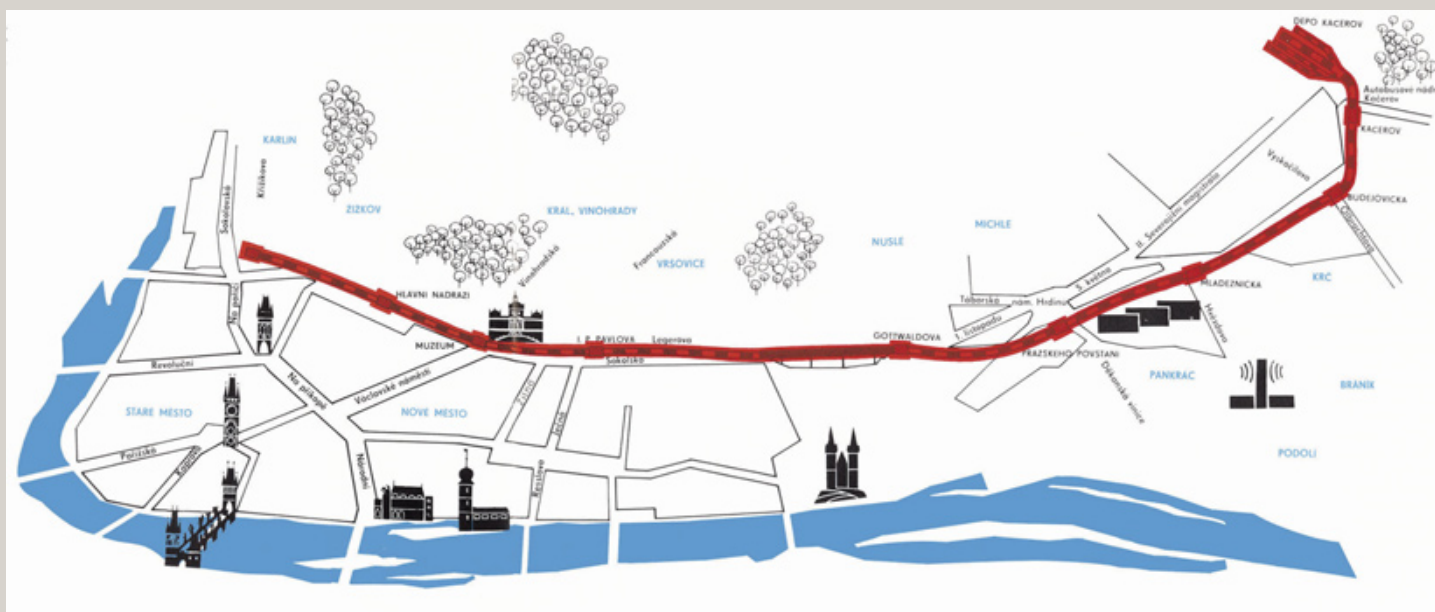
Chodba ve 3. NP části B.

Pohled na severní fasádu budovy B.



Historie: 50 let pražského METRA

Byli jsme přítom od samého začátku



ÚVODEM

Metro je z celosvětového vývoje a zkušeností nej kvalitnější a výhledově nejvýhodnější systém městské hromadné dopravy.

Dopravní systém ve městě založený na bázi metra zaručuje, že kapacita dopravních cest zajistí největší, i mimořádné nároky na přepravu, které se mohou vyskytnout, a to při optimálním pohodlí přepravovaných osob. V důsledku vedení tras metra v druhé úrovni, chráněné od vlivu počasí a oddělené od povrchové dopravy, zaručuje provoz vysoce spolehlivý, pravidelný a bezpečný.

V souladu s doporučením sovětské expertizy rozhodla vláda ČSSR v srpnu roku 1967 přeměnit započatou výstavbu podpovrchové tramvaje mezi mostem přes nuselské údolí a Bolzanovou ulicí na výstavbu metra a pokračovat po dokončení prvního provozního úseku trasy C na této trase i na dalších trasách již v přímém budování metra v Praze.

Rozhodnutí o výstavbě metra v Praze bylo naprosto správné, neboť pouze nezávislý dopravní systém je schopen ve specifických pražských podmínkách zajistit realizaci neustále rostoucích přepravních požadavků. Změna koncepce se uskutečňovala v průběhu již zahájených stavebních prací, které nesměly být přerušeny.

Zmíněným usnesením vlády byl SUDOP pověřen funkcí generálního projektanta této významné stavby.

Toto rozhodnutí postavilo SUDOP před náročné a složité úkoly – souběžně a ve velmi krátkém čase:

- a) vypracovat **studii cílového řešení MHD** (ve variantách)
- b) vypracovat **projektový úkol (PÚ)** a **souhrnné projektové řešení (SPŘ)**
1. úseku trasy C (Florenc–Kačervov)
- c) okamžitě **operativně přepracovávat prováděcí projekty (PP)** rozestavěného úseku od Hlavního nádraží do stanice Muzeum.

Ke spolupráci na zpracování příslušné projektové dokumentace byla přizvána řada projektových ústavů.

Klíčovou roli však musel sehrát SUDOP – zajistit vysoce náročnou koordináční činnost.

Základní devizou pro zabezpečení tohoto obsáhlého programu byla skutečnost, že SUDOP byl v té době již konsolidovanou a výkonnou projektovou organizací, disponující řadou špičkových odborníků, a schopnou vypracovat potřebnou projektovou dokumentaci **komplexně**.

Takřka ze dne na den byla vyhlášena organizační a personální opatření, která se s odstupem času ukázala jako zdařilá a velmi účinná. Základnou kolektivu projektantů metra se stalo tehdejší projektové středisko mostů a tunelů, vedené Ing. Jiřím Kočim. Do funkce hlavního inženýra projektu byl jmenován Ing. Miroslav Kupka, který se stal výraznou osobností v týmu budovatelů pražského metra. Vrcholově tým zastupoval výrobní náměstek ředitele Ing. Alois Lindner.

V dosavadní, více než třicetileté, historii metra v Praze působil SUDOP ve funkci generálního projektanta necelé 4 roky. První čtyři roky, nejtěžší a objektivně nejsložitější. Vytvořil systém jeho projektování a dal metru jeho základní tvář a parametry.

Je to výsledek práce, odborných znalostí, tvůrčích schopností a obětavosti řady lidí, především základního kádru sudopáků.

Alois Lindner,
pozdější ředitel Státního ústavu dopravního projektování



HISTORIE

Nejstarší návrhy na stavbu podzemní dráhy v Praze se začaly objevovat na přelomu 19. a 20. století, zjevně inspirovány stavbou podzemní dráhy v Londýně. V provinčním městě tehdejšího c. k. Rakouska-Uherska to však byly plány zcela utopické.

Velmi konkrétní návrh vyšel v roce 1926 od prof. dr. Vladimíra Lista a Ing. Bohumila Belady. Jmenoval se Studie rychlé městské dráhy „Metro“ v Praze. Prof. Vladimír List byl i spoluautorem jednoho z vítězných projektů soutěže Elektrických podniků, vypsané v roce 1930 na vyřešení dopravního problému Prahy.

V listopadu 1939 zadaly Elektrické podniky konsorciu Škodových závodů v Plzni a ČKD v Praze vypracování generálního projektu celkové sítě podzemní dráhy a podrobného projektu první trati A.



