

SUDOP *revue*

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

3/2024

V čísle:

- 20 let v EU: přínosy pro Českou republiku
- Modernizace železničního uzlu Pardubice
- Provoz vlaků o délce 740 metrů



*Aby měl METROPROJEKT i v budoucnosti kde jezdit...
...projektuje SUDOP PRAHA dvě nové tramvajové tratě v Praze*

Foto: Tomáš Cmíral

Evropské fondy pomůžou modernizaci české železnice víc než 11 miliardami korun

Deset dalších projektů Správy železnic podpoří Evropská unie prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy (Connecting Europe Facility – CEF). Největší část z přiděleného balíku třetí výzvy dotačního titulu pro období 2021-2027 míří na rozsáhlou přestavbu klíčové stanice Česká Třebová. Dotace v celkové výši 11,5 miliardy korun se Správě železnic podařilo získat také na zpracování projektu vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav, přípravu modernizace úseku z Kolína přes Mělník do Děčína, nebo na další rozvoj moderního zabezpečovacího zařízení.

Seznam podpořených projektů:

Modernizace železničního uzlu Česká Třebová – stavební práce

Projektová příprava VRT Praha–Brno–Břeclav

Projektová příprava železniční trati Kolín–Mělník–Děčín

ETCS České Velenice – České Budějovice – Horní Dvořiště

GSM-R Hranice na Moravě – Horní Lideč – Střelná

ETCS a zabezpečovací zařízení stavby Modernizace trati Plzeň – Domažlice– st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)

ETCS a zabezpečovací zařízení stavby Modernizace trati Brno–Přerov, 4. stavba, Nezamyslice – Kojetín – ERTMS + zabezpečovací zařízení

ETCS a zabezpečovací zařízení stavby Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží

Zabezpečovací zařízení pro vybrané úseky české železniční sítě

Vybavení diagnostických vozidel Správy železnic palubními jednotkami ETCS



Uzel **Česká Třebová** je důležitým místem jak pro osobní, tak i pro nákladní dopravu. Rekonstrukce umožní zvýšení rychlosti průjezdu vlaků, stavbařů zvýší všechna nástupiště, na které výtahy také nově zajistí plně bezbariérový přístup. Obyvatelé České Třebové ocení snížení hluku z železniční dopravy a také propojení přednádraží se Semanínskou ulicí díky nové lávce nad kolejíštěm. Realizace stavby se předpokládá od letošního prosince do prosince 2031.

Správa železnic získala dotaci i na přípravu **vysokorychlostních tratí**, konkrétně na zpracování projektové dokumentace pro VRT Praha–Brno–Břeclav. Finančně podpořené byly dokumentace pro povolení záměru, konkrétně pro úseky: VRT Praha, VRT Polabí, VRT Střední Čechy, VRT Vysočina II, VRT Vysočina I a VRT Jižní Morava včetně napojení na konvenční tratě. Vyjma výdajů na projektovou přípravu úseků bude financována i projektová příprava dopravních terminálů Kořenice–Bečváry, Jihlava VRT a Brno–Viedeňská VRT.

Významnou prioritou EU a České republiky je zabezpečení železničních tratí moderním **zabezpečovacím zařízením** a evropským zabezpečovačem **ETCS**. Správa železnic obdržela v této výzvě všechny požadované prostředky na zabezpečení železnice.

Správě železnic se dlouhodobě daří čerpat finance z programu CEF. Připravenost projektů umožnila ve třech dosavadních výzvách získat celkové dotace ve výši přibližně 33 miliard Kč. Významně to pomohlo vyčerpat prostředky, které byly v rámci programu pro Česko přidělené. O získání další podpory bude Správa železnic usilovat i v poslední, čtvrté výzvě s termínem předložení žádostí v lednu 2025.



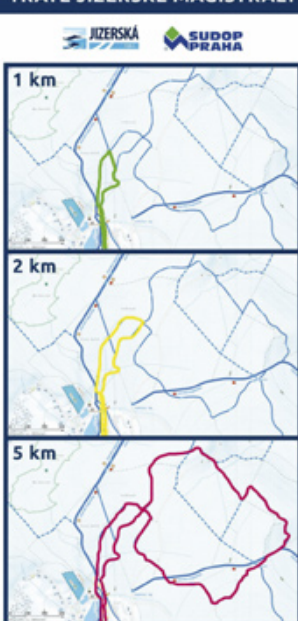
Podpis memoranda o spolupráci se Žilinskou univerzitou

V pátek 24. května bylo podepsáno memorandum o spolupráci se Žilinskou univerzitou. Slavnostního podpisu se zúčastnili děkan prof. Ing. Marián Drusa, PhD. a proděkanka pro studijní a pedagogickou činnost doc. Ing. Mária Kúdelčíková, PhD., za SUDOP PRAHA generální ředitel Ing. Martin Chrastil a výrobní ředitel Ing. Ivan Pomykáček.

