

SUDOP

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

revue

2/2022



 **30**
1992-2022
LET
ATELIER 4 S VÁMI

Modernizace žst. Pardubice pokračuje

Foto Vladimír Fišar

TALENTY PRO FIRMY – „T-PROFI 2022“ a patron ATELIER4



V Liberecké IQLandii proběhla 13. 3. 2022 technická soutěž pro děti středních a základních škol pořádaná krajskou hospodářskou komorou s názvem „T-PROFI“. Soutěžící čekali stavebnice Merkur, ze které měli vytvořit malou funkční tepelnou elektrárnu. Soutěžící otestovali svou zručnost se šroubovákem, klíčem a především s odbornými vědomostmi.



Za účasti odborné poroty z ČVUT se krajské soutěže účastnilo šest týmů. Každý tým se skládal ze čtyř studentů páté třídy základní školy, čtyř studentů druhého ročníku střední školy, vychovatelů a zástupce firmy, pod kterou studenti soutěžili. Vychovatelé a zástupci firmy mohli studentům pouze radit, nesměli pomáhat. Za ATELIER 4, s.r.o. nás reprezentoval ředitel Ing. arch. Jiří Škrábek a tým se umístil na krásném druhém místě o minimum bodů za vítězem, s příslibem, že v příštím roce zvítězíme 😊.

Více se můžete dočíst například na stránkách hospodářské komory (<https://komora.cz/news/4-krajske-kolo-6-rocniku-souteze-t-profi-probehlo-v-libereckem-kraji-2/>), či na facebooku OHK Jablonec nad Nisou.

SUDOP PRAHA mezi vysokoškoláky

Práce se studenty a absolventy vysokých škol je jedním ze základních kamenů pro sudopskou náborovou politiku roku 2022. Zaměřujeme se na komunikaci s nimi nejen na sociálních sítích, ale pořádáme pro ně akce přímo na SUDOPU a v neposlední řadě za nimi jezdíme i na půdu jejich fakult.

Ve druhém kvartálu roku 2022 jsme se takto po delší covidové pauze opět zúčastnili několika akcí na partnerských fakultách ČVUT.

6. 4. ČVUT Kariérní den – fakulta dopravní

20. 4. stavba modelů a zatěžovací zkoušky „Hala Roku“ – ČVUT fakulta stavební

3. 5. studentský veletrh iKariéra – ČVUT fakulta stavební

Všechny tyto dny jsou o přímé komunikaci s jednotlivými žáky. O diskuzi, o otázkách...

Jsou to dlouhé dny s nejistým výsledkem, ale pokud je situace na trhu práce taková jaká je, jde bez pochyb o nutnost, bez které se neobejdeme. Děkujeme všem, co se s námi na těchto akcích podíleli a zvyšovali povědomí o značce SUDOP!



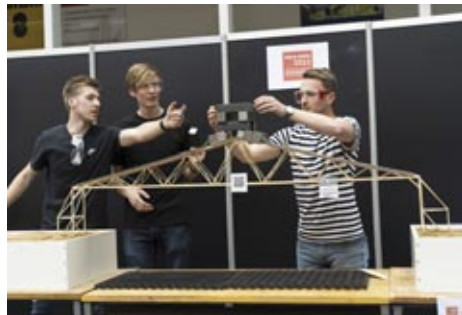
Hala roku AKADEMIK 2020 – Studentská soutěž stavební fakulty ČVUT v Praze



Koncem dubna se na půdě pražské stavební fakulty ČVUT uskutečnila tradiční studentská soutěž stavebních fakult a fakult architektury z celé republiky. Jedná se o akci s bohatou historií, která má kromě dvouleté „covidové“ přestávky již více jak dvacetiletou tradici. Účelem soutěže bylo v rámci dvou nebo tříčlenných týmů zhotovit funkční model části konstrukce nějaké stavby a ten pak podrobit „zatěžovací zkoušce“, ovšem až do úplného kolapsu konstrukce. V letošním roce se jednalo o jedno pole konstrukce jednododní haly. Pravidla soutěže jsou poměrně složitá, nicméně hlavním kritériem byla únosnost konstrukce, respektive poměr mezi hmotností modelu a zatížením, které před kolapsem unese. Model měl být zhotoven z materiálů „domácí“ provenience. Šlo tak většinou o dřevěné špejle, provázky a lepidlo.

Jednotliví soutěžící během osmiminutového časového limitu svůj model „založili“ do předem připraveného „terénu“ z písku a následně konstrukci zatěžovali nejdříve *spojitým zatížením* a pak *osamělým břemenem* v polovině rozpětí. Tedy v tom nejméně příznivém místě. Šlo tak o zcela konkrétní zatížení, se kterými se v hodinách statiky setkávají.

Do soutěže se přihlásilo se svými modely 45 týmů. Studenti přijeli z deseti fakult z celé republiky a konkurence tak byla opravdu vysoká. V některých týmech byli soutěžící i z více fakult, a vše probíhalo ve velmi přátelském duchu.



Přehlídka soutěžních modelů.

„Sudopské“ soutěžní trio chvíli před zničením svého díla.

Patron Kafka se „svým“ družstvem.

SUDOP PRAHA se soutěže účastnil jako partner a měli jsme tedy možnost vybrat jeden z návrhů a jeho soutěžní tým ohodnotit a udělit mu *cenu partnera*. Jak jsem již zmiňoval, konkurence byla opravdu veliká, a tak pro mne nebylo vůbec snadné na jeden konkrétní ukázat. Nakonec jsem vybral návrh týmu, který si říkal *Jeden a půl stavaře*. Tým byl složen ze dvou studentů stavební fakulty a jednoho studenta fakulty architektury. Tím polovičním stavařem byl možná s nadsázkou míněn právě onen architekt. Nevím. Nicméně výsledek jejich spolupráce byl z mého pohledu opravdu dobrý. Na jejich modelu bylo totiž moc pěkně vidět, že když se spojí znalosti statických s citem a precizností architekta, vznikne opravdu povedené dílo. Kromě velmi precizního provedení byla konstrukce i zcela reálná a jak zmínil i pan kolega z ČKAIT: „Takovéto konstrukce se opravdu staví“, což mohu potvrdit. Zmiňovaný návrh se ze všech zúčastněných umístil na velmi pěkném třetím místě, což tomuto týmu přineslo kromě radosti i pěknou finanční odměnu.

Pro mě bylo velmi příjemným zjištěním, že se studenti nebojí experimentovat a přicházet tak s netradičními návrhy a hlavně, že tradice inženýrských konstrukcí v této zemi stále pokračuje a že budeme mít v dnešních studentech do budoucna velmi dobré nástupce.

Ondřej Kafka

Tunel na dálnici D35 u Dětrichova

VRT: v Česku se představila souprava TGV



Ředitelství silnic a dálnic pokračuje s přípravou úseku dálnice D35 od Svitav na Moravskou Třebovou s nejdelším českým tunelem u Dětrichova. Smlouvu na přípravu stavby za 135 milionů korun získalo sdružení pěti firem, a to SUDOP PRAHA, SUDOP EU, Pudis, Dopravoprojekt Brno a slovenská společnost Dopravoprojekt.

Úsek dlouhý 16,6 kilometru obsahuje celkem 17 mostů včetně přemostění tratě Třebovice v Čechách – Chornice. Součástí stavby je i **budoucí nejdelší český dálniční tunel Dětrichov**. Bude dlouhý 3,89 kilometru a má vyřešit trasování složitým terénem. Oba tubusy budou dvouproudé a počítá se v nich s maximální povolenou rychlostí 100 kilometrů v hodině. Celá stavba by měla začít v prvním čtvrtletí roku 2024.



Desetivozová francouzská vysokorychlostní jednotka přijela do Česka přes Německo a nejprve se představila veřejnosti 6. června na pražském hlavním nádraží. Večer následoval přesun do areálu brněnského výstaviště, kde byla po tři dny součástí venkovní expozice na tamním kolejišti. V průběhu konání akce posloužila také k prezentaci francouzských drah SNCF a projektu Rychlých spojení v naší republice. Dalšími zastávkami vlaku byla 10. června stanice Jihlava a o den později hlavní nádraží v Ústí nad Labem.

SUDOP PRAHA jako subjekt, který se aktuálně podílí na přípravě těchto tratí a je u plánování VRT v ČR již od začátku těchto úvah před cca 40 lety, byl partnerem této prezentace. Rádi jsme podpořili setkání s železniční legendou, která již v roce 1981 zvládla světový rychlostní rekord, když mezi Paříží a Lyonem dosáhla rychlosti 380 km/h.

Dvacátá pátá konference s tématem ŽELEZNICE



ŽELEZNICE 2021/22

se konala ve čtvrtek 28. dubna 2022 v pražském kongresovém centru O2 Universum. Konference je koncipována jako setkání železničních správců, projektantů a stavitelů.

Pořadatelé akce byli Správa železnic a SUDOP PRAHA, hostiteli Tomáš Slaviček, generální ředitel, SUDOP PRAHA (na snímku vpravo) a Mojmír Nejezchleb, náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy Správy železnic.

Ti také přednesli své příspěvky: Víze železnice po roce 2050 – ARI (Slaviček) a Nejvýznamnější železniční stavby připravované úsekem modernizace SŽ (Nejezchleb).

Dopravní politice ČR pro období 2021–27 a revizi sítě TEN-T se na konferenci věnoval Luděk Sosna, ředitel odboru strategie Ministerstva dopravy ČR. Se svým příspěvkem vystoupil i Zbyněk Hořelica, ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury ČR, který se zaměřil na financování železniční infrastruktury z rozpočtu SFDI v roce 2022 a plán digitalizace pro dopravní infrastrukturu.

Mezi panelisty se objevil například poslanec Martin Kolovratník, který prezentoval témata spojená s novým stavebním zákonem. Tématu přípravy VRT v České republice pak byla věnována prezentace Martina Švehlíka, který je ředitelem odboru přípravy VRT na SŽ.

A další a další...



Slavnostním aktem konference bylo vyhlášení osobnosti infrastruktury železniční dopravy ČR za rok 2021, kterou se stal Ing. Michal Štefl, dlouholetý GŘ podniku ŽS Brno a následně OHL ŽS.

Nominovaných bylo pět, dole na snímku zleva: Ing. Pavel Tikman, zakladatel střediska koncepce dopravy v SUDOPU; vítěz; doc. Ing. Hana Krejčířková; Ing. Zdeněk Chrdle, MBA a Ing. Bohuslav Dohnal.



OBSAH SBORNÍKU

Financování železniční infrastruktury z rozpočtu SFDI v roce 2022 a plán digitalizace pro dopravní infrastrukturu / Dopravní politika ČR pro období 2021–27 a revize sítě TEN-T / Financování železniční infrastruktury od dotací k finančním nástrojům / Změny v rozsahu a způsobu zpracování projektových dokumentací pro SŽ v souvislosti s novým stavebním zákonem a povinností veřejných zadavatelů zpracovávat zakázky formou BIM / Typová řešení v oblasti přípravy staveb / Studie proveditelnosti VRT Brno–Přerov–Ostrava / Příprava vysokorychlostních tratí v České republice /

Z příspěvků na konferenci Železnice 2021/22

Financování železniční infrastruktury z rozpočtu SFDI v roce 2022

Návrh rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) na rok 2022 činí celkem 130,6 mld. Kč, z toho národní zdroje činí 84,5 mld. Kč a zdroje EU jsou ve výši 46,1 mld. Kč.

Výdaje z rozpočtu SFDI na celostátní a regionální dráhy pro Správu železnic, s. o. (dále jen „SŽ“) jsou v roce 2022 plánovány v celkové výši 55,2 mld. Kč. Z této částky představují národní zdroje 35,4 mld. Kč a zdroje EU, které jsou nedílnou součástí rozpočtu, činí 19,8 mld. Kč.

V případě financování železniční infrastruktury z rozpočtu SFDI je třeba zajistit finanční prostředky zejména na mandatorní výdaje, tj. především opravy, údržbu a správu sítě. Dále je třeba zajistit prostředky na financování globálních položek spojených zejména s bezpečnostními opatřeními a realizací akcí menšího rozsahu (např. zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech, vybavení drážních vozidel palubními jednotkami ETCS, příprava akcí rychlých spojení, vypořádání staveb, atd.). Také je třeba finančně pokrýt přípravu akcí a financování již rozestavěných akcí, včetně dofinancování dohánějících projektů. V neposlední řadě je třeba zajistit finanční krytí nově zahajovaných akcí.

V roce 2022 budou k financování projektů SŽ využity také finanční prostředky ve výši 2,8 mld. Kč z úvěru od Evropské investiční banky (dále jen „EIB“), který Česká republika uzavřela prostřednictvím Ministerstva financí v roce 2019. Prostřednictvím úvěru bude financován projekt na odstranění úzkých míst na vybraných úsecích železničních koridorů v ČR, který je částečně (2 z 8 úseků) spolufinancován z Nástroje pro propojení Evropy (CEF). Touto dílčí úvěrovou smlouvou bude ze strany EIB zajištěno financování dvou traťových úseků, a to Velim – Poříčany a Dětmorovice – Petrovice u Karviné – státní hranice s Polskem. To je zhruba polovina jejich investičních nákladů. Zbývající část je financována z národních zdrojů s očekávaným čerpáním dotace z CEF. Očekávané čerpání získala SŽ na základě úspěšné žádosti uplatněné v rámci výzvy CEF Blending Call. Podmínkou získání příspěvku CEF byla jeho kombinace s úvěrem od soukromé nebo veřejné bankovní instituce.

Ing. Zbyněk Hořelica, Státní fond dopravní infrastruktury

Typová řešení pro oblast přípravy staveb

Již naši předci za dob Rakousko-uherské monarchie měli zpracovaná vzorová řešení na různé části drážní infrastruktury. Můžeme se dodnes setkat s řadou typových projektů nádražních budov, mostů, tunelů apod.

Typová řešení obecně jsou zaměřena na opakující se části staveb, u kterých je cílem jejich maximální unifikace, což vede jak ke zvýšení efektivity vytváření dokumentací, tak ke zvýšení efektivity jejich kontroly a zejména k dosažení jednotného standardu kvality a vzhledu. Dále se zpravidla jedná o ekonomicky výhodná řešení zajišťující hospodárnou údržbu a požadovanou životnost. Typová řešení jsou zpracována tak, že projektant je přímo přejímá do návrhu, odkazuje se na ně. Investor zároveň detaily typových řešení opakovaně nekontroluje. Následně zhotovitel vzorové listy používá při realizaci. Tyto aspekty platí obdobně pro statické výpočty opakujících se konstrukcí (např. zábradlí).

Typová řešení jsou koncipována jako vzory pro opakující se prvky (vzorové listy), které upravují procesy vedoucí ke sjednocení návrhu a provádění díla zejména v těch železničních stanicích, kde není zvláštní požadavek na architektonické řešení nebo se nejedná o objekty, na které je uplatněna památková ochrana.

Pro správné použití vzorového řešení je důležitá koordinace se souvisejícími objekty, jako jsou železniční svršek a spodek, podchod, odvodnění, silnoproudé a slaboproudé sítě, orientační a informační systém, kamery, rozhlas. V rámci přípravy projektové dokumentace i realizace stavby je nutná koordinace všech výše uvedených profesí. V typových listech jsou tyto vazby naznačeny a jsou zde uvedena pravidla a podmínky použití – význam a dispoziční řešení železniční stanice, tj. kolejistiště, nástupních hran, přístupů na nástupiště, umístění výpravní budovy apod.

Typová řešení jsou zpracována na předem dané vstupní podmínky, jako jsou např. rychlosti v přílehlých kolejích, zatížení větrem a sněhem, zatížení k zabránění pádu z výšky, zatížení od dopravních zařízení, vzdálenost zařízení od nástupní hrany apod. pro většinu případů použití v síti SŽ. Pokud se vstupní podmínky liší od konkrétních v daném projektu, použije projektant konstrukci ze vzorového listu, kterou upraví na konkrétní situaci.

Práce na typových řešeních pro oblast přípravy staveb v současné době probíhá v následujících oblastech: konstrukce nástupiště, povrchy nástupiště, odvodnění plochy nástupiště, zábradlí a madla, přístřešky, zastřešení nástupiště a výstupů z podchodů, výtahové šachty, sdružené stožáry, železniční přejezdy a přechody.

Jedná se však o otevřený systém, kdy jsou jednotlivé části typových řešení zpracovány formou vzorového listu železničního spodka, a to buď jeho doplněním, vytvořením nebo nahrazením. V případě potřeby je možné provést aktualizaci typového řešení nebo vložit do struktury vzorových listů novou část.

Ing. Radek Trejtnar, Ph.D., Ing. Ivo Jauris, Správa železnic, státní organizace

Změny v rozsahu a způsobu zpracování projektových dokumentací pro SŽ

Blíží se rozhodné datum pro možnou změnu ve způsobu zpracování a formy vyhotovení projektových dokumentací. Stejně tak se přibližuje i rozhodné datum pro nabytí účinnosti nového Stavebního zákona. Pro oboje v současnosti platí meta 1. 7. 2023. Cílem obou těchto počínů by mělo být jednak zjednodušení, a snad tedy i urychlení, projednání finální podoby stavby v rámci její projekční přípravy se všemi dotčenými, stejně jako vytvoření reálného modelu stavby (buď pravděpodobně prozatím s určitým omezením v řešení detailu). Věřím, že tyto dva mezníky – dle data tedy pouze jeden – přinesou také diskusi o tom, jak by měla (nebo alespoň mohla) v budoucnu vypadat projektová dokumentace. Možná i o tom, zda nám v budoucnu nebude stačit pouze iModel stavby.