K dalším diskusím o podzemní dráze se Praha dostala až mnoho let po válce. V atmosféře tehdejší doby, která však přílišným diskusím nepřála, převládala zpočátku na sklonku padesátých let koncepce **podpovrchové tramvaje**, prosazovaná Útvarem hlavního architekta a Projektovým ústavem dopravních a inženýrských staveb (PUDIS).

Návrh počítal se svedením tramvajových tratí do podzemí pouze v nejexponovanějších částech středu města; jeho největší slabinou bylo vnesení všech problémů povrchové dopravy i do podzemí – uvažovaná pravidelnost a rychlost dopravy by byla iluzorní. Systém nemohl garantovat propustnost linek pro předpokládané zátěže (zejména po dalším rozšiřování sítě), v době uvedení prvního úseku do provozu by trať pracovala na horní hranici své výkonnosti (tedy zcela bez rezerv), nebyly řešeny otázky zabezpečovacích zařízení při provozu v tunelech a mělké vedení tunelů v centru města by vyvolalo obrovské množství demolice.

Přesto bylo v letech 1960 až 1964 započato s intenzivní přípravou podpovrchových tras kolejové městské hromadné dopravy; oficiální posvěcení dodalo vládní usnesení č. 239 z roku 1965. V roce 1966 byla výstavba tohoto systému zahájena pracemi na trase C v úseku mezi Hlavním nádražím a Nuselským mostem.

Odpůrci podpovrchové tramvaje získali mocné spojence roku 1967, kdy celá řada zahraničních expertiz a zejména expertiza sovětských odborníků z Glavgoexpertizy Gosstroje SSSR tuto koncepci rozcupovala na kousky. Usnesením vlády č. 288 z 9. srpna 1967 bylo pak rozhodnuto koncepci podpovrchové tramvaje definitivně opustit a přejít bezprostředně k novému řešení městské hromadné dopravy na principu metra.

Generálním projektantem byl tímto usnesením vlády ustanoven Státní ústav dopravního projektování v Praze.

METRO

Při rozhodnutí o realizaci metra v Praze bylo usnesením vlády č. 288 ze srpna 1967 uloženo vypracovat do 30. 6. 1968 „**Studii cílového řešení městské hromadné dopravy v Praze na principu metra**“ a současně **přepracovat dokumentaci trasy C podpovrchové tramvaje pro parametry metra**, aby bylo možno pokračovat plynule ve výstavbě této rozestavěné trasy.

Na obou velkých a složitých úkolech se aktivně podílel SUDOP ve spolupráci s dalšími projektovými ústavy. V rámci „Studie cílového řešení“ zajiš-

toval ústav zpracování stavebně-technické části a současně v uloženém termínu zajistil vypracování souhrnného projektového řešení (SPŘ) stavební části stavby C1 (tj. úseku trasy C Hlavní nádraží – Nuselský most), ve kterém přepracoval původní SPŘ stavby „b“ podpovrchové tramvaje. Součinnost všech profesních útvarů a skupin na cílové studii i na konkrétních projektech organizoval útvar přípravy výroby za vedení Ing. Rudolfa Zástěry, CSc.

Souběžně řešení celkové koncepce městské hromadné dopravy v Praze (včetně technického řešení metra na úrovni studie) a podrobné technické řešení I. provozního úseku trasy C metra v úseku Hlavní nádraží – Nuselský most na úrovni prováděcích projektů a následně i dalších staveb I. provozního úseku trasy C bylo z hlediska koordinace náročné a složité. Při řešení celkové koncepce sítě metra v Praze měly některé organizace různé názory na vedení jednotlivých tras a na to, které stanice mají být křižovatkami. Pochopitelně každá alternativa sítě metra měla jiný vztah k rozestavěné trase C. Neustále byla diskutována otázka, zda řešení trasy C plně respektovat, či požadovat její přepracování. Tento stav byl charakteristický prakticky pro celé období od rozhodnutí o metru až do poloviny roku 1969.

Základní studie cílového řešení městské hromadné dopravy v Praze s návrhem sítě metra byla vypracována v období od září 1967 do června 1968 v kooperaci mezi Útvarem hlavního architekta, Útvarem dopravního inženýrství, Dopravním podnikem a Státním ústavem dopravního projektování pod vedením Útvoru hlavního architekta.

Do října 1967 sestavily jednotlivé organizace návrhy sítě metra podle materiálů a podkladů dostupných jednotlivým zpracovatelům. V listopadu 1967 provedl pak Ústav dopravního inženýrství zhodnocení všech námětů a sestavil výsledné čtyři varianty sítě, označené A, B, C, D; ke sledování doporučil varianty sítě A a B. V lednu 1968 byla ještě navržena další varianta sítě metra označená E. Po prověření navržených a doporučovaných variant sítě metra z hlediska všech základních profesí i z hlediska vztahu k rozestavěné trase C byla jako jediné řešení v cílové studii detailně propracována varianta sítě označená A, řešená ve dvojím uspořádání.

Jak u základního řešení, tak i u výsledného návrhu byla obsluha centra města řešena shodně základním trojúhelníkem Muzeum, Myslbek, Florenc.

Stavebně technická část studie „Cílového řešení“ byla dokončena v uložených termínech a odevzdána ve dvou fázích; první - tj. základní část k 20. 5. 1968, ekonomické rozbor, POV a souhrnná zpráva studie pak k 10. 6. 1968.

Současně se studií cílového řešení byla vypracována i tzv. „Variantní studie“, a to Útvarem hlavního architekta v kooperaci s Projektovým ústavem dopravních a inženýrských staveb. Tato studie řešila městskou hromadnou dopravu na principu kombinace metra a městské rychlodráhy. Toto řešení však nebylo přijato a studie dále sledována nebyla.

Společným znakem většiny připomínek a doporučení ke studii cílového řešení městské hromadné dopravy v Praze, ve všech fázích jejího posuzování a schvalování, byl požadavek na upřesnění tras metra v centrální oblasti Prahy, na zlepšení obsluhy centra města.

Posuzování nových návrhů bylo ukončeno teprve rozhodnutím rady NVP, jejím usnesením č. 7 ze 14. 1. 1969. Bylo rozhodnuto sledovat dále pouze tak zvanou variantu B10. Potvrzeno bylo vedení rozestavěné trasy C a vedení dalšího provozního úseku metra, tj. I. provozního úseku trasy A v úseku Dejvická – Náměstí Míru.

Mimo jiné úkoly bylo tímto usnesením rady Národního výboru hlavního města Prahy uloženo hlavnímu architektu hlavního města Prahy dopracovat do 31.12.1969 s ostatními zpracovateli studie cílového řešení městské hromadné dopravy variantu typu B jako územní podklad pro přípravu a realizaci výstavby metra.

Podle tohoto úkolu byla pak během roku 1969 vypracována nová studie nazvaná „**Studie řešení městské hromadné dopravy v Praze – 1969**“. SUDOP v rámci této nové studie vypracoval opět celou část „stavebně – technickou“.

