

SUDOP *revue*

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

2/2023

Terminál Smíchov získal územní rozhodnutí!



TARCOS GmbH: Herzlich willkommen! **Středisko 202: nový vedoucí**



Pod křídly SUDOP PRAHA jsme přivítali nové kolegy ze společnosti TARCOS. Jde o německé elektrospecialisty na zabezpečovací a sdělovací zařízení s praxí na projektech pro Deutsche Bahn či velké tamní stavební firmy. Akvizice Tarcosu zapadá do naší dlouhodobé obchodní strategie v tomto regionu. Cílem je postupně posilování pozice SUDOPU PRAHA na německém projekčním trhu.

Společnost byla založena v Erfurtu (Duryňsko) roku 2000.

Příslušné dokumenty podepsali v Erfurtu generální ředitel SUDOPU PRAHA Tomáš Slaviček a jednatel společnosti TARCOS Bernd Wohlrab.

Těšíme se na spolupráci a další společný růst!
„Herzlich willkommen, Kollegen!“



Středisko 202 - silnic a dálnic má od 1. května nového vedoucího. Z obrázku se jistě dá poznat, který vedoucí pracuje, a který to má „za pár“.

Vlevo Ing. Vladimír Koniček, vpravo Ing. Lukáš Ježek.

ČDS&T 2022

DOPRAVNÍ STAVBA
DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE
VÝRAZNÁ INOVACE V DOPRAVĚ



Ve čtvrtek 8. června 2023 byli na Galavečeru v Městské knihovně v Praze oceněni soutěžící, kteří získali tituly a další ceny ve 20. ročníku celostátní soutěže ČESKÁ DOPRAVNÍ STAVBA, TECHNOLOGIE, INOVACE ROKU 2022. Součástí večera bylo tradičně také ocenění úspěšných řešitelů z řad studentů technických vysokých škol.



Tituly vítězům předali místopředsdkyně Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR Věra Kovářová a ministr dopravy ČR Martin Kupka.

Na tři tituly dosáhli tentokrát i sudopští projektanti v čele s hlavními inženýry projektu Milošem Kramešem, Davidem Šabatou a Martinem Vlasákem. Každá ze staveb dostala i další diplom: Cenu MD ČR, Cenu HMP a Cenu ČKAIT.



30 let: Dopravní fakulta Jana Pernera v Pardubicích a SUDOP PRAHA



V pátek 31. 3. uspořádala Dopravní fakulta Jana Pernera v Pardubicích oslavy 30 let od založení. Během slavnostního aktu byly předány pamětní medaile partnerům z praxe i zasloužilým akademickým pracovníkům Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice. Předány byly i ceny děkana.

Pamětní medaile za dlouhodobou přínosnou spolupráci partnera z praxe s DFJP získala i sudopská finanční ředitelka Mgr. Ing. Eva Kudynová Klimtová.

Je úžasné mít možnost spolupracovat s Univerzitou Pardubice. Za 10 let mého působení v pozici odborného asistenta jsem získala mnoho výborných přátel nejen z řad akademiků, ale i studentů. A největší ctí mi je, i když už dnes neučím, se studenty této univerzity pracovat denně jako zaměstnavatel. Miluji matematiku, takže:

30 let univerzity + 70 let SUDOP PRAHA = 100% kvalitní spolupráce

Proto přeji "své" Univerzitě Pardubice vše nejlepší a mnoho dalších zapálených studentů! E. K. K.



Integrovaná reference kvality RABF 2023 – obhájené 1. místo



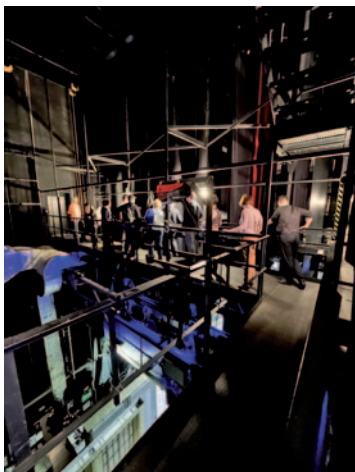
Máme to. Zase! SUDOP PRAHA získal certifikát Excelentní kvalita od Nadace pro rozvoj architektury a stavitelství. Obhájil tak loňské medailové umístění v této prestižní soutěži. Je to mimořádný úspěch, protože jde o vůbec nejvyšší ocenění, které hodnotí dlouhodobou kvalitu práce za léta 2018–2022.

Děkuji všem svým kolegům, tohle je totiž výsledek práce nás všech. Být oceněný za dlouhodobou práci je pro mě osobně ještě cennější, než když dostanete cenu za každou jednu stavbu. Jenom to podtrhuje stávající vedoucí pozici a renomé společnosti SUDOP PRAHA na českém projekčním trhu. Mám z toho velkou radost.

Pro zajímavost – porazili jsme dalších 1527 letošních soutěžících. I jim ale upřímně gratuluji.

Jakub Ptačinský

Exkurze za oponu Hudebního divadla Karlín



Nejen práci živ je člověk. Snažíme se tak pro naše zaměstnance připravovat i volnočasové akce, které nám umožní zažít společně něco netradičního, odpočinout si, pobavit se. Jedna z akcí, která toto bezpochyby splnila, byla exkurze do jindy nepřístupného a veřejnosti skrytého technického zázemí nedalekého Hudebního divadla Karlín.

Zhruba dvouhodinová akce proběhla snad ke spokojenosti všech zúčastněných. Výrobní ředitel divadla, pan inženýr Lepša, nás protáhl od sklepa, až po střechu budovy. Od technického zázemí plného zdvižných mechanismů, přes orchestřiště, až po nádherné prostory čalouněných loží. Od foyer až po úzkou lávku osvětlovačů. Již teď ale připravujeme další podobnou návštěvu.

Dvacátá šestá konference s tématem ŽELEZNICE



PROGRAM KONFERENCE

Železniční mosty a tunely 2023
 Financování železniční infrastruktury z rozpočtu SFDI
 Vybraná železniční síť TEN – T v České republice – připravované modernizační projekty do roku 2030
 Dopravní sektorová strategie, 3. fáze a revize nařízení Ten – T po schválení na Radě EU
 Modely financování železničních infrastrukturálních manažerů
 Praha – Letiště Václava Havla – Kladno
 Nový stavební zákon, dopad na přípravu staveb dopravní infrastruktury
 Projekty prosté elektrizace
 Pohled ŽESNAD.CZ na prostou elektrizaci
 Rozvoj konvenční železniční sítě po roce 2030
 Motivace a bariéry cestování vlakem
 Možnosti financování VRT
 Aktuální stav VRT
 Výchova techniků pro přípravu a výstavbu VRT
 Aktuální stav přípravy štúdie VRT V4 v Slovensku
 Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha, včetně Rychlých spojení
 Aktuální stav VRT v Polabí
 Projekt VRT
 Modernizace trati Praha-Smíchov – Beroun
 Realizace stavby rekonstrukce žst. Roudnice v systému BIM
 Novostavba žst. Praha – Letiště Václava Havla v BIM
 Realizované stavby na IV. koridoru Sudoměřice–Votice, Soběslav–Doubí
 Realizované stavby IV. TŽK Modernizace trati Sudoměřice–Votice a její úprava pro rychlost 200 km/hod.
 Změna trakční soustavy na 25 kV 50 Hz AC v úseku Nedakonice – Říkovice
 Bezpečný rádiový systém GSM – R/FRMSCS s georedundancí
 Elektrizace trati vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna
 Kompozitní pražce FFU

ŽELEZNICE 2023

26. ročník Konference ŽELEZNICE je za námi. Dvakrát se teď nadechneme a začneme pomalu přemýšlet nad akcí s pořadovým číslem 27. I když už teď je to jedna z nejzásadnějších konferenčních akcí, která se na poli železniční infrastruktury děje, máme plány jak ji za rok posunout zase o kousek dál a výš.

Z pozice organizátora děkuji všem partnerům za jejich dlouholetou podporu a důvěru, více než čtyřem stovkám hostů za jejich účast a báječnou atmosféru v sále, a všem řečníkům (letos jich byly skoro tři desítky z ČR i zahraničí) za jejich zajímavé prezentace. Kdo jste toto setkání nestihl, máte šanci až zase za rok.

I letos toho v sále zaznělo spousty zajímavého. Aby nebylo nic důležitého zapomenuto, máme pro Vás uložené prezentace všech přednášejících tak, jak byly odprezentovány v sále. Je tak šance se ke všemu v klidu vrátit, prohlédnout a prostudovat si jednotlivá vystoupení. Prezentace jsou uloženy na webu konference www.konferencenzeleznice.cz. Už teď se těšíme na to, až se v březnu 2024 sejdeme znovu. Do té doby přeji jen to dobré...

Jakub Ptačinský



Významná osobnost v oblasti železniční infrastruktury ČR v roce 2023



Doc. Ing. Josef Plechatý, CSc. (* 28. 12. 1927)

Vystudoval průmyslovou školu stavební, posléze ČVUT – fakultu inženýrského stavitelství. Titul Ing. získal v roce 1952, ale již od roku 1949 spolupracoval u fy Baraba na stavbě Chuchelského tunelu a od r. 1953 na údržbě tratí na traťové distanci Strakonice.

Od roku 1956 pracoval na katedře železničního stavitelství ČVUT u profesora Ferdinanda Klimeše.

V roce 1957 byla v Praze založena Vysoká škola železniční (VŠŽ) a zde začal pracovat na katedře údržby traťového hospodářství pod vedením profesora Kasíka. V roce 1960 obdržel titul kandidáta technických věd (CSc.). Je vhodné připomenout i jeho služební cesty do USA a Japonska.

Od r. 1960 do r. 1975 pracoval na Vysoké škole dopravní v Žilině, kam z rozhodnutí vlády v roce 1960 byla VŠD z Prahy přeložena. V roce 1970 obhájil disertační práci na titul docenta, který mu ale byl z politických důvodů udělen oficiálně až v r. 1990.

Po roce 1975 pracoval na Železničním stavitelství v Praze, do starobního důchodu odešel v roce 1989. Od r. 1990 začal vyučovat na Střední průmyslové škole – odbor stavební (železniční) a Vyšší odborné škole (VOŠ) v Děčíně. Zde aktivní vyučování ukončil v r. 2000. V souvislosti s VOŠ v Děčíně je třeba ocenit jeho návrh na založení odborných seminářů se železniční tematikou. 1. seminář se uskutečnil v r. 2003 a v letošním roce 2023 se ve dnech 8.–9. února konal již 20. jubilejní ročník, kterého se zúčastnilo 260 posluchačů.

V rámci konference ŽELEZNICE 2023 se uskutečnilo vyhlášení významné osobnosti v oblasti železniční infrastruktury ČR.

Toto ocenění se uděluje za výraznou aktivitu, mimořádné dílo, které přináší významný přínos v oblasti infrastruktury železniční dopravy a jejího prosazování na národní i mezinárodní (především evropské) úrovni, jak za celoživotní přínos, tak za výraznou činnost v dané oblasti v roce předcházejícím udělení ocenění.

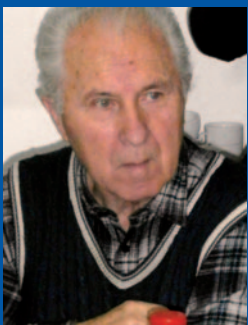
Ocenění uděluje a předává generální ředitel Správy železnic nebo jím pověřený zástupce, a generální ředitel SUDOP PRAHA a.s. na základě usnesení „Hodnotící komise“.

Ta letos nominovala tyto osobnosti (zleva):

Ing. Karel Otava, doc. Ing. Josef Plechatý, Jiří Suchánek, Ing. Karel Pohle, Ing. Josef Boreček.



Ing. František Krmela (4. 7. 1932 – 11. 4. 2023)



Dívám se na hořejší titulky a trůfám si říct, že František Krmela jednou z těch osobností železniční infrastruktury byl. Narodil se v podhůří Jeseníků u Šumperka, kde absolvoval gymnázium. Po skončení vysokoškolského studia na ČVUT v Brně, fakultě inženýrského stavitelství, nastoupil na „umístěnku“ v roce 1956 na Traťovou distanci v Opavě. Na základě dohody vedení SUDOPu Praha a Dráhy v Olomouci nastoupil do Státního ústavu dopravního projektování 1. 3. 1957.

U SUDOPU absolvoval projekční praxi na stavbách: přeložka tratí Český Těšín – Havířov, traťová spojka Spořice – Dubina, zavlečkování vysočanské průmyslové oblasti, rekonstrukce stanice Obrnice, zdvoukolejnění tratí Most – České Zlatníky, studie tras pražského metra, projektový úkol trasy metra C1 Nuselský most – Pražského povstání, projekt širokorozchodné tratí Košice – Haniska, modernizace tratí Přerov – Břeclav. Postupně přecházel na vedení projektů staveb.

Významné stavby ve funkci hlavního inženýra projektu: Přestavba ŽST Kutná Hora na první přechodovou stanici mezi střídavou trakcí a stejnosměrnou, Rekonstrukce tratí Ostrava-Bohumín, Přeložka tratí Chodov – Sokolov, Přeložka tratí Zatec – Klášterec n. Ohří, Rekonstrukce žst Sokolov osobní nádraží, seřaďovací nádraží a žst. Citice, Využití vleček DNT pro ČD, Přeložka tratí Břežno u Chomutova – Chomutov.

Za čínorodou a obětavou práci, kterou vykonával pro československou železniční dopravu, byl v roce 1981 vyznamenán ministerstvem dopravy odznakem Nejlepší pracovník dopravy. I své 70. narozeniny oslavil prací – ve funkci hlavního inženýra projektu zajišťoval výkon autorského dozoru na stavbě ČD DDC, Přeložka tratí Břežno u Chomutova – Chomutov a spolupracoval s kolektivy projektantů na projektech staveb I. a II. železničního koridoru.

Setkávali jsme se po ránu v kanceláři. Prohodil pár vět o počasí a přidal několik nových zpráv o práci. Pak se převlékl do šedivého pracovního pláště a začal si připravovat ranní čaj, o němž říkal: „Čaj pijí velké národy a silní jedinci.“ Po douškách dobrého čaje začal pracovat. Byl to člověk klidný, pilný a pracovitý, moc toho nenamluvil.

Svědomitě se staral o svou velkou rodinu. Měl pět vnuků, na které byl pyšný. Problémy, které přinášel život, většinou překonával svým klidem. Jako Moravan rád jezdil na chalupu u Šumperku. O Moravě si často notoval písničku *Krásná zem, posázená vinohradem*.

Měl rád železnici a kvalita jeho práce tomu odpovídala. Rádi na něho budeme vzpomínat.

Karel Nezval

Nejvyšší ocenění ve světové konkurenci: projekt železničního obloukového mostu Červená



IDEA StatiCa Excellence Awards 2023

Large scale structures – Concrete

Arch railway bridge

Jetetice, Czech Republic

SUDOP PRAHA a.s.



Jakub
Göringer



IDEA StatiCa Global User Day 2023

Ve čtvrtek 4. května proběhla v Brně v hotelu Passage virtuální konference IDEA StatiCa Global User Day 2023. Jedná se o akci společnosti IDEA StatiCa, kde je představena nová vývojová verze (v tomto roce v23.0) jejich softwarových nástrojů pro posuzování konstrukcí, zejména pak ukázky nových funkcí a dalších vylepšení vůči předchozím verzím. Přímou na místě se akce jako aktivní účastníci zúčastnili pozvaní hosté z různých částí Evropy (Belgie, ČR, Finsko, Německo, Nizozemsko a Slovensko). Jednalo se o zákazníky využívající zmíněné softwarové nástroje, ale především o odborníky v oboru ocelových a betonových konstrukcí.

Pro nás přítomné účastníky se nejednalo pouze o čtvrtěční odpoledne, ale vedle samotné online konference jsme měli možnost nahlédnout do útrob samotné společnosti IDEA StatiCa a již od středy 3. května jsme mohli diskutovat s tvůrci jednotlivých programů o nově zavedených, případně o plánovaných funkcích programů, ale zároveň si postěžovat, co nám v běžné praxi chybí a bylo by dobré do programů implementovat. Tento celkem netradiční formát komunikace s koncovým uživatelem přináší kromě bližšího spojení s vývojáři i mnoho cenných poznatků jak tvůrcům, tak i nám přímým účastníkům. V tomto ohledu je nutno říct, že je až s podivem, jak se využití stejných posudkových programů může lišit nejen napříč Evropou, ale i napříč republikou a konkrétním oborem.