Aktuálně to totiž vypadá tak, že se (minimálně po určitou dobu) budou zpracovávat paralelně dvě formy dokumentace. Jedna klasická – „papírová“ či digitální 2D – dokumentace jak ji známe dnes a druhá, resp. další, v podobě iModelu. Ten by měl být alespoň částečně v podrobnostech určených pro realizaci, ale i následnou správu hotového díla. Bohužel zatím neprobíhá, a asi ani nebyla zahájena diskuse o tom, zda je skutečně nutné i nadále takto postupovat a dělat tak všechno vlastně dvakrát. Jednou jako klasickou dokumentaci, kterou dnes umí všichni zainteresovaní číst, protože jsou na ni za svá dlouhá léta praxe zvyklí, a podruhé jako „digitální dvojče“ stavby. S tou si naopak většina z nás nějak stále neví rady – jenže za chvíli to již bude povinné.

Asi bude trvat poměrně dlouhý čas, než se najde něco optimálního. Něco, co bude splňovat veškeré požadavky pro projednání, realizaci a správu díla.

Určitě také potrvá, než se přepneme v našich hlavách na něco jiného, než na co jsme zvyklí dnes. Možná to potrvá i generaci(e), než se projektanti a další účastníci investiční přípravy naučí zcela se oprostit od klasické projektové dokumentace jako celku. Než se budeme umět zbavit dnes obvyklých částí projektové dokumentace, které se díky 3D projektování ukážou jako „nadbytečné“. Pokud se tedy ukáže, že je to díky 3D technologii projektování i digitalizaci stavebnictví vůbec možné. Naopak bude nutné se aktuálně ve 3D verzi projektové dokumentace soustředit na věci, které jsou pro realizaci a správu stavby podstatné či nezbytné.

Pokud bude státní správa, a tím i státní investoři, postupně skutečně naplňovat to, co je popsáno v prvním odstavci, bude navíc nutné vytvořit společnou komunikační i datovou platformu, tedy takzvané Společné datové prostředí (tj. Common Data Environment = CDE).

Není mi známo, že by diskuse o tomto tématu (zjednodušení projektové dokumentace) na jakékoliv platformě již probíhala. Proto bych chtěl tímto příspěvkem onu, dle mého velmi potřebnou, diskusi zahájit.

Ing. Ivan Pomykáček, výrobní ředitel SUDOP PRAHA a.s.



Vysokorychlostní vlaky a městské uzly – nesnadno řešitelný problém / Praktické zkušenosti z výstavby systémů ERTMS na síti SŽ z pohledu investora / Příprava technologických staveb (ETCS) železniční přejezdy, elektrizace konverze v roce 2021/ Významné posílení železniční mechanizace společnosti SUBTERRA / Masivní těžká sanace štěrkovými pilíři bezvibrační technologií na stavbě I. koridoru v úseku Velim–Poříčany / Příprava investičních akcí výpravních budov / Pevná jízdní dráha jako konstrukce koleje vhodná pro vysokorychlostní tratě / Majetkoprávní příprava staveb / Zajištění přístupnosti železnice nevidomým a slabozrakým / Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha, poprvé

Dvacáté sedmé mezinárodní sympozium MOSTY



MOSTY 2022



I v roce 2022 bylo brněnské sympozium, konané ve dnech 16. a 17. června, zaměřeno na novinky v oblasti mostního stavitelství, na výstavbu nových, případně rekonstrukce stávajících mostů v České republice i v zahraničí. Předmětem jednání v rámci dvoudenního sympozia byly rovněž inovace technologií, materiálů a výrobků pro mosty.

SUDOP PRAHA byl kromě hlavního partnerství zastoupen čtyřmi příspěvky našich kolegů.

Martin Vlasák referoval o rekonstrukci mostu v km 21.502 trati Rumburk – Sebnitz (Karlova) a spolu s Jiřím Jiráskem o železničních estakádách na úseku modernizované trati Sudoměřice – Votice, Jiří Jirásko o novém železničním mostu „Paramo“ na trati Pardubice Rosice n/L – Havlíčkův Brod a Roland Mikulička o řešení speciálního založení vysunutého železničního mostu v Pardubicích pomocí dvojité stětovnicové jímky v korytě Labe a dalších vizuálních konstrukcích.

Úvodní slovo předsedkyně přípravného výboru Ing. Dany Wangler je ve vedlejším sloupci.



Vážené kolegyně, vážení kolegové, milí přátelé, jménem celého přípravného výboru Vás vítám na 27. ročníku mezinárodního sympozia MOSTY 2022.

Scházíme se znovu v netradičním termínu, tentokrát krátce před letním slunovratem, a tedy i před obdobím, které je spojeno s prázdninami, dovolenými a letním odpočinkem. Důležité je, že se naše setkání uskuteční.

Již déle než dva roky žijeme ve velmi turbulentní době. Na dohasínající pandemii covidu navázala v únoru válka na Ukrajině. Nikdo z nás si pravděpodobně nedovedl představit, že něco takového je možné v Evropě 21. století. Bohužel, přesto je tomu tak. S ohledem na geografickou i politickou blízkost konfliktu se všechny předchozí problémy a krize rázem mohou jevit banální.

Na druhou stranu je úžasné sledovat obrovskou vlnu solidarity, která se vzvedla v celé naší společnosti. Na aktivní přístup státu i jeho občanů, který nepochybně reflektuje naše historické zkušenosti z let 1938 a 1968, můžeme být po právu hrdi.

Za válkou nestojí jen zmařené životy vojáků a nevinných civilistů. Válka také zásadním způsobem ovlivnila celosvětovou ekonomickou situaci. S touto skutečností se tak budeme zcela reálně potýkat i ve výstavbě dopravní infrastruktury v dalších letech. V novém státním rozpočtu na rok 2022, který byl schválen na konci března, je na financování dopravní infrastruktury vyčleněno 127,6 mld Kč, včetně 46,1 mld Kč z evropských zdrojů. Za daných okolností je však nutno očekávat redukci těchto velkorysých čísel.

Zároveň se na všech úrovních budeme potýkat s nedostatkem stavebních materiálů, razantním růstem jejich cen i s absencí ukrajinských stavebních dělníků. V současné době je velmi těžké předvídat vývoj v nadcházejících dnech, týdnech i měsících. Lze jen doufat, že naši kolegové investoři budou na měnící se situaci realisticky reagovat.

Nedávně i současně události nám všem připomínají, že to, co jsme dosud považovali za samozřejmé, vůbec samozřejmé není, i to, co je v životě opravdu důležité. Všichni budeme nuceni vystoupit ze své komfortní zóny a přemýšlet, jak v nastalé situaci dále fungovat. Jsem přesvědčena, že tato doba vyžaduje dělat naši práci jinak – snad skromněji, nutně efektivněji, se změnami rutinních postupů. Dovoluji si zde uvést citát, který jsem před nedávnem četla a který tuto dobu popisuje přesně: „Občas je třeba proplout pořádnou bouří, protože klidná voda z nás kapitány neudělá“.

Velmi si přeji, aby změna vnějších podmínek byla také spojena se zklidněním hektického tempa posledních let. Prospělo by to nám všem. Důležitější než lámat kvantitativní rekordy, je držet kvalitu naší práce. Dobré či dokonce skvělé výsledky potřebují svůj čas. To by mělo být předmětem naší profesní cti.

Efektivitě naší práce by určitě velmi prospělo, pokud by byly eliminovány nestandardní postupy v přípravě staveb, kterým jsme v posledních letech často vystavováni. Mám na mysli náhlé koncepční změny dlouhodobě rozpracovaných technických řešení, prováděné na poslední chvíli na přání a podle estetického (někdy snad i pseudoestetického) citění vysoce postavených jedinců. Zde nelze nevidět paralelu s dobou „předsametovou“.

Dalšími milníky, které brzy ovlivní naši profesi, jsou digitalizace stavebnictví a nový stavební zákon. Dle posledního prohlášení vlády je termín účinnosti nového stavebního zákona a dosažení plné digitalizace (ať už to znamená cokoli) stanoven na 1. 7. 2023.

Pojďme nyní zapomenout na všechny těžkosti a užít si čas společně strávený na sympoziu. Přípravný výbor připravil zajímavý odborný program a setkáme se i na společenském večeru.

Za přípravu sympozia děkuji všem členům přípravného výboru i společnosti Sekurkon.

Stejně tak děkuji i Vám, všem věrným účastníkům, bez kterých by se sympozium neuskutečnilo. Přeji nám všem pevné zdraví a chuť do další práce.

Dana Wangler

předsedkyně přípravného výboru sympozia

MOSTNÍ DÍLO ROKU 2020



Ocenění MOSTNÍ DÍLO ROKU 2020 si ze sympozia odnesli tvůrci zdařilé rekonstrukce Negrelliho viaduktu v Praze. Sudopský projekt nejprve vedl Ing. Karel Štěrba, poté Ing. Marek Foglar, Ph.D. a po jeho odchodu ho úspěšně dokončil i s autorským dozorem Ing. Tomáš Martinek.

O průběhu projekčních prací i samotné stavbě přinesla SUDOP revue několik obsáhlých materiálů v číslech 4/2015, 3/2017, 4/2018, 2/2019, 3/2020 a 4/2020.



Integrovaná reference kvality RABF 2022 – 1. místo



Mezi projektovými ateliery a kancelářemi byla nejúspěšnější firma **SUDOP PRAHA a.s.**, která získala celkem 11 900 bodů, druhou příčku obsadil AED project a.s. (11 700) a na třetím místě se umístila společnost ov architekti s.r.o. (10 540).

Rating pro rok 2022 je sestaven z výsledků řady dílčích hodnocení za roky 2017–2022, 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 | Česká cena za architekturu | Presta Jižní Čechy | Nejlepší dodavatel roku | Baumit-Fasáda roku | Dopravní stavba roku | Dřevěná stavba roku | Stavba roku Plzeňského kraje | Stavba roku Zlínského kraje | Soutěž Karla Hubáčka | Stavba roku Královéhradeckého kraje | Stavby Karlovarského kraje | Stavba Ústeckého kraje | Stavba Vysočiny – Stavba kraje Vysočina | Stavba roku v Pardubickém kraji | Stavba roku Olomouckého kraje | Stavba Moravskoslezského kraje | Stavba Jihomoravského kraje |



ATELIER 4 SLAVÍ 30 LET OD ZALOŽENÍ



ATELIER 4, s.r.o., projekční a inženýrská společnost v Jablonci nad Nisou, slaví 21. května 2022 výročí 30 let od svého založení.

Společnost vznikla převážně z pracovníků bývalého Stavoprojektu Liberec. Z toho také pramení název ATELIER 4, jelikož Stavoprojekt byla velká projekční firma, která měla jednotlivá pracoviště rozdělena na útvary, tzv. ateliery. Například v Atelieru 2 působil známý architekt Karel Hubáček.

Zakladateli ATELIERu 4 byli Ing. Pavel Kramařík a Ing. arch. Josef Lhoták.

Logo společnosti ATELIER 4 bylo vytvořeno tak nadčasově, že se jím inspiroval dokonce Microsoft, který až v roce 2012 přišel s moderními čtyřmi čtverečky, které už ATELIER dávno využíval. Přitom logo ATELIERu vycházelo ze dvou zdánlivých čtverců z loga Stavoprojektu Liberec. Logo mělo znázorňovat rozpad ateliérů Stavoprojektu a zároveň zdůraznění osamostatnění ATELIERu 4.

O SPOLEČNOSTI

ATELIER 4 postupně rozšiřoval svoji činnost z regionálního působení v dané oblasti podnikání až do celostátního pole působnosti.

Činnost společnosti je zaměřena na projektovou a inženýrskou činnost v investiční výstavbě.

Společnost poskytuje komplexní služby investorům ve všech fázích výstavby počínaje spoluprací při zpracování podnikatelského záměru, přes zajištění návrhů předprojektové a projektové dokumentace, spolupráce při výběru dodavatelů stavby a zajištění technického dozoru, kolaudaci staveb se zavedením do evidence nemovitostí a konče předáním stavby do užívání; dále provádí odbornou a technickou pomoc v daném oboru podnikatelské činnosti.

Naše zaměření je rozsáhlé, zaměřujeme se na stavby občanské, bytové, zdravotnické, sportovní, školské, kulturní, stavby průmyslové, stavby administrativně provozní, stavby energetické (kotelny, výměníky), inženýrské sítě, městské komunikace apod.

2 x Eurocentrum Jablonec nad Nisou



VÝZNAMNÉ A OCENĚNÉ STAVBY

Administrativní budovy

Eurocentrum Jablonec nad Nisou

Spolkový dům Jablonec nad Nisou

Rekonstrukce pavilonu A Výstaviště Jablonec nad Nisou – NEJLEPŠÍ STAVBA LK ROKU 2006

Podnikatelský inkubátor Nymburk

Správní budova Správy a údržby silnic Rychnov nad Nisou

Rekonstrukce objektu Okresního úřadu Jablonec nad Nisou

Obchodně provozní budova SČE Jablonec nad Nisou

Rekonstrukce objektu v Podhorské 28, Jablonec nad Nisou

Rekonstrukce a oprava objektu Podhorská 20, Jablonec nad Nisou

Městská knihovna Štětí

Soubor administrativních budov v areálu Škoda auto Mladá Boleslav

Banky

Raiffeisenbank Jablonec nad Nisou

Investiční banka Jablonec nad Nisou – adaptace

Obchodní banka Liberec

Bytové domy

Bytový dům o 34 b.j. v Semilech, obecní byty Štětí

Praha – Uhřetěves, bytové domy Vrkošlavice

Bytový dům Zlatý Jelen a bytové domy v Jungmannově a Kokonínské ulici

- vše v Jablonci nad Nisou





Ústřední hudba AČR Praha

Bytový komplex Lesní – Horská Jablonec nad Nisou Polyfunkční dům v ul. Na Maninách a obytný soubor Velká brána, Praha

Čerpací stanice

Čerpací stanice pohonných hmot Euro-Car Vik, Lučany



Školka v areálu nemocnice Jablonec nad Nisou

Domovy důchodců

Domov důchodců Litoměřice, Domov důchodců Roudnice nad Labem
Dům s byty s pečovatelskou službou Novoveská ul., Jablonec nad Nisou

Hotely, restaurace

Hotel Zlatý Jelen, Jablonec nad Nisou
Rekreační zařízení SČE Děčín v Harrachově

Infrastruktura

Komunikace Soukenná, Bulvár 5.květen, Dolní náměstí – vše v Jablonci nad Nisou

Kostely

Kostel sv. Anny v Jablonci nad Nisou – ČESTNÉ UZNÁNÍ MINISTERSTVA PRŮMYSLU A OBCHODU 2006 (foto)



Hospital Kuks – granátové jablko, rekonstrukce STAVBA ROKU 2016 & ZVLÁŠTNÍ CENA MINISTERSTVA KULTURY; DESTINACZE 2016: FÉNIX – ZNOVUZROZENÝ PROJEKT
Cena veřejnosti DestinaCZe v kategoriích Fénix – znovuzrozený projekt, **EUROPA NOSTRA 2017 & GRAND PRIX (viz SR 4/2016 a 2/2017)**
POCTA ČESKÉ PAMÁTKOVÉ PÉČE 2019

Ocenění Historica Opera získal i barokní areál hospital Kuks.



Dům pro rodinnou rekreaci Hrabětice

Muzea

Rekonstrukce budovy Muzea skla a bižuterie v Jablonci nad Nisou – STAVBA LIBERECKÉHO KRAJE ROKU 2005
Rekonstrukce budovy muzea sklářství na Kristiánově – CENA PATRIA NOSTRA HEJTMANA LIBERECKÉHO KRAJE 2020)

Nemocnice

Rekonstrukce a dostavba Masarykovy městské nemocnice Jilemnice
Stavební úprava areálu a objektů LDN Lomnice nad Popelkou

Parkovací domy

Parkovací dům Most

Prodejny

Prodejna a svářečská škola a prodejna JBC Mode, Jablonec nad Nisou

Průmyslové objekty

Výrobní hala A. Raymond a hala TRW, Jablonec nad Nisou
Preciosa Ornella Desná – rekonstrukce objektu, měřírna Chuchle
Výzkumný ústav Sylva Taroucy, Průhonice
Artweld Liberec – provozní budova, skladová hala CS Cargo, Liberec
Ústřední hudba AČR Praha (viz SR 1/2022)
Výrobní areál Schurter, Malá Skála a Kofola, Mnichovo Hradiště



Palác Dunaj - vizualizace vítězného návrhu (ATELIER 4 a MOD architekti)

Rodinné domy

Rodinné domy Jablonec nad Nisou, Huť, Vrchoslavice, Zbirohy, Hrabětice

Sportovní stavby

Obecní úřad a Sokolovna, Zlatá Olešnice, hřiště Ostroměř
Víceúčelové hřiště a odstavná plocha Černý Důl
Dobudování biatlonového areálu v Jablonci nad Nisou

Školy a školky

Rekonstrukce ZŠ Tanvald, Rekonstrukce gymnázia Česká Lípa
Přístavba gymnázia v Jilemnici, ZŠ Lomnice nad Popelkou
Školka v areálu nemocnice Jablonec nad Nisou (ocenění fasáda roku)
Rekonstrukce a dostavba II. ZŠ Dr. Reigra v Semilech
Waldorfská škola Semily, Technická univerzita Liberec – budova G
Jihočeská univerzita České Budějovice

ZÁVĚREM

V současnosti udržujeme původně nastavený trend – snažíme se být lídry v oblasti projektování a takto máme nastavený směr i do budoucna...
Děkujeme všem spolupracovníkům a všem zákazníkům a těšíme se na další společné zajímavé projekty.