Postup prací na studii 1969 byl podobný jako u původní cílové studie z roku 1968. Zpracovatel dopravně-inženýrské části studie 1969 navrhl nejdříve ve spolupráci s ostatními organizacemi podílejícími se na vypracování studie pět dalších variant nového řešení. Tyto varianty byly z hledisek všech profesí zhodnoceny, provedeno jejich vzájemné porovnání a k dalšímu sledování vybrána jako optimálně nejvhodnější varianta označená B 15. Vybraná varianta sítě metra B 15 byla pak v rámci studie 1969 ve všech částech a profesích podrobně propracována.



Tubus Nuselského mostu.

Po projednání a posouzení orgány a organizacemi Národního výboru hlavního města Prahy byla nová verze „Studie 1969“ 30. 12. 1969 radou Národního výboru hlavního města Prahy schválena.

Obecně lze konstatovat, že postupně zpracovávané varianty sítě metra navrhovaly tři základní trasy: A, B, C prakticky v té podobě, jak jsou v současné době již realizovány a provozovány. Rozdílly byly pouze v propojení okrajových větví v centru města, a zejména v názorech na vedení čtvrté doplňující trasy – trasy D.

Pochopitelně v dalších letech (kdy funkce generálního projektanta přešla na Metroprojekt) bylo výsledné řešení ještě více upřesňováno, a to jak vzhledem k dalšímu rozvoji města, tak i na základě získaných zkušeností z provozovaných úseků. Například bylo později odmítnuto větvení tras, nebo přejíždění souprav z jedné trasy na druhou.

Souběžně s řešením celkové koncepce městské hromadné dopavy v Praze včetně metra postupovaly už od roku 1967 práce na předprojektové a projektové přípravě I. provozního úseku trasy C; během roku 1969 byla zahájena předprojektová příprava II. provozního úseku trasy C (Kačerov – Jižní město) a předprojektová příprava I. provozního úseku trasy A (Dejvická – Náměstí Míru). Všechny tyto přípravné i projektové dokumentace zajišťoval již SUDOP jako generální projektant výstavby pražského metra.

Řešení konkrétních úseků bez znalosti celkového řešení sítě metra ve výhledu i v etapě (případně i ve fázích) bylo velmi obtížné, protože u stanic i celé trasy na úrovni souhrnného projektového řešení a zejména u prováděcích projektů chyběly základní a výchozí podklady. Nevyřešena byla etapizace výstavby metra, která je nezbytným podkladem pro provozně-technologické otázky. Bylo nutno si vytvořit určité předpoklady a podle nich postupovat.

S novým uspořádáním sítě metra i ostatní městské hromadné dopavy se pochopitelně měnila i zatížení jednotlivých tras, obraty v jednotlivých stanicích (včetně přestupů metro – metro, metro – překryvná síť). Tyto údaje byly nezbytným podkladem pro dimenzování všech prostorů ve stanicích, pro dimenzování všech cest pro cestující jak ve stanicích, tak i vně stanic, i pro dimenzování vlastního provozu. Stále se měnící úvahy o celkové koncepci sítě metra, zejména měnící se představy, které stanice v celkové síti budou stanicemi přístupnými, vnášely do konkrétního řešení trasy C velkou nejistotu.

Dokumentace I. provozního úseku trasy C, i rozpracované projektové úkoly I. provozního úseku trasy A a II. provozního úseku trasy C a schválená „Studie řešení městské hromadné dopavy v Praze – 1969“ byly již ve vzájemném souladu.

Miroslav Kupka, hlavní inženýr projektu

PROJEKTOVALI JSME METRO

Nezbytnost bezprostředního započetí prací všeho druhu na projektech metra si vyžádalo vládní usnesení.

Vedení ústavu – ředitel Ing. Josef Franěk a výrobní náměstek Ing. Alois Lindner – přijalo základní organizační opatření: **byl vytvořen nový útvar, středisko Metro.** Jeho základem se stal kolektiv pracovníků stávajícího střediska mostů a tunelů s jeho vedoucím Ing. Jiřím Kočím a pracovníkem Ing. Miroslavem Kupkou, jenž byl jmenován hlavním projektantem metra. Maximálně možná část rozpracované výrobní náplně mostů a tunelů byla středisku odejmuta; současně byli do střediska převáděni pracovníci profesí nezbytných pro operativní spolupráci – kolejaři, geodeti, architekti a další.

Středisko Metro prošlo ve svém začátku bouřlivým rozvojem. Z počátečních asi 40 zaměstnanců dosáhlo ještě v roce 1967 (za 4 měsíce existence) asi 90 zaměstnanců a roku 1970 v něm pracovalo na 200 zaměstnanců.

Značný zájem o projektování metra projevil především mladší lidé, které metro jako nový fenomén města přitahovalo, a kteří byli většinou ochotní pro realizaci svých návrhů pracovat s chutí a neformální obětavostí. Naopak u renomovaných odborníků, které jsme se snažili pro projektování metra získat, jsme mnohdy naráželi na nečekanou rezervovanost i nedostatek tvůrčí invence v rozporu s jejich pověstí.

V řadách našich pracovníků se počali objevovat i ti, kteří přešli z pracovišť zpracovávajících koncepci podzemní tramvaje.

Ústavu byly přiděleny i další pracovní prostory (2 domy na Náměstí I. P. Pavlova). Vykližené činžovní domy ve špatném stavu, které musely být postupně při plném provozu přizpůsobovány potřebám projekce.

S pracemi na středisku Metro byly **postupně na jednotlivých profesních střediscích zahajovány i práce, které mohly být zpracovány odděleně.** Byly to především profese sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, energetických zařízení, pozemních staveb a další práce, na kterých participovala v různé míře většina pražských středisek.

Pro dosažení nutné komplexnosti projektů **byly zakládány nové, pro metro specifické profese:** provozní a opravárenská technologie, strojní zařízení, vodní hospodářství, ochranný systém metra. Dále speciální odborné skupiny: inženýrská geologie, požární ochrana, vliv provozu na životní prostředí a dotčenou zástavbu, ochrana inženýrských sítí proti vlivu bludných proudů a další.

Popsaná subjektivní složitost podmínek práce generálního projektanta, postupně se zlepšující nárůstem pracovního kolektivu, jeho odborné kvality a řízení, se však tvrdě střetávala se stupňující se objektivní složitostí vnějších podmínek pro jeho práci.

Rozhodnutí vlády o výstavbě metra nebylo v řadě byrokraticky neopominutelných institucí přijímáno kladně, jako pro Prahu rozumné životní rozhodnutí, pro jehož naplnění je nutno něco učinit. **Pseudokoncepční akademické spory, stavovské přístupy a organizačně personální rošády měly přednost před dělnou operativní součinností.**

Řada těchto „institucí“, zejména pražských, k našemu – možná naivnímu úžasu – metro nechtěla, a to od začátku prací, kdy se mohly na jeho rozsahu a koncepci řešení aktivně podílet. K typické české byrokratičnosti přispěla jistě i společensko-politická atmosféra let 1967 a 1968.

V takovýchto podmínkách začal plnit SUDOP svou funkci generálního projektanta výstavby metra v Praze.