Jako přidružená akce k virtuální konferenci probíhala soutěž IDEA StatiCa Excellence Awards, kde mezinárodní odborná porota vybírala nejlepší projekty z celého světa zpracované pomocí nástrojů IDEA StatiCa. Soutěž byla rozdělena po oborech na ocelové konstrukce a betonové konstrukce. V rámci velké konkurence se nám podařilo získat **nejvyšší ocenění v kategorii betonové konstrukce velkého rozsahu za projekt železničního obloukového mostu přes vodní dílo Orlík, tzv. most Červená**, který se právě staví.

Dle oficiálních informací shlédlo virtuální konferenci živě přes 2000 diváků, inženýrů z celého světa. Děkujeme za pozvání se zúčastnit akce přímo na místě a samozřejmě i za ocenění, kterého si velmi vážíme.

Jakub Göringer



ROZHOVOR

Mám ráda, když jsou mosty zajímavé. Musí mít ale zároveň i svou logiku.

**Ing. Dana Wangler**

Jako člověk odchovaný Legem se musím zeptat. Jak dlouho trvá projektantovi navrhnout skutečný most?

Projektování mostů probíhá v několika fázích, které představují zcela rozdílné disciplíny. Jiná věc je navrhnout koncepci nového mostu a jiné je dotáhnout návrh mostu k realizaci. Vrcholem tohoto procesu je dle mého názoru přímá spolupráce projektanta se zhotovitelem mostu – stavební firmou při tvorbě realizační dokumentace. V tomto procesu, kdy už most opravdu vzniká, se toho projektant opravdu hodně naučí. Získává okamžitou zpětnou vazbu a ta je k nezaplacení. Poslední most, který jsem projektovala, je estakáda Krejčíárek v rámci stavby Nového spojení v Praze. Moc ráda na tu dobu vzpomínám. Díky skvělé spolupráci jsem se tam hodně naučila. Snad to byl jeden z projektů, kterými jsem vstoupila do mostařské odborné společnosti.

V Černošicích-Mokropsech se bude bourat ocelový příhradový železniční most přes Berounku z roku 1911. Bylo to nutné? Jak složité je vlastně podobná historická díla zachránit?

To je těžké. Všechna podobná díla trpí opotřebením a mají konečnou životnost. Mosty se už dlouhou dobu projektují na životnost sto let. Po sto letech provozu by se tak měla logicky blížit výměna mostu, jak to máme v normách. Naši předkové měli nějaké materiálové možnosti, třeba svařkovou ocel u starých ocelových mostů, její vlastnosti nejsou optimální třeba pro porušení mostu únavovým zatížením. Staré mosty často mají i nevhodné detaily, například prvky, ze kterých jsou složené, mají mezi sebou úzké mezery, v nichž se daří korozi. Kromě toho se dnes výrazně zvyšuje objem dopravy i zatížení objektů. Lidé, kteří okolo mostů chodí nebo je znají z fotografií, mají sice dojem, že nevypadají špatně, ale ve skutečnosti často tyto mosty nejsou v dobrém stavu a nezajišťují bezpečný provoz. Na objekty tohoto charakteru, sloužící ke každodennímu používání, je proto problematické uvalit titul nemovitě kulturní památky. Určitě je nutné chránit historické hodnoty, nicméně je třeba přistupovat k těmto záležitostem se zdravým rozumem. Bylo by jistě prospěšné celé společnosti, kdybychom o těchto záležitostech vedli všichni kompetentní věcnou diskusi.

Nejen o mostech často ve finále rozhodují politici. Je pro vás těžké to zkousnout?

Bojím se, že až jednou budu mít zlomenou nohu, bude muset proběhnout referendum, aby se rozhodlo o diagnóze. Doba je taková, že na to už názor jediného lékaře nebude stačit. Vnímám to jako globální problém naší profese. Zpochybňování autorit a pocit, že mohu cokoliv, pokud mám moc – někdy snad i porušovat fyzikální zákony. Nikdo se už nezabývá odpovědností. Odpovědnost politika je shodná s délkou volebního období, odpovědnost projektanta je dána délkou jeho života. Zde neexistují žádné promlčecí lhůty. Kladu si otázku, kde a proč jsme si vztahy ve výstavbě tak pokazili a zkomplikovali?

Mostaři jsou a už v socialistickém Československu byli špičkou ve svém oboru. Už tenkrát jsme stavěli pěkné mosty a využívali jsme také moderní technologie. Vezměte si třeba Nuselský most. Stojíte pod ním, nad vámi ty krásné štíhlé podpory, a říkáte si, je to vůbec možné? Šikovnost a zručnost mostařů je vidět i teď. S jistotou lze říci, že na každé aktuálně rozestavěné stavbě najdeme zajímavý most, ať už jeho velikostí, či technologií výstavby.

Proč se věnujete zrovna mostům, a ne třeba přehradám nebo silnicím?

Od páté třídy jsem tvrdila, že budu stavebním inženýrem. Přitom u nás v rodině stavařem nikdo nebyl. Pro studium na průmyslovce jsem si sice zvolila obor pozemní stavby, víc mě ale začaly zajímat dřevěné a kovové konstrukce a statika. Jasnou volbou proto bylo pokračování studia na stavební fakultě VUT v Brně, obor konstrukce a dopravní stavby, v posledních ročních potom specializace na betonové mosty. Bavilo mě to moc, vědomí toho, že člověk vytváří nějakou trvalou hodnotu. Byť tedy teď mám jako vedoucí střediska za sebou spíš štosy smluv než trvalé hodnoty (směje se). Mosty vás musí pohltnout i fascinovat, jinak to nejde dělat.

Čím jsou pro vás osobně mosty?

V dopravním stavitelství považují mosty za top disciplínu. Mostař toho musí umět o trochu víc a musí umět vidět věci v souvislostech. Není to jen objekt od jedné opery ke druhé. Taky se nesmí bát, přestože je to obrovská odpo-

vědnost. Nepamatuji si, že by kdy byl před soudem nějaký silničář nebo kolejař. Mostaři oproti tomu čelí mnoha sporům, které všichni sledujeme s očekáváním. Když soud nedávno po pěti letech definitivně zprostil obžaloby projektanta Trojské lávky Jiřího Stráského a bývalého šéfa oddělení mostů Technické správy komunikací Antonína Semeckého, byla to pro mě (a věřím, že i pro ostatní mostaře) úžasná zpráva a velká úleva.

Mají se mosty kam posunovat, nebylo už všechno vymyšleno? Jde ve vašem oboru ještě přijít s něčím novým?

Inovaci je v oboru celá řada, třeba beton s vysokou pevností UHPC, používání recyklátů nebo vláken do betonu. Vše to souvisí s udržitelností, o níž se teď hodně mluví. Díky materiálům máme úplně jiné možnosti, můžeme navrhovat a stavět konstrukce lehčí a tenčí, na větší rozpětí než naši předchůdci. I za dobu mé profesní kariéry se zásadně změnila nejen mostní konstrukce, ale zejména přístup k jejich navrhování.

V Praze prochází rekonstrukcí nebo brzy bude řada důležitých mostů. Barrandovský most, Libeňský most, Dvorecký most a další. Jak se na tyto realizace díváte vy jako odbornice?

Zmíním se stručně o třech z nich. Libeňský most je pro mě osobně prohra odborné veřejnosti. V principu je určitě dobře, že se řeší komplexně celé soumostí, aktuální řešení se vrací k Janákovým návrhům a místo násypů se otvírají nová mostní pole. Není ale správné zachovat stávající obloukové konstrukce z prostého betonu s problematickými detaily. Podle mého názoru oba mosty z prostého betonu představují trvalé riziko a měly být nahrazeny novými konstrukcemi. Rekonstrukci bedlivě sleduji a jsem zvědavá, jaký bude výsledek.

Co se týká nového Dvoreckého mostu, my jako SUDOP PRAHA jsme se účastnili architektonické soutěže. Z více než 40 návrhů jsme postoupili mezi posledních šest do druhého kola. Z toho jsem měla obrovskou radost, byl to úspěch. Konkurenční návrh, který tam bude stát, je každopádně zajímavá a složitá konstrukce. Koncepční otázkou zůstává, zda je dobře, že byl most zadán pouze pro pěši a tramvaje, a zda si tohle může Praha dovolit. U Barrandovského mostu je chvályhodné, že po zahájení oprav nedochází k velkým dopravním kolapsům. Dopravní řešení včetně komunikace s dotčenými firmami je velmi dobré.

Působíte ve vedoucí pozici v tak maskulinním oboru, jako je stavebnictví a projekce. Jak těžké pro vás bylo prorazit?

To, co dneska umím, jsem se učila od začátku na rekonstrukcích mostů na dálnici D1. Na té práci bylo moc pěkné, že vše běželo v rychlém sledu. Před zimu jsme projektovali, na jaře investor vysoutěžil, přišel zhotovitel a za jednu stavební sezonu proběhla stavba. To byla skvělá škola. Bylo mi třia dvacet, když jsem začínala v prostředí mezi mužskými. Ti si mě nejednou na stavbě vychutnali dotazy typu „Tak nám pojdte, paní inženýrko, ukázat, jak jste to myslela s tou armaturou...“ Každopádně já mám ten mužský svět ráda už od školy, oni chlapi jinak myslí. Nemíním to vůbec zle, ale oni jsou obecně vlastně jednoduší stroj. Jsou velmi přímočaří, což je někdy kruté, ale je to dobře – aspoň víte, na čem jste. Jsou zábavní a je s nimi rychlá domluva. Že by mi někdy někdo říkal, že tady dlouho nevydržím, že půjdu na mateřskou, to jsem nikdy nezažila. Musím ale přiznat, že to chvíli trvalo, než mě chlapi vzali mezi sebe jako určitou autoritu.

V technických oborech je stále menšina žen. Co by nejvíce pomohlo tomu, aby jich bylo v těchto oborech víc?

Podle mě je to o sebedůvěře, o osobnostním nastavení a chuti do práce. Ženy třeba u nás mají stejné možnosti jako muži, všichni jim tu příležitost rádi dají. Nicméně je to tvrdé prostředí. Hodnotí se výsledky. Práce projektanta není prací na osm hodin denně. Pokud řešíte problém, řešíte jej často 24 hodin. To vše je ještě jasně ohraničeno termíny, které musíte splnit. Ještě je třeba přičíst velkou odpovědnost. Projektování je práce náročná mentálně, aby člověk všechen ten tlak vůbec ustál. K tomu je určitě zapotřebí i pochození a podpora nejbližšího okolí.

Představte si, že jste HR ředitelkou SUDOP PRAHA. Proč bych měl k vám nastoupit a dělat mosty?

Díky své velikosti nabízí SUDOP PRAHA hodně široké portfolio příležitostí. To je dobrý základ. Máte možnost si tu najít svoje místo. Díky takovému spektru zakázek se hodně rychle dostanete k práci na velmi zajímavých projektech. Pokud máte ambice vyšší, můžete po nějaké době tyto velké projekty také řídit. Výsledky naší práce jsou hmatatelné, viditelné, zapisují se do krajiny, můžete se na ně dívat a ukazovat je. SUDOP PRAHA je tedy pro nadšence v oboru mostů určitě to správné místo.

Ptal se Jakub Ptačinský

Dvacáté osmé mezinárodní sympozium MOSTY



MOSTY 2023



I v roce 2023 bylo brněnské sympozium, konané ve dnech 20. a 21. dubna, 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 třemi příspěvky našich kolegů ve sborníku, z nichž jeden (Rekonstrukce železničního mostu přes Labe na trati Děčín východ – Děčín – Prostřední Žleb) prezentoval Filip Kutina živě.

Příspěvky ve sborníku: Rekonstrukce mostu přes ul. Jana Palacha v Pardubicích a Hodnocení mostních konstrukcí z hlediska nárazu na VRT tratí, Pavel Jiříček.

První den sympozia proběhla více jak hodinová diskuze s ministrem dopravy ČR Martinem Kupkou.

Úvodní slovo předsedkyně přípravného výboru Ing. Dany Wangler a dopis ministru dopravy jsou ve vedlejších sloupcích.



Vážený pane ministře, jako účastníci a sympatizanti mezinárodního sympozia Mosty 2023, které jste pocítil svou záštitou, se považujeme za reprezentativní zástupce společnosti, které zahrnuje projektanty, stavitele a správce mostů i vědecké pracovníky v tomto oboru. Dohromady se identifikujeme, byť ne zcela přesně, jako **mostní inženýři**. Jako takoví odpovídáme za správný návrh, realizaci, správu a údržbu mostů. Naše odpovědnost je ze zákona rovněž trestněprávní a celoživotní.

Náš obor se stal v poslední době předmětem zvýšeného veřejného zájmu, naposledy v souvislosti s problematikou rekonstrukce železničního mostu přes řeku Vltavu v Praze pod Vyšehradem. Na tomto emocionálně vyhoceném případu lze velmi dobře ilustrovat obecné rysy znepokojivé situace, do které se naše profese v poslední době dostává.

Cílená příprava rekonstrukce mostu i navazujících úseků tratí probíhá více než dvacet let. V jejím průběhu byly provedeny velmi podrobné diagnostiky a statický přepočít 120 let starého stávajícího mostu, včetně experimentálního ověření jeho závěru měření. Na základě těchto podkladů byla zpracována projektová dokumentace, která porovnávala různé varianty využití stávajících nosných konstrukcí mostu a jejich náhrady konstrukcemi novými. Dle závěrů této dokumentace je případná úprava nosných konstrukcí na hranici smysluplnosti, neboť výměny či zesílení více než 60% konstrukčních prvků by umožnily provoz pouze redukovaného železničního zatížení v omezeném průřezném profilu, a to po dobu nejdéle 30 let. Varianta nových nosných konstrukcí s minimální životností 100 let je proto pro vlastníka mostu (tedy stát) i jeho správce jednoznačně vhodnější z provozního i ekonomického hlediska.

S přihlédnutím ke vzrůstajícímu veřejnému zájmu přesto správce mostu vypsal formou soutěžního dialogu otevřenou architektonicko-konstrukční soutěž, v jejímž zadání byly připuštěny veškeré alternativy rekonstrukce mostu i řešení návazností. Reprezentativně obsazená hodnotící komise doporučila k realizaci jeden ze soutěžních návrhů, který zahrnoval výměnu nosných konstrukcí a zachování původní spodní stavby mostu. Po zveřejnění vítězného návrhu vznikla petice proti bourání stávajícího železničního mostu, na kterou jste reagoval svoláním mezinárodního technického kolokvia.

Účastníci kolokvia se většinou rovněž přiklonili k výměně nosných konstrukcí mostu, což však již zjevně nemá významný vliv na rozbourené veřejné mínění.

Zcela chápeme zájem laické veřejnosti o podobně exponované mosty. Všechny individuální zájmy musí být ze zákona zohledněny. V případě mostu pod Vyšehradem tento proces probíhá transparentně a v nadstandardním rozsahu. Konečného odborného rozhodnutí nicméně nemůže být dosaženo veřejným hlasováním – zde se přímo nabízí analogie s rozhodováním lékaře o provedení operativního zákroku.

Na železničním mostu pod Vyšehradem lze prezentovat i velmi znepokojivé narušování legitimních postupů lokálními politiky. Dříve odsouhlasené kroky v procesu jeho přípravy (výsledky soutěže, závěry kolokvia) jsou opakovaně zpochybňovány, pokud neodpovídají jejich tužbám. Veřejné mínění je ovlivňováno odkazy na nepochopené či snad záměrně zkrleslé závěry zahraničních studií, které zatím zdaleka nedosahují vypovídací hodnoty prací provedených tuzemskými mostními inženýry.

Za profesně velmi nešťastné pak považujeme stanovisko skupiny architektů, zaslané prezidentovi republiky a dalším činitelům. Jsme přesvědčeni, že naprostá většina jeho signatářů není s problematikou mostu vůbec obeznámena, zatímco by měla alespoň tušit, že se zde zdaleka nejedná pouze o zachování původního vzhledu mostu a pražského panoramatu. V této souvislosti připomínáme, že architekt není podle §17 zákona 360/1992 Sb. odborně způsobilý k projektování inženýrských staveb a nesmí provádět statické ani dynamické výpočty.