Plánovaná spolupráce spočívá hlavně ve vzdělávání budoucích specialistů, a to jak formou praxí a exkurzí, tak návrhů témat prací bakalářského, inženýrského i doktorandského studia, sdílení informací, výměně znalostí a aplikaci poznatků vědy a výzkumu v rámci řešení aktuálních a koncepčních úloh, stejně jako ve společné komunikaci na sociálních sítích za účelem propagace celého oboru a činnosti obou zúčastněných stran.

SUDOP má v Jizerských horách už dvě trasy: zimní a letní

TRATĚ JIZERSKÉ MAGISTRÁLY



OMLUVA



Velice nemilá věc se nám přihodila v minulém čísle našeho časopisu, když nám při finálním zpracování čísla vypadlo jméno autora textu i fotografií v materiálu **Plzeň hlavní nádraží – výpravní budova znovuzrozená**.

Tím autorem byl **Jaroslav Soumar** z plzeňského projektového střediska, jemuž se s hlubokou lítostí omlouváme.

20 LET V EVROPSKÉ UNII:

Od vstupu do EU získala ČR přes 1 bilion korun

Celkově ČR od svého vstupu do EU 1. května 2004 do 30. června 2022 zaplatila do evropského rozpočtu 775,9 mld. Kč a získala zhruba 1,75 bil. Kč.

Kladné saldo čisté pozice České republiky ve vztahu k rozpočtu EU tak souhrnně dosáhlo 977,3 mld. Kč.

Při započítání příjmů z NGEU (NextGenerationEU – plán obnovy EU) činí celkové příjmy 1,78 bil. Kč a celkové kladné saldo za dobu členství České republiky v EU tak překročilo 1 bilion Kč.



Evropské dotace významně pomáhají s modernizací české železniční sítě

Bez finančního příspěvku Evropské unie se dnes neobejde žádná větší dopravní stavba u nás. Platí to i pro železnici, kde je investorem modernizace infrastruktury Správa železnic. Za dobu své existence využila na zlepšování parametrů české železniční sítě celkem 180 miliard korun z prostředků EU.

Správa železnic použila poprvé finanční prostředky z Evropské unie v roce 2008, a to z Operačního programu Doprava (OPD) pro období 2007–2013. Právě z něj šla také na spolufinancování železničních staveb zatím největší částka za jeden rok. Stalo se tak v roce 2015, kdy výše příspěvku od Evropské unie dosáhla rekordní hodnoty přes 24 miliard korun. Tento dotační titul byl také pro českou železnici nejštedřejší, celkem z něj Správa železnic čerpala více než 69 miliard korun.

Od roku 2016 přibýly další možnosti spolufinancování z Evropské unie. Díky souběhu více dotačních titulů tak Správa železnic například v roce 2022 mohla čerpat více než 22 miliard korun. V současnosti se kromě OPD pro už třetí programové období využívá v pořadí druhý Nástroj pro propojení Evropy (CEF) a Nástroj pro oživení a odolnost (RRF).

Díky spolufinancování z prostředků Evropské unie se Správě železnic podařilo prakticky dokončit modernizaci všech čtyř tranzitních koridorů a také nemalého počtu významných železničních uzlů. S finanční podporou od EU se počítá i nadále, mimo jiné při výstavbě vysokorychlostních tratí. Jako další zdroje se zde použijí také úvěry od Evropské investiční banky a partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP).

Správa železnic: Přehled čerpání dotací v letech 2008-2024

Ukazatel v tis. Kč	Čerpáno celkem
OPD I (Operační program DOPRAVA)	69 690 053
OPD II	45 813 449
OPD III	8 321 949
CEF (Nástroj pro propojení Evropy)	24 176 474
CEF II	8 276 249
RRF (Nástroj pro oživení a odolnost)	24 083 199
Investiční dotace EU celkem	180 361 374



PŘÍNOSY PRO ČESKOU REPUBLIKU

Evropské dotace významně pomáhají s modernizací české silniční a dálniční sítě

Na výstavbu a modernizaci silniční a dálniční sítě v ČR využívá Ředitelství silnic a dálnic již více než 25 let příspěvky z různých fondů EU.