Množství dokumentace a termínů odevzdání bylo mimořádné a při dnešní běžné technologii výroby dokumentace již těžko představitelné. Vždyť jen rozmnožování výkresů bylo často věcí řady planografií – někdy i mimopražských. Například pro zajištění výstavby v roce 1970 byly k 31. 8. 1969 pro I. provozní úsek trasy C odevzdány prováděcí a jednostupňové projekty v hodnotě 560 mil. Kč investičních nákladů; přitom bylo splněno více než 400 postupových termínů.

Projektovalo se ve všech stupních dokumentace současně. V době, kdy se hledalo řešení křížení tras A a C a polohy přestupní stanice u Muzea nebo u Hlavního nádraží v rámci studie cílového řešení, odevzdávaly se prováděcí projekty milánských stěn traťových tunelů ve Vrchlického sadech, a to bez schváleného průřezného průřezu metra.

Efekt velmi krátkých termínů odevzdání dokumentace se však znehodnocoval neúměrně dlouhým a často nejednoznačným procesem posuzování a schvalování.



V procesu investiční výstavby navzdory zdůrazňované efektivnosti a racionalitě byl projektant na nejnižším stupni společenské významnosti. Lze jen doufat, že tyto vztahy se v nových poměrech mění k lepšímu, ve prospěch projektování.

Při těchto pracích mělo pro nás nejvyšší prioritu zabezpečení správné a včasné koordinace pro naše kooperanty, pracující na rozestavěných objektech v rámci podzemní tramvaje. To nás stálo nemálo úsilí a odčerpávalo to kapacitu našich nejlepších pracovníků ve funkcích koordinátorů a hlavních inženýrů projektů staveb. Tento způsob organizačně-technické činnosti GP byl však při narušení základní posloupnosti projektování nutný.

Přitom ústav zajišťoval zpracovávání projektů speciálních prací a objektů, např. nové tunelářské technologie, komory pro razicí mechanismy apod. Na projektování stavebních částí hlavních objektů stanic generální projektant prostě kapacitu neměl.

K zajištění výstavby metra byla uzavřena mezivládní dohoda o sovětské technické pomoci a spolupráci při výstavbě pražského metra. Podle této dohody k nám přijeli první sovětské projektanty ještě v roce 1967. Postupně u nás pracovala skupina 5–10 projektantů. Objektivně nám pomohli zejména v profesích, v nichž jsme přebírali sovětské technologie nebo zařízení, překonat počáteční obtíže a uvést nás do problematiky, na jejíž studium prostě nebyl čas.

Největší přínos této pomoci se projevil v profesi tunelů (razicí mechanismy), architektury (dispoziční řešení zejména přestupních uzlů), provozní technologie (dispozice technologického vybavení stanic) a v technologických profesích. Práce těchto specialistů byla vedena snahou poznat naši situaci a podmínky Prahy a pomoci při řešení. Jejich praktické zkušenosti a podíl na projektech napomáhal samozřejmě i při schvalování. Práci sovětských projektantů-specialistů lze ve svém celku hodnotit přínosně a probíhala v tvůrčí a přátelské atmosféře.

Tak tedy proběhly tři roky našeho projektování metra. V permanentním spěchu pod tlakem nejrůznějších organizací a činitelů, kterých přibývalo víc než našich pracovníků. A ve složitém společensko-politickém klimatu.

Ani jsme neměli čas porovnávat podmínky naší práce s roky, které byly věnovány projektu nekomplexnímu a provozně nezpůsobitelnému a promarněny zpracováním špatné koncepce. Komplexní propracování všech podmínek a důsledků provozu jeho bezpečnosti a údržby při návrhu metra ukázalo fatální slabiny dřívější koncepce podzemní tramvaje. Konečný soud přinesly první provozní zkušenosti, které správnost výstavby metra potvrdily jednoznačně.

Po vypracování a schválení studie cílového řešení, stanovení hlavních parametrů metra, etapizace výstavby a jejich komplexních důsledků, následovalo rozhodnutí o další intenzivní výstavbě.

Byla přijata zásada kontinuálního využívání narůstajících stavebních kapacit a z ní vyplynula nutnost zajistit jejich přechod na další stavby metra. Zahájili jsme proto předprojektovou přípravu dalších provozních úseků:

- zahájení výstavby trasy A jejím 1. provozním úsekem.
- pokračování výstavby trasy C do Jižního města (2. provozní úsek).

Z nejvyšších míst přicházely celkem oprávněné požadavky racionalizovat organizaci projekce její koncentrací do jediného projektového ústavu a odstranit tak množství kooperací. Nejlogičtější varianta – vytvoření takového útvaru v rámci ministerstva dopravy narazila, přes naše intervence a rozborů výhodnosti takového řešení, na nezájem a odpor tehdejšího vedení ministerstva.

Rozhodnutím vlády byl proto k 1. květnu 1971 založen projektový ústav METROPROJEKT, v rámci Národního výboru hl. m. Prahy, organizace začleněný do Dopravních podniků hl. m. Prahy. Základ ústavu tvořili pracovníci SUDOPu, kteří do něho v celkovém počtu 250 pracovníků přešli delimitací. Přechod byl založen na naprosto dobrovolném rozhodnutí každého jednotlivce.

Tento ústav pak zajišťoval veškerou projekci metra postupně s minimem kooperací. V období nejrozsáhlejší výstavby metra na začátku 80. let zajišťoval METROPROJEKT výstavbu v objemu více než 1 miliardy Kč investičních nákladů ročně při maximálním stavu celkem 720 zaměstnanců.

Na závěr je třeba vyzvednout zásluhy odborníků, kteří zde působili od samých počátků jako projektanti-specialisté, jako hlavní inženýři staveb či technologických částí, jako hlavní inženýři tunelových úseků a koordinátoři stanic i jako pracovníci v dalších technických a řídicích funkcích.

Výsledky práce, kterou oni sami i jimi řízení pracovníci v pražském podzemí po sobě zanechali, jim mohou denně navozovat příjemné pocity a hrdost na to, „že byli při tom“.

Jiří Kočí, vedoucí projektového střediska

Texty vznikly roku 1999 při příležitosti 25. výročí provozu trasy C metra.



Poznámka na závěr:

Když jsem v prosinci 1970 nastoupil do sudopského střediska průmyslových staveb, rovnými nohama jsem naskočil do projektování prováděček depa Kačerov. Dá se říct, že pěkných pár tun betonu se do jeho základů dostalo i mou zásluhou.

Ivan Krejčí



Různými cestami k jednomu cíli – Sněžka 2024

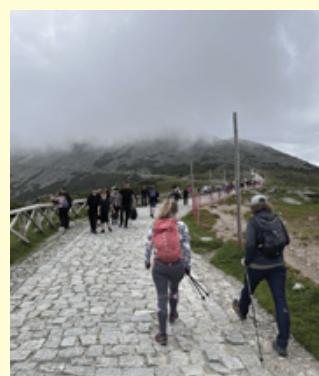
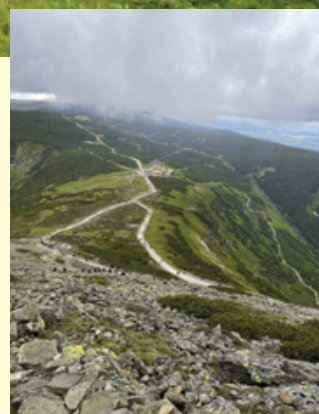
Výjezdní gremiální porada – sudopská tradice, která se každoročně opakuje stejně spolehlivě jako přicházejí Vánoce, prázdniny nebo střídání léta a zimy. Historicky nastavenému kurzu dal zelenou i nový generální ředitel, a tak nic nebránilo tomu, aby se pod jeho premiérovým vedením sešli šéfové jednotlivých středisek i v letošním roce, tentokrát v Krkonoších.