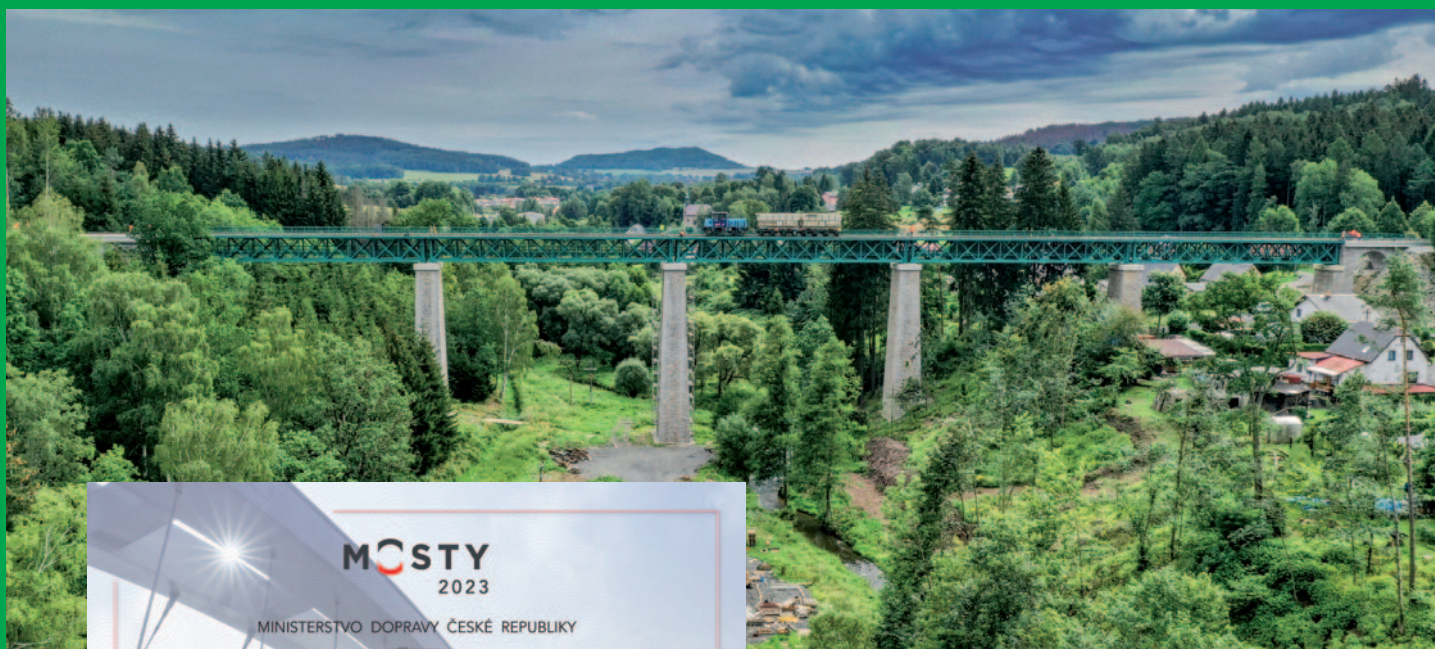
Obecně je každý most náročným inženýrským dílem, jehož hlavním účelem je převedení dopravy přes překážku. Most musí splňovat celou řadu požadavků, mezi kterými jsou spolehlivost, funkčnost, trvanlivost i příznivý vzhled. Mostní inženýři absolvuji pětileté odborné studium, přísné autorizační zkoušky a zejména další dlouhé roky praxe, aby byli schopni most navrhovat správně ve všech souvislostech. Za výsledek své práce pak nesou doživotní odpovědnost. Jejich odborné rozhodování proto nelze nahrazovat veřejnými peticemi ani politickými rozhodnutími.

Vážíme si skutečnosti, že jste za kauzu železničního mostu pod Vyšehradem převzal osobní odpovědnost.

My, mostní inženýři, jsme rovněž připraveni nést trvale odpovědnost za naši práci, kterou zároveň považujeme za naše poslání i vašeň. K tomu však potřebujeme nezbytnou důvěru, v první řadě Vaši. Současně jsme připraveni poskytnout Vám za naše společenství veškerou potřebnou součinnost pro Vaše rozhodování.

Za mostní inženýry, účastníky a sympatizanty sympozia Mosty 2023... 142 podpisů

MOSTNÍ DÍLA ROKU 2021



Ocenění MOSTNÍ DÍLO ROKU 2021 si ze symposia odnesli tvůrci rekonstrukce vilémovského viaduktu (Karolína) ve Šluknovském výběžku.

Sudopský projekt vedl Ing. Martin Vlasák, spolupracovali Ing. Jaroslav Voříšek (most) a Ing. Pavel Kubát (železniční svršek a spodek).

O průběhu projekčních prací i samotné stavbě přinesla SUDOP revue obsáhlý materiál v čísle 4/2021.



Ocenění MOSTNÍ DÍLO ROKU 2021 si ze symposia odnesli i tvůrci rekonstrukce železničního mostu přes Labe v Čelákovících.

Odpovědným projektantem mostu byl Ing. Filip Kutina, spolupracovali Ing. Tomáš Soukup a Ing. Petr Šetřil.

O průběhu projekčních prací i samotné stavbě přinesla SUDOP revue obsáhlý materiál v čísle 4/2021.





Železniční stanice Roudnice nad Labem

Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů

Realizace stavby v režimu BIM

Stanislav Jaroš, foto autor a Chládek & Tintěra, a.s.

Projekt ve stupni DSP „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Roudnice n. L.“ byl zpracován jako jeden z několika pilotních projektů v režimu BIM. V roce 2021 v rámci VOS tuto stavbu získala Společnost „ChT + MONZAS Nástupiště Roudnice“ včetně BIMu v realizaci. Stavba proběhla v podstatě v rámci jedné stavební sezóny a na konci roku 2022 byla dokončena s tím, že se autorský dozor vykonával souběžně s činnostmi zhotovitele stavby odpovídajícími „BIMu v realizaci“. Ty zajišťovali kolegové ze SUDOP PRAHA střediska 052 s přispěním pracovníků SUDOP EU. Projekt v režimu BIM ve stupni DSP znamenal vztah, resp. procesy mezi objednatel (dokumentace) a projektantem. BIM v realizaci přibírá ke spolupráci ještě zhotovitele stavby. Nastává klasický trojúhelník INVESTOR – ZHOTOVITEL – PROJEKTANT nejen na stavbě, ale také v procesech BIM.

Širší souvislosti stavby

Ještě v roce 2019 se počítalo s tím, že železniční stanice Roudnice nad Labem bude dotčena zhruba v letech 2021 až 2023 několika stavbami najednou, což mělo zefektivnit vynaložené prostředky. Jednotlivé stavby se měly funkčně doplnit a vytvořit tak kompletně zrekonstruovanou stanici. Jednalo se o stavby „Rekonstrukce nástupišť a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Roudnice n. L.“ „ETCS státní hranice Německo – Dolní Žleb – Kralupy n. Vlt.“ a „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Roudnice nad Labem“. Bohužel do realizace se dostala pouze první vyjmenovaná stavba, tzn. že mělo dojít k částečné rekonstrukci stanice.

Stísněné podmínky pro stavbu

Stanice se nachází v prostorově stísněných poměrech. Na jedné straně stojí výpravní budova podle návrhu architekta Vojtěcha Krcha, na opačné straně kolejíště je opěrná 6 m vysoká zeď. S tím se musela vyrovnat zhotovitelská firma, která pro návoz a odvoz materiálu v sudé skupině využívala pouze železniční dopravu. Ve stísněných poměrech se nerozkládá jen kolejíště, ale celé okolí železniční stanice. Nedostatek parkovacích míst je pro cestující velkým problémem. Zastupitelé města proto nechali zpracovat studii s několika variantami řešení. Využít by se dalo nábřeží, které by bylo propojené s výpravní budovou a nástupištěm prodlouženým podchodem. Dále probíhají jednání o možnosti využití plochy skladového objektu využívaného Správou železnic, s. o.





Cíle stavby

Místo stávajících úrovnových nástupišť bylo zřízeno nové jednostranné ostrovní nástupiště. Současná nástupiště (vnější a ostrovní) byla rekonstruována na výšku 550 mm nad TK. Bezbariérový přístup na všechna nástupiště zajišťují nové výtahy ze stávajícího podchodu. Součástí stavby byla rovněž změna konfigurace kolejíště a z ní vyplývající úpravy železniční infrastruktury: bylo vybudováno nové osvětlení, sdělovací zařízení, informační a kamerový systém. Stavební práce se dotkly také výpravní budovy, kde bylo nutné z důvodu únosnosti vyměnit strop několika podzemních místností nacházejících se pod prvním nástupištěm.

Změny v průběhu stavby

Vzhledem k tomu, že v přípravě stavby nebyly investiční prostředky nijak závratné, bylo rozhodnuto, že na stávajícím ostrovním nástupišti bude zastřešení zachováno a na novém jednostranném nástupišti bude tvarově obdobné. Krátce po zahájení stavby 08/2021 jsme byli objednatelům vyzváni k vyprojektování první větší změny stavby: nových zastřešení na ostrovních nástupištích dle nového vzorového listu Ž13.

Další větší změnou stavby bylo prodloužení ostrovního nástupiště na délku hrany alespoň 250 m. Díky rekonstrukcím stávajícího vozového parku se zmenšil počet míst k sezení a z tohoto důvodu bylo nutné pro dodržení smluvních podmínek přidat další vůz do souprav rychlíků Praha–Děčín.

Velmi významná změna nastala nabídkou zhotovitele na nové elektronické zabezpečovací zařízení 3. kategorie umístěné ve dvou reléových domcích na zhlaví stanice. Změna byla schválena cca čtyři měsíce po zahájení stavby a znamenala novou projektovou dokumentaci, kterou musel schválit drážní úřad a v neposlední řadě výrobu nového zařízení.

Zpožděním výše uvedených souvisejících staveb bylo nutné do stavby zahrnout také úpravu traktu v okolí mostu přes Labe, pod nímž je snížena výška troleje. V okolí mostu měl ale sklon trolejového drátu nevyhovující parametry, které neumožňovaly navrhovanou rychlost 140 km/h.

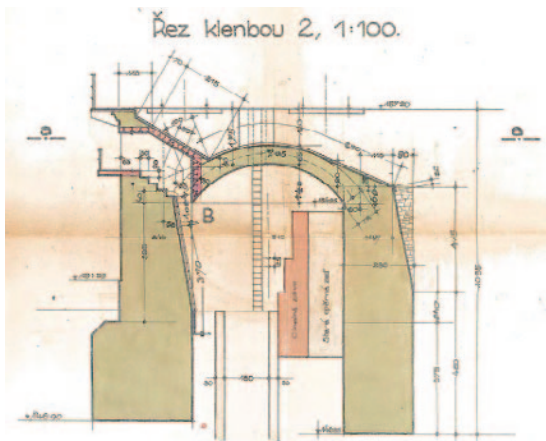
Podmínkou všech těchto změn bylo dodržení původních termínů stavby. To byla výzva jak pro zhotovitele, tak pro projektanty, ale i pro pracovníky Správy železnic, s. o.



Vodárna Barborka

Naproti výpravní budově se nachází památkově chráněný areál bývalého pivovaru, který však je od 70. let 20. století mimo provoz. Tento pivovar čerpal vodu do svých provozů ze dvou studní, umístěných na břehu Labe v malém objektu. Rozšířením kolejíště počátkem 30. let 20. století se tyto studny ocitly pod kolejíštěm.

Sklepy pivovaru a studny Barborky jsou propojeny kamennou štolou, v níž se nacházela trubní vedení, kterými se čerpala voda do a z pivovaru. Sanace vodárny Barborka byla také předmětem této stavby.





Železniční stanice Roudnice nad Labem

Praktické zkušenosti z projektů

Realizace stavby v režimu BIM

Jaroslav Veselý, David Blahák

Pilotní BIM Projekt žst Roudnice byl zpracován postupně ve dvou stupních – ve stupni Projekt a ve stupni Realizace. V průběhu zpracování vznikly následně tři modely. Nejprve byl vytvořen model podle přípravné dokumentace, který vznikl z odevzdaných dokumentů dokumentace ve stupni PD. Tento model sloužil jako výchozí model pro další stupeň Projekt. Ve fázi Projektu byl model přímo tvořen jednotlivými zpracovateli SO a PS. V poslední třetí fázi byl vytvořen model skutečného provedení stavby podle předaného zaměření dokončených objektů na stavbě v průběhu realizace.

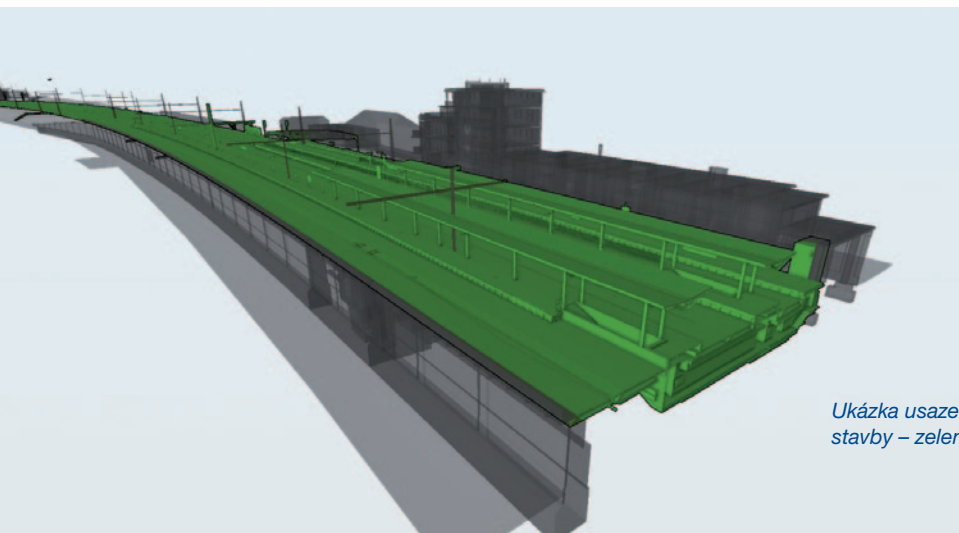
Každý model měl jiný účel. Model z Přípravné dokumentace sloužil jako podklad pro projektování dalšího stupně. Model z Projektu sloužil pro ověření prostorové koordinace jednotlivých objektů a průkazu postupu výstavby. Závěrečný model DSPS (dokumentace skutečného provedení stavby) pak bude sloužit jako vstupní data pro pasportní systémy. V průběhu realizace sloužil k průkazu postupu výstavby.

Naše organizace se může pochlubit bohatými zkušenostmi z pilotních projektů, které se zaměřují na využití modelů ve fázi projektu. Tyto projekty nám umožnily získat cenné poznatky a ověřit efektivitu našich modelů v reálném prostředí. Tudíž jsme se na tomto projektu soustředili hlavně na použití modelu DSPS, který je pro nás stále relativní novinkou. Hlavním cílem našeho úsilí bylo ověřit, zda je možné efektivně tvořit model DSPS průběžně ve spolupráci s geodetickou firmou a zhotovitelem.

Model DSPS byl tvořen z průběžně předávaných podkladů geodetické firmy po dokončení výstavby objektu. Tento způsob vedl ovšem k nedostatečnému zaměření všech detailů, které jsou pro modelování potřebné. Tyká se především modelů nových sítí, kde nebyl dostatečně podchycen stav v době výkopu (poloha i hloubka). Důvodem bylo, že se výkopové práce dělaly postupně po úsecích a vkládané sítě byly ihned zasypávány. Vzhledem k tomu, že geodetická firma nezaměřovala každý den, nebylo možné následně z takovýchto měření vymodelovat přesný průběh uložené sítě.

Průběžné měření by vyžadovalo denní přítomnost a měření geodety. Tato situace nastává hlavně u odvodnění, kabelových žlabů a sítí.