Ing. Jiří Šmíd, Ing. arch. Jiří Škrábek



*Staré mizí, nové vzniká (1)...
v Pardubicích a okolí*



Modernizace žst. Pardubice a 2. kolej Stéblová–Rosice

Pavel Kubát, foto Jaroslav Dytrch



V Pardubicích a okolí probíhá realizace několika velkých investic Správy železnic, kde stavební práce probíhají i podle našich projektů.

Modernizace železničního uzlu Pardubice (info viz SR 01/2020), zahájená v 09/2020, se po přestavbě prvního a druhého nástupiště v loňském roce a po zimním přesunu kostěnického zhlaví mimo původní most nad třídou Jana Palacha na definitivní most a na mostní provizorium, aktuálně odehrává především v prostoru budoucího pátého nástupiště (do provozu 07/2023) a v okrajových částech kolejiště, kde se "přetlačuje" s rekonstrukcí výpravní budovy a novým autobusovým nádražím (investice Města Pardubice).

Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová, nezahrnuje jen prosté přidání druhé traťové koleje v úseku Pardubice – Stéblová.

Dílicí přeložky trati v kombinaci s budoucím doplněním ETCS (na infrastrukturu i do vozidel) umožní zvýšení traťové rychlosti až na 160 km/h. Rozsáhlé rekonfigurace s novým ostrovním nástupištěm a podchodem se dočká kolejiště stanice Pardubice-Rosice nad Labem. Blíže centru obce bude zřízena nová zastávka Stéblová obec. Rekonstruována je i zastávka Pardubice-Semtín.

Po nové koleji číslo 2 se vlaky rozjedou koncem června.

Ikonou stavby je nový dvoukolejný most o třech polích přes Labe délky 162 m s trémovou ocelovou nosnou konstrukcí vyztuženou obloukem s dolní ortotropní mostovkou (rozpětí 80 m) ve středním poli, který bude nad řeku vysunut v příštím roce.



Jižní zhlaví žst. Stéblová, napojení na dříve dokončenou stavbu zdvoukolejnění Stéblová – Opatovice (dokončena 2016). Znalci si připomenou, že v tomto místě ležela provizorně (6 let) výhybka 1:26,5-2500 pro rychlost jízdy do odbočky až 130 km/h (druhá výhybka tohoto tvaru v síti Správy železnic). 05/2022



Provizorní bypass 1. koridoru nad třídou Jana Palacha využívá definitivní most pro kolej 12a, směřující k budoucí zastávce Pardubice centrum (blíže kolej), a mostní provizorium pro kolej vzdálenější. 04/2022



Pohled na přeložku oblouku před Stéblovou zachycuje "střílny" související Výstavby TNS Stéblová (MCO). Vizionářská stavba, připravená i pro budoucí konverzi na střídavou trakční proudovou soustavu, čeká na připojení. 05/2022



Průhled z nástupiště 1a, čekajícího na rekonstrukci (rok 2024), dokumentuje probíhající práce na související stavbě **Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Pardubice** (SUDOP PRAHA a SUDOP EU). 04/2022



Dokončená část kolejiště a prvního nástupiště na jižním zhlaví žst. Pardubice-Rosice nad Labem. Vztyčené rameno jeřábu v pozadí signalizuje, že výstavba podchodu je stále v plném proudu. 05/2022



Osazený a zprovozněný nový ocelový příhradový most trati Havlíčkův Brod – Pardubice Rosice n. L. přes koridorovou trať Česká Třebová – Praha (U Parama). 01/2022



Práce na spodní stavbě nového mostu přes Labe. Snímek zachycuje v levé části provizorní přemostění, pro které byl využit dosavadní jednokolejný ocelový most přesunutý do provizorní polohy bočním posunem po 15 m dlouhé dráze. 04/2022



*Architekt Rudolf Štech
by nevěřičně zíral...*



Staré mizí, nové vzniká (2)... v Plzni

Rekonstrukce výpravní budovy žst. Plzeň hl. n. na začátku druhého roku prací

Jaroslav Soumar

Po odevzdání PDPS v srpnu 2020 byla v říjnu téhož roku vypsána soutěž na výběr zhotovitele. Soutěž byla po zodpovězení 174 dotazů uchazečů a následném vypořádání námitek ukončena až v únoru 2021.

Vítězným uchazečem se stala SPOLEČNOST NÁDRAŽÍ PLZEŇ, což je sdružení tří firem: Metrostav DIZ s.r.o. + OHL ŽS, a.s. (dnes již OHLA ŽS, a.s.) + AVERS, spol. s r.o. Staveniště bylo zhotoviteli předáno v dubnu 2021.



Pohled ze střechy při postupném odstraňování střechy a stropních konstrukcí.

Na velkém snímku pohled ze zařízení staveniště: větší přední věžový jeřáb výšky 50 m a menší zadní věžový jeřáb výšky 25 m.

Již po čtyřech měsících od zahájení stavby však investor vypsál zakázku na zpracování architektonické studie, jejímž obsahem je mj. změna dispozičního řešení suterénu a přízemí, tedy z pohledu cestujících nejdůležitějších veřejností přístupných prostorů.

Studie oproti původnímu návrhu přemísťuje jednotlivé provozy, a to i napříč podlažími. Jedná se např. o přesuny a dispoziční úpravy veřejných toalet, pokladen, jednotlivých komerčních jednotek vč. gastroprovozu restaurace, zázemí zaměstnanců i dalších prostor.

Velké změny mají kromě logistických problémů rozjeté stavby samozřejmě dopad do projektů (např. bezpečnostní projekt, akustika haly s kulpí, posouzení shody s požadavky interoperability, projednání s dopravci a státní správou) i do jednotlivých technologických zařízení (voda, kanalizace, vzduchotechnika, chlazení, vytápění, plynová zařízení, zařízení pro odvod tepla a kouře, silnoproudá elektrotechnika, měření a regulace), která jsou ve stísněných podmínkách památkově chráněného rekonstruovaného objektu navzájem komplexně provázána.

Dopady jsou dále také do dalších jednotlivých provozních souborů, zejména sdělovacího zařízení, i ostatních stavebních objektů, jako např. orientačního systému, drobné architektury a dalších.

Vzhledem k uvedenému rozsahu a potřebě zpracování změn je již nyní jisté, že dojde k prodloužení doby výstavby. V současnosti (04/2022) je v řešení kdo, jakým způsobem a kdy změny ze studie zapracuje do podrobností



Bourání podlahy v hlavní suterénní hale.

prováděcího projektu tak, aby stavba měla v ruce podklady, podle kterých se dá dál stavět rozestavěná budova.

I přes výše uvedené komplikace se změnami projektu, se kterými bylo spojeno i pozastavení prvních stavebních postupů, došlo během více než roku realizace stavby k vybourání většiny konstrukcí určených současným projektem k odstranění.

Bylo vybudováno nové hlavní schodiště vč. osazení eskalátorů a došlo k instalaci dvojice nových výtahů pro cestující. Byla provedena většina nových stropních konstrukcí i podlahových desek.

Během výstavby došlo i k úpravám etapizace výstavby, kdy díky možnosti vystěhování některých provozů mohlo dojít k uvolnění větších částí objektu, a tudíž provést větší rozsah stavebních úprav při jednom kroku (namísto původně uvažovaných 11 pracovních záběrů došlo ke sloučení do pouhých 5 záběrů). Spolu se změnou etapizace bylo dále řešeno umístění dvou jeřábů a transport stavby přes kolejště cestou původně určenou pouze pro složky IZS.

Aktuálně na stavbě řešíme aktualizaci akustické studie hlavní haly, kdy na základě požadavku památkářů je snaha redukovat akusticky pohltivé obklady stěn a srozumitelnost podávaného hlášení řešit jen formou speciálních reproduktorů.

I přes v projektu provedený stavebně technický průzkum bylo na základě nově provedeného sondování, odběru vzorků a provedených pevnostních zkoušek zjištěno, že celoplošné bednění a dřevěné části krovu kupole jsou nevyhovující a bude potřeba oproti předpokladům projektu nanovo řešit kompletní obnovu dřevěného krovu a podkladní konstrukce střešní měděné krytiny jak hlavní kupole, tak i obou bočních věží.



Střední část zavazadlového tunelu, pod trapézovým plechem se nachází ponechávaný kabelový kanál.



Dokončování montáže eskalátorů; sochy hutníka a železničáře opláštěny proti poškození.



Osazování ocelového stropního nosníku do vysekaných kapes. Pohled vzhůru po odstranění střešní a stropních konstrukcí.

Na závěr ještě podotknou, že rekonstrukce budovy neprobíhá zrovna v nejlepším období. Kromě standardních problémů stavby, které vznikají při rekonstrukci objektu a při zjišťování skutečného stavu skrytých konstrukcí a dále nových požadavků investora jsou patrné i covidové následky promítající se v dostupnosti a značně vyšších cenách komodit stavebních materiálů. Ty jsou ještě umocněny i válečným konfliktem na Ukrajině, s kterým navíc souvisí i odchod části pracovní síly. Stavbaři i přes tyto vnější vlivy dělají co se dá a na staveništi panuje čilý stavební ruch.



Sonda do kupole v místě uložení ocelové konstrukce na válcová ložiska.

Staré mizí, nové vzniká (3)... v Praze

SUDOP PRAHA: rekonstrukce 1. patra

Budova SUDOPU PRAHA v Praze 3 Žižkově postavená podle návrhu architekta Otruby začala sloužit v létě roku 1974. Prostory „prvního patra“, tedy vedení společnosti, prošly větší rekonstrukcí v první polovině devadesátých let minulého století, tedy téměř před třiceti lety. K 60. narozeninám firmy dostala roku 2013 novou fasádu. Na podzim roku 2017 se v novém objevily stravovací prostory v přízemí a po dvou letech k nim přibýly nové zasedací místnosti a reprografie.

*Architekt Jaroslav Otruba
by měl radost...*



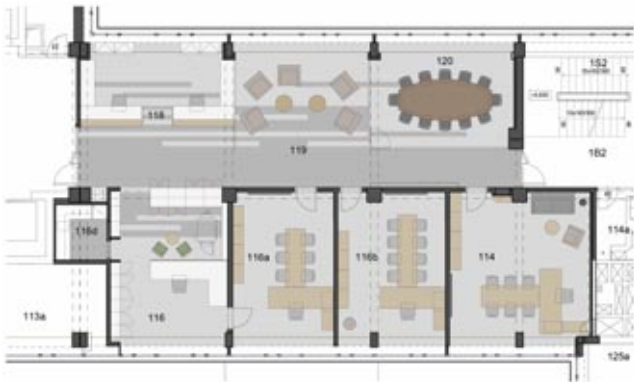
Loni došlo i na 1. patro. Roku 2021 byla zrekonstruována kancelářská část A a letos přišly na řadu prostory vedení společnosti B. Část B byla dále rozdělena do dvou samostatných etap. Jako první se rekonstrukce „běčka“ dotkla „zadní části“, tedy prostor po bývalé ČSOB, které byly upraveny pro potřeby střediska 205 a v současnosti jsou již v jejich užívání. Druhou etapou je nyní probíhající rekonstrukce prostor vedení společnosti SUDOP PRAHA.

Stavbě předcházela časově poměrně rozsáhlá projektová příprava, která původně zvažovala výraznou změnu dispozičního uspořádání a směřovala ke kompletnímu přemístění celého vedení společnosti do „zadní části“. Tedy té, ve které již středisko 205 pracuje. Po zvážení všech pro a proti, který tento návrh skýtá, však tato varianta nakonec akceptována nebyla.

Vedení společnosti tedy zůstává ve střední části budovy, která však prochází zásadní rekonstrukcí. Jsou zde navrženy tři kanceláře pro jednotlivé ředitele, dochází ke změně v umístění sekretariátu a v neposlední řadě je pamatováno i na prostor pro návštěvy. Dispozici doplňuje také nová prosklená zasedací místnost. Zázemí sekretariátu bude vybaveno novou kuchyňkou v přední části dispozice.

Využití celého prostoru střední části bude mít nepřímo dopad i na fungování okolních prostor. Nově již totiž nebude od zadního schodiště možné přistupovat volně do prostor vedení a vstup bude omezen čtečkou karet. Návštěvy navíc budou uváděny vždy přes prostor sekretariátu do návazného foyeru a dále pak k jednotlivým ředitelům.

Celý prostor je navržen tak, aby splňoval dnešní provozní nároky vedení moderní firmy a lépe tak společnost SUDOP PRAHA reprezentoval.



Až potud nás pánové Ondřej Kafka a Tomáš Pechman seznamovali s čekáním na lepší zítřky...

...dole nám fotograf Lukáš Wendlík ukazuje, z čeho se ta krása rodí (duben)...

..a my se budeme těšit na to, jak za pár týdnů do nových prostor vkročíme.





Ten železniční přejezd mi leží v žaludku více než čtvrt století, tedy dobu, po kterou obýváme svůj druhý domov v Týništi nad Orlicí. Samozřejmě ho denně proklínají další stovky řidičů, kteří každou hodinu několikrát čučí na zavřené závory.

Obzvlášť výživná bývá pauza v polovině hodiny, kdy se na nádraží sjíždějí a rozjíždějí vlaky z několika směrů – to fronty aut nabývají kolosálních rozměrů. Řidič neznalý poměrů se těší na okamžik, kdy projíždějící vlak za sebou okamžitě otevře závory, ale ouha! Stane se tak až po průjezdu dalšího vlaku, a pouze když oba vyjíždějí z nádraží.

Jakmile vlaky dorazí z opačného směru do nádraží, řidič neználek čučí dlouhé minuty na zavřené závory, drtí kletby v zubech a přemítá, jestli na nádraží diskutují strojvedoucí s výpravčím o fotbale.

Kdepak! To jen naši kolegové zabezpečovací to kdysi tak šikovně naprojektovali... Teď tedy mají co napravovat!

Ivan Krejčí

Jak je nesnadné zbavit se jednoho železničního přejezdu

Martin Raibr

Železniční stanice Týniště nad Orlicí se do hledáčku střediska 208 dostala již v roce 2007, kdy bylo zřejmé, že rozvíjející se průmyslová zóna u Solnice potřebuje co nejrychleji výkonnou železniční dopravu. Proto vznikl investiční záměr „Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice“, který řešil kolejové úpravy v žst. Týniště n. O., Rychnov n. K a Solnice a zároveň kompletní přestavbu žst. Častolovice a výstavbu nové dopravní Slemeno. Současně se po celé trati řešila bezpečnost cestujících (výstavba nástupišť) a výstavba nového technologického zařízení. Následně došlo k návrhu rozdělení stavby do etap stavby na Častolovice, Týniště n. O. a vše ostatní.

Vzhledem k tomu, že se řešila pouze možnost rychlého navýšení kapacity a nikoliv komplexní úprava, bylo nakonec rozhodnuto, že stavbu nelze takto koncipovat, ale je nutné provést komplexní modernizaci hned od počátku. To mělo dramatický dopad na dobu přípravy s dlouhými časy na rozhodování o podobě modernizace.

V roce 2016 vstoupilo do přípravy i město Týniště nad Orlicí, které zadalo vyhledávací studii na mimoúrovňové řešení stávajícího přejezdu v ulici T. G. Masaryka, která nabízela několik možností řešení. Z ní si zastupitelstvo města zvolilo variantu, která řešila mimoúrovňové propojení formou podjezdu v km cca 23,240 železniční trati.

Toto mimoúrovňové řešení mělo začínat okružní křižovatkou ulic T. G. Masaryka a Dr. E. Beneše a v nové stopě přes mimoúrovňové křížení v km 23,240 se napojit jako další větev do kruhového objezdu ulic Nádražní a Čapkova. Před křížením by došlo i k napojení ulice Za Drahou.