Před vstupem ČR do EU se jednalo o podporu zejména z fondů Phare a ISPA. Po vstupu ČR do EU probíhalo financování zejména v rámci operačních programů nastavených pro jednotlivá programová období.

Od roku 2007 byl hlavním zdrojem finančních prostředků EU pro ŘSD Operační program Doprava 2007–2013 (OPD1), ve kterém bylo podpořeno více než 70 projektů s celkovým příspěvkem EU přesahujícím 75 mld. Kč.

V následujícím programovém období využívalo ŘSD podporu z Operačního programu Doprava 2014–2020 (OPD2), kdy více než 80 projektů silniční a dálniční infrastruktury bylo podpořeno částkou přesahující 54 mld. Kč.

V aktuálně probíhající programovém období 2021–2027

předpokládá ŘSD využití finanční podpory v rámci Programu Doprava (OPD3) přesahující částku 60 mld. Kč.

Finanční podpora pro projekty ŘSD je v jednotlivých programových obdobích alokována z prostředků Fondu soudržnosti (silniční a dálniční infrastruktura na síti TEN-T) a Evropského fondu pro regionální rozvoj (silniční a dálniční infrastruktura mimo TEN-T). Kromě postupné dostavby a modernizace dálniční sítě byla z prostředků EU financována i řada obchvatů měst a obcí a rovněž tak projekty zaměřené na zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS).

V jednotlivých programových obdobích byly kromě operačních programů v menší míře využívány i prostředky z Nástroje pro propojení Evropy (CEF) a CROCODILE.



Evropská unie a SUDOP PRAHA

Existence Evropské unie přinesla společnosti SUDOP PRAHA mnoho výhod, zejména díky možnostem volného trhu a možnosti soutěžit projekty na dopravní stavby budované i za podpory evropských fondů. Díky volnému pohybu zboží, služeb, kapitálu a osob může SUDOP PRAHA snadněji spolupracovat s partnery z celé Evropy, což zvyšuje jeho konkurenceschopnost a umožňuje mu realizovat projekty na mezinárodní úrovni.

Dalším významným přínosem je pokračující harmonizace technických norem a standardů v rámci EU. To usnadňuje společnosti implementaci nejnovějších technologií a postupů, což vede k vyšší kvalitě a efektivitě jejich projektů. **Společnost může také těžit**

z výměny know-how a zkušeností s ostatními evropskými firmami, což přispívá k jejímu neustálému rozvoji a inovacím.

V neposlední řadě, členství České republiky v EU přináší stabilitu a právní jistotu, což je pro podnikání klíčové. SUDOP PRAHA může díky tomu plánovat dlouhodobé projekty s větší jistotou a minimalizovat rizika spojená s legislativními změnami. **Evropská unie také podporuje udržitelnost a ekologické projekty, což je v souladu s moderními trendy a požadavky na ochranu životního prostředí, které SUDOP PRAHA aktivně integruje do svých projektů.**

Mgr. Ing. Eva Kudynová Klímová
místopředseda představenstva SUDOP PRAHA a.s.

ROZHOVOR

Dopravní infrastrukturu je potřeba co nejvíce provázat s okolními státy



Když je někdo vedoucím projektového střediska Hradec Králové, nějak automaticky předpokládáte, že je Hradečák. Připravíte si ody na urbanismus a architekturu Josefa Gočára, kterých je město plné, a ejhle, Pavel Horáček je Pardubičák. Do Hradce se sice přistěhoval už v roce 1991, ale k Pardubicím je stále silně připoután. A ano, v hokeji fandí samozřejmě Dynamu. „Když jsem měl šedesátiny, jeden kolega mi dal dárek – šálu na hokej, na níž je z jedné strany napsáno Pardubice a z druhé Hradec,“ směje se Pavel Horáček.

Kolegové v SUDOP PRAHA ho popisují jako „klidnou sílu“, člověka s ohromným přehledem a zaslouženým respektem. Pokud se prý vyskytne problém, je jedním z těch, za kterými se jde, když už nikdo jinde neví. „Jeho“