Při průběžné tvorbě modelu podle podkladů jsme narazili na několik úskalí. Největším bylo zjištění, že

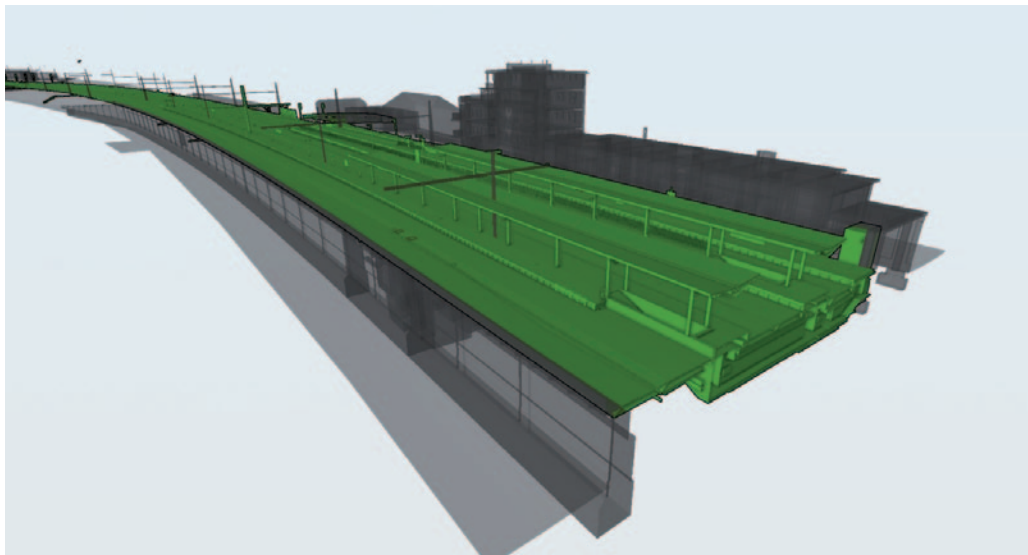


Ukázka usazení modelu DSPS (dokumentace skutečného provedení stavby – zeleně) do stávajícího stavu (šedě).

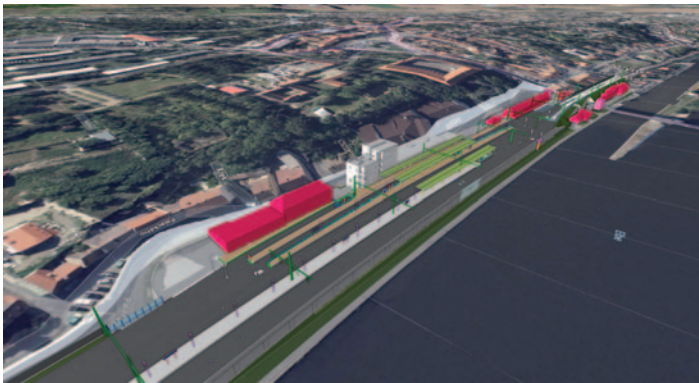
modelování objektů z podkladů zaměřených objektů dle předpisu SŽ (fotokatalog) neposkytuje dostatečný detail pro tvorbu 3D modelu. Zde bylo nutné při modelování tvarů objektu používat projektovou dokumentaci, dodatečné fotografie nebo provést obhlídku objektu na stavbě. Problém je v tom, že předpis je připraven pro tvorbu 2D koordinační situace stávajícího stavu, ale pro vymodelování 3D objektů není dostatečný.

Proto naším doporučením z tohoto pilotního projektu je používat v denním provozu metodu laserového skenování a měřit kontinuálně pomocí mračen bodů.

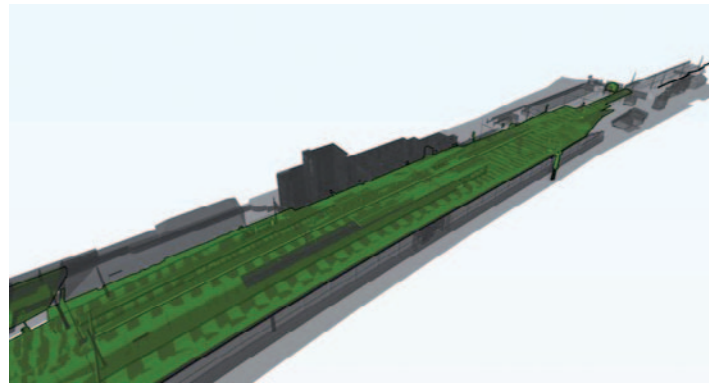
BIM není pouze záležitostí tvorby informačního modelu, ale je především o novém způsobu spolupráce všech účastníků stavby. Mezi tvůrci modelu a pracovníky zhotovitele stavby probíhala intenzivní komunikace prostřednictvím Společného datového prostředí (CDE). Společné datové prostředí se ukázalo jakožto důležitá součást při použití metody BIM.



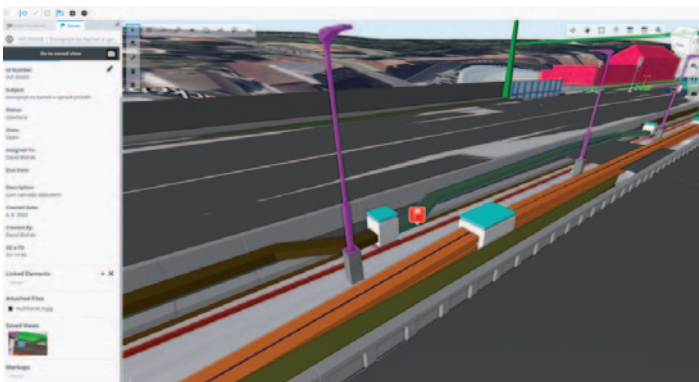
Porovnání modelu DSPS (dokumentace skutečného provedení stavby – zeleně) a PDPS (projektová dokumentace pro provádění stavby spojená se stávajícím stavem – šedě).



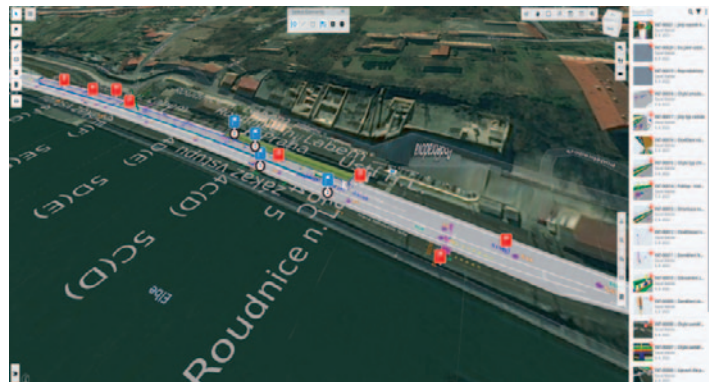
Ukázka DSPS modelu (dokumentace skutečného provedení stavby) ve webovém prostředí iModel.



Ukázka usazení modelu DSPS (dokumentace skutečného provedení stavby – zeleně) do stávajícího stavu (šedě).



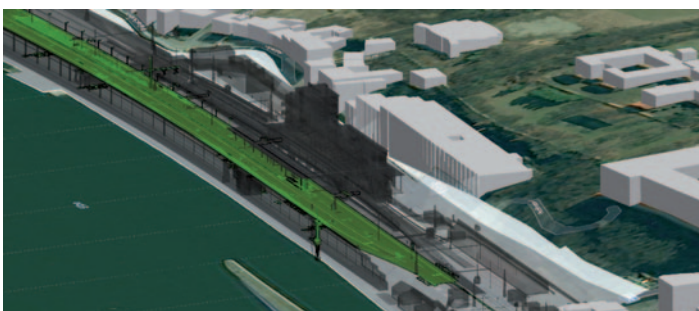
Ukázka Připomínky nad modelem ve webovém prostředí iModel.



Ukázka připomínek ve webovém prostředí iModel – celá stavba.

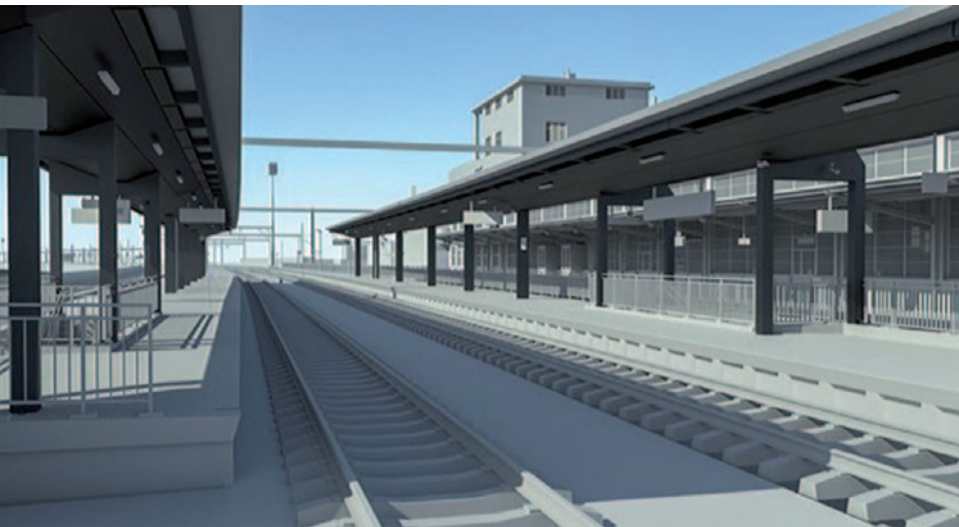
Ukázka usazení modelu DSPS (dokumentace skutečného provedení stavby – zeleně) do stávajícího stavu (šedě) a okolí stavby.

Ukázka modelu DSPS (dokumentace skutečného provedení stavby).





Jednoduchá vizualizace vytvořená v SW Synchro (pro stupeň PDPS – projektová dokumentace pro provádění stavby). Dole vizualizace nového zastřešení v SW Synchro (pro stupeň DSPS – dokumentace skutečného provedení stavby).



BIM pilotní projekt si kladl za cíl otestovat použití procesů během výměny dokumentů mezi zhotovitelem stavby a Investorem především. Byly vytipovány agendy (smluvní dokumentace, předávací protokoly, harmonogramy, fakturace a další), u kterých byly nastaveny digitální procesy ve Společném datovém prostředí.

Společné datové prostředí se velmi osvědčilo i při interní komunikaci mezi projektanty a geodetickou firmou. Byl nastaven proces řízeného předávání dokumentace. Nastavení procesu si vynutily smluvní podmínky, kdy geodetická firma měla za úkol předat naměřená data, a tvůrci modelu do 30 dnů vyrobit informační model. Ten následně předat investorovi ke kontrole. Z důvodu zachycení lhůt a dat jednotlivých předání podkladů byl celý proces řešen pomocí služby Společného datového prostředí – Správa dodávek. Systém zajistil archivaci předávaných dat, vygenerování předávacího protokolu a přesné zaevidování data převzetí. Následně projektant zpracoval model a zpřístupnil jej pro kontrolu ve Společném datovém prostředí ve formátu iModel. Ten pak sloužil jako podklad při jednáních na kontrolních dnech.

V průběhu modelování bylo nutné komunikovat s geodetickou firmou pro upřesnění tvaru modelovaných objektů a doplňujících informací. K tomu byly využity další služby Společného datového prostředí – Řešení závad a Správce iModelu. Přímou v daném modelu bylo pomocí symbolu označeno místo, které vyžadovalo upřesnění. Nad takto označeným místem pak bylo možné vést komunikaci. Komunikace probíhala pomocí chatu, vkládáním dodatečných fotografií a dokumentů, případně odkazů na web. Celý způsob urychlil řešení nejasností, protože probíhal online, přímo s kompetentním pracovníkem, přímo nad konkrétním místem stavby. Přitom byla zachována historie veškeré komunikace a signalizován stupeň rozpracování daného problému. Tento systém zcela nahradil e-mailovou a telefonní komunikaci.

Zároveň systém přehledně zobrazoval stav řešených připomínek. iModel se totiž používal na kontrolních dnech k zobrazení postupu výstavby a pro diskusi nad nevyjasněnými kolizními místy. Přímou na jednání byly do modelu vkládány odkazy k dalšímu řešení, které se opět přehledně zobrazovaly v tabulkovém přehledu všech řešených připomínek. Na dalším kontrolním dnu byl pomocí přehledu zhodnocen průběh řešení a doplněny nové. Opět tento systém nahradil tvorbu a udržování různých tabulkových přehledů v Excelu a jiných podobných softwarech.

Komunikaci ve společném datovém prostředí používal zhotovitel stavby a investor k odsouhlasování týdenních harmonogramů a k předávání a odsouhlasování zápisů z kontrolních dnů.

Celkově lze říci, že Společné datové prostředí se v komunikaci osvědčilo. Používané nástroje ukázaly, že systém je funkční a efektivní. Nicméně pro jeho rozšíření je nutné, aby přístup do Společného datového prostředí měli všichni účastníci výstavby. Na tomto projektu byl počet účastníků, kteří měli oprávnění vstupovat do společného datového prostředí omezený, což způsobovalo potíže a časovou náročnost při exportování dat a informací mimo systém Společného datového prostředí pro jiné složky Správy železnic a pro ostatní členy týmu u zhotovitele stavby.

Závěry

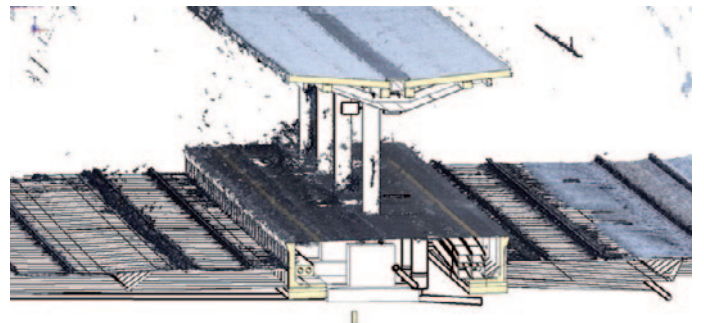
Lze konstatovat, že s modelem ve stupni Projekt pracovníci stavby nepracovali. Byl využit pouze pro informativní prohlížení ředitelem stavby a jeho třemi kolegy. Naopak byl použit pro analýzu viditelnosti návštěv. Zde byl model použit pro rychlý průkaz viditelnosti simulací z pohledu strojvedoucího. Na základě simulace pak bylo návštěvidlo umístěno do jiné polohy. Model byl také dodatečně zpracován ve větším detailu pro architektonické řešení ve výpravní budově a podchodu. Byl modelován detailní spárořez obkladů a řešená barevnost materiálů.

Z pohledu tvůrce informačního modelu dokumentace DSPS musíme konstatovat, že geodetické zaměření dle předpisu SŽ M20-006 nelze použít pro modelování realizovaných objektů, protože je nutné daleko podrobnější doměření. Geodetické zaměření dle M20-006 nelze použít pro modelování sítí, pokud není prováděné denně při výkopových pracích a pokládce tras inženýrských sítí před záhozem.

Společné datové prostředí se osvědčilo. Pro jeho správné fungování a plně využití je nutné, aby každý účastník výstavby měl zřízený přístup, což vede k administraci a pořízení většího počtu licencí.

Nezbytnou podmínkou digitálního procesu je dobrá internetová přípojnost na stavbě. Pro jednání je taktéž nezbytné mít vhodně vybavený prostor, který bude mít přípojnost k internetu, WIFI, prezentační techniku a případně PC, pokud nebude možné použít vlastní notebooky.

Proložení modelu DSPS nástupiště (dokumentace skutečného provedení stavby) mračnem bodů (výstup z laserového skenování).



Proložení modelu DSPS celé stavby (dokumentace skutečného provedení stavby) mračnem bodů (výstup z laserového skenování).