Od čtvrtka 30. května do soboty 1. června našla skupina sudopáků příjemné zázemí v hotelu Bouda Máma v Peci pod Sněžkou. Kromě již tradiční prodloužené porady a následných informačních bloků došlo i na veselější okamžiky, jako byla například připravená prohlídka místního minipivovaru.

Druhý den vždy bývá ve znamení společné sportovní aktivity. I tato tradice byla dodržena. Jen dlouhé roky obvyklý cyklistický výlet letos nahradila pěší vysokohorská turistika, ke které zvolená lokalita vyloženě vybízela. Kdo chtěl, mohl využít i služeb instruktorky a pod jejím vedením absolvovat kurz správné techniky nordic walkingu. Ať již s holemi nebo bez, sám nebo s instruktorkou, kteroukoliv trasou, následný výstup na Sněžku i putování po horských boudách si užili úplně všichni. Ti nejdůležitější vyrazili ještě hluboko v noci tak, aby stihli na vrcholu východ slunce. Ostatní, kteří si noc nezkrátili, nejdříve posnídali a na cestu se vydávali v okamžiku, kdy se první skupina naopak začala ukládat k zaslouženému spánku.

Rekord trhnul Ondra Veselý, který si dal výstup na nejvyšší místo v ČR hned dvakrát za sebou – nejdřív na východ slunce a podruhé s holemi a instruktáží za denního světla. Klobouk dolů.

Jakub Ptačinský



SPOLEK SENIORŮ SUDOP

Spolek seniorů Sudop se schází pravidelně každé první úterý v měsíci, kdy oslavujeme významná životní jubilea našich členů. Třetí úterý v měsíci máme vždy plánován výlet či návštěvu zajímavých míst v okolí.

Pravidelně přijímáme nové členy z řad bývalých zaměstnanců SUDOPu, kteří však vždy musí projevit zájem o členství nějakým „zápisným“. Dubnové přijímání nového člena Honzy Kouta bylo zpestřeno neobvyklým zápisným – pozváním členů „Spolku“ do hostivařského pivovaru s restaurací „Hostivar“ (jehož je spolumakcionářem) na místní čepovaná piva. Tento způsob přijetí a zápisného byl unikátní.



V lednu jsme nejprve absolvovali návštěvu rekonstruovaných prostor historické Fantovy budovy Hlavního nádraží, tj. prostory bývalé restaurace druhé a třetí cenové skupiny, a poté prohlídku Strahovského kláštera (obrazárna a knihovna, která byla zejména na přelomu 18. a 19. století proslulá v evropském kulturním prostředí) a Lorety s klenotnicí a známou zvonkohrou.

V únoru jsme se vypravili na návštěvu Pražského hradu včetně několika přístupných vnitřních prostor.



Výlet v březnu jsme zasvětili procházce v Bubenči s návštěvou Petschkových vil. V jedné zrekonstruované je nově otevřené Muzeum literatury, v dalších sídlí ruské a čínské velvyslanectví, v další je rezidence amerického velvyslance. V Bubenči nesmíme zapomenout na slavnou hospodu Na Slammíku.

V dubnu jsme využili zlevněného vstupného pro seniory první úterý v měsíci k návštěvě Sovových mlýnů se stálou expozicí Kupkových obrazů a Gutfreundových soch. Nově zde byla výstava malířů z osmdesátých let 20. století Jana Merty a Petra Veselého. V dubnu jsme ještě podnikli výlet na hrad Loket (vystavený meteorit) a do Karlových Varů, kde jsme obdivovali rekonstruované Císařské lázně a navštívili muzeum Becherovky s drobnou ochutnávkou výrobků.



V květnu máme již tradiční týdenní pobyt; letos jsme byli v Jiřetně po Jedlovou s krásnou okolní přírodou v blízkosti Českosaského Švýcarska.

Jiří Kulík

Dva české poklady: Becherovka v Karlových Varech a nejstarší český meteorit na hradě Loket.





30. letní sportovní hry SUDOPU PRAHA 2024



Letos oslavily naše SUDOPKY krásné třicáté narozeniny. Opět jsme se sešli v hojném počtu v Rumburku. Účastnilo se rovných 100 sportovců 😊. Z toho bylo 15 dětí (nejmladší účastníci byly 4 měsíce).

I přesto, že počasí bylo velmi proměnlivé, na sportovní náladě nám to neubralo a všichni podávali kvalitní sportovní výkony včetně zvedání půllitrů 😊.

A máme tady dvě perličky. Dočkali jsme se krásných čtyř nečekaných otoček při závodu v kánoí v podání Pavlíny Loche a Arseny Balashe. Tento um byl samozřejmě náležitě oceněn. Další nadšení sportovci – Lenka Jirásková, Nikol Seglová a Honza Hejzman – nezůstali pozadu a v orientačním běhu se rozhodli pokořit trať v opačném směru. Díky skvělé orientaci v mapě si tak přidali pár pěkných kilometrů navíc.

První večer nám zpřijemnil hru na kytaru Jirka Syrový, Honza Novák a překvapení večera Viktor Vacek, o kterém nikdo netušil, jak hezky umí hrát a zpívat. Kluci, bylo to úžasné a moc děkujeme.

Bohužel nás letos neminul jeden nemilý úraz. Honza Novák se zranil při volejbale a bohužel musel odjet do nemocnice. Vzhledem k tomu, že Honza měl být DJ večerní diskotéky, museli jsme se s tím popasovat. Jsme skvělá parta, která drží při sobě, tak se DJ pultu postupně ujal každý. Honzovi tímto přejeme brzké uzdravení.

Osobní poděkování Terky Veselé: „Chci poděkovat vedoucím sportu za jejich každoroční účast. Bez vás by to prostě nešlo. Moc děkuji, Terka.“

Těšíme se příští rok v termínu, který upřesníme na Sudopském školícím dni.