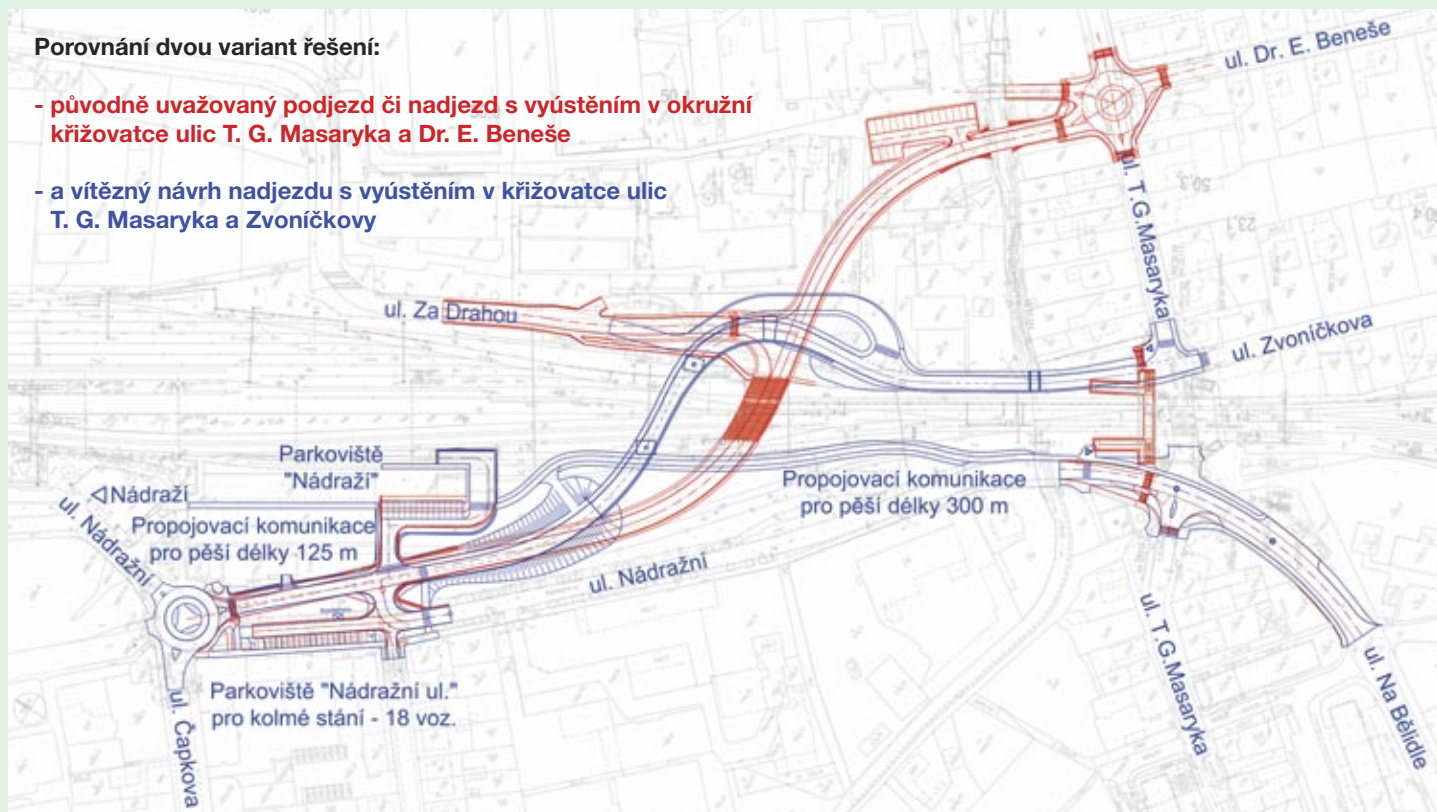
Dle výše uvedeného obrázku se jednalo o variantu C, která byla dále rozvedená do dvou podvariant: varianta C1 řešila problematiku formou **podjezdu**, varianta C2 řešila shodnou stopu, ale formou **nadjezdu**.

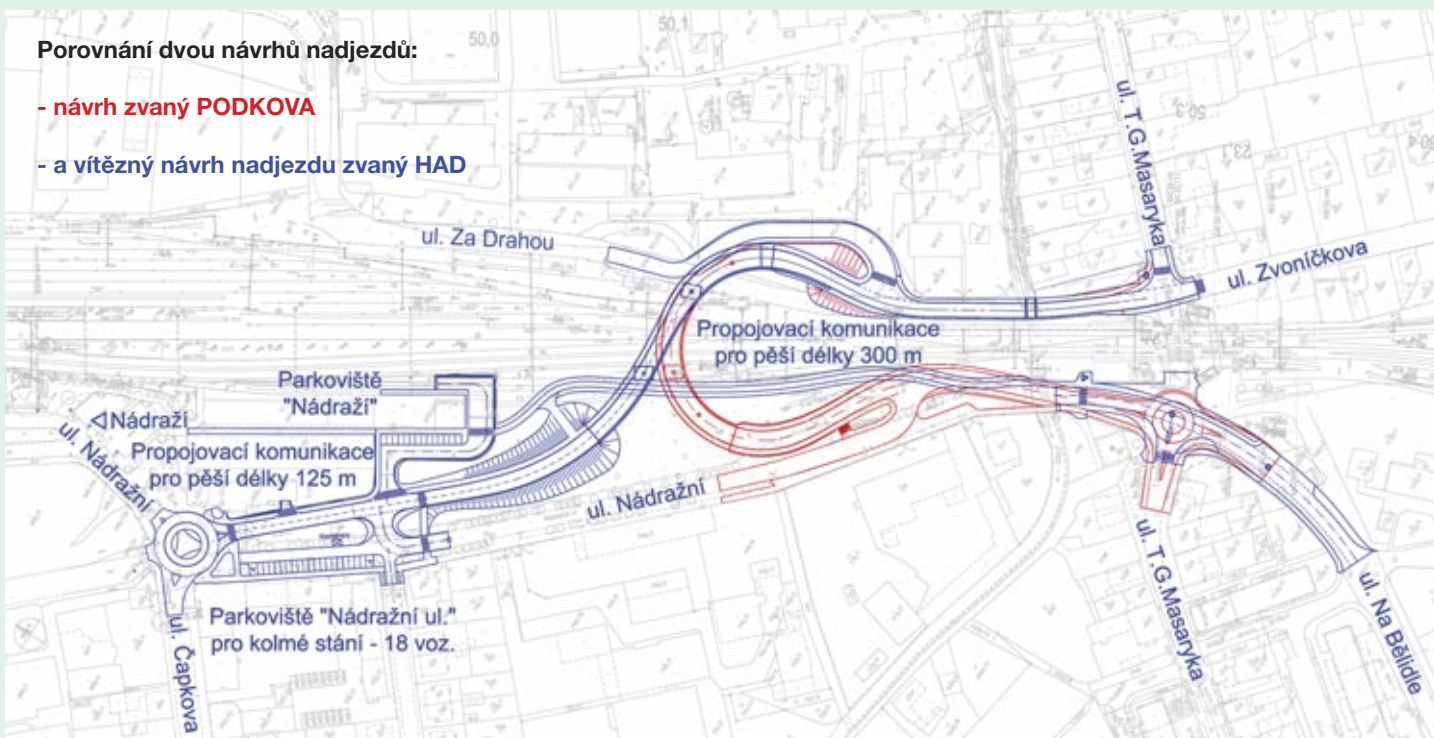
Na spodním obrázku je toto řešení vyznačeno **červeně**.

Porovnání dvou variant řešení:

- původně uvažovaný podjezd či nadjezd s vyústěním v okružní křižovatce ulic T. G. Masaryka a Dr. E. Beneše

- a vítězný návrh nadjezdu s vyústěním v křižovatce ulic T. G. Masaryka a Zvoníčkovy





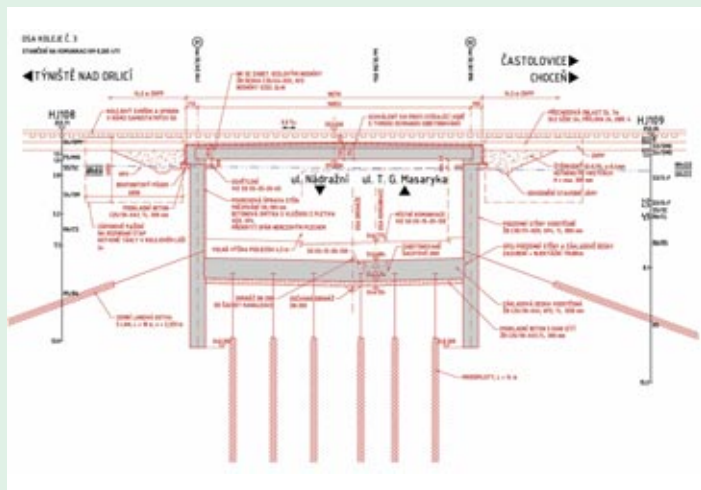
Na základě rozhodnutí zadavatele vyhledávací studie, kterým bylo město Týniště nad Orlicí, si zastupitelstvo města zvolilo variantu C1 s předpokladem, že dojde k pokračování této silnice dále ulicí Nádražní až na její konec u společnosti ALPHA Vehicle Security Solutions Czech a bude svedena do ulice V. Opatrně s napojením do silnice I/11 a vytvoří tak obchvat města Týniště n. O.

Toto technické řešení však bylo pouze předpokladem a nebylo projednáno jak s majiteli pozemků, tak s Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, kteří nesusouhlasili s takto vedeným průtahem komunikací a jejím napojením do silnice I/11.

Vzhledem k tomu bylo do stavby "Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část" začleněno **technické řešení podjezdu**, a to pouze v omezeném rozsahu s vazbou na jednotlivé kruhové objezdy, což bylo zastupitelstvem města odsouhlaseno.

Na základě tohoto rozhodnutí byly zahájeny jednotlivé práce na technickém řešení, kterými se postupně docházelo k závěru, že se nebude jednat o jednoduché řešení. Vzhledem k vysoké spodní vodě bylo nutné vyprojektovat železobetonový objekt, s nímž doba jeho výstavby a jeho náklady začaly dosahovat neúnosných velikostí. Nutnost zajistit odvodnění tohoto podjezdu začala postupně přinášet další požadavky jako je výtlačné potrubí pro vodu do Alby, jednotlivé revizní šachty, úpravy navazujících mostních objektů, úpravy toku odlehčovacího kanálu Alba a mnohé další související úpravy, jejichž investiční náročnost začala překračovat řády několikaset milionů korun a výstavbu pouze tohoto objektu přes dva roky.

Řez původně uvažovaným podjezdem



Jedním z posledních podnětů bylo zahájené projednávání s vlastníky pozemků, které přineslo další nároky v podobě požadavků na vybudování parkovišť, náhradních vjezdů, budov, zdí, silnic či nových inženýrských sítí, které začínaly mít větší plochu úprav než vlastní přestavba železniční stanice Týniště nad Orlicí.

Tento stav se postupem času stále více zhoršoval, až vedl do slepé uličky. Při opakovaných jednáních s jednotlivými účastníky řízení tak začal v projektantovi uzrávat nápad na jiné řešení, které by dosavadní trable odstranilo.

V okamžiku, kdy se začala řešit jezírka a nové vjezdové terminály do průmyslových zón, které byly požadovány pro bezvýpadekové zásobování, se už rodily návrhy jiného řešení, a to **formou nadjezdu**. Tím by došlo k vyřešení většiny sporných bodů a dosažení původních cílů. Tento návrh začal být postupně projednáván s investorem, který ho po počátečním překvapení a dalším jednání s účastníky řízení přijal.

Možnost jiného technického řešení se začala připravovat ke konci roku 2021, kdy vznikly dva návrhy řešení. První byl označen jako **Podkova**, což bylo řešení formou nadjezdu, který byl veden z křižovatky ulic T. G. Masaryka a Zvoníčkovy přes ulici Za Drahou nadjezdem ve tvaru podkovy a za kolejemi zpět do kruhové křižovatky ulic T. G. Masaryka, Nádražní a Na Bělidle. Druhý návrh byl prezentován pod názvem **Had** a nadjezd byl veden z křižovatky ulic T. G. Masaryka a Zvoníčkovy přes ulici Za Drahou do kruhového objezdu Nádražní/Čapkova.

Následně v termínu 12/2021 byly oba návrhy projednány se zastupitelstvem města Týniště n. O., které zvolilo variantu „Had“ jako variantu optimální. Na tuto variantu byla připravena technickoekonomická studie odevzdaná v termínu 02/2022, která variantu „Had“ porovnávala s původním technickým řešením. Vzhledem k tomu, že varianta „Had“ umožňuje technické řešení **v rozsahu 1/3 původních investičních nákladů** a také provedení s minimálními výlukami železničního provozu včetně realizace v průběhu jedné stavební sezony, byla odsouhlasena jednotlivými stranami.

V současnosti se řeší způsob, jakým bude provedena změna technického řešení a přepracování projektové dokumentace tak, aby mohlo být zahájeno stavební řízení i na tuto část stavby.

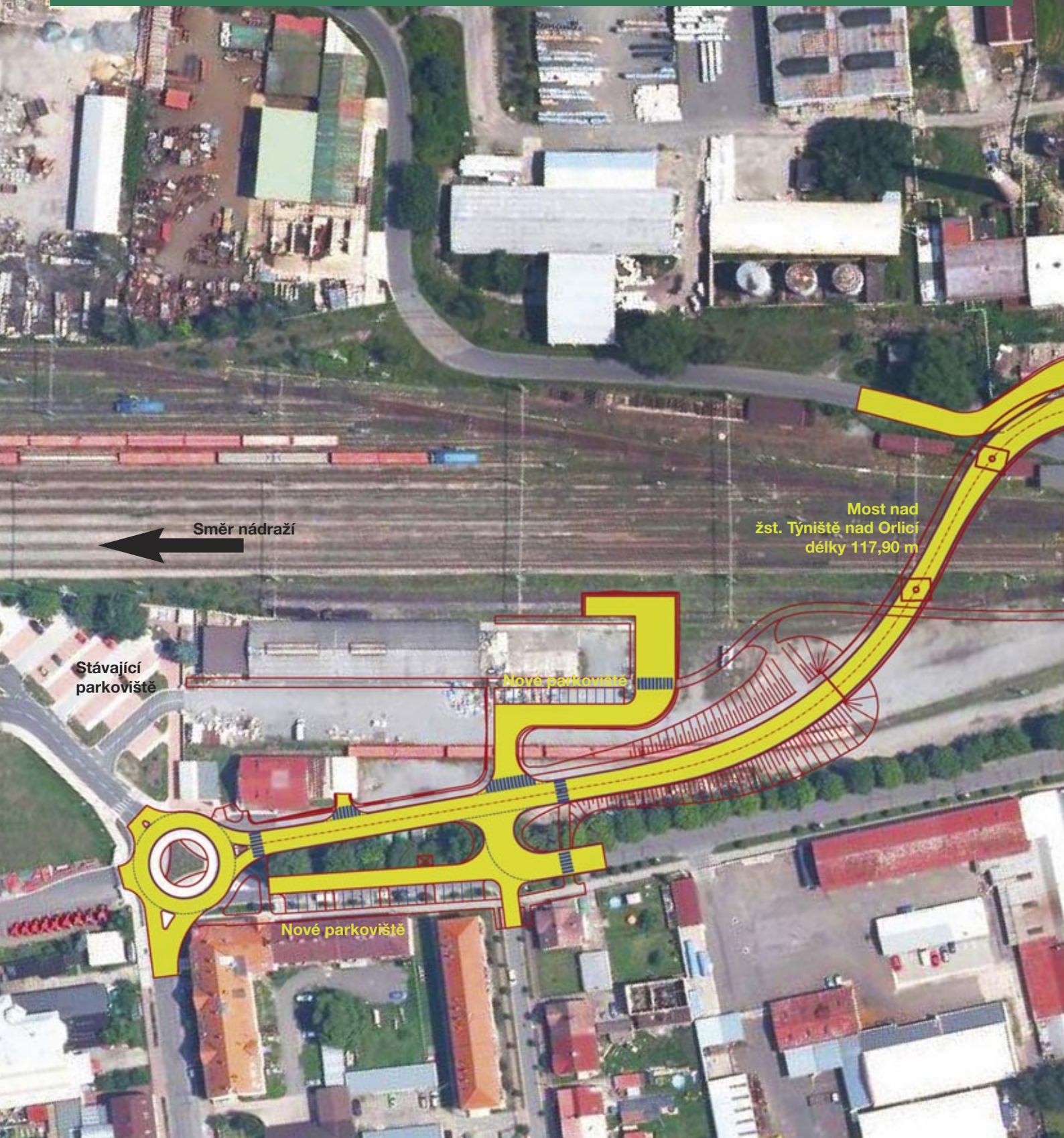
Výsledkem by měla být úprava projektové dokumentace a **výstavba nadjezdu do roku 2027**, kdy konečně dojde k dokončení stavby a tím zvýšení kapacity trati, procesu, který začal v roce 2007. Symbolikou data 2027 bude i skutečnost, že to je datum, které mělo ukončit životnost původního řešení. Od té doby přibýlo nové technologické zařízení a nové nástupištní hrany, které se v průběhu přípravy vystavěly ve stavbách s přívláskem 1. část, či 2. část.

V roce 2027 by tedy mohlo dojít k ukončení stavby s názvem "Zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice, 3. část"!

Nadjezd v Týništi nad Orlicí

snad konečně odstraní věčné kolony automobilů před spuštěnými závorami úrovnňového přejezdu.

Současně však usnadní život i pěším a cyklistům. Nový podchod je situován na stranu ulice T. G. Masaryka blíže k nádraží a hned v blízkosti kolejiště na něj navazuje propojovací komunikace pro pěší směrem k nádraží. Odpadne tak několikrát přecházení ulic. Vzniknou i další parkovací místa pro osobní automobily poblíž nádraží.