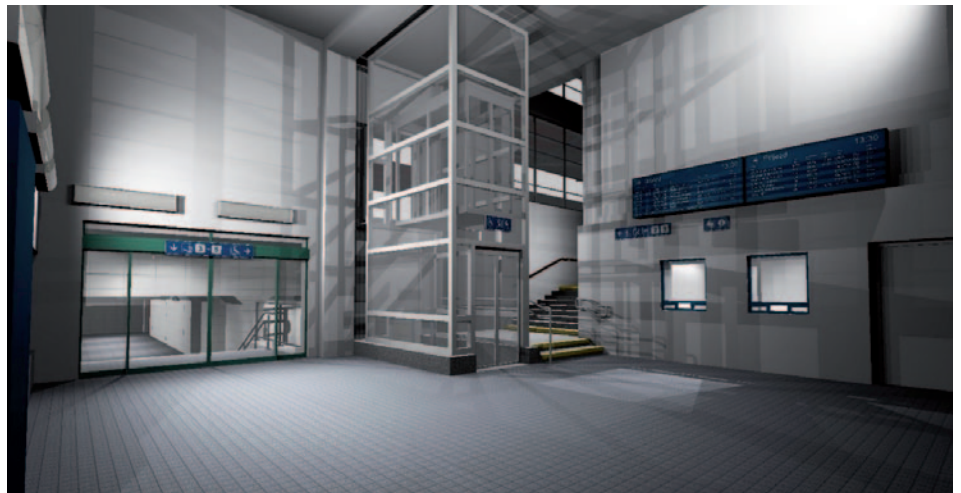
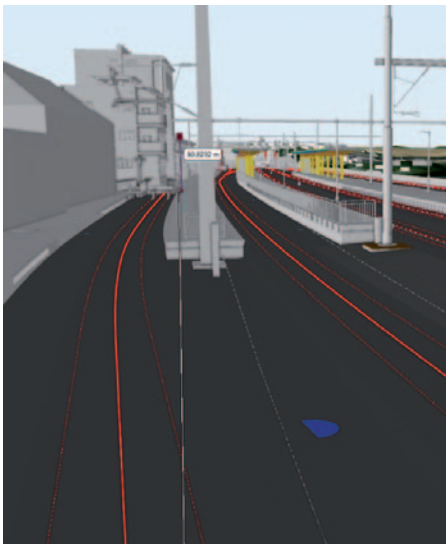
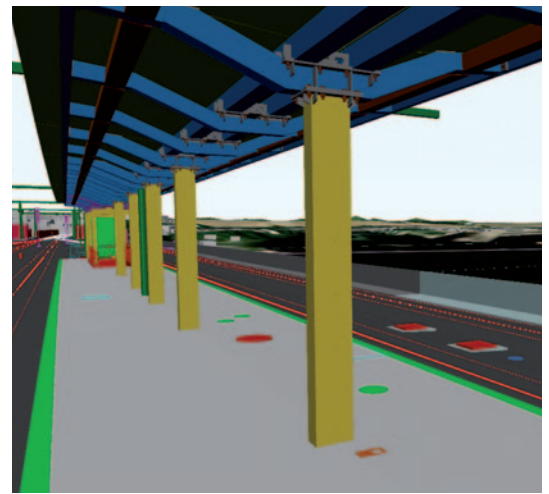
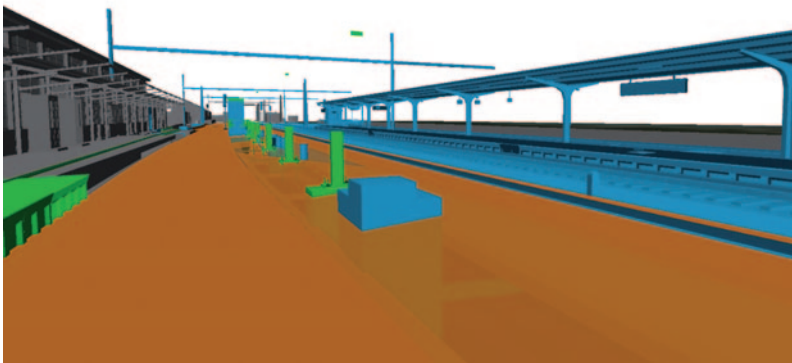




Porovnání rozpracovanosti na stavbě vůči plánovanému harmonogramu v SW Synchro (zelená – prvek se staví, oranžová – úprava stávajícího stavu, modrá dokončený stav).



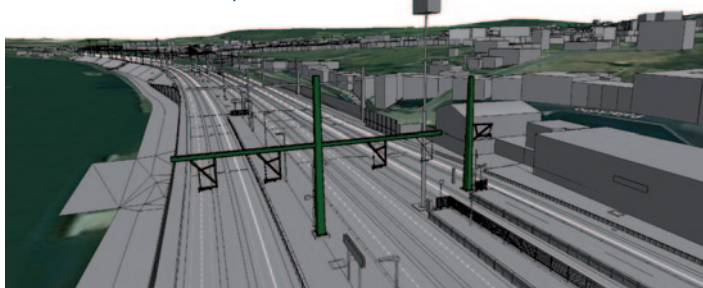
Porovnání skutečného stavu nástupiště vůči modelu DSPS.



Ukázka jednoduché vizualizace barevnosti a možného využití modelu pro spárořez (Microstation).

Kontrola výhledu na návěstidlo ve webovém prostředí iModel.

Ukázka modelu DSPS v prostředí iModel.



Název stavby: Rekonstrukce nástupiště a zřízení bezbariérových přístupů v žst. Roudnice n. L.
 Investor: Správa železnic, státní organizace
 HIS: Ing. Jan Toman
 Projektant: SUDOP EU a.s. a SUDOP PRAHA a.s.
 HIP: Ing. Stanislav Jaroš
 BIM koordinátor: Ing. Jaroslav Veselý
 BIM manažer: MSc. David Blahák
 BIM správce informací: Bc. Aneta Sýkorová
 Projektant zastřešení: EXCON, a.s., Ing. Dalibor Gregor
 Zhotovitel: Sdružení Chládek & Tintěra, a.s. a MONZAS, spol. s r.o.
 Ředitel stavby: Ing. Jakub Štěrba
 Stavbyvedoucí: Martin Počta, DiS.

Pět let od zahájení prací na projektu (02/2018) a



Místní šetření na lucerně kupole: zleva Ing. Petr Bílek, externí dozor, Kloknerův ústav ČVUT - Jaroslav Soumar, HIP, SUDOP PRAHA - Ing. Tomáš Lavička, hlavní stavbyvedoucí, Metrostav - Ing. David Chmelík, statik, Statica Plzeň - Ing. Miroslav Kšíř, ředitel stavby, Metrostav.
Foto Ing. arch. Jiří Mašek, architekt stavby a odpovědný projektant, SUDOP PRAHA.

Rekonstrukce výpravní budovy žst. Plzeň hl. n.

Další rok stavby Jaroslav Soumar



Věžička s novou krytinou z předpatinovaných měděných šablon.

Uplnul rok od poslední informace v SR 2/2022 a stavba se dostala z módu převažujícího bourání do módu výstavby.

Zpracování dispozičních změn ze studie do prováděcího projektu nakonec dopadlo po různých peripetiích tak, že tyto změny zpracoval do změnové PDPS sám autor této studie – Ateliér A8000. K předání změnové dokumentace stavbě v „čistopisu“ došlo na konci 11/2022, avšak ještě do dnes (02/2023) se do ní doplňují chybějící přílohy a odstraňují neshody zjištěné v rámci procesu posouzení dokumentace s požadavky TSI notifikovanou osobou. Inu není čistopis jako čistopis... Každopádně stavba staví dle této změnové PDPS jak může a následné (ano čtete správně následné) zajištění změny stavby před dokončením budeme zajišťovat opět my v SUDOPu.

Vzhledem k termínu předání změn zadávací dokumentace a následné opakované předkládání dalších změn v již odevzdaných změnách se to zdá až neuvěřitelné, ale dle aktuálního postupu výstavby dojde v druhé polovině 04/2023 k zahájení zkušebního provozu veřejně přístupných i veřejně nepřístupných částí objektu. Jmenovitě se jedná o zprovoznění těchto prostor:

- pokladny v 1. PP části B1 včetně souvisejících prostor
- veřejné toalety v 1. NP části B včetně provizorních obslužných koridorů

dva roky od zahájení stavebních prací (04/2021)



Krov boční věžičky po odbednění, který je narozdíl od krovu hlavní kupole v dobrém stavu.



Vzorkování pasířských prvků na kupoli.

- provozní prostory pro personál objednatele ve 2. NP a 3. NP části A včetně výtahu
 - provozní prostory pro personál objednatele v 1. NP a 2. NP části B2 (bez nájemní jednotky a výtahů)
- Zhotovitel to má opravdu pevně v rukou a dělá i když by se zdálo, že snad ani nemůže, všechna čest!

POZNÁMKA: Z mého pohledu jako přímého účastníka, který byl u zrodu projektu od jeho počátku v roce 2018 a vidí, jak to na stavbě reálně probíhá, je smutné si v médiích číst články s názvy jako „Plzeňské nádraží prochází rekonstrukcí pod taktovkou ateliéru A8000“, „Společnost dozrála a chce od architektury něco víc, říká autor rekonstrukce plzeňského nádraží z ateliéru A8000“ nebo např. „Sebevědomě, ale s respektem. Ateliér A8000 vrací život plzeňskému nádraží“ Co dodat...

EXKURZE: V loňském roce mj. proběhl i den otevřené stavby pro veřejnost a také probíhaly opakované exkurze pro členy ČKAIT vypisované na stránkách komory. Protože stavba pro tyto příležitosti musela mít připravené prohlídkové okruhy, využili jsme toho a se zhotovitelem domluvili vlastní soukromou exkurzi pro kolegy z plzeňského projektového střediska SUDOPu PRAHA. Zde se mohli dozvědět i věci, které se na ostatních exkurzích určitě nedozvěděli.



Očišťování stávající štukové výzdoby fasády.

Vzorkování pasířských prvků – metopa pro lucernu kupole.



Ověření kvalifikace pro práci ve výškách (dočasná cesta na lucernu kupole po vybourání dvou úrovní stropu).



Práce na střeše budovy A.



Provětrávané podlahy v suterénu budovy A.



Rozsáhlá rekonstrukce Václavského náměstí je u konce

Jan Bergler

Po přibližně dvou letech byla dokončena první etapa revitalizace Václavského náměstí, která se týkala jeho spodní části. Nový prostor bude do budoucna více sloužit občanům Prahy i jeho návštěvníkům. Na náměstí vznikla například nová stromořadí, fontána, zcela nový mobiliář nebo veškeré povrchy komunikací, díky čemuž bude toto místo více otevřeno lidem. Revitalizace stála metropoli celkem 347 milionů korun bez DPH.

O rekonstrukci Václavského náměstí se mluvilo spoustu let, průběžně od roku 1990. Z dosud poměrně zanedbaného náměstí v samotném centru Prahy se stal kvalitní městský bulvár s novým předlážděním a dvěma stromořadími, která obsahují celkem 42 lip evropských, novou fontánou či mobiliářem tvořeným lavičkami, koši a stojany na kola pro větší pohodlí Pražanů i návštěvníků metropole.

Vyměněny byly veškeré povrchy komunikací, nově navržený design provozců v dlažbě přitom odkazuje na založení Nového Města pražského Karlem IV. Všechny kamenné dlažby a obklady zároveň pocházejí z českého těženého kamene nejvyšší kvality.

V dolní části Václavského náměstí byl uskutečněn také rozsáhlý archeologický výzkum. Při postupném odkryvu vrstev proložených několika úrovněmi dláždění někdejšího Koňského trhu bylo objeveno velké množství archeologických nálezů.

Například soubor zvířecích kostí jako potravních zbytků i pozůstatků po výrobě různých předmětů čítal více než 100 000 nálezů různých velikostí. Jednalo se tak o největší takto ucelený soubor objevů z období středověku v České republice. Kromě tradičních zlomků středověké kuchyňské a stolní keramiky, skleněných nádob, fragmentů železných či dřevěných předmětů a zbytků oděvů měšťanů byly objeveny i některé výjimečné předměty.





Vedle nálezů mincí, desítek koňských podkov, drobných kování a ozdobných předmětů z barevných kovů se jednalo především o nález drobné – 4 centimetry vysoké – sošky madonky, zhotovené z parohu neidentifikovaného zvířete. Sloužila zřejmě k osobní zbožnosti pražského měšťana na přelomu 14. a 15. století. Unikátní je také nález pravděpodobně poutního odznaku z olova.

Praha mimo jiné spolupracovala s židovskou obcí v Praze, kdy byly na základě memoranda vráceny kostky z historicky rozřezaných pomníků, ze kterých nyní vznikl nový pomník na Praze 3.

Do budoucna je prostor také připraven pro možné doplnění tramvajové trati. Její realizace by měla začít během letošního roku a její investiční náročnost se odhaduje na cca 1,3 mld. Kč.

SUDOP EU se na akci podílel výkonem koordinátora všech zúčastněných subjektů (jednotlivé odbory MHMP, radní, dotčené městské firmy – PVS, Kolektory Praha, Dopravní podniky, PRE a další zhotovitelé, TDI, dotčené orgány státní správy, majitelé dotčených nemovitostí v prostoru stavby) i jako specialista na změny během výstavby. Rovněž prováděl supervizi a kontrolu geodetických prací.

Dále pak společnost SUDOP EU vykonávala inženýrskou činnost pro zajištění potřebných povolení pro realizaci části tramvajové tratě v úseku spodní části Václavského náměstí.



Na žižkovském Starém židovském hřbitově (pod televizní věží) se nachází památník od manželů Rónových nazvaný „Návrat kamenů“.

Rozřezané staré náhroby se tak ve formě šesti tisíců dlažebních kostek vrátily po více než 35 letech zpět.



Silnice I/2 Mukařov–Kozojedy, oprava komunikace, odvodnění

Zbyněk Musil, foto Daniel Karfík

V roce 2018 uspěl SUDOP PRAHA a.s. v soutěži na akci „Oprava komunikace I/2 mezi Mukařovem a Kozojedy“. Dalo by se říct, co je to za stavbu či projekt do SUDOP REVUE – nějaká oprava (i když včetně odvodnění, rekonstrukce propustků, dopravního značení a všeho potřebného k naplnění její funkčnosti); ale nechme být, při pohledu do mapy zjistíme, že se jedná o hlavní komunikační tah na Říčany, Mukařov, Vyžlovku, Kostelec nad Černými Lesy. Intenzita dopravy se pohybuje dle sčítacího úseku mezi cca 8.500 – 11.200 voz./den, což na nedělený dvoupruh je celkem solidní dávka (kdo ten směr ráno či večer jezdí, zná, co je kolona).

Projekt je ještě „vyšperkovaný“ faktem, že dle diagnostiky vozovky je tato již dávno za svým zenitem a její oprava (ve vybraných úsecích kompletní výměna konstrukce vozovky) probíhá za plného provozu – takřka bez možnosti objízdných tras. Nejvhodnější a prakticky jediná rozumná je po D1, a to je sakra nárůst kilometrů. Ale protože sudopák se nezalekne takřka ničeho, pustili jsme se do práce – a v roce 2018 jsme měli odevzdáno a následně v roce 2020 obdrželi právoplatné rozhodnutí včetně povolení nových přechodů pro chodce (ano, i na ně musí být vydáno samostatné rozhodnutí).

Dalo by se říci, že pak už bylo „hračkou“ dodělat tendrovou dokumentaci – jen „lehce“ ovlivněnou nově používaným skládkováním PAU materiálů (předpokládám, že každý víme, že PAU materiál je materiál obsahující polycyklické aromatické uhlovodíky, který se dělí dle obsahu asfaltu do čtyř tříd jakési nebezpečnosti, tudíž i rozdílného skládkování). Ale kam s tím na nás – zohledněno bylo i toto, soutěž na základě naší dokumentace vypsaná a vyhodnocena včetně výběru zhotovitele. Zhotovitelem se stala firma PORR, pro niž v současnosti dle jejich potřeb za běhu zajišťujeme realizační dokumentaci, neboť stavba byla v 04/2023 zahájena a její dokončení se předpokládá na podzim letošního roku, tzn. 2023.



Silnice I/2 v úseku Mukařov – Kozojedy zajišťuje základní dopravní spojení mezi těmito obcemi, ovšem v širším kontextu zajišťuje silnice I/2 v této oblasti propojení měst mezi Prahou–východ a Kostelcem nad Černými lesy, resp. Kutnou Horou.