Terka Veselá a Katka Prátová



Výsledky

BADMINTON

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| 1. Steiner Ondřej SP | 1. Krčová Markéta SP |
| 2. Pluskal Patrik MCO | 2. Perná Aneta SP |
| 3. Jacko Filip AED | 3. Steinerová Lenka SP |

BEACH VOLEJBAL

Muži OPEN

- Zrůst David SP + Sýkorová Aneta EU
- Váňa Miroslav EU + Utínek Pavel SP
- Chlubna Michal SP + Hejzman Jan SP

MIX

- Zrůst David SP + Sýkorová Aneta EU
- Srbecká Irena EU + Váňa Miroslav EU
- Vacek Viktor / Molnár Alexander SP + Chrástilová Dana SP

BOWLING

- | | |
|-------------------|------------------------|
| 1. Hejzman Jan SP | 1. Hošková Ivana SP |
| 2. Zrůst David SP | 2. Horová Tereza SP |
| 3. Holec Dan SP | 3. Steinerová Lenka SP |

CYKLISTIKA

- | | |
|---------------------|----------------------|
| 1. Jarath Martin SP | 1. Loche Pavlína SP |
| 2. Mrázek Dan SP | 2. Sýkorová Aneta EU |
| 3. Němec Jan SP | |

KROKET

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| 1. Žáček Stanislav EU | 1. Loche Pavlína SP |
| 2. Horn Jan SP | 2. Veselá Tereza SP |
| 3. Krsek Miroslav SP | 3. Steinerová Lenka SP |

NOHEJBAL

- Bačík Jakub SP / Utínek Pavel SP / Ševčík Přemysl Stosmol
- Kobližek Zdeněk / Demo David / Jančík Josef EU
- Prášek Vít / Chlubna Michal / Hejzman Jan SP

ORIENTAČNÍ BĚH

- | | |
|----------------------------|------------------------|
| 1. Kašpar Jaroslav Stosmol | 1. Perná Aneta SP |
| 2. Hruška Jakub SP | 2. Letová Kristýna AED |
| 3. Krsek Miroslav SP | |

MIX

- Seglová Nikol / Jirásková Lenka SP
- Syrový Jiří / Syrová Eva / Martincová Jitka SP
- Görringer Jakub / Horová Tereza SP

PETANQUE

- Martincová Jitka / Syrová Eva / Syrový Jiří SP
- Gütnerová Barbora / Trejdlová Jana / Kobližek Zdeněk EU
- Krčová Markéta / Seglová Nikol / Holec Dan SP

SQUASH

- | | |
|------------------------|------------------------|
| 1. Pluskal Patrik MCO | 1. Chrástilová Dana SP |
| 2. Pluskal Dominik MCO | 2. Jiráková Soňa SP |
| 3. Chrástil Martin SP | 3. Hrabáková Petra SP |

STOLNÍ TENIS

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| 1. Bačík Jakub SP | 1. Chrástilová Dana SP |
| 2. Chrástil Martin SP | 2. Perná Aneta SP |
| | 3. Jiráková Soňa SP |

ŠÍPKY

- | | |
|----------------------|--------------------------|
| 1. Traksl Tomáš EU | 1. Seglová Nikol SP |
| 2. Vidlák Petr EU | 2. Prátová Kateřina SP |
| 3. Chlubna Michal SP | 3. Ptáčková Jana Stosmol |

TENIS

- Pluskal Patrik a Dominik MCO

TENIS čtyřhra Mix

- Perná Aneta / Novák Jan SP
- Olejárová Hana / Olejář Filip SP
- Prátová Kateřina / Hejzman Jan SP

VOLEJBAL

- EU + SP (Váňa, Traksl, Zrůst, Balash, Srbecká)
- SP 250 (Hejzman, Chlubna, Krsek, Utínek, Horáček, Němcová)
- SP (Olejář, Olejárová, Novák, Loche, Kafka, Jech)

ZÁVOD V KÁNOÍCH

- Krsek Miroslav SP/ Němcová Lenka SP
- Hruška Jakub SP/ Loche Pavlína SP
- Novák Jan SP / Perná Aneta SP



Malé zamyšlení nad pomáháním

Po svém návratu do SUDOPU počátkem 90. let minulého století jsem byl záhy pověřen organizací sudopského sponzoringu. Byla to doba trochu divoká; navštěvovaly nás různé osoby se srdceryvnými příběhy jedinců, jenže my bychom si museli najmout detektiva, abychom zjistili, co je pravda a co je podvod. Naši podporu jsme tak od začátku orientovali na pomoc humanitárním organizacím a spolkům, jejichž činnost jsme si mohli ověřit.

Navštívil jsem tehdy řadu takových zařízení a poznal jejich klienty poškozené na těle či na duchu a některé bohužel postižené obojím. Bývali hluchní a mívali potřebu si člověka osahat, a tak jsem někdy odcházel trochu pouchán, ale vždy s ohromným obdivem k lidem, kteří se o tuto chásku starali. Na několik hodin denně tím pomáhali rodičům a občas jim dopřáli týden dovolené.

Na podzim jsem shromáždil všechny došlé žádosti, pod čáru přidal ty nepovedené, navrhnul částky, a pak jsme to důkladně probrali s ředitelem, aby se následně mohly uzavřít darovací smlouvy. Přešlo mi to do krve, a já si vytvořil svůj privátní sponzoring. Protože jsem přesvědčený, že když se člověku daří dobře, tak by za to měl nejen děkovat osudu, ale taky něco pustit těm, kteří takové štěstí neměli. Provozuju to na podzim, protože úspěchlosti se nejvíce daří, když člověku dorazí do banky nějaká prémie. Asi se to rozkřiklo, protože těch žádostí dostávám přes rok mnoho – dokonce mě vyhmátlí i na venkově.

Ale k úvaze nad pomáháním mě přiměl jeden lidský příběh, který se odehrál v únoru. Držíme si základní kamarádkou partu od dob studií na technice, a i když se někteří odstěhovali do českých luhů a hájů, stále jsme všichni ve spojení a občas se sejdeme. Kamarád Honza se vrátil do rodné Sušice s manželkou, a záhy se tam přestěhovala i jejich dcera s rodinou. Mají tři kluky: gymnazistu a desetiletá dvojčata, z nichž jeden klučina je bohužel silný autista. Ten navštěvuje dopoledne příslušné zařízení a po obědě si ho na pár hodin berou prarodiče, aby měla mladá rodinka trochu klidu, neboť kluka je plná chalupa.

S Honzou občas probíráme život po telefonu a on mi vypráví drobné příběhy z jejich neklidného života. Ale oba to bereme s humorem, protože smát se je vždycky lepší než brečet.

„Představ si,“ vyprávěl mi v únoru, „von je sice sám hluchej, ale jak ho něco vyděsí v televizi, rozhodne se ji zlikvidovat. Takhle nám už zničil dvě televize a šest mobilů.“

„Jak, prosím tě?“ vydechl jsem nevěřícně.

„Rozeběhne se proti televizi a hlavou do ní bouchne.“

Napadlo mě, že ten kluk svobodně provede něco, co bych já udělal s chutí už mnohokrát, a uznale jsem pronesl: „Takže hlavu má dobrou.“

„Jak na co,“ odpověděl suše dědeček. „Ale kdyby se vám náhodou doma válel starý mobil, tak nám ho pošlete,“ dodal nakonec.

A mně blesklo hlavou: a kdyby se vám doma válela slušná televize... Představil jsem si, jak se dva stařečci v chaloupce třesou strachy, že zase přijdou o jedinou televizi... o jediné spojení šumavských hvozdů s civilizací... ta nejistota kdy k tomu dojde... a jak by se jim šťastně žilo s vědomím, že až to nastane, mají další televizi v kapse.

„Pošli mi číslo účtu,“ napsal jsem mu, a když se tak stalo, odeslal jsem sumu na jeho účet. Nad její výší jsem neváhal ani okamžik – stačila mi představa, jak jeho žena chodí po Sušici a dobrušně vykládá lidem: „Víte, on je to moc hodný člověk, poslal nám peníze na televizi – ale na černobílou!“

Za dva dny jsem obdržel Honzovo svérázné poděkování.