Směr Opočno

Propojovací komunikace pro pěší

Nový podchod pro pěší

Zrušený úrovnňový přejezd





Rozšíření tramvajové trati v Mostě

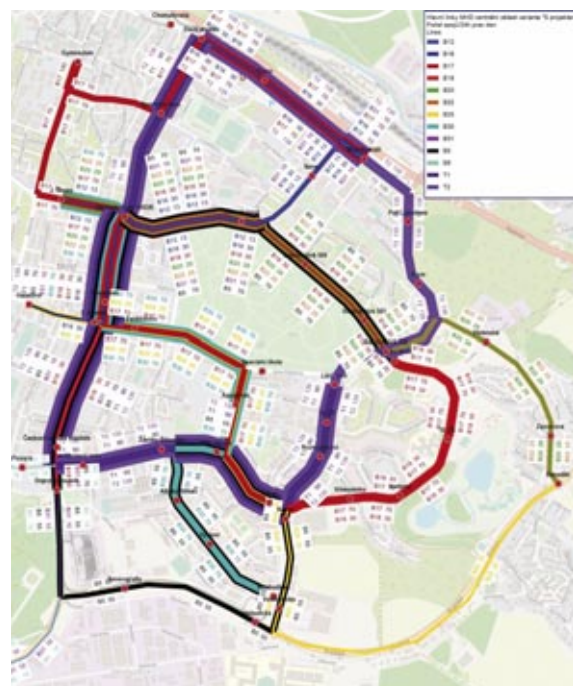
Ivana Adamová

Byl únor roku 2021, když nám na stole přistála pro nás ne tak obvyklá zakázka. Zatímco navrhování silničních a železničních staveb je pro nás rutinou a denním chlebem, navrhování tramvajových tratí není zas až tak běžná záležitost. Schválně – kdo z vás tuší, kolik je v ČR měst s tramvajovou dopravou? Není jich mnoho.

Jedním z nich je i severočeské město Most, jehož páteřní tramvajovou trasu představuje linka spojující centrum města s průmyslovou zónou v Litvínově. Významné sídelní celky ve městě jsou však ve stávajícím stavu obsluhovány zejména autobusy. Nedostatečná kapacita spojů a jejich nespolehlivost v obyvatelích zrovna nevzbuzuje touhu po cestování MHD, a tak řada z nich raději usedá do svých automobilů. Jenže použití automobilů a jejich následné parkování zase komplikuje dopravu a způsobuje zdržení vozidel MHD. Jak z tohoto začarovaného kruhu ven? Řešením by mohla být nová tramvajová trať.

Vhodně navržená tramvajová trať má potenciál zvýšit konkurenceschopnost MHD vůči automobilové dopravě. K tomu je zapotřebí, aby byla vedena hustě obydlenou zástavbou s vysokým počtem potenciálních cestujících, ideálně s krátkou docházkovou vzdáleností. Zasažení tramvajové trati do takto zastavěného území ale není jednoduché. V rámci technické části studie proto byla prověřována mož-

Přehledná situace trasy a kartogram dopravního zatížení



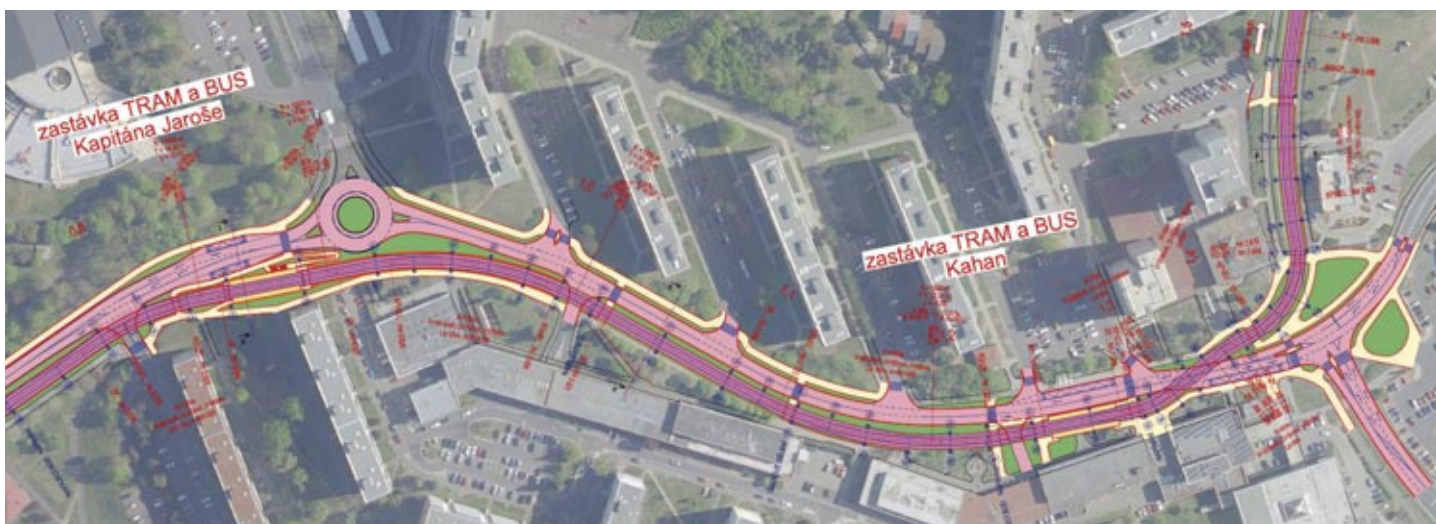


nost umístění tramvajové trati s ohledem na přípustné podélné sklony trati, stávající a navrhované uliční profily, odstupy od bytových domů, křížení s veškerými komunikacemi a také na možnost napojení na stávající tramvajové tratě.

Kvůli územně technickým podmínkám bylo nutné v některých lokalitách přistoupit k zahlobnutí navrhované trati oproti komunikaci z důvodu dodržení maximálního povoleného podélného sklonu. Jenže, jaké je vlastně maximum, když ani legislativa v tomto není zajedno? Na řadu proto přišla žádost o vyjádření Ministerstva dopravy ČR k námi navrženému řešení. Výstupem studie je tak nová dvoukolejná tramvajová trať s maximálním podélným sklonem 8 % vedená ulicemi Zdeňka Štěpánka, Lipová, Víšňová, Jana Palacha a Pod Lajsníkem.

Na nové trase o celkové délce cca 3,7 km je navrženo 9 obousměrných tramvajových zastávek. Součástí návrhu je i úprava stávajících pozemních komunikací a křižovatek dotčených novou tramvajovou tratí. Pod okružní křižovatkou ulic Pod Lajsníkem x Rudolická je navržen hloubený tunel v délce 70 m. Technické řešení bylo doplněno i o návrh trakčního vedení, přeložky inženýrských sítí a posouzení realizovatelnosti trati z hlediska hlučkové zátěže a vlivu na životní prostředí. Díky vizualizacím od společnosti Movisio pak dostal návrh reálnější obrysy.

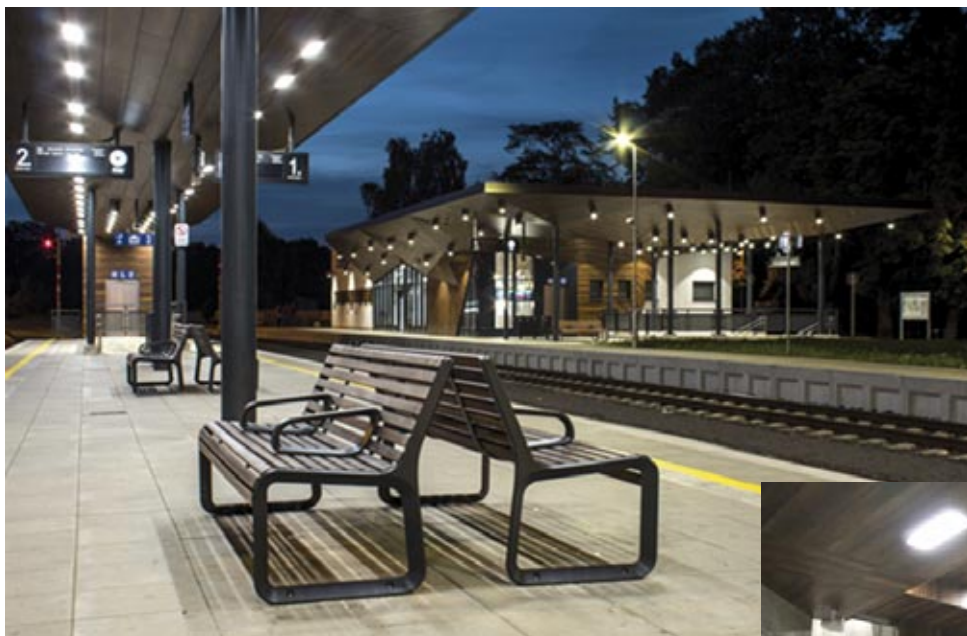
Detail technického řešení



Pro stanovení přínosů plánované tramvajové trati byl vytvořen jednoduchý multimodální dopravní model centrální oblasti města ovlivněné záměrem, s jehož pomocí bylo vypočteno dopravní zatížení plánované tramvajové trati. Provozní koncept výhledového stavu veřejné dopravy na území města Most vycházel z podkladů poskytnutých zadavatelem, a dále byl upravován na základě požadavků zástupců města Most. Po vybudování tramvajové trati se počítá se změnou trasování linek. Nově bude území obsluhováno dvěma tramvajovými linkami s uvažovanými intervaly 7,5 minut ve špičce.

Pro navržené technické řešení bylo zpracováno ekonomické hodnocení, které prokázalo, že stavba i přes poměrně vysoké investiční náklady (cca 1,118 mld. Kč) vykazuje ekonomickou efektivitu. Hlavními přínosy projektu je zejména úspora času cestujících a úspora externích nákladů dopravy.

Bohužel ještě před dokončením studie se v médiích objevila informace, že město Most v dohledné době s realizací tramvajové trati nepočítá. A to i přesto, že na základě zpracované ekonomické a finanční analýzy projekt splňuje podmínky pro financování z dotačních programů. Nicméně ani tato informace nám nesebrala motivaci k dokončení studie. A zatímco všichni už balili dárky a zdobili cukroví, my ladili a kompletovali studii, neboť její odevzdání vyšlo přesně na Vánoce. Osud tramvajové trati je ale nejasný...



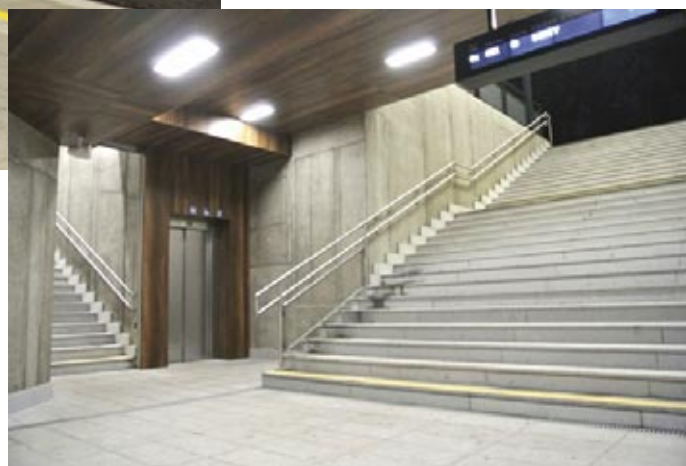
První vlašťovkou, dalo by se říct, byla železniční stanice Česká Lípa, kde jsme společně s Ing. arch. Tomášem Pechmanem zapustili svítidla do zastřešení nástupišť, podchodů a zastřešení výpravní budovy.

Po realizaci a kladných ohlasech v médiích bylo jasné, že tento směr železnici sluší.

Uběhly už dva roky, kdy jsem se svými kolegy ze SUDOPU začal vymýšlet návrhy odlišného způsobu osvětlování, než jsme byli do této doby zvyklí.

Jedná se zejména o návrhy osvětlení venkovních prostorů železničních stanic, zastávek a jejich nedílných součástí – navazujících podchodů a zastřešení.

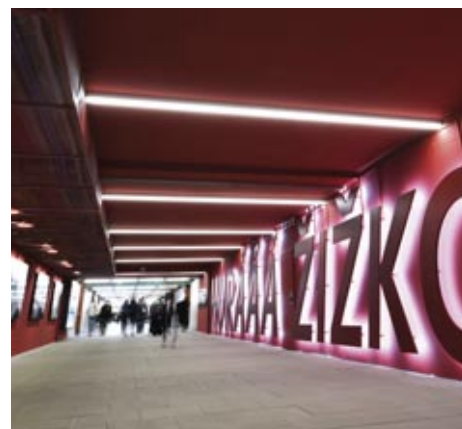
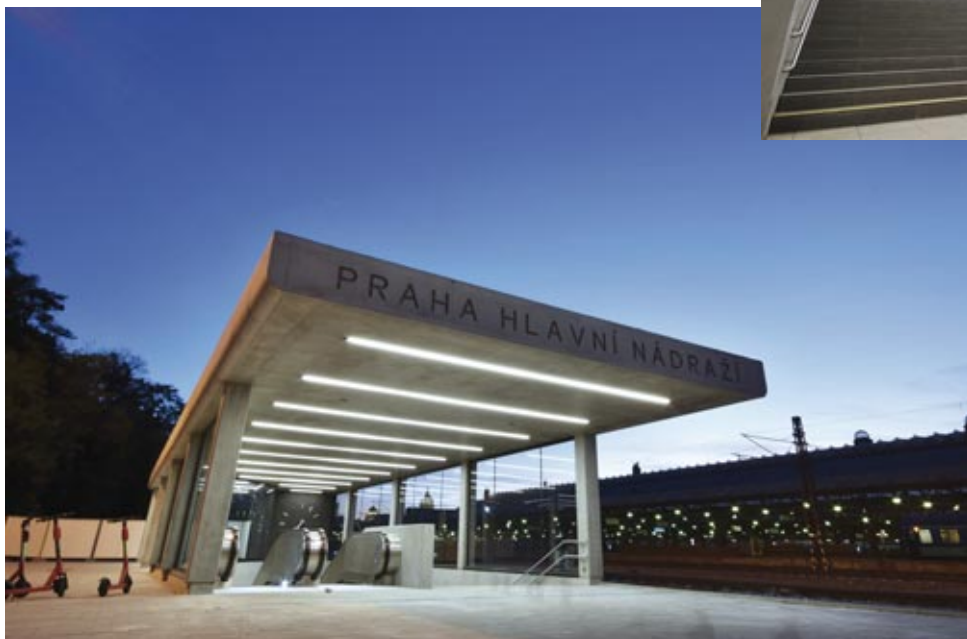
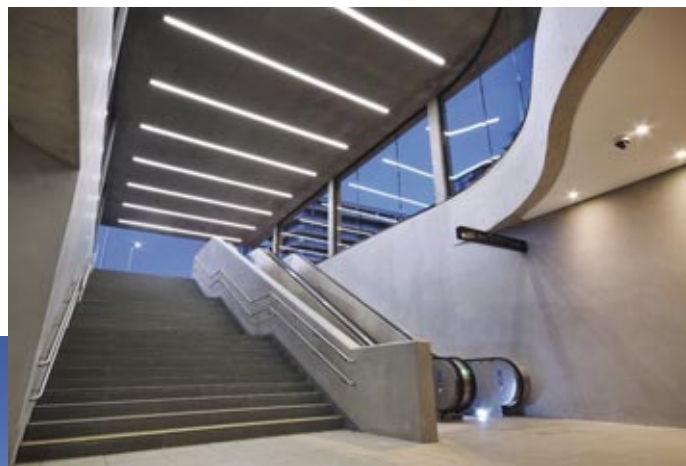
S příchodem LED osvětlení, které už je delší dobu na vzestupu, se otevřely možnosti, které nám právě tento typ osvětlení nabízí.



Světlo může vypadat lépe

Jasoň Svoboda

Dalším návrhem jsme začali řešit osvětlení na pražském hlavním nádraží, kde se připravovala rekonstrukce zastřešení na pátém až sedmém nástupišti.

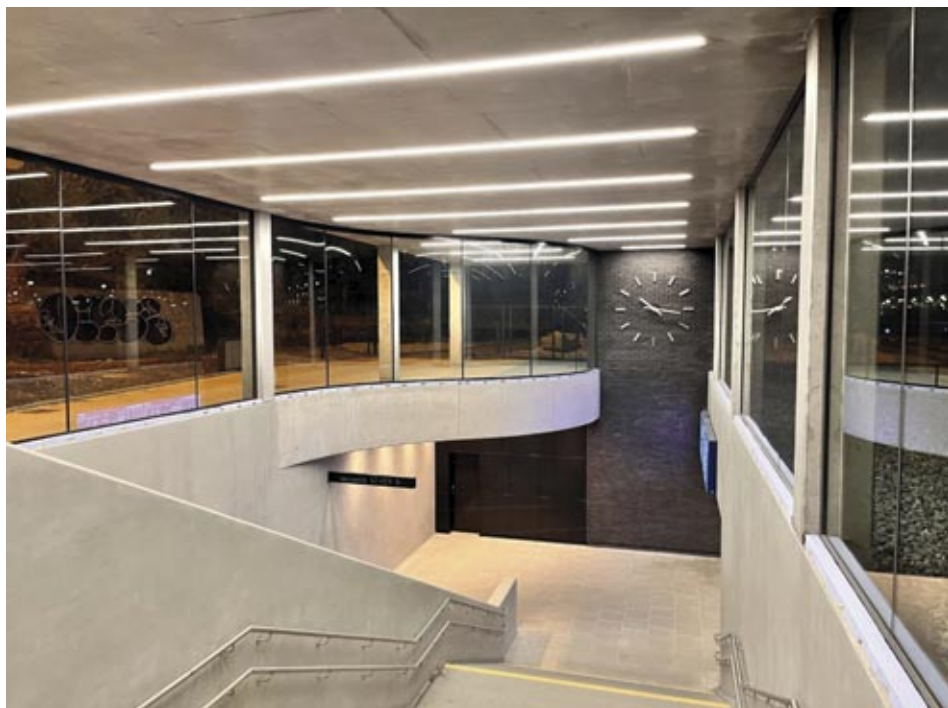


Chtěl jsem docílit po vzoru České Lípy ještě lepšího detailu, a sice zapustit svítidla navazující v celé linii takzvaně nepřerušovaně. Zahájil jsem proto spolupráci s dodavateli svítidel a chtěl jsem po nich posunout vizi osvětlení tímto směrem.