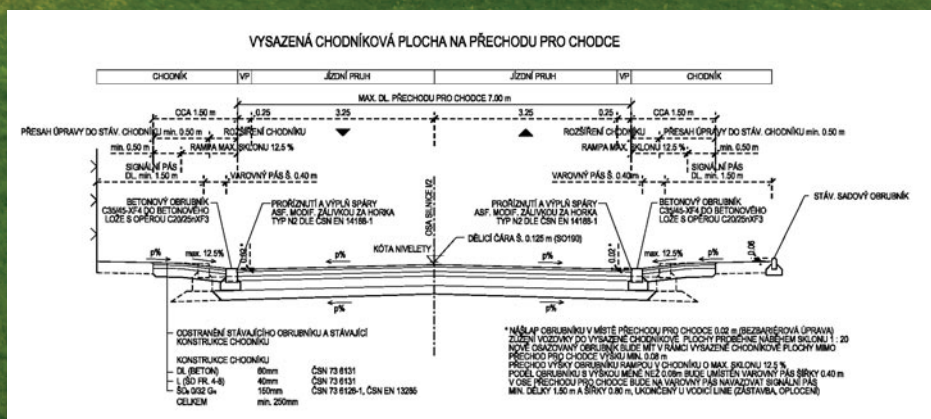
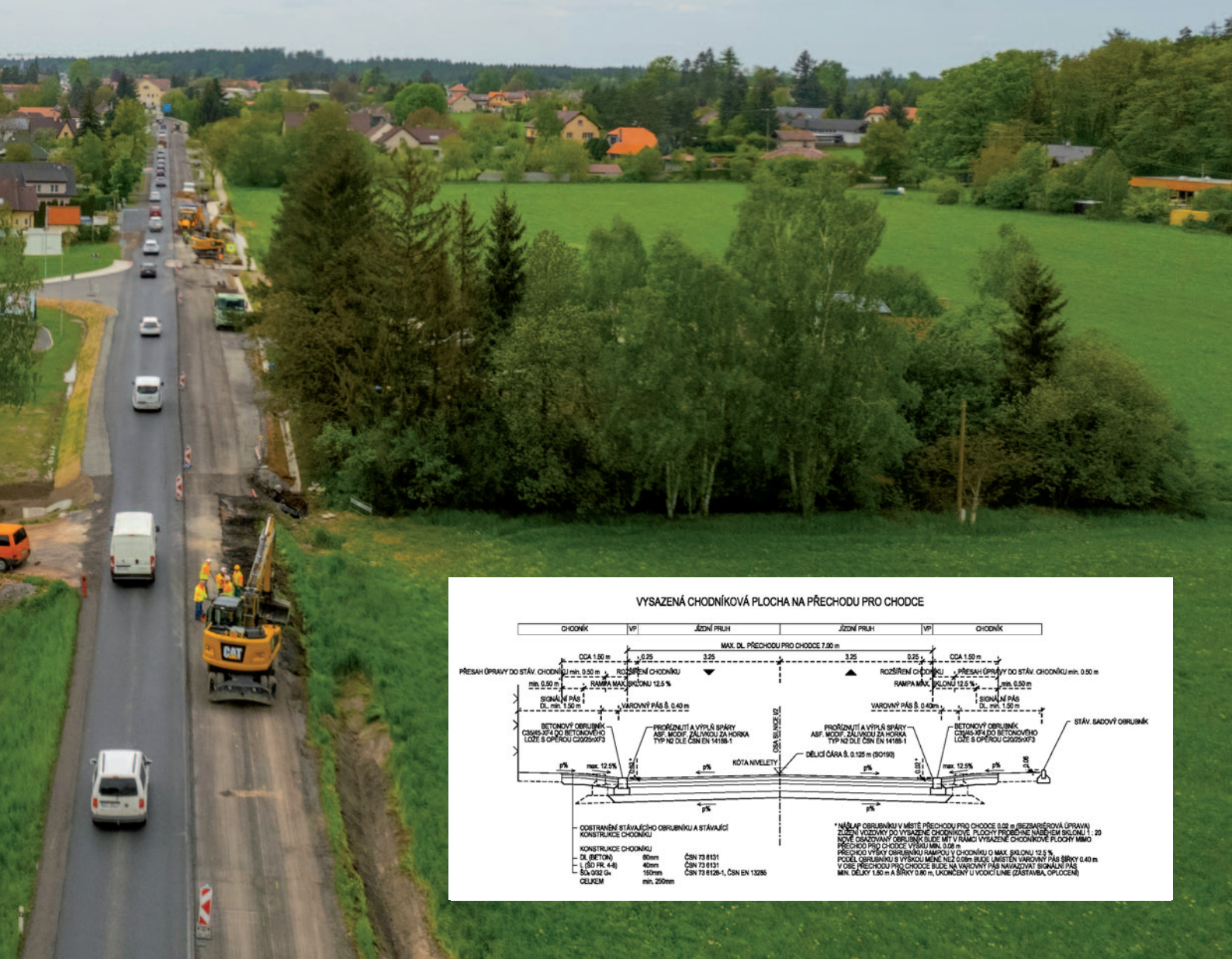
Rozsah stavby představuje úsek silnice I/2 mezi okružní křižovatkou silnice I/2 se silnicí II/113 v Mukařově (křižovatka ulic Pražská, Choceradská, Kutnohorská a Školní) a křižovatkou s odbočkou z I/2 směrem na Štíhlíce propojující I/2 s II/113. Začátek úseku opravy silnice I/2 je v obci Mukařov v km 6,625 silnice I/2; konec úpravy je umístěn v km 10,971 stávající silnice I/2.

Celková délka opravy silnice je 4,346 km.

Trasa ve své délce prochází ve velké většině stávající zástavbou obcí Mukařov, Louňovice a Vyžlovka. Poloha silnice I/2 není oproti stávajícímu stavu jakkoliv měněna směrově ani výškově (kromě úseků mimo zástavbu).

Součástí stavby je rovněž odvodnění silnice, tj. pročištění příkopů a opravy stávajících propustků pod silnicí I/2 a nové dopravní značení.

Závěrem těchto řádků si jejich autor dovoluje poděkovat všem, kteří se na projektu podíleli, zejména pak Monice Poulové, Lukáši Ježkovi, Adrianě Klové, Karolíně Pešatové a Martinu Kašparovi při zpracování dokumentace až do stupně výběru zhotovitele a Markovi Sáčkovi v současnosti za zpracování realizační dokumentace.



Václav Marvan: Míříme správnou cestou

Václav Marvan je jedním z jednatelem společnosti KOMOVIA s.r.o., která nabízí komplexní služby investorovi stavby ve fázi realizace projektu, ale i ve fázi projektové přípravy, a technické dozory investora na stavbách pozemních komunikací, mostech a souvisejících objektech.

V dubnu letošního roku jste zahájili aktivitu v oblasti komunikace a marketingu. Co vás k tomu vedlo?

Společnost KOMOVIA s.r.o. má za sebou osm let úspěšných projektů a tímto krokem jsme zahájili další důležitou část našeho fungování. Chceme tak zefektivnit a posílit komunikaci společnosti směrem ke všem cílovým skupinám, budovat pozitivní image směrem k investorům a odborné veřejnosti, poskytovat informace o naší činnosti a především rozšiřovat a budovat kvalitní a vzdělaný tým zaměstnanců. V rámci komunikačních sdělení se budeme prezentovat jednotným vizuálním stylem a hashtagem #spravnoucestou, což je všeříkající.

Na jakých komunikačních kanálech se tedy budete prezentovat?

Vypracovali jsme komunikační strategii, která bude základním stavebním kamenem, čím, jak a kam mířit naše sdělení. Jedním z hlavních kanálů bude samozřejmě web a důraz bude kladen i na všechny trendové sociální sítě.

Chystáte i nějaké speciální akce či sponzorskou aktivitu, kterou se chce společnost Komovia s.r.o. prezentovat?

V roce 2025 oslavíme deset let od založení firmy



a plánujeme k této významné události speciální akci. Postupně budeme odkrývat, na co se můžete za dva roky těšit. V oblasti sponzorských aktivit jsme se dohodli se Standou Zatloukalem, který je posportovním úraze připoután na invalidní vozík. Je to velký bojovník, sportovec a ve volném čase jezdí závody na speciálním kole na ruční ovládání. Jeho pracovní náplní jsou přednášky dětem ve školách pod křídly projektu VZP o bezpečnosti, která je vrámcí našich služeb taktéž na prvním místě. I díky těmto skutečnostem jsme zjistili, že můžeme jít společně #spravnoucestou, a tak se Standa stal naším ambasadorem a bude součástí našich komunikačních výstupů.

#spravnoucestou

Na čem právě
makáme:



D7 Chlumčany
zkapacitnění



D6 - Krupá
přeložka



Modernizace
tramvajové trati
Most - Litvínov



Užití nových
komunikačních prvků
v praxi

Výjezdni gremiálka 2023: Buchlov



Program výjezdni porady vedení nijak nevybočoval z tradičních scénářů. A tak zatímco se čtvrtek nesl ve znamení pracovních diskusí a společného školení, pátek měl punc sportovních výkonů a poznávání okolí. Probralo se tak vše, co bylo na programu a nechyběla ani společná návštěva nedalekého hradu Buchlov.

Ano, letošní porada se odehrála v malebném prostředí chřibského podhůří. Tento kraj je sice poněkud vzdálený, ale podle internetového průvodce nabízí řadu možností jak aktivně i kulturně strávit čas. Vedle dominanty kraje – hradu Buchlov, nedalekého zámku, známé klášterní baziliky na Velehradě či nedalekého letiště a muzea v Kunovicích, si tu prý přijdou na své i milovníci turistiky, cykloturistiky a dalších sportů. Zpětným pohledem hodnoceno, průvodce nelhal. Jen taktně pomlčel o náročnosti místních cyklotras, zvláště když se regionem před pár dny prohnal vydatný déšť.

Místo tak trasa pro kola připomínala spíše známý motocyklový závod Šestidenní, mistrovství republiky v motokrosu či závod o nejlhubší letošní vyoranou brázdou. Nicméně cyklistická skupina všechny tyto nástrahy přírody zvládla. Na tomto místě se jim sluší pogratulovat. Výkon to byl totiž opravdu úctyhodný. Stejně tak pěší výprava zdolala postupně všechny vybrané cíle a „políčka fotoaparátů“ tak postupně plnily záběry malebné krajiny, siluety elegantních letadel v Kunovicích, nádherná bazilika ve Velehradě či zřícenina Cimburk.

Kdo má pocit, že mu jméno či podoba Buchlovského hradu něco říká, pak to může být i tím, že se jeho “tvář” objevila hned v několika filmech a seriálech. Kulisy tvořil třeba v pohádce O statečném kováři nebo v jednom z dílů Četnických humoresek.

Kdo by plánoval letní dovolenou v tomto kraji, jistě neprohloupí a internetovému průvodci lze pro tentokrát 100 % věřit. Je to totiž kraj, který si vaši pozornost jistě zaslouží. Předem si dovoluji tvrdit, že vás místní příroda nezklame, stejně jako nezklamala účastníky VGP.

Jakub Ptačinský

Foto na této stránce Ondřej Kafka, na protější Martin Chrastil







29. letní sportovní hry SUDOPU PRAHA 2023

Rok se s rokem sešel a my se opět vydali na 29. ročník letních sportovních sudopských her.

V letošním roce jsme upravili datum odjezdu, a zahájení bylo již ve čtvrtek 15. 6. v hotelu Sportlife Rumburk. Aby to vyhovovalo i našim rodinám a my mohli být už v sobotu doma.

Letošních „SUDOPEK“ se zúčastnilo 80 zapálených sportovců ze SUDOPu, SUDOPu EU a spřátelených firem. Rekordní byla i účast našich nejmenších, kterých přijelo 14. Nejmladším účastníkům byly čerstvé dva měsíce a věříme, že v nich sportovní duch již zanechal stopu.

Počasí nám až na malé deštivé přeháňky přálo. Orientační běh sice probíhal za bouřky, kdy panovaly obavy, jestli se nemá odložit, ale nakonec vše proběhlo bez problémů a beze ztrát. Jen kolega Martin Kumhera dostal ocenění, že na čtyřkilometrové trase dokázal uběhnout kilometrů sedm, a ještě nenašel všechny kontrolní body.



Tradičně všichni sportovci byli velice vytížení. Finále se odehrála ve stanoveném čase a po páteční 17. hodině, došlo na sčítání výsledků a psaní diplomů.

Po vyhlášení a rozdání medailí přišel čas na společné foto a tradiční společenský večer s muzikou. Po osvědčeném loňském roce byla diskotéka opět v naší režii a troufám si říci, že playlist večera byl našlápnutý a všichni si to užili na 100 %.



Perličky a zajímavosti:

- Beach volejbal mix – 6 týmů, odehrálo se 17 setů
- Beach volejbal muži – 5 týmů, odehrálo se 18 setů
- Celkem bylo rozdáno 110 medailí
- Možnost teleportace – aneb jak František Dragoun mohl odehrát Krokot v Rumburku a zároveň být na poradě v Praze. Bohužel mu chyběl jeden bod a mohl být ve finálovém turnaji... 😊
- Po letech se vrátil mezi sporty tenis – za což děkujeme novému vedoucí sportu Filipovi Olejárovi

Všem účastníkům a sportovcům děkujeme za účast a budeme se na Vás opět těšit v dalším roce.

O tom, kde a kdy se jubilejní 30. LSH budou konat, vás budeme včas informovat.

Veronika Bukovská,
photo by Tereza Veselá + VB



Výsledky

Orientační běh

- | | |
|---------------------|------------------------|
| 1. Pohl Stanislav S | 1. Smržová Hana S |
| 2. Hruška Jakub S | 2. Bukovská Veronika S |
| 3. Poštek Marcel S | 3. Doubková Jitka S |

Týmy

- Krsek Miroslav + Bukovská Veronika S
- Krupanská Věra + Veronika Dopravoprojekt
- Martincová Jitka + Syrová Eva S

Krokot

- | | |
|-----------------------------------|------------------------|
| 1. Mareš Matěj S | 1. Loche Pavlína S |
| 2. Syrový Jiří, Jarath Martin S | 2. Bukovská Veronika S |
| 3. Krsek Miroslav, Hruška Jakub S | 3. Srbecká Irena SEU |

Squash

- | | |
|----------------------|--------------------------------------|
| 1. Gottwald Michal S | 1. Krupanská Veronika Dopravoprojekt |
| 2. Gőringer Jakub S | 2. Plutok Maryna AED |
| 3. Chrastil Martin S | 3. Krupanská Věra Dopravoprojekt |

Tenis čtyřhra

- Hejzman Jan + Horáček Pavel S
- Kulhánek Leopold + Vavřín Vladimír MCO
- Jordánková Ivana + Zerák Martin Dopravoprojekt

Badminton

- | | |
|---------------------|----------------------------------|
| 1. Steiner Ondřej S | 1. Ozimá Vladka S |
| 2. Pohl Stanislav S | 2. Perná Aneta S |
| 3. Utínek Pavel S | 3. Krupanská Věra Dopravoprojekt |

Stolní tenis

- | | |
|----------------------------------|--------------------|
| 1. Zerák Martin Dopravoprojekt | 1. Ozimá Vladka S |
| 2. Bartoš Antonín Dopravoprojekt | 2. Perná Aneta S |
| 3. Hlinovský František S | 3. Loche Pavlína S |

Šipky

- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| 1. Jančík Josef SEU | 1. Volková Veronika S |
| 2. Schneider Martin S | 2. Ozimá Vladka S |
| 3. Demo David SEU | 3. Katolická Andrea SEU |

Bowling

- | | |
|----------------------|------------------------|
| 1. Gottwald Michal S | 1. Trejdllová Jana SEU |
| 2. Novák Jan S | 2. Ozimá Vladka S |
| 3. Váňa Miroslav SEU | 3. Sýkorová Aneta SEU |

Cyklistika

- | | |
|--------------------|------------------------|
| 1. Němec Jan SEU | 1. Loche Pavlína S |
| 2. Jarath Martin S | 2. Sýkorová Aneta SEU |
| 3. Hruška Jakub S | 3. Letová Kristýna AED |

Volejbal

- SEU + AED – Váňa, Žáček, Srbecká, Traksl, Turek, Střelka
- SHK – Horáček, Krsek, Utínek, Chlubna, Hejzman
- S – Pohl, Zrůst, Pietsch, Balash, Ozimá, Perná

Beach volejbal

- Pohl Stanislav + Zrůst David S
- Žáček Stanislav + Váňa Miroslav SEU
- Turek Filip + Střelka Vít AED

Mix

- Pohl Stanislav + Ozimá Vladka S
- Žáček Stanislav + Srbecká Irena SEU
- Utínek Pavel + Sýkorová Aneta S + SEU

Nohejbal

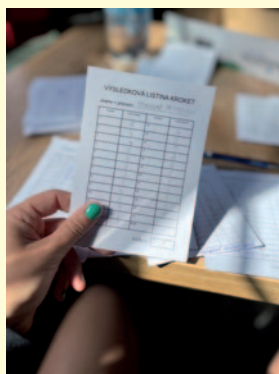
- Koblížek Zdeněk + Demo David + Jančík Josef SEU
- Horáček Pavel + Hejzman Jan + Slavíček Tomáš + Chrastil Martin S
- Němec Jan + Traksl Tomáš + Pohl Stanislav SEU + S

Petanque

- Žáček Stanislav + Traksl Tomáš + Černý Lukáš SEU
- Perná Aneta + Smáha Zbyněk + Pietsch Jan S
- Jordánková Ivana + Bartoš Antonín + Zerák Martin Dopravoprojekt

Zkratky účastníků:

S – SUDOP PRAHA, SEU – SUDOP EU, AED – AED project, Dopravoprojekt Brno, SHK – SUDOP PRAHA, středisko Hradec Králové





Veronika Kašparová-Vašková vystavuje své pastely v SUDOPU PRAHA, Olšanská 1



Veronika Kašparová-Vašková,

sudopačka s ukončeným studiem managementu galerií a muzeí, asistentka finanční ředitelky, rodilá Žižkovanka s neopakovatelným okem, které vidí v obyčejnosti neobvyčejnost. A s výsledky svého oka, které hodila na plátno, nás teď seznamuje na výstavě **Pastelovou stezkou z Radosti k Sudopu** – tedy od bývalého Domu odborových svazů a ještě bývalejšího Všeobecného penzijního ústavu procházkou až k našemu sídlu.