„Člověče, tohle mi nedělej, chce se mi brečet“ psal v sms. „Já už se nesmím ve svém věku tolik dojímat!“

„To je v pořádku,“ odpověděl jsem mu, „je známo, že mnozí mladí drsníci ve stáří změknou. Já když chci své ženě tlumočit nějakou ušlechtilou věc, o níž jsem se dozvěděl, dojetím zmlknu už v půlce.“

Posléze jsme to rozebrali ještě v telefonu, já mu vysvětlil, jak moc nám záleží na tom, aby se nestresovali z příští ztráty televize, a nakonec jsem mu nakázal: „A klukovi kupte přílbu! Až to zase na něho přijde, ať si tu ránu opravdu vychutná.“

Potom jsem zašel za vedoucím našich ajtáků Ondřejem Veselým, a za týden jsem měl v ruce tři vyřazené mobily. Zabalil jsem je do krabice a se vzkazem SUDOP PRAHA přeje malému klukovi pěknou zábavu jsem je odeslal na Šumavu.

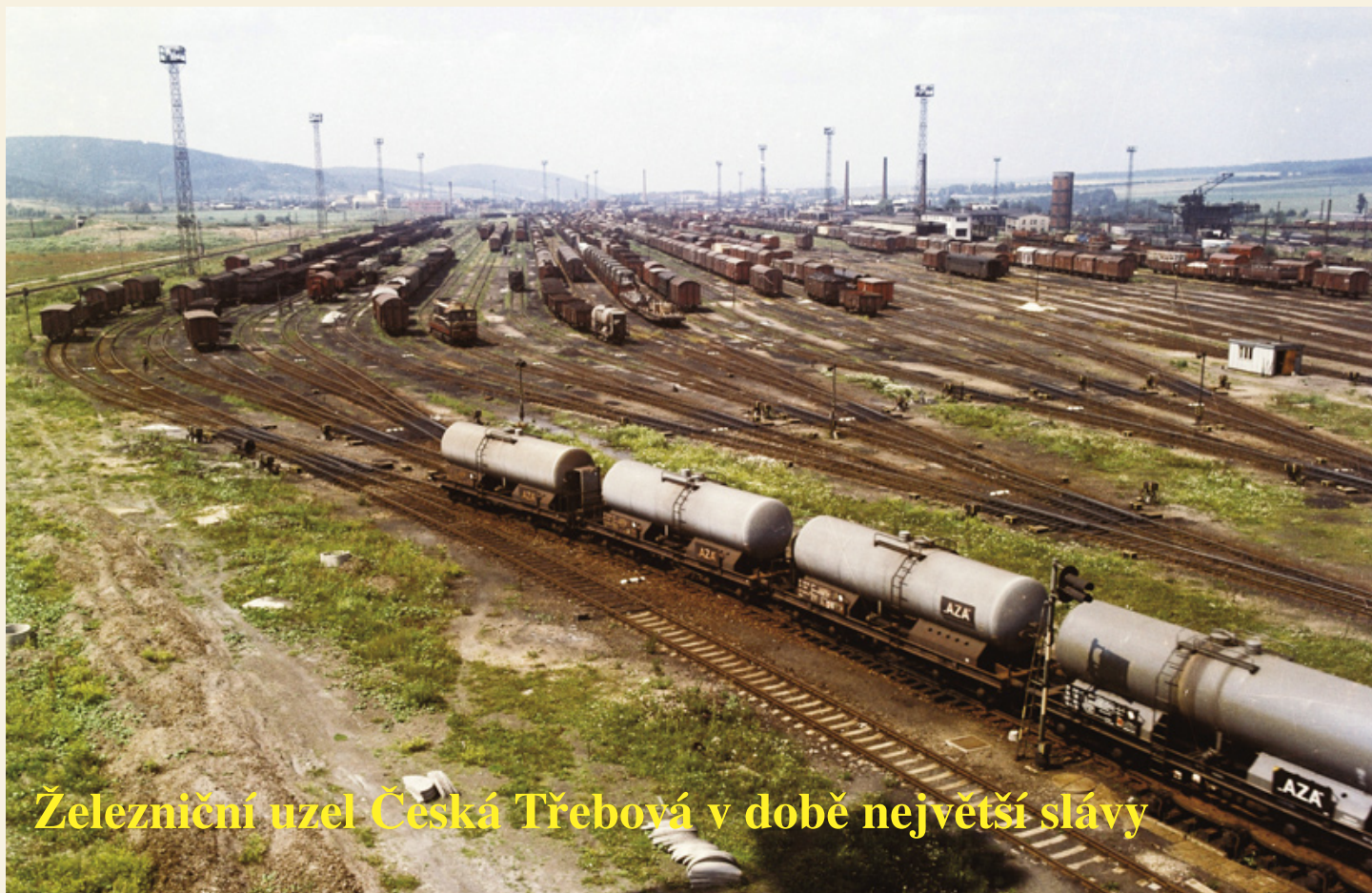
Takže i tak se dá pomáhat.

Ivan Krejčí

PS

Zavolala mi matka toho klučíka a když jsem vyslechl její díky, převedl jsem řeč jinam: „Tedy holka, já tě obdivuju. Čtyři mužské v domě – neleze ti to na mozek?“

„Někdy ano,“ odpověděla, „ale ještě to zvládám. Jen když před časem přišli s tím, že chtějí psa, tak už jsem si dupla. Tak to teda ne,“ řekla jsem rezolutně, „bude to fenka!“



Železniční uzel Česká Třebová v době největší slávy

Několik vzpomínek Antonína Janovského

Chtěl bych přispět svou „troškou do mlýna“ k historii SUDOPu, ale z poněkud jiného pohledu.

Nultá vzpomínka

Když jsem ještě navštěvoval VŠIS, sjednal jsem si prázdninovou praxi na stavbě „tíšnovky“. Jednou jsem dostal za úkol vytýčit na hotové pláni oblouk u Pohledu. Měl parametry stanovené speciálně pro projekty tratě Brno – Havlíčkův Brod, které jistě odborníci ocení: poloměr 600, převýšení 160, součinitel pro vzestupnici 9 V, to vše pro rychlost 110. Bohužel se pak zavedla jen stovka.

Vytyčoval jsem podle tabulek stylem úhel – délka od obou tečen ke středu. Tam jsem se sice sešel na jednom kolíku, ale 20 mm od sebe. Schlíple jsem se vrátil do kanceláře a hlásil nezdar. Stavbyvedoucí však mávl rukou, řka: „Rozežente to!“ Tak jsem to rozehnal, přetloukl hřebíčky a bylo to.

Vzpomínka první

Když jsem 13 dní po promoci na Vysoké škole inženýrského stavitelství v Praze nastupoval k resortu železnic, bylo to na umístěnku k Traťové distanci. Mládež musím informovat, že to byla taková forma „totálajzacu“ (to jste se toho dozvěděli, co?). Ani jsem pořádně nevěděl, co TD představuje, jen jsem si přál projektovat.

Hned první den jsem musel podstoupit železniční zdravotní prohlídku u doktora Jelínka. I když se mi zdálo, že smyslová zkouška dopadla dobře, a aniž jsem cokoliv řekl, železniční lékař se na mne zpytavě podíval a prohlásil: „Já vám dám radši dvojku!“ A tak mě poslali na Suželprojekt, kde jsem byl druhý den přidělen k Ing. Kasalovi pod sektorářem Ing. Roškotem. (Zde musím podotknout, že to bylo na 1. odboru stanic a uzlů, a že v typové skladbě ústavu po dlouhá léta figuroval jako odbor č. 2 odbor železničních tratí.)