Jejich přístup hodnotím kladně. Nosili návrhy možného provedení svítidel, které jsme postupně konzultovali se zaměstnanci Správy železnic, od kterých jsme potřebovali získat další poznatky z praxe ohledně montáže a demontáže samotných svítidel, postupy k výměně světelných zdrojů a přístupu ke svítidlům z pohledu vandalismu. Čím více jsme se blížili k finální podobě svítidla, o to víc jsem věděl, že použití tohoto svítidla bude komplexní a vhodné nejen pro zastřešení nástupišť.

Dnes můžu potvrdit, že úsilí se vyplatilo. I když se rekonstrukce zastřešení nástupišť na hlavním nádraží nakonec nekonala v původně plánovaném rozsahu, svítidla jsme usadili do projektu výstupu ze severního podchodu na hlavním nádraží. Mezitím probíhaly změny projektů v dalších železničních stanicích, kde jsme také použili tento typ osvětlení.

Jako nejtěžší se ukázalo prosazení těchto změn v oblasti mostních konstrukcí.



Osvětlení podchodu v nové železniční stanici Praha Zahradní Město.



Osvětlení v železniční stanici Praha Radotín.

Tímto zdravím hlavně kolegy mostáře do Hradce Králové, kteří se mnou museli mít velkou trpělivost. Nakonec jsme našli v mnoha případech společnou cestu, jak svítidla zapustit do mostních konstrukcí. Původní návrhy pouze umístit svítidla přisazením na konstrukci mostu (podchodu) nebo ještě hůře kabelové vedení vést ve viditelných plastových žlabech, je nyní překonané a tento způsob se již vyskytuje v co nejmenší míře.

Jako příklad lze uvést právě probíhající rekonstrukci železničního uzlu Pardubice. Svítidla jsou v tuto chvíli plně funkční na prvním a druhém nástupišti.

V současnosti se tento typ osvětlení na zastřešeních stal trendem pro velké železniční stanice i malé přístřešky na železničních zastávkách. Jsem rád, že jsme se stali nositeli tohoto řešení.



Portál stavebníka, digitální technická mapa, digitální mapa veřejné správy, BIM... jsou často užívané termíny v souvislosti s novelou stavebního zákona a digitalizací státní správy.

Digitalizace – to jsou především data, jejich standardizace, struktura, formáty, přesnost, aktuálnost a garance.

Ale nejedná se pouze o data. Je potřeba analyzovat stávající prostředí, postupy, požadavky. Nalézt vhodné softwarové vybavení, zajistit administrátory, zamyslet se nad provozem systému, úložišti a ochraně dat, nezapomenout na aktualizaci dat a uživatelskou podporu.

DIGITÁLNÍ TECHNICKÁ MAPA

Roman Čítek



Jedním z pilířů digitalizace státní správy by se měla stát **Digitální technická mapa (DTM)**.

Pohledem do historie zjistíme, že snaha zobrazit technické objekty není nic tak nového. Jako příklad můžeme uvést například **Technickou mapu Prahy**, vznikající už v roce 1964. Mapa byla vytvářena v měřítku 1: 500 a jejím obsahem byl polohopis, výškopis, popis a základní inženýrské sítě (voda, plyn, kanalizace, teplovod, elektrické a sdělovací kabely, potrubní pošta). Mapa vznikala na základě normy ČSN 01 3410 Mapy velkých měřítek.

Digitální technická mapa je od zmiňované Technické mapy Prahy a dalších technických map vznikajících na našem území odlišná zejména tím, že se jedná o povinné vedený, databázový soubor pokrývající celou Českou republiku.

Z hlediska legislativního byl klíčovým zákonem pro vznik DTM zákon č. 47/2020 Sb., kterým se mění zákon č. 200/1994 Sb., o zeměměřičství a o změně a doplnění některých zákonů souvisejících s jeho zavedením, ve znění pozdějších předpisů.

Účinnost zákona od 1. 7. 2023.

Dle tohoto zákona je **digitální technickou mapou databázový soubor obsahující údaje o dopravní a technické infrastruktuře a vybraných přírodních, stavebních a technických objektech a zařízeních, které zobrazují a popisují jejich skutečný stav, a údaje o záměrech na provedení změn dopravní a technické infrastruktury**.

Původním záměrem bylo však mnohem více. Digitální technická mapa měla splňovat požadavky a funkci plnohodnotné geografické databáze. Jak se to bohužel v České republice často stává – politické ústupky různým požadavkům byly obrovské, a tak se z původního záměru ustoupilo. Jak je patrné z definice, databázový soubor má k funkční geografické databázi opravdu nesmírně daleko.

Ve zmiňovaném zákoně se setkáváme s pojmy

- Digitální technická mapa kraje
- Digitální technická mapa obce
- Digitální mapa veřejné správy

Digitální technická mapa kraje je vedena pro území kraje ve standardizované formě tak, aby se mohla spojit do bezesévé technické mapy České republiky. Správcem je krajský úřad.



Digitální technická mapa obce je vedena pro území obce. Správcem je obec.

Údaje do DTM kraje (obce) zapisuje editor. Editor odpovídá za správnost, úplnost a aktuálnost zapisovaných údajů, a to v rámci charakteristik přesnosti stanovených prováděcím předpisem. Editorem údajů je vlastník technické a dopravní infrastruktury nebo provozovatel, resp. správce technické a dopravní infrastruktury.



Digitální mapa veřejné správy vznikne propojením katastrální mapy, ortofotomapy a digitálních technických map krajů. Tato mapa bude plnit funkci informačního systému digitální mapy veřejné správy (IS DMVS).

Správcem tohoto informačního systému je Český úřad zeměměřičský a katastrální.

V souběhu se vznikem Digitální technické mapy krajů vznikají i samostatné projekty Digitální technické mapy významných hráčů dopravní infrastruktury – Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) a Správy železnic (SŽ).

V těchto případech budou oba subjekty plnit funkci ve vymezeném území správce základní prostorové situace a současně správce dopravní a technické infrastruktury.

Jakým způsobem vzniká Digitální technická mapa?

- ✓ novým měřením (mapováním) základní prostorové situace a dopravní infrastruktury metodami hromadného sběru dat (mobilní skenování, fotogrammetrie) a geodetickým měřením
 - ✓ využitím, popř. reambulací stávajících účelových map velkého měřítka
 - ✓ vyhledáním a zaměřením průběhu stávajících sítí technické infrastruktury
 - ✓ digitalizací stávajících analogových podkladů o průběhu inženýrských sítí
 - ✓ konsolidací dat (převod převzatých dat v různých strukturách do datového modelu DTM)
- V souvislosti s Digitální technickou mapou je potřeba zmínit i změnu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), spočívající v povinnosti stavebníka po dokončení stavby předat prostřednictvím jednotného rozhraní správci digitální technické mapy kraje, resp. obce údaje o tomto objektu nebo zařízení. Přitom zodpovídá za správnost, úplnost a aktuálnost předaných údajů

Od kdy budu moci informace z Digitální technické mapy využívat?

červenec 2023



Co se od zavedení Digitální technické mapy očekává?

- ✓ bude uceleným zdrojem informací pro účely územního plánování, umísťování, povolování a provádění staveb a k zajištění agendy veřejné správy
- ✓ bude znamenat sjednocení a doplnění stávajících dat dopravní a technické infrastruktury celé České republiky
- ✓ umožní lepší koordinaci staveb při budování nové infrastruktury
- ✓ umožní digitalizaci stavebního řízení

Na závěr si neodpustím několik poznámek (rizik) k nově vznikající Digitální technické mapě:

- ✓ **GARANČE DAT**
V souvislosti s DTM se nikde nezmiňuje pojem garantovaná data. Jak je patrné, data se budou do DTM dostávat různým způsobem, z různých zdrojů a v různé, často neznámé kvalitě. Můžu se na data z DTM spolehnout? Kdo ponese za tato data, zejména jejich kvalitu odpovědnost?
- ✓ **VYUŽITELNOST**
Vzhledem k požadavkům na naplněnost základní databáze DTM kraje, nepochybně nebudou tato data stačit a splňovat požadavky pro projektování. DTM je primárně určena pro digitalizaci povolených procesů.

Nebude to pro projekční firmu nakonec znamenat spíše vícepráce, spočívající pouze v povinnosti naplňovat databázi DTM o další nové informace, které jsme doposud nepotřebovali?

Nahoře digitální technická mapa části Prahy





Projekty
Inženýring
Konzultace

**Středisko inženýringu
a geodezie**

Leica Nova MS50

Robotická totální stanice a 3D laserový skener v jednom přístroji

Technologie:

- mergeTECH: integrované 3D skenování v totální stanici s rychlostí až 1000 b/s do 300 m,
- dosah skenování až 1000 m, milimetrová přesnost skenování,
- super rychlý bezhranový dálkoměr R2000 s dosahem až 2000 m,
- 2 kamery: 20 Hz širokouhelná pro asistenci měření a pořizování panoramatických obrázků, teleskopická v ose dalekohledu, automatické ostření kamery a dalekohledu na jedno tlačítko,
- odolnost proti prachu a vodě IP65,
- automatické zpracování 3D mračen bodů v totální stanici: registrace, 3D interaktivní prohlížeč, modelování povrchů a výpočty kubatur,
- ultra-dynamická automatizace: absolutně tiché a velmi rychlé keramické piezo-motory s velmi dlouhým servisním intervalem, PowerSearch.



Leica Infinity
kancelářský software pro správu dat ze systému Leica Nova

- import a správa dat z přístrojů
- správa a exporty naskenovaných mračen bodů
- modul pro výpočty povrchů a kubatur z mračen bodů






Výjezdní gremiálka 2022: Letohrad

Letohrad je krásné město v Orlických horách, kam stojí za to se rozhodně podívat. To jistě potvrdí i všichni účastníci výjezdní gremiální porady. Na ty letos čekalo příjemné ubytování v těsné blízkosti středověké tvrze Orlice. V kombinaci s parádním počasím, krásnou přírodou a množstvím zajímavých turistických cílů to byla zajímavá volba.

Trocha historie, mecháci a tajné sklepy

Areál tvrze Orlice i přilehlého hotelu se nachází na okraji města Letohradu uprostřed přírody. Sídlo vzniklo pravděpodobně na konci 13. století, v 16. století pak byla tvrz přestavěna na renesanční zámek. Postupem času čekal objekt bohužel standardní vývoj, který známe z řady jiných míst v republice. Po odstěhování šlechty byl objekt upraven nejprve pro hospodářské účely, posléze na sklady, JZD, autodílny... V roce 2008 silně chátrající a opuštěnou tvrz zakoupila soukromá společnost, která celý areál nákladně obnovila. Historický objekt s vzácně zachovalými stavebními částmi z období gotiky, renesance, baroka a klasicismu je nyní kulturní památkou.

Pokud vás sem někdy zavede cesta, tak na prohlídce, kterou tu hostům nabízejí, uvidíte funkční historickou knihtiskařskou dílnu, unikátní nástěnné malby nebo expozici vycpaných zvířat a zbraní. Zajímavé je však především neporušené sklepení z doby vzniku tvrze. Pod současnou podlahou se totiž skrývá původní hradební zdivo tvrze z konce 13. století a byl tu objeven i 400 let utajený středověký sklep. A pokud budete mít štěstí na průvodkyni, dozvíte se i proč nebylo dobré si ve středověku hladit kotáčka na panských dvorech nebo proč se obyvatelům Hradce Králové říkalo „mecháci“.



Napovím jen, že oboje souvisí s místními zazděnými toaletami 😊. Pokud chcete vědět více, naplánujte si sem výlet. Prázdniny jsou koneckonců za dveřmi.

(Ano, víme, že pan generální ředitel SUDOPU PRAHA je z právě z Hradce Králové, a tak mu to nebudeme připomínat. Alespoň ne moc dlouho. Tedy možná... 😊)

Noční jezdci a pohodový pátek

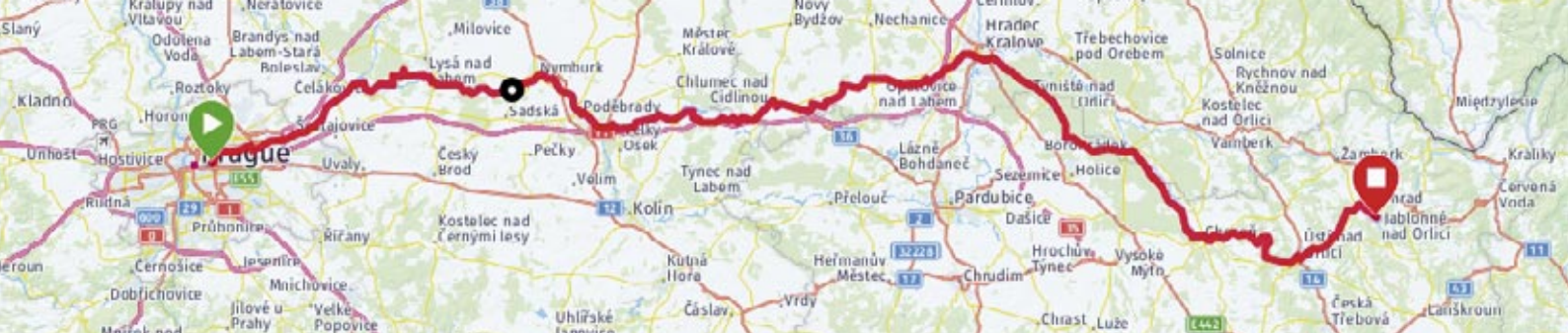
Ale zpět k sudopákům. Na ty čekal léty ustálený program. I když... Už čtvrtěční příjezd si skupina cyklistických ultras rozhodla zpestřit tím, že na místo konání akce dorazí z Prahy po vlastní ose. O noční cyklistické etapě zvící délky 210 km se dočtete na jiném místě této SUDOP REVUE. Asi se sluší na tomto místě lehce smeknout, protože výkon to byl rozhodně mimořádný. Zbytek tzv. „normálních bikerů“ s nimi pak absolvoval zhruba padesátikilometrový páteční pohodový výjezd na kolech. Trasa vedla místním přírodním parkem po třech okolních zámcích a zříceninách. I skupina pěších se vydala po krásných stezkách vedoucích údolím řeky Orlice. Park se mimochodem rozkládá na 114 km², takže možností na „organizované bloudění“ je tu opravdu více než dost...

Došlo samozřejmě i na nutnou firemně-vzdělávací část akce. Sadu jednotlivých prezentací a přednášek jen letos na chvíli rozbil hokejový zápas s Německem. Ten nám prostě nemohl ujít.

Když se k tomu všemu přidá dobré ubytování, fajn kuchyně a tradiční večerní tmelení kolektivu, myslím, že ročník 2022 nelze uzavřít jinak, než že šlo o další z řady povedených výjezdů.

Jakub Ptačinský,
foto autor a Ondřej Kafka,
foto noční jezdci: Ondra, Martin a Ota





Vše začalo standardně jako každý rok, když se plánuje výjezdní gremiální porada (VGP). Stanoví se termín, místo a dlouze se diskutuje nad tématy, která zařadit na program porady. Následuje zaslání programu, jídelničky a rozpisu ubytování. Až do tohoto okamžiku bylo vše standardní a nic nenasvědčovalo tomu, že i letošní VGP nebude v něčem jiná.

To se ale mělo změnit, jakmile účastníci porady obdrželi od Martina Chrástila (OŘ) email s nenápadně hozenou rukavicí (pro chytlavé), že jsme vlastně všichni velký bikeri a z Prahy do Letohradu to zase není tak daleko, a co kdybychom se nad tím zamysleli a dojeli tam na kole a ještě k tomu přes noc. Email spustil menší diskusi, která vyústila ve složení dvou skupin: první, která pojedje z Prahy ve složení Martin Chrástil, Honza Bergler, Ondřej Veselý a Ota Heller, a druhá, která se přidá v Hradci ve složení Tomáš Slaviček. Slovo dalo slovo a od Martina přišly další pokyny, včetně trasy do našich chytrých krabiček.

Den před odjezdem jsme doladili vybavení (namazali řetězy, pořídili čelovky a zadní světla) a založili WhatsAppovou skupinu pro sdílení zážitků před, při a po jízdě. Sraz byl stanoven na středu 25. 5. v 21 hod. před budovou SUDOPU s tím, že si přehodíme do našeho servisního vozidla věci na VGP (tímto bych chtěl velice poděkovat Jakubovi Ptačinskému za ochotu a pomoc v případné nouzi) a vyrazíme. Před samotným startem proběhlo pár promo fotek před budovou a konečně jsme vyrazili.

První kilometry vedly pražskými uličkami, kde se už vše připravovalo ke spánku, nicméně naše skupinka v dobré náladě ukrajovala první kilometry z nočního přejezdu. Jízdu jsme si zpříjemňovali diskusí nad všemi možnými i nemožnými tématy (přeci jen času bylo dost). Praha se nám vzdalovala a okolo Labe to rychle utíkalo.