„Na Žižkově se cítím jako ryba ve vodě, nebo lépe řečeno pěna na pívu. Jsem jím prostě nasáklá,“ říká s úsměvem Veronika Vašková a dodává přitom, jak v dětství s kamarády prolézali přístupné dvorky od Ježkovy ulice až po Olšanku a tátovi se sestrou usrkávaly pěnu ze džbánku. Tu se přeskočil plot, přelezlo po stromě či přeskočila zídka. „Souzním spíš se starší částí naší čtvrti, mám totiž hodně ráda její charakteristickou patinu, dýchá





z ní historie. Možná právě proto mě fascinuje tvorba Vladimíra Boudníka, jenž žil na Kostnickém náměstí a také si všiml oprýskaných zdí, fleků a struktur," rozebírá Veronika svou uměleckou inspiraci.

Jestliže se ve fotografiích rezavých struktur a oprýskaných zdí nezapře inspirace Vladimírem Boudníkem, v případě pastelů pak Veronika zmiňuje Maurice Utrilla, francouzského malíře z Montmatru, který také maloval ulice a zákoutí svého rodného místa. A ostatně i Žižkov je mnohdy nazýván pražským Montmartrem.

„Málokterá čtvrť má tak silné tradice, kdy se opravdu pořád něco děje. Ve škole jsem studovala i národopis, tudíž k tomu mám hodně blízko,“ přibližuje svůj vztah k Žižkovu.

Co bychom měli na Žižkově zachovat především? „Genia loci!“ Dobrým počinem bylo podle Veroniky hlavně zachování Nákladového nádraží a jeho kulturní využití a také otevření cyklostezky pod Vítkovem. Odhalily se zajímavé pohledy na staré pavlačové a domy, a hlavně si tam člověk může parádně zasportovat, a to nejen zvedáním půllitru! Žižkov však není pro výtvarnici místem k relaxaci – tím je spíše příroda. „Potřebuji přírodu bez betonových cestiček, za kterou jezdíme k příbuzným na Moravu. Mají vinohrad, a tak si čistím hlavu při vinohradnictví tam... A pak hurá do sklepa neboli po práci legraci...“

Text převážně z Žižkovských listů
Foto: Ondřej Kafka



Ohlasy čtenářů

Dostalo se mně do rukou č. 1/2023 SUDOP Revue, a protože je tam reportáž z nových Vysočan, tak jsem napsal něco o starých Vysočanech

Železniční stanice Praha-Vysočany tehdy a teď – přehršle vzpomínek



Článek v SUDOP Revue 1/2023 o nové odbavovací budově v Praze-Vysočanech mě inspiroval k sepsání pár vzpomínek, jak toto nádraží vypadalo a fungovalo před desítkami let. Po ukončení docházky na slovné dopravní průmyslovce v Masné ul. v roce 1968 jsem byl přidělen právě do železniční stanice Praha-Vysočany (dále jen Vysočany). To byla taková doba – průmyslovka vychovávala nové pracovníky železnice a po maturitě jim ČSD – Provozní oddíl Praha určil, kam mají nastoupit. Přičemž zhruba polovina spolužáků postupně práskla do bot a našla si jinou obživu, zatímco ti druzí zůstali dráze v různých funkcích věrní do důchodu.

Ve Vysočanech tehdy v denních a nočních směnách pracovaly dvě posunovací lokomotivy, u každé vedoucí posunu a dva posunovači. Jejich činnost koordinoval tzv. *nádražní* – dnes již pozapomenutá funkce. Do stanice byly zapojené vlečky Pražské pekárny a mlýny („Odkolek“) a ČKD – obě měly dvě obsluhy v denní a dvě v noční směně a na obou byl silný obrát vozů. K tomu byly ojediněle přistavovány nádrzkové vozy s vínem pro Pražské vinařské závody Vysočany (legendární *Pražský výběr* a *Bušek z Velhartic!*) nebo vozy k vykládce či nakládce na staniční manipulační koleji. Návoz zátěže byl z Prahy-Vršovic a k tomu jezdily denně 3 páry manipulačních vlaků Praha-Těšnov – Nymburk a 3 páry Praha-Těšnov – Neratovice. Mívaly vždy dosti vozů, přeprava vozových zásilek byla tehdy silná – podle tehdejší státní dopravní politiky byla železnice hlavním dopravním prostředkem, silniční dopravě připadala doplňková úloha. Dnes už je nepředstavitelné, aby se vůz přistavil ve stanici k vykládce, přijelo nákladní auto, dělníci náklad pomocí malé mechanizace přeložili z vozu na auto a pak teprve byl náklad odvezen k příjemci.

Osobní doprava byla organizována jinak než nyní, vlaků bylo mnohem méně a jezdily v taktu. Vysočany coby městská čtvrť byly průmyslovým centrem Prahy a ranní vlaky do Prahy byly silně obsazené. V případě zpoždění pak hartusící dav lidí vzal útokem dopravní kancelář a *Potvrzení o zpoždění* (to byl takový malý formulář) pak vypisoval a vydával každý, kdo měl ruce – oba výpravčí i operátorka.

A jak bylo tehdy běžné, stanice měla silné personální obsazení – ve dvánáctihodinových směnách nepřetržitě sloužili dva výpravčí – hlavní a venkovní (po šesti hodinách si úlohy vyměnili), operátorka výpravčích, nádražní, dvě posunovací čtyry, na počernickém zhlaví na stavědle signalista, na výhybkářském stanovišti na pražském zhlaví dozorce výhybek a výhybkář, tranzitérka a staniční dělník – nezapomínejme, že tehdy osobní vlaky mívaly služební vůz a hojně se přepravovaly spěšninu, cestovní zavazadla i služební pošta.

V denních směnách pracovali osobní pokladník, vozový disponent, nákladní pokladník a skladník přepravy. A k tomu administrativa – náčelník stanice, dopravní náměstek, personalistka, hlavní pokladník a referentka PaM (práce a mzdy). A v přílehlých traťových úsecích? Mezi Prahou Libní

dolním nádražím a Vysočany byla tři závorářská stanoviště (III, IV a 305), na hradle Černý Most sloužil hradlář, odbočka Skály a dopravná Vítkov byly obsazeny výpravčími.

Postupně přicházely změny – v 1. polovině 70. let byla dokončena přístavba ke staniční budově, ve které byly nové osobní pokladny, čekárna, WC a restaurace a z podchodu pro pěší (který spíše připomínal temný tunel) tam vedlo nové schodiště. V téže době – přesný rok neznám – bylo dokončeno i železniční propojení vlečkového areálu ČKD napojeného na Prahu-Libeň (tehdy ještě Praha-Libeň horní nádraží) a areálu napojeného na Vysočany. Dnes je bývalé těleso dráhy přeměněno na pěší + cyklo trasu a umožňuje pěknou procházku z Vysočan do Hloubětína.

V roce 1972 byla ukončena osobní doprava do Prahy-Těšnova, nákladní vozy se však vozily do nákladového obvodu v Karlíně ještě na začátku 80. let. S dokončením Holešovické přeložky (projektoval SUDOP) byla dána do provozu spojovací kolej do Prahy-Libně a od Balabenky byly nově dvě traťové koleje. S tím souvisela nutná přestavba pražského zhlaví Vysočan.

Nové Vysočany jsou pojaty velkoryse a doufejme, že nebudou terčem vandalismu. Se stržením původní výpravní budovy a dalších zbylých objektů už původní nádraží nic nepřipomíná. Zbylo jen pár vzpomínek.

A za druhé – ve stejném čísle je článek *Technické (nejen) památky jižních Čech*. Tam je i zmínka o **Machově včelíně v Krušlově**. U pana Macha jsem byl v 70. letech asi třikrát – nejprve s otcem a strýcem, pak s bratrancem a pak i s bratrem. Vždy jsme si koupili med. Nevím, jak strýc pana Macha objevil, asi náhodně, ale jak píšete v článku – byl velice zručný řezbář a jeho dílo je hodné obdivu.

Ovšem není to tak jednoduché. Pan Mach byl sám a jak se svěřil, nepodařilo se mu najít životní družku, se kterou by si byli vzájemně oporou pro život na malé vsi. On měl nejenom včely, ale i malé hospodářství. A někdy v polovině 70. let jsme dostali smutný dopis, ve kterém píše, že přišel o všechno (dobytek, stroje ...) a zbyly mu jen ty včely. A silná křesťanská víra, která mu zřejmě pomohla vše překonat. Smutné svědectví doby, ve které systému vadil i malý soukromý hospodář.

S pozdravem

Vladislav Černý, důchodce, dříve sudopské středisko 205

Foto: mistamehomesta.cz



Odbočka vlečky z roku 1912 do ještě stojících Odkolkových pekáren. Na pozadí vpravo pak bývalá původní vlečka do Vysočanských závodů ČKD.



SPOLEK SENIORŮ SUDOP

V únoru jsme s průvodcem navštívili památný Vyšehrad.

Pražský Vyšehrad patří mezi nejznámější a nejkrásnější místa Prahy. Je to místo, které je spojeno s bájnou kněžnou Libuší a věrným koněm Šemíkem, který strašným skokem zachránil svého pána Horymíra. Vyšehrad, ale nabízí mnohem více. Na památném hřbitově „Slavině“ jsou uloženy ostatky slavných postav naší historie. Málokdo ví, že tato vojenská pevnost bývala královským městem s velkou zástavbou.

V březnu jsme si prohlédli Prahu ze Žižkovské věže, jejíž výstavbu jsme z oken svého zaměstnání sledovali od samého začátku. 4. listopadu 1985 započala stavba pražského vysílače na Žižkově. Žižkovská Věž, která je dominantou Prahy, je od roku 2000 osázena plastikami miminek, která byla ovšem za dobu své existence několikrát restaurována, a dokonce na nějaký čas odebrána kvůli bezpečnosti.

Dále jsme se na nedalekém náměstí Jiřího z Poděbrad podívali do kostela Nejsvětějšího Srdce Páně, postaveného v letech 1928–32 podle návrhu slovenského architekta Jože Plečnika. Jedná se o moderní monumentální stavbu z režných cihel na železobetonovém skeletu.

Neobyčklý tvar stavby byl inspirován Noemovou archou a královskou symbolikou (např. fasáda s vystupujícími kameny symbolizuje královský hermelín, bání na vrcholu věže královské jablko). V široké hlavní věži kostela (výška 42 metrů) jsou umístěny kulaté hodiny o průměru 7,6 metru, které tak jsou největší v Česku. Interiér kostela z neomítnutých ušlechtilých cihel (13 metrů vysoký) má kazetový strop. Nad oltářem je umístěna zlatená socha Ježíše Krista z lipového dřeva (výška 3,15 m).

V dubnu jsme se vydali na jih Čech do Deštné na návštěvu Provoznického muzea (s ukázkou dřívější výroby) a Leteckého muzea tamtéž.

V poledne jsme se přesunuli do známého vodního zámku Červená Lhota, který byl až do roku 1945 domovem knížecí rodiny Schonburg-Hartenstejnů, nyní je ve vlastnictví státu.

Výlet jsme ukončili na zámku ve Stráži nad Nežárkou, který je proslulý zejména působením Emy Destinové.



Tipy na výlet

Technické památky



severní Moravy



1

1/ Areál Dolní Vítkovice – unikátní industriální památka

Vítkovické železáreny založil v roce 1828 arcivévoda Rudolf Jan, arcibiskup olomoucký. Mělo se tu zpracovávat železo, vyrobené v dřevuhelných vysokých pecích v Čeladné a Frydlantě. Roku 1830 byla v Rudolfově huti uvedena do provozu první pudlovací pec v zemích tehdejší habsburské monarchie, konstruovaná podle projektu profesora vídeňské polytechniky F. X. Riedla, roku 1836 se připojila první vysoká pec. V roce 1843 už tvořily areál železáren dvě vysoké pece, slévárna, pudlovna, válcovna, kolárna a kotlárna.

V roce 1857 byl v těsné blízkosti hutě otevřen důl Hlubina jako zdroj paliva do vysokých pecí a od té doby na sebe celý technologický tok navazoval v jediném průmyslovém komplexu. Spojení mezi jednotlivými částmi výroby zajišťovaly pásové dopravníky, zavážecí zařízení a dopravní mosty. Areál jednoho z nejhlubších dolů v ostravském revíru prošel mnoha přestavbami. Nejvýraznější se do podoby důlních objektů zapsali architekti F. Neumann a O. Bém.

Těžba uhlí byla ukončena roku 1991, v roce 1998 se zastavil provoz pecí a z areálu se stala technická památka bez provozu. V témže roce u příležitosti 170. výročí založení železáren byla před administrativní budovou železáren vztyčena busta zakladatele arcivévody Rudolfa Jana.

Bývalý průmyslový areál Dolních Vítkovic se dostal roku 2002 mezi Národní kulturní památky a v roce 2008 na seznam Evropského kulturního dědictví.

2

2/ Ruční papírna ve Velkých Losinách



Velkolosinská ruční papírna vyrábí papír nepřetržitě od 16. století až do dnešních dnů. Dnes se zde nachází také muzeum papíru s přístupem do vybraných pracovišť výrobního provozu. Na dvou prohlídkových okruzích můžete zhlédnout tradiční techniku výroby papíru, dějiny řemesla i řadu technických zajímavostí.

V období hlavní turistické sezóny je nabídka pro návštěvníky rozšířena o další aktivity – možnost zhotovení vlastnoručních listů papíru, tvůrčí dílny s místními lektory a speciální večerní prohlídky.

Unikátní areál významné technické památky, která zejména z pohledu více jak čtyřsetleté kontinuity tradiční ruční papírenské výroby nemá v oblasti střední Evropy obdoby, byl v roce 2001 vládou České republiky prohlášen národní kulturní památkou.





3

3/ Muzea v Kopřivnici

Technické muzeum Tatra

dokumentuje a chrání obraz zrození a historického vývoje prvních dopravních prostředků v tehdejší Rakousko-Uhersku. Automobilka Tatra se představuje velkolepou sbírkou nejkrásnějších automobilů a zajímavostí. Jsou to aerodynamické vozy, které svým designem ovlivnily celosvětový vývoj, vozy se vzduchem chlazeným motorem, prototyp motorových saní, osmiválcový tankový motor, akrobatický dvouplošník, podvozky, karosářské studie, ceny z řad soutěží a závodů z celého světa a samozřejmě vůbec první automobil „Präsident“.

Muzeum nákladních automobilů Tatra

se nachází v hale bývalé slévárny a nabízí zde ke zhlédnutí sbírku unikátních vozidel jako je například legendární Drtikolka, kamion, s nímž Karel Loprais vyhrál Rallye Paříž–Dakar, oba obytné vozy, s nimiž cestovatelé Zikmund a Hanzelka projeli svět, a dalších několik desítek skvostů nejstarší české automobilky.