Dali mi situaci seřadovacího nádraží Brno – Maloměřice, vytyčovací tabulky a „kafemlejnek“ (kalkulačku na klikku). Asi jsem vytyčováč zvládl, protože mě dále zásobovali podobnými lahůdkami.

Vzpomínka druhá

Postupně jsme se v jedné kanceláři sešli čtyři projektanti a všichni jsme náhodou měli černé pláště. Říkali nám „u čtyř černých“ a učili jsme se od našich sektorářů různé věci. Jeden nás poučil, že košile se obléká přes trenýrky, že horká polévka se sbírá z povrchu, a že se žádné jídlo nemá jíst v chodu. Posléze jsme dostali elektrické Rheinmetallky a podrobné tabulky Chrenova, ale stejně si už dnes tu sisyfovskou práci s vyhledáváním funkcí lze stěží představit.

Vzpomínka třetí

Suželprojekt a později i SUDOP byl součástí ministerstva, a tak jsme záhy dostali oportěrky na jedničku „ad personam“. To se to pak jezdilo a byla to ještě ta pravá jednička se čtyřmi křesly v kupé! Druhá třída měla šest sedadel a trojka měla dřevěné lavice. Já jsem hodně jezdil i soukromě a hojně kouřil dýmku v kuřáckých vozech, kterých byla spousta v každém vlaku.

Jednou jsem přišel z nábřeží na Wilsonák příliš brzy, a tak jsem se usadil v jedničce a čudil. Bylo to v takovém dřevěném saloňáku s oddíly půlenými překližkou a se dvěma sedadly. V tomto poměrně malém prostoru jsem se po chvíli počal dusit, i pootevřel jsem okno. V tu ránu se seběhla celá vlaková četa i zřízenci z nástupiště a chtěli hasit. Podivili se, že není co, a že tolik čoudu dokáže vyrobit jedna vhodně používaná dýmka.

Vzpomínka čtvrtá

Tenkrát v padesátých letech probíhala záslužná akce zvaná Zvýšení výkonnosti tratě Praha – Česká Třebová na 150 km/h! Vybudovala se například kojická přeložka, peronizace atd., ale skončila v Pardubicích. Pak už to začalo jít s naší železnicí pomalu z kopce, údajně kvůli Zápotockému, kterého nevzali kdysi ke dráze. Ještě se ale stihla rekonstrukce 2 km dlouhého oblouku před Chocní, který byl „zmršen“ vložением výhybky pro trať do Litomyšle.

Ing. Lindner a já jsme byli posláni zaměřit a vytýčit oblouk dvoukolejky a navrhnout třetí kolej. Vyrobili jsme tedy jakýsi polygon navázaný na stávající tečny, zaměřili na něj všechny objekty a počítali a počítali. Nakonec nám vyšla krásná alternativa s poloměry 1896 a 1900 metrů! To se jistě zaradoval i sám Perner, který prozíravě a s oblibou navrhoval, pokud jen mohl, oblouky o poloměru 1000 sáhů (1896 m).

Vzpomínka pátá

V roce 1958 byla ještě zahájena jedna z mála velkých staveb v republice, přestavba železničního uzlu Česká Třebová. Kvůli zapojení „SUEZU“ a kvůli elektrizaci se ale honem muselo provizorně přestavět pražské zhlaví pro asi 12 kolejí. Tenkrát se mnou poslali Ing. Jana Maříka, jehož při měření málem přejela souprava prorazivší zárazedlo. Tehdy se na dráze většinou pracovalo metodou tečna – úhel, ale nás nezletilce zaujala analytická metoda s použitím souřadnic, na kterou obhájil doktorskou práci můj pozdější vzácný a nezapomenutelný starší přítel Dr. Ing. Josef Kaválek.

Neměli jsme možnost „navázání na Mars“, tak jsme založili místní souřadnicovou síť a na ni zaměřili všechny výhybky a koleje. A zase jsme počítali a počítali, vyrobili vytyčováč v souřadnicích a zatloukli porůznu spoustu kolíků vytýčených z prapodivných míst mimo kolejiště. Vedoucí stavební správy, „stará škola“ Ing. Jiraský, na to vše nedůvěřivě koukal, mračil se na Honzu a na mne, něco si bručel pod vousy, nic však neřikal, neboť jsme byli páni z ministerstva. Když ale probíhaly výluky a nařezané kusy kolejnic zapadaly mezi vložené výhybky bez jediné úpravy na místě, vyslovil nám i metodě uznání.

Vzpomínka šestá

V letech 1959 až 1965 jsem byl vyslán na stavbu, posílit pracoviště Česká Třebová, kterému vévodil nestor projektantů Ing. Václav Dušánek, blahé paměti spolu s Josefem Abrahamem a jedním fámulusem. Překvapilo mě, že naše pracoviště figurovalo na prvním místě uzlového telefonního seznamu – ten byl ovšem sestaven hierarchicky.

Zatímco už začaly gigantické zemní práce podle jakýchsi našich čmáranic, my jsme teprve horempádem dokončovali poslední verzi generálního řešení. Ing. Dušánek i jiní už dříve zpracovali mnoho studií od samotných až po quasi vodorovné, jak on říkal, které však byly z různých důvodů almarizovány. Aby to šlo rychleji, rozdělili jsme si ranžír napůl a snažili se pak střelit. Když jsme se inspirovali dřívějšími výkresy, Václav vždy pozvedl pravou ruku a prohlásil: „Tímhle pacákem jsem to všechno nakreslil.“

Zpomínka

V normalizované Praze a v osamostatněném SUDOPu už taková legrace nebyla, nebo se mi nevybavuje. Jen mě napadá, jak nás při vědecko-technické exkurzi do Švýcarska vybavila socialistická železnice po měsíčních žádostech psanými jízdenkami 2. třídy, zatímco zdatná sekretářka na ředitelství v Bernu během několika minut vyhotovila a dala schválit čtyři průkazky na jedničku, neboť přece nejsme žádní zřízenci. A ještě, jak naši technologové při zájezdu střediska lehkotkovým vozem do Švédska zaplatili přepravu trajektem do Dánska basou Plzně.

Víc mě nenapadá a také mě už bolí počítač. Snad si za pár let zase na něco vzpomenu. Zatím se mějte hezky a rádi.

Váš Tonda Janovský – duben 1997





Redakční rada:

Ing. Martin Chrástil, Ing. Ivan Pomykáček, Ing. Ota Heller,
Mgr. Ing. Eva Kudynová Klimtová, Ing. Josef Fidler,
Ing. Tomáš Slaviček, Ing. Petr Lapáček, Ing. Ivan Krejčí,
Mgr. Jakub Ptačinský, Ing. Zuzana Šimmrová

Typo a tisk Reklampress s.r.o.

Číslo 2/24 vyšlo 25. 6. 2024

Vydává:

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

IČ: 25793349

Reg. MK ČR E 12272 • ISSN 1803-6708

www.sudop.cz