První svačinková zastávka byla v Poděbradech v Lázeňském parku. Kdybychom hráli soutěž o největší svačinu bezesporu by vyhrál Honza, který měl namazané housky nebývalých rozměrů a několik petlahví vody. Jak noc postupovala, diskuse ustávala až bylo slyšet jen vítr okolo nás a hučení kol. Z noční letargie nás postupně dostávalo ranní svítání pár kilometrů za Chlumcem nad Cidlinou. Diskuse se postupně vracela do sedel a natěšení na ranní snídani v Hradci nás hnalo vpřed. Pohoštění na benzínce bylo senzační, sedět chvíli v teple a na normální židli, k nezaplacení. Došlo i na pár snímeků před hradeckým střediskem a následně setkání s Tomášem.

Od Hradce do Letohradu trasoval místně znalý Tomáš a bylo se na co těšit: zajímavé výšlapy po červené turistické značce byly pro všechny výzvou, zejména pak pro kluky na gravelech (druh kola podobný silničce). Pár zastávek v místních lokálech a pivovarech bylo příjemným zpestřením cesty, která se blížila ke svému vytýčenému cíli v Letohradu. Poslední kilometry se již nesly ve znamení euforie, která se promítla na zvýšení průměrné rychlosti. Na nádvoří v Letohradu se tachometr zastavil na úctyhodných 210 km za přibližně 14 hodin. Pro všechny účastníky to byla první zkušenost s nočním přejezdem, ale mám za to, že asi ne poslední.

Martine, díky za super nápad! Kluci, bylo mi s vámi FAJN!
Ota Heller

NOČNÍ JEZDCI NA CESTĚ



LETNÍ SPORTOVNÍ HRY SUDOPU 2022

V našich kalendářích je list otočený na měsíci „červen“, a to je ten čas, kdy se všichni těšili na to, až se zase vrátí do areálu hotelu Sportlife v Rumburku a užijí si skvělé dny se svými kolegy a kamarády, a to nejen při sportu, ale také při večerních posezeních. Všichni přijeli s tím, že si to užijí, nezapomněli dobrou náladu a úsměv na tváři.

Tentokrát počasí vyšlo dle objednávky, sluníčko svítilo od rána do večera, tak se všechny venkovní aktivity mohly uskutečnit pod širým nebem na čerstvém vzduchu. Byli jsme za organizátory rádi, že jsou všichni spokojeni a mohou sportovat a užívat si boj o vítězství.

Letošních 28. letních SUDOPEK se zúčastnilo 61 sportovců ze SUDOPU a spřátelených firem. Účast sice byla menší, vzhledem k tomu, že se konečně opět začalo cestovat a část kolegů již odletěla do teplých krajín plánované dovolené, ale v tomto počtu se podařilo, že hry měly rodinnou a pohodovou atmosféru. Věříme, že jste na nás mysleli a fandili na dálku.

Největším úspěchem celých her se stala diskotéka. Po počátečních komplikacích, kdy nepřišel objednaný DJ, celou akci zachránila naše úžasná personální Veronika Bukovská, která zorganizovala naprosto bezchybný večer.

Loučili jsme se již tradičně unavení, ale s velkým množstvím zážitků, nových setkání a nebojíme se napsat, že tak jako vždy, vznikla nová přátelství. Všichni se těšíme na další ročník – kdy a kde se opět sejdeme, Vás budeme včas informovat.

Renata Dostová, foto sportovci



Zemská přitažlivost nefungovala na 100 %.



Hra byla náročná nejen nerovným terénem, ale také tropickým počasím.



Souboj Titánů!

Plnou parou do cíle!

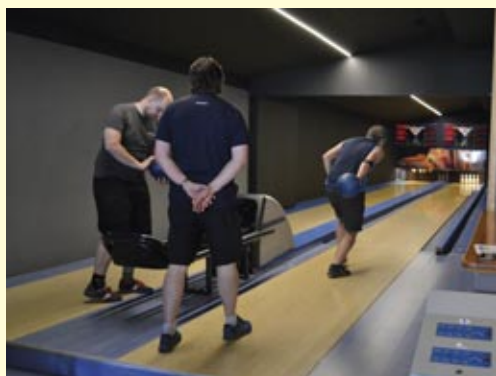


Sudopská sluníčka. Vyhrálo každé.





*Hra byla velmi tvrdá,
prohrál pingpongový
stůl.*



Eláááá hop...



*Bezpečnost koupání
všech plavců zajišťoval
zkušený plavčík
František Hlinovský
na své lodi.*



*Záchrana večera ...
nová DJ Veronika.*



EKONOMICKÉ ODDĚLENÍ VŠEM MOC DĚKUJE ZA ÚČAST

Výsledky

Badminton

1. Stanislav Pohl – SUDOP
2. Ivo Kišš – DOPRAVOPROJEKT
3. Filip Turek – AED

1. Vladka Ozimá – SUDOP
2. Aneta Perná – SUDOP
3. Tereza Pošíková – AED

Bowling

1. Jiří Syrový – SUDOP
2. Lubor Novotný – DOPRAVOPROJEKT
3. Tomáš Slaviček – SUDOP

1. Vladka Ozimá – SUDOP
2. Aneta Perná – SUDOP
3. Iva Hošková – SUDOP

Horská cyklistika

1. Jan Němec – SUDOP EU
2. Tomáš Kafka – Afry
3. Bohuslav Kočer – AED

Nohejbal

1. Zdeněk Kobližek, David Demo, Josef Jančík – SUDOP EU
2. Ivo Kišš, Jan Křiva, Lubor Novotný – DOPRAVOPROJEKT
3. Mirek Váňa, Tomáš Slaviček, Standa Žáček – SUDOP+SUDOP EU

Orientační běh

1. Stanislav Pohl – SUDOP
2. Josef Jančík – SUDOP EU
3. David Šúra – AED

1. Aneta Perná – SUDOP
2. Jitka Martincová – SUDOP
3. Eva Syrová – SUDOP

1. Veronika Bukovská, Lucie Koubová, Ivo Kišš – SUDOP + DOPRAVOPROJEKT
2. Jana Trejdllová, Josef Jančík – SUDOP EU
3. Irena Srbecká, Stanislav Žáček – SUDOP EU

Petangue

1. Antonín Bartoš, Ivo Kišš, Jan Křiva, Lubor Novotný – DOPRAVOPROJEKT
2. Katka Prátová, Miloš Krameš, Zbyněk Smáha – SUDOP
3. Jana Trejdllová, Irena Srbecká, Stanislav Žáček – SUDOP EU

Stolní tenis

1. Lubor Novotný – DOPRAVOPROJEKT
2. Jan Křiva – DOPRAVOPROJEKT
3. František Hlinovský – KOMOVIA

1. Aneta Perná – SUDOP
2. Vladka Ozimá – SUDOP
3. Soňa Jiráková – SUDOP

Šipky

1. Antonín Bartoš – DOPRAVOPROJEKT
2. Jan Němec – SUDOP EU
3. Lubor Novotný – DOPRAVOPROJEKT

1. Andrea Katolická – SUDOP EU
2. Tereza Veselá – SUDOP
3. Vladka Ozimá – SUDOP

Kroket

1. Lubor Novotný – DOPRAVOPROJEKT
2. Petr Vidlák – SUDOP EU
3. Ivo Kišš – DOPRAVOPROJEKT

1. Veronika Bukovská – SUDOP
2. Iva Hošková – SUDOP
3. Andrea Plišková – SUDOP

Kánoe

1. Bohuslav Kočer, Filip Turek – AED
2. Irena Srbecká, Stanislav Žáček – SUDOP EU
3. Veronika Bukovská, Josef Jančík – SUDOP +SUDOP EU

Beach volejbal

1. Stanislav Pohl, David Zrůst – SUDOP
2. Bohuslav Kočer, Jaroslav Voříšek – DOPRAVOPROJEKT + SUDOP
3. Miroslav Váňa, Stanislav Žáček – SUDOP EU

1. Irena Srbecká, Stanislav Žáček – SUDOP EU
2. Petra Slavičková, David Zrůst – SUDOP
3. Aneta Sýkorová, Miroslav Váňa – SUDOP EU

Vzpomínky starých zbrojnošů

Jak byl řízen SUDOP v 70. a 80. letech 20. století

Karel Nezval



Z monumentální neo-klasicistní budovy architekta Antonína Engela na dnešním nábřeží Ludvíka Svobody bylo tehdejší ministerstvo dopravy vyhnáno v roce 1960, kdy se reprezentativní budova zalíbila Ústřednímu výboru Komunistické strany Československa.

Útočiště ministerstvo našlo v budově bývalé České eskomptní banky v ulici Na Příkopě 33. Budova byla postavena roku 1933 podle návrhu architektů Karla Jaraye a tří dalších.

V té době byl náš ústav direktivně řízen federálním ministerstvem dopravy (FMD). Hlavním představitelem této výkonné moci byl po ministrově jeho náměstkem pro investice Ing. Laičiak, ale přímým vykonavatelem byl ředitel investičního odboru FMD Richard „lvi srdce“ Křenek. Ten spolu s ředitelem odboru expertizy FMD ovlivňoval a prakticky řídil veškerou činnost našeho ústavu.

Investiční odbor FMD současně řídil i dodavatele železničních staveb – především giganty jako byla jednotlivá Železniční stavitelství Praha, Brno, Bratislava a Košice, Elektrizační železnic, AŽD a další menší podniky dráhy.

Ředitel odboru Richard Křenek byl středoškolačk, střední korpulentní postavy, pro představu váhy tak 90–100 kg, silného hlasu, promaštěný nejen salámy, které miloval, ale i značnou odpovědností vůči ÚV KSČ, kterou při každém jednání připomínal.

Křenek měl v odboru řadu pracovníků různého vzdělání, z nichž někteří vykonávali příkazy ředitele automaticky bez jakýchkoliv úvah, zda jsou reálné, v daném čase splnitelné a vůbec potřebné. Jeho někdy absurdní zásahy do organizace projektování, do projektů jednotlivých staveb, byly zásadní brzdou rozvoje ústavu.

Investiční odbor FMD připravoval podklady pro jednání kolegia ministra, vedeného náměstkem pro investice, převážně sestavené z posbíraných „informací“ od jednotlivých dodavatelů, které Křenek většinou prezentoval jako závažná pochybení projektantů SUDOPU. Nabízené odborné konzultace jednotlivých projektantů, hlavních inženýrů staveb, vedoucích středisek a vedení ústavu zásadně odmítal. Nakonec odmítal situaci probrat i s ředitelem ústavu, který měl bohatou praxi, protože sám pracoval jako projektant a vedoucí odboru přípravy výroby, a to více než deset let.

V „plánovaném“ socialistickém hospodářství se stále něco nedařilo a nejinak tomu bylo ve stavebnictví. A tak byly některé stavby sledovány nějakou důležitou institucí, zvláště sledovány, prohlášené jako vládní úkoly atd., a každý z aktérů se zuřivě bránil, aby nějaký zádrhel ve stavbě padl na jeho hlavu. Nejsnadnější cesta dodavatelů vedla k hlavě projektanta

V kolegiu ministra tyto nasbírané nepravosti, které šly přes Křenka a byly ještě cílevědomě upravovány, byly použity náměstkem ministra k silné kritice SUDOPU. V sále s účastí 40 zástupců byla obhajoba velice těžká a tato situace dodavatelům vyhovovala. Na základě nepravdivých informací byly náměstkem ministra ukládány výtky či další nesmyslné úkoly a došlo až k ke Křenkovým návrhům na potrestání pracovníků SUDOPU. Byl jsem účasten jednání, kde se používala i silná slova jako „lháři“ a podobně.

Hlavním argumentem dodavatelů bylo, že nedostali dokumentaci, a proto někdy i zastavovali výstavbu. Ředitel ústavu tedy přikázal výrobnímu odboru zpracovat „pasporty“ staveb dle odsouhlasených harmonogramů s investory a dodavateli, a to velice podrobně dle objektů a provozních souborů, kde byly vyznačeny skutečné termíny předání projektů investorům a dodavatelům.

Tyto pasporty byly vypracovány podle jednotlivých investorů a poctivě donášeny jak do kolegia ministra, tak na všechna jednání, která svolával Křenek s připravenými lživými kritikami o nedodání projektové dokumentace. Tím byl „vyražen klín“, kterým měl být SUDOP „lynčován“. Kolegialita mezi dodavateli a Křenkem tím byla trochu otupena.

Mezi dominantní záliby ředitele Křenka patřilo požívání salámů. A tak na jeho kontrolní dny byla vybírána města, o nichž bylo známo, že jsou tam dobří řezníci a mají chutné a kvalitní salámy. Večer Křenek většinou zůstal na pokoji sám a věnoval se požívání salámů. Druhý den bylo hodnocení, které bylo zaměřeno na kvalitu projekčních prací, čemuž vůbec nerozuměl. Zato vychválil místní uzenáře a zřejmě počítal s tím, že další kontrolní jednání bude pro velký úspěch opět zde. Nebylo to vždy pravidlem, ale ty salámy už zůstaly s dopravními investicemi spjaté.

Dalo by se toho napsat ještě hodně, jak zasahoval do práce našich zkušných projektantů až do dne, kdy odešel do penze a SUDOP si oddechl.

Novým ředitelem investičního odboru FMD se stal Slovák Ing. Matuščík, stavař, který znal problematiku železničních staveb, a s ním se změnil systém řízení ústavu, podotýkám opět federálním ministerstvem dopravy, ale už bez salámů a bez klamných informací náměstka ministra Laičiaka.

SUDOP zamířil k lepším zítřkům, a nakonec i sametová revoluce pomohla odstranit to sudopské „nevolnictví“ a vznikl SUDOP PRAHA a.s. s mladým vedením a konečně bez poručíkování ministerstva dopravy. Vznikla firma, která dosáhla s mladým a nezátíženým vedením, dnes už můžu říct, úžasného pokroku, firma, která odpovídá dnešní moderní době. Někdy si i současní projektanti dají dobrý salám, ale bez veškerého tyátru, který kolem něho kdysi byl.

Navštívili jsme výstavu modulového kolejiště H0



Výstavu pořádali v dubnu členové Klubu železničních modelářů Praha 7 - Bubny, v němž máme i sudopského zástupce Zdeňka Pacholíkka.

V pražském Národním zemědělském muzeu získali výstavní sál 14 x 34 metrů, v němž mohli naplno ukázat výsledky svého úsilí.

SPOLEK SENIORŮ SUDOP

V únoru jsme navštívili muzeum korálků v Jablonci nad Nisou, kde jsme zhlédli výrobu korálků (díky tomu vím, jak se dělá v korálcích díra). Tohle muzeum potěší koráلكové nadšence i milovníky techniky a historie. Prohlédli jsme si dobové fotografie a materiály, kde a jak se před více než 300 lety zrodily originální české skleněné korále. Viděli jsme historické i současné mačkáací stroje, několik typů brousících a leštících strojů, navlékáací stroje a nástroje i pomůcky na výrobu korálků. Součástí expozice jsou i dobové vzorkovnice a historická sbírka skleněných vintých perli a bižuterie. Odpoledne jsme navštívili muzeum skla a bižuterie.



V březnu nás zaujala prohlídka krásně opravené Státní opery, která byla znovu otevřena 5. ledna 2020. Průvodkyní nám byla ta nejpovolanější – zdejší baletka, kterou jsme si prohlédli i na projekci baletu Labutí jezero. Viděli jsme i přípravu kulis na další představení.



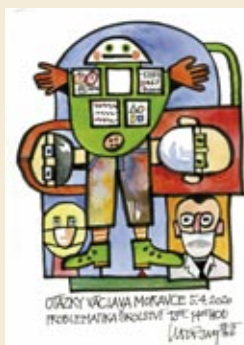
V dubnu nás naše toulavé kroky zavedly do města piva – Plzně. Tentokrát jsme nebyli v pivovaru, kde jsme byli při minulé návštěvě, ale věnovali jsme se kultuře a architektuře. Dopoledne jsme v Muzeu církevního umění plzeňské diecéze, umístěné v objektu františkánského kláštera viděli liturgické předměty z farnosti a mj. i výbavu polního kněze (feldkuráta). Ambit kláštera je osázen množstvím soch a někdy více či méně zachovalými malbami. Odpoledne bylo věnováno prohlídce interiérů z díla Adolfa Loose. Závěrem jsme navštívili nově opravenou Velkou synagogu.