Depo Slovenské strela

Slovenská strela je unikátní železniční motorový vůz, jediná movitá národní kulturní památka v Moravskoslezském kraji. Legendární vlak má své místo v Muzeu nákladních automobilů Tatra.

Motorový vůz vyrobený v kopřivnické Tatře byl uveden do provozu 13. července 1936. Byl nasazený na trati Praha – Bratislava, i proto dostal pojmenování Slovenská strela. Jezdil s jedinou zastávkou v Brně a byl to tehdy nejrychlejší spoj, který jezdil po československých kolejích. Trasu urazil za čtyři hodiny a 50 minut.

Po začátku druhé světové války byla Slovenská strela z provozu odstavena, po válce ještě vůz nějaký čas jezdil hlavně jako ministerský nebo vládní vlak. V roce 1953 byl z provozu vyřazen a od roku 1960 je jeho místo v Kopřivnici. Roku 2021 prošel rozsáhlou renovací. Opět je schopný provozu a při zvláštních příležitostech vyjíždí na koleje v rámci nostalgických jízd.

5/ Weissshuhnův kanál

Jihozápadně od Hradce nad Moravicí se na severní Moravě nachází Weissshuhnův kanál, zvaný také Papírenský náhon. Vystavěn byl v roce 1891 továrníkem Carlem Weissshuhnem na plavení dřeva, stála na něm ale také elektrárna. Dnes je 3,6 kilometru dlouhý náhon ve skalnatém svahu zajímavou technickou památkou. Dřevo se sem plavilo až ze vzdálenosti 60 kilometrů do roku 1966, vodu do papírny v Žimrovicích přivádí kanál dodnes.

Kanál prochází překrásnou krajinou nad říčkou Moravicí, jsou na něm tři vodní tunely – ten překonávající Koží hřbet je celých 45 metrů dlouhý –, dva akvadukty a celá řada přepadů k regulaci hladiny.

Ideálním způsobem, jak si kanál prohlédnout, je projet se podél něj na kole. Začít je možné třeba v Žimrovicích, odkud vede červená turistická značka. Trasa se dá samozřejmě projít i pěšky: je nenáročná a hravě ji zvládnou i rodiny s dětmi. Nejbližší železniční stanice je v Hradci nad Moravicí, odkud jsou to ke kanálu asi 4 kilometry.

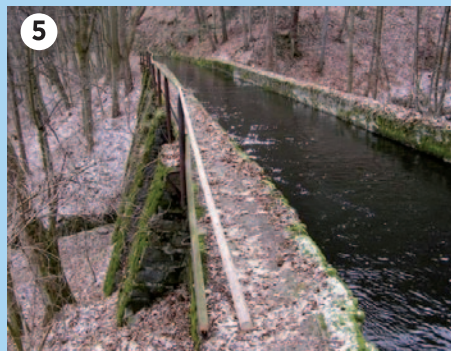


4

4/ Přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé Stráně

Přečerpávací vodní elektrárna Dlouhé Stráně u Loučné nad Desnou se hlasováním v roce 2005 stala největším divem České republiky. Elektrárna má dvě vodní nádrže – horní a dolní. V noci se využívá přebytečná energie z elektrorozvodné sítě a voda se přečerpává z dolní nádrže do horní. Ve chvíli, kdy vznikne v napájecí elektrorozvodné síti potřeba většího množství špičkové energie, je pak voda řízeně vypouštěna z horní do dolní nádrže přes turbínu vodní elektrárny.

K horní nádrži se dá dostat od horní stanice lanovky na kole po asfaltové cestě (4,5 km), pěšky lesem (2,5 km) nebo minibusem (kyvadlová doprava).



5



6/ Tančírna v Račím údolí – perla Rychlebských hor

Secesní Tančírnu sloužící jako restaurace, taneční sál a penzion nechal postavit vatislavský biskup kardinál Georg (Jiří) Kopp v letech 1906–07, a to na místě zbourané parní pily. Podle kardinála Koppa (1887–14) získala Tančírna i své jméno – Georgshalle.

Tančírna patřila k vyhlášeným výletním místům obyvatel Javorníku i širokého okolí. Oblíbené byly pěší procházky z Javorníku, přes Jánský vrch, Čertovy kazatelny, hrad Rychleby a zpět do Račího Údolí, nebo z Nových Vilemovic do Račího Údolí přes Červený Důl.

V přízemí Tančírny je umístěno zázemí pro turisty a cykloturisty, servisní místnost pro běžkaře a cyklisty a místnost s propagačními materiály. Tančírna v rámci interaktivní expozice prezentuje Rychlebské hory jako celek (regionální fauna, flóra, geologie) dále také historii Tančírny samotné, která je v daném regionu považována v Olomouckém kraji jedinečná.



6



8/ Poštovní štola u Zlatých Hor

Poštovní štola se nachází zhruba 6 km jižně od města Zlaté Hory, pod Příčným vrchem. První zmínka o štole pochází z roku 1513. Největšího rozvoje důlní činnosti na tomto díle bylo dosaženo ve druhé polovině 17. století, kdy se zde těžily kyzovité měděné rudy, později pyrit.

Památkově chráněná Poštovní štola patří k nejzachovalejším důlním dílům v okolí Zlatých Hor. V podzemí se dochovaly cenné pozůstatky hornické činnosti – ručně sekané chodby a komíny, původní dřevěné potrubí, zbytky důlního čerpadla, korýtka na odvádění důlní vody, nástroje jako dláta nebo želízka. Cenný je sklad naštípaných polen dřeva, který dokládá těžbu takzvaným sázením ohně.

Doslova fascinující jsou barevné náteky na zdech – nejpozoruhodnější je modrá barva na stěnách, kterou vytváří je alofán, neboli sirníky mědi, bílý povlak jsou sirníky zinku. Tvoří je voda, která prosakuje skálou a obohacuje se o tyto látky. Nachází se zde i podzemní jezírko, které vzniklo odkapáváním vody na zem několik desítek let.

V roce 2018 (červen) došlo k rozšíření prohlídkové trasy, která je obohacena o další unikátní prostory. Uvidíte ručně vytvořené chodby a komíny, dřevěnou zakládku, která podle dendrologického průzkumu pochází ze 17. století, nejstarší předměty pocházejí z roku 1609. Archeologové při svém průzkumu popsali asi 600 artefaktů. Nejpozoruhodnějším prvkem v podzemí je modrá alofánová výzdoba. Na trase se představí i replika historického dřevěného čerpadla, které ve středověku chránilo důl před zaplavením a odvádělo z něj přebytečnou vodu. Trasa je dlouhá asi kilometr, prohlídka zabere cca 1,5 hodiny.



9/ Svatojánský most v Litovli

Nejstarším kamenným mostem na Moravě a zároveň třetím nejstarším mostem v České republice je Svatojánský most přes řeku Moravu v Litovli. Most byl postaven v roce 1592, v období, kdy se litovelským měšťanům dařilo. Dodnes patří k nejkrásnějším stavbám ve městě.

Most stojí na 6 pilířích a uprostřed je osazen sochou sv. Jana Nepomuckého od Jana Sturmera. O kvalitě stavebního díla svědčí skutečnost, že vydržel všechny povodně, které Litovel postihly. Na konci 20. století byl rekonstruován a jeho vzhled přiblížen své původní podobě. V současné době je most přizpůsoben provozu pro pěší, cyklisty a jednosměrně i pro automobilovou dopravu.

Osud mostu mohl být zpečetěn na konci 2. světové války, kdy roku 1945 Němci na svém ústupu podminovali všechny litovelské mosty a chystali se je vyhodit do vzduchu. Delegace zástupců města se odhodlala okupanty požádat, aby byl tento skvost zachován. Tak byl historický Svatojánský most zachráněn a dodnes patří mezi naše významné technické památky.

7/ Zlatokopecký skanzen ve Zlatých Horách

Při cestě ze Zlatých Hor do Ondřejovic, leží malebné Údolí Ztracených štol. Říčka Olešnice zde opouští úzce zaříznutý úsek údolí a po miliony let ukládá zlato do náplavů. Zdejší rýžoviště byla těžena povrchově i hlubinně, tzv. měkkým dolováním. Pravý břeh Olešnice je poset pinkami, obvaly i odvaly. Je protkáno nespočtenými kanály pro přívod vody do rýžovišť. Hlavní přívodní kanál je stále v provozu. Geologové v těchto místech prokázali vysoké obsahy zlata s opětovným nabohacováním. V hloubce cca 5 m bylo průzkumnou šachticí odhaleno vydržené důlní dílo, zřejmě jedna ze ztracených štol, ukrývajících zlatonosné žíly.

V současné době je v tomto romantickém údolí vybudována replika středověkých hornických mlýnů s naučnou stezkou „Údolí ztracených štol“. V mlýnici vám bude předvedeno drcení zlaté rudy a při troše štěstí si kousíček zlata můžete odnést domů. Oba dřevěné stroje, zhotovené podle dobových nákrešů, jsou poháněny vodními koly, která čerpají energii z původního kanálu. Horský ráz údolí a postavení vodních kol v kaskádě kolmo ke svahu vytvářejí čarokrásné zákoutí. Jako by se zde opravdu čas zastavil. Naučná stezka vás přivede i k místu, „kde voda teče do kopce“. Optický klam je na místě tak silný, že pozorovatel jen stěží pochopí umění dávných zlatokopů.



10/ Muzeum gramofonů v Lošticích

Loštice jsou známé jako město tvarůžků. Ty zde mají své muzeum, ale od ledna roku 2019 se Loštice mohou pochlubit další unikátní expozicí. Jejím autorem je sběratel a fanda gramofonů Vojtěch Vyroubal, který se rozhodl část ze své sbírky, čítající více než 300 exponátů vystavit pro veřejnost.

Většina z gramofonů a jejich příslušenství, které sběratel v Lošticích vystavil, spatřila světlo světa v nedaleké Litovli. Tamní firma Tesla patřila k největším výrobcům gramofonů na světě a za dobu své existence v ní spatřily světlo světa mnohé unikátní produkty.

Samotné zahájení výroby proběhlo 1. dubna 1949. Zajímavé je, že první gramofon, který se v Litovli vyráběl, a který v expozici samozřejmě nemůže chybět, byl ještě na kliku. Prodával se pod značkou Supraphon. Velmi brzy však byl ke gramofonu přidělán motorek a tím začala nová éra gramofonů.



A po návštěvě muzea gramofonů je možné v Lošticích navštívit i muzeum olomouckých tvarůžků.



11

★ 11/ Jezernický viadukt

Jezernický viadukt jsou vlastně dva mosty postavené vedle sebe, které překlenují údolí potoka Jezernice, silnici III/4377 mezi Drahotušemi a Hranicemi na Moravě a silnici III/4378. Stavba staršího cihelného mostu pro jednu kolej byla dokončena v roce 1842, ale do provozu byl uveden až v roce 1847. Novější kamenný byl zprovozněn roku 1873 při rozšiřování trati na dvoukolejnou.

Délka mostu je 426,44 m, je tvořen 35 většími (světlost 7,59 m) a 7 menšími oblouky (světlost 5,69 m), tloušťka kleneb 0,63 m. Celková šíře mostu byla 8,8 m, výška až 10,6 m.

V letech 1998–2001 v rámci modernizace II. tranzitního železničního koridoru byl kompletně sanován, klenby byly nově vyzděny, na lících stěnách byly použity mrazuvzdorné cihly. Hlavní nosnou konstrukci tvoří železobetonové klenby, kotvené do cihelných kleneb kovovou sítí. Čelní zdi byly znovu postaveny z původních kamenů. Při rekonstrukci byla šíře mostovky zvětšena na 10,6 m. Investiční náklady byly stanoveny na 164 milionů korun. Rekonstrukci viaduktu stejně jako nedalekých Hranických viaduktů projektoval SUDOP PRAHA. V roce 2003 rekonstrukce získala cenu Mostní dílo roku 2001 udělovanou Ministerstvem dopravy ČR.

12/ Dvě muzea v Čechách pod Kosířem

najdete „na pětníku“ a to nedaleko známého zámku. Pro kluky je jistě zajímavé **Hasičské muzeum** s historickými exponáty hasičských vozů, pro ženskou část výletníků zase **Muzeum kočárů** hned naproti.

Hasičské muzeum v Čechách pod Kosířem charakterizuje vývoj hasičské techniky v nejstarší továrně v tehdejší Rakousku Uhersku, založené v roce 1820 bratry Rajmundem a Augustem Smekalovými.

Vystavené exponáty dokumentují rozvoj a problémy podnikání, období expanze i krachu, invenci autorů některých technických řešení i patentů, a také kvalitu práce v dílnách. Přímou na vystavených unikátních hasičských strojích je vidět zručnost lidí této obce a okolí a také práce dnes již zaniklých řemesel jakými byly mosazník, mědikovec, pilníkář, kolář, řemenář, helmař, kotlář, provazník, slaměnkář, košíkář, tkadlec hadic atp.

O dobré kvalitě střičáček firmy Smekal svědčí i skutečnost, že byly žádané nejen hasiči v zemích celé Evropy, ale i v Egyptě a Číně.



12



Muzeum kočárů patří k největším ve střední Evropě, protože kromě historických vozů obsahuje také detaily typu postrojů, luceren a nachází se zde archiv dokumentů, tiskovin a plánů. Expozici vytvořil restaurátor Václav Obr, který se restaurování a opravě kočárů věnuje už 15 let. Unikátní sbírka čítá na 38 kočárů z let 1750 až 1920. Kočáry pocházejí z Čech i zahraničí, kde většinou ležely zapomenuty ve stodolách a na stacích.

Kromě kočárů, mezi kterými nechybí takové skvosty jako arcibiskupský, který účinkoval ve filmu o císařovně Sissi, jsou zde k vidění i různé saně a sánky a spousta kočárových doplňků. Nejvzácnějším exponátem muzea je kočár Zlatá karosa vyrobený ve Francii v roce 1750. Sběrka rovněž zahrnuje smuteční vozy.

13



13/ Bunkr v Přáslavicích u Olomouce

Od července 2022 se pro veřejnost otevřel objekt bývalého vojenského bunkru v Přáslavicích u Olomouce. Nejen fanoušci vojenské historie mohou nahlédnout do prostor, do kterých ještě nedávno mohli vstoupit jen vybraní jedinci a pouze po přísné bezpečnostní prověrce. Objekt strategického významu totiž podléhal nejvyššímu stupni utajení.

Masivní bunkry, které měly v době studené války vydržet útok z bezprostřední blízkosti, byly součástí tzv. Národního kabelového okruhu. Byla to stovky kilometrů dlouhá kabelová síť budovaná od 60. let 20. století na území České republiky. V okolí některých měst, mj. Olomouce, vznikl důmyslný spletenec podzemních chodeb s řadou servisních budov na povrchu. Objekt záložní zesilovací stanice v Přáslavicích je jediný svého druhu, který je přístupný veřejnosti.

Prohlídková trasa trvá kolem hodiny. Návštěvníci během ní projdou několika podzemními patry, kde se nachází zachovalé a zcela původní vybavení bunkru. Podívat se mohou do sálů ústředí, do tzv. baterkových sálů nebo do technologických prostor, které sloužily pro zachování bojeschopnosti při různém stupni radiace v okolí. Pro řadu osob jsou zajímavé i servisní prostory pro personál, jako je kuchyň, ložnice či jídelna. A samozřejmě místnosti, odkud na komunikaci a dění v bunkru dohlížela tajná policie.

Celý areál je v současné době v majetku soukromé společnosti Flenexa plus, která zde provozuje své podnikání. Ani v letních měsících se teplota uvnitř nepřehoupne přes 20 stupňů Celsia a objekt je díky tomu vhodný pro celoroční pěstování rostlin aquaponickou metodou, tedy bez hlíny.

V rámci jedné vstupenky tak návštěvníci shlédnou hned dvě zajímavosti: bývalý vojenský objekt podléhající nejvyššímu stupni utajení a aquaponickou farmu, která je ojedinělá nejen na území ČR, ale i ve světě. Jedná se unikátní a netradiční spojení vojenské historie a udržitelného zemědělství.





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

Redakční rada:

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

Typo a tisk Reklampress s.r.o.

Číslo 2/23 vyšlo 3. 7. 2023

Vydává:

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

IČ: 25793349

Reg. MK ČR E 12272 • ISSN 1803-6708

www.sudop.cz