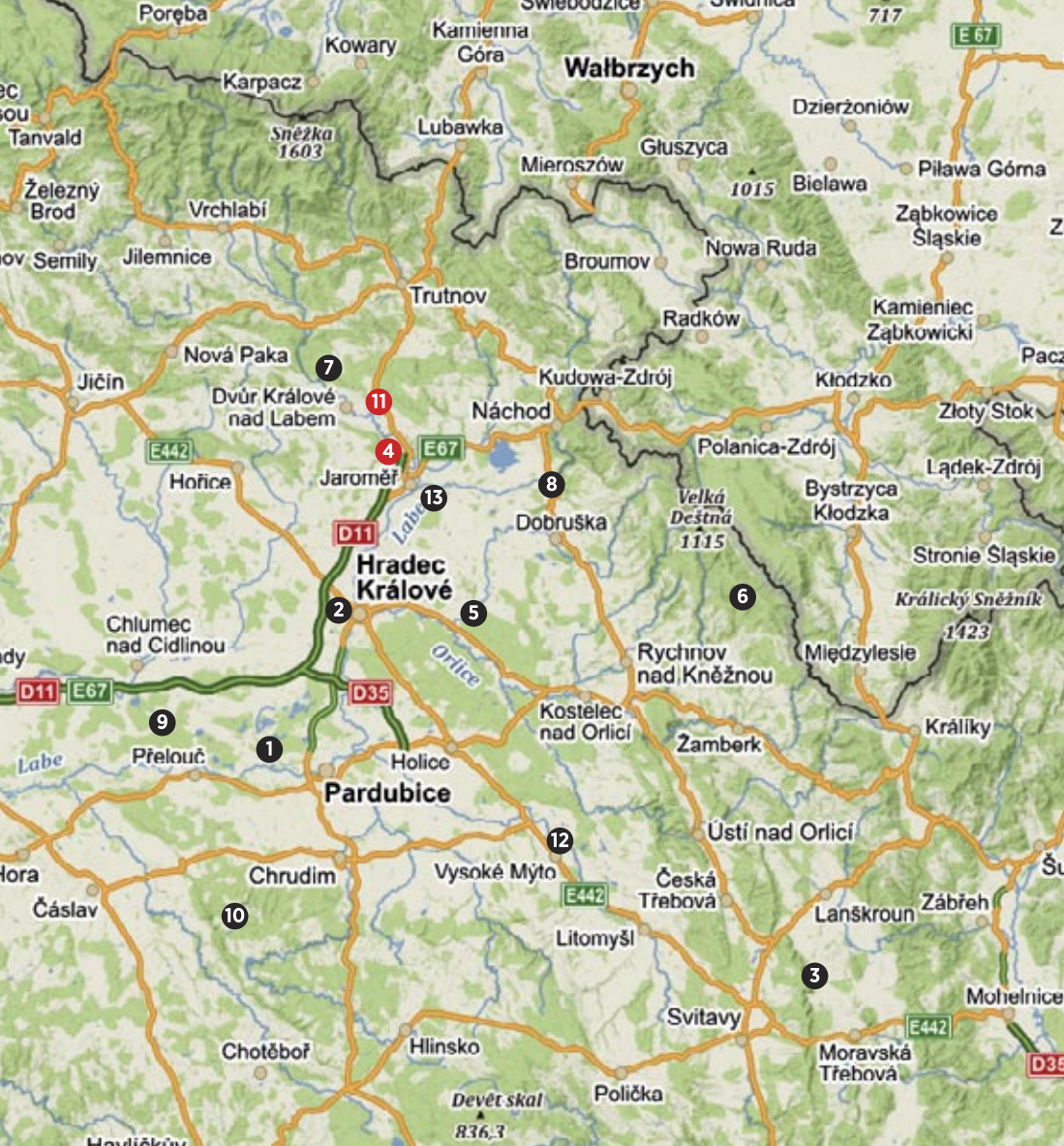
Jiří Kulík

Navštívili jsme výstavu uměleckých prací ak. arch. Jana Novotného



Část dosud žijících pamětníků střediska průmyslových staveb se sešla na výstavě našeho kolegy Jana Novotného, který vystavoval oleje a akvarely v SPŠ stavební J. Gočára, kde donedávna učil. Pohlazení duše i následně těla v Pivnici U Rumlika.





Opatovický kanál

Kanál čerpal vodu z Labe a sloužil k napájení rozsáhlé rybníční sítě, kterou založil majitel pardubického panství pan Vilém z Pernštejna. Byl vybudován v letech 1498 až 1521.

Opatovický kanál začíná u Opatovic nad Labem a do Labe se zpět vlévá u obce Semín. Kanál dosahoval délky 34,7 km, dnes je jeho současná délka 26 km. Bylo na něm postaveno 32 mlýnů, z nichž dva jsou dodnes v provozu – v obci Břehy, kde je v provozu vodní elektrárna a v Lázních Bohdaneč.

Opatovický kanál je kulturní památkou a dodnes zásobuje vodou několik rybníků. U obce Semín se nachází tzv. Semínský akvadukt – Opatovický kanál zde křížuje Sopřečský potok.

Nádherná příroda v okolí kanálu nabízí k turistice a jízdě na kole. Plavba v délce zhruba 17 km je vhodná jak pro začínající vodáky, tak pro pokročilé.

Podrobně o kanálu v SR 2/2006

Tipy na výlet Technické (nejen) památky východních Čech



třemi trojstupňovými Francisovými turbínami o celkovém udávaném výkonu 618 kW, které byly v roce 1925 vyměněny za tři jednostupňové rychloběžné Francisovy turbíny, každá o výkonu 270 kW. Tyto turbíny jsou společně s původními elektrickými generátory a dalším vybavením stále v provozu. Budova elektrárny vybudovaná v secesním stylu podle návrhu architekta Františka Sandera tvoří spolu s jezem významný architektonický objekt.

Příleže jezu jsou 3 m široké a 18,9 m dlouhé. Pohyb dvou hradicích segmentů je pomocí Gallových řetězů, na kterých je segment oboustranně zavěšen. Na jezu se nachází necelých pět metrů široká vozovka sloužící pro obsluhu jezu a pro pěší.

V budově je otevřeno Informační centrum Obnovitelné zdroje. Prohlídky vodní elektrárny se konají pravidelně každou sobotu a neděli ve 14 hodin v doprovodu průvodce.



Vodní elektrárna Hučák

se nachází na stejnojmenném jezu Hučák na řece Labi v Hradci Králové. Byla budována od roku 1909 a do provozu uvedena v roce 1912. Původně byla vybavena



Mladějovská průmyslová dráha a muzeum

Mladějovská průmyslová dráha je úzkorozchodná železnice o rozchodu 600 mm, vedoucí z Mladějova na Svitavsku k dolům na Hřebčích. Byla vybudována mezi lety 1917 a 1924 pro přepravu lupku a uhlí z míst těžby do zpracovatelského závodu, výroby šamotu v Mladějově. Trať vede romantickým terénem po vrstevnici kopců směrem na jih Mladějova a je dlouhá 11 km. Provoz skončil spolu s provozem celého mladějovského průmyslového areálu 31. prosince 1991.

V současné době je trať provozována organizací Mladějovská průmyslová dráha. Součástí areálu je Průmyslové muzeum Mladějov na Moravě s expozicemi železniční, silniční, zemědělské a stavební techniky. Muzejní jízdy výletních vlaků tažených původními parními lokomotivami z roku 1918 a 1929 na úzkokolejně trati o rozchodu pouhých 600 mm se pořádají v létě o víkendech. Dráha se vine kouzelnou krajinou českomoravské vrchoviny.



★ Tyršov silniční most v Jaroměři

V místech dnešního mostu vedla historická cesta z Hradce Králové do Náchoda a Polska. Labe bylo překonáváno nejprve brodem, následně krytým dřevěným mostem, od roku 1831 visutým řetězovým mostem, po roce 1884 ocelovým mostem s příhradovými nosníky a od roku 1932 železobetonovým obloukovým Tyršovským mostem.

Komplexní rekonstrukce zahrnovala kompletní sanaci nosné konstrukce včetně obnovení hydroizolace a přístupových konstrukcí v předpolí mostu. Rekonstrukce 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. Opravený most začal sloužit na podzim 2018. Projekt rekonstrukce byl dílem sudopských projektantů ze střediska 250 v Hradci Králové.

Třebechovický betlém

Nejcennějším a nejobdivivavějším exponátem Třebechovického muzea betlémů je bezesporu unikátní mechanický betlém lidových řezbářů Josefa Probošty, Josefa Kapuciána a autora mechanismu Josefa Frimla.

Celý betlém včetně mechanismu byl vytvořen ze dřeva před více než sto lety. Na ploše 6,9 x 1,9 x 2,2 metru se nachází více než 2 000 vyřezávaných dílů. Třebechovický Proboštův betlém je jediným betlémem v České republice prohlášeným za národní kulturní památku (v roce 1999).

Od června 2015 do března 2016 probíhalo restaurování Třebechovického Proboštova betlému za finanční podpory EHP fondů a Norských fondů 2009–2014, Královéhradeckého kraje. Restaurování probíhalo přímo v expozici muzea a návštěvníci mohli restaurátory vidět při práci.



Tvrz Hanička

patřila do systému předválečného opevnění budovaného ve 30. letech minulého století proti tehdejšímu rozpínajícímu se Německu. Stavěna byla v letech 1936–38. Tvrz Hanička se skládala ze šesti povrchových objektů, v podzemí mezi sebou propojenými téměř 1,5 kilometry chodeb a sálů. Mohutné sály mohly pojmout značné množství munice a dalších zásob, což mělo posádce umožnit boj i v případě obklíčení po dobu několika měsíců.

Podzemí může návštěvníkovi ukázat moderní plně vybavený úkryt, povrchové objekty a část vstupní expozice nás pak vrátí o řadu desítek let zpět do doby, kdy naši dědové a pradědové se zbraní v ruce očekávali v těchto pevnostech nepřítele.

V roce 2006 byla tvrz Hanička vyhlášena kulturní památkou.





Přehrada Les Království

Přehradě Les Království se také někdy říká Bílá Třemešná. Je vsazena doprostřed lesů pod vrch Zvičina a dostaneme se k ní po úzké silnici, vedoucí z Bílé Třemešné do Nemojova, směrem na Hostinné.

Přehrada na Labi se začala stavět především kvůli povodním, které doprovázely každé jarní tání sněhu v Krkonoších. Patrně nejhorší povodeň zde řádila roku 1897, kdy její ničivou sílu pocítili až v Pardubicích. Následně pak bylo rozhodnuto o stavbě dvou nádrží, jejichž úkolem bude jarní vody zadržovat. První z nich byla vystavěna u Špindlerova Mlýna a druhá zde, u Bílé Třemešné.

Projekt přehrady byl vypracován někdy kolem roku 1903, ale se stavbou bylo započato až za sedm let. Po stavbě základů a dalších pracích však bylo vše přerušeno rokem 1914 a první světovou válkou. Práce pak mohly pokračovat zase až od roku 1920. Už v roce 1917 ale přehrada dokázala zachytit přívalovou vlnu z Krkonoš a zabránila zaplavení Dvora Králové.

Technické řešení přehrady je velmi zdařilé. Byla vystavěna z kvádrů královského pískovce z místních lomů, je opatřena elegantním obloukem a voda je odváděna pomocí dvou bočních tunelů, z nichž pravý je potrubím propojen s vodní elektrárnou, která byla spuštěna roku 1923.

Při maximálním stavu odtok vody zajišťuje pět přepadů pod korunou, každý o šířce bezmála 11 m.

Díky svému technickému provedení a estetičnosti byla přehrada Les Království na Labi roku 1964 vyhlášena národní technickou památkou. Je vystavěna v duchu pseudogotiky, připomíná vznešený hrad, a také díky tomu ji vyhledává množství turistů.



8

Národní hřebčín v Kladrubech nad Labem

v okrese Pardubice je chovnou stanicí běloušů českého plemene starokladrubských koní. V hřebčíně je chováno přibližně 300 starokladrubských koní, probíhají v něm zkoušky výkonnosti hřebců, drezurní i jiné závody a řada akcí pro veřejnost.

Jurkovičův dřevěný most v Novém Městě nad Metují

Na počátku 20. století při přestavbě zámku v Novém Městě nad Metují, nechali majitelé zámku bratři Cyril a Josef Bartoňové z Dobenína v letech 1909–12 přebudovat bývalý hospodářský dvůr na květinový park a zrekonstruovali přilehlou terasovitou zahradu na severozápadním okraji zámku podle projektu slovenského architekta Dušana Jurkoviče.

Ke snadnějšímu přístupu z horní terasy do květinového parku a jako vyhlídku i úkryt před nepohodou nechal Dušan Jurkovič postavit místo bývalé dřevěné lávky vzpomínané již v 18. stol., krytý dřevěný most.



9

Chovu koní se v Kladrubech nad Labem věnovali již Pernštejnové, kteří zdejší panství zakoupili v roce 1491. Součástí panství byla i obora, kterou Maximilián II. dostal darem od českých stavů v roce 1560 a později zde vybudoval hřebčinec. Rudolf II. udělil hřebčíně statut císařského dvorního hřebčína. V roce 1918 získal hřebčín do vlastnictví československý stát. V roce 1995 byl starokladrubský kůň vyhlášen za kulturní památku a v roce 2002 bylo kmeňové stádo běloušů vyhlášeno za národní kulturní památku.

V rámci úsilí o zapsání na seznam Unesco byla v oblasti v roce 2015 zřízena krajinná památková zóna Kladrubské Polabí a v roce 2016 evropsky významná lokalita Natura 2000 Kladruby nad Labem.

Areál hřebčína s okolní krajinou je od roku 2019 zařazen na Seznam světového dědictví UNESCO.

Berlova vápenka u města Třemošnice

známá též jako Vápenka Závratec, je cenná technická a kulturní památka, dokládající místní průmyslovou tradici a historii. Jde o evropskou raritu – 150 let starou výrobu vápna, ke které vedla 5 km dlouhá lanová dráha. Vápenka vznikla v severní části Železných hor, bohatých na vápenec, a proto zde dříve bylo podobných vápenek více. V letech 1891–1892 došlo k přestavbě vápenky majitelem Berlou do dnešní podoby.

V letech 2009–10 provedlo město Třemošnice s podporou Evropské unie rekonstrukci vápenky, která dnes slouží veřejnosti jako muzeum železnohorského vápenictví.

Od května 2004 je chráněna jako kulturní památka České republiky.



10



★ Kuks – Granátové jablko

Kuks, vesnice na řece Labi nedaleko Dvora Králové, se pyšní barokní nemocniční budovou, kterou postavil hrabě František Antonín Špork koncem 17. století, a jehož sochařská výzdoba pochází z dílny Matyáše B. Brauna (1684–1738).

Projekt rekonstrukce byl dílem kolegů z dceřiné společnosti ATELIER4 v Jablonci nad Nisou. Více na straně 8 a 9.



Muzeum českého karosářství Vysoké Mýto

Expozice Muzea českého karosářství vás provede historií výroby automobilových karosérií v první polovině 20. století a historií jedné z nejvýznamnějších karosářských firem Carrosserie Sodomka ve Vysokém Mýtě. Firma patřila ke špičkám ve svém oboru, geniální designér Josef Sodomka ml. se svými karosériemi pyšnil na předních autosalonech a tehdy oblíbených jízďách elegance. Součástí expozice jsou kočáry i automobily, vyrobené právě ve Vysokém Mýtě, např. legendární Aero 50 Dynamik, Jawa Minor, Tatra 57 B či Škoda VOS pro přepravu vládních a stranických funkcionářů z 50. let. Poslední uvedený vůz reprezentuje odkaz technologického know-how vysokomýtské karosárny v éře, kdy její majitel byl protiprávně vězněn. Návštěvník je formou obměněné moderní expozice seznamován se všemi aspekty existence Sodomkovy společnosti, jako byla např. výroba větroňů, dětských autíček či produkce autobusů.

Další část se týká karosářství, jakožto jedinečným průmyslovým odvětvím, kombinujícím v sobě progresivní design, několikero řemesel, technologii automobilového průmyslu a naprostou vstřícnost zákazníkovi. Návštěvník sám si také může zkusit navrhnout dobový vůz dle svých představ na interaktivních obrazovkách.

Kromě stálé expozice věnované firmě Sodomka jsou formou dlouhodobých výstav přibližovány postupně další karosářské firmy někdejší ČSR.



Pevnost Josefov

Celý propracovaný komplex pevnostního města Josefov, jehož součástí je i turistický areál Bastion I a podzemí, vznikl za vlády císaře Josefa II. podle návrhu francouzského inženýra Clauva-Benôita Duhamela de Querlond. Základní kámen byl položen 3. října 1780. Účelem celé stavby, která vznikla takzvané na zelené louce, byla ochrana východních Čech před vpády pruských vojsk.

Pevnostní město je pozoruhodné svým vnitřním uspořádáním vojenských a civilních budov a jejich jednotným vzhledem. Měšťanské domy pro nejrůznější řemeslníky, živnostníky a jejich rodiny vznikaly na základě osidlovacího patentu, který vydal Josef II. Po obvodu vnitřní zástavby, která podléhala přísnému dodržování pravidel územního plánu, je rozmístěno 10 bastionů, 4 půlbastiony, 4 předbastiony, 9 ravelinů a nespočet dalších hradebních prvků. Součástí tohoto složitého systému, jehož hlavním úkolem

bylo usnadňovat posádce obranu proti nepříteli, jsou zátopové kotliny, hradební příkopy nebo původně 45 km dlouhá síť podzemních chodeb.

Josefovské podzemí je považováno za jeden z nejrozsáhlejších podzemních obranných systémů v Evropě. O prázdninách se prohlídky konají denně.





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

Redakční rada:

Ing. Josef Fidler, Ing. Tomáš Slaviček,
Ing. Ivan Pomykáček, Ing. Petr Lapáček,
Ing. Ivan Krejčí, Mgr. Jakub Ptačinský

Typo a tisk Reklampress s.r.o.

Číslo 2/22 vyšlo 11. 7. 2022

Vydává:

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

IČ: 25793349

Reg. MK ČR E 12272 • ISSN 1803-6708

www.sudop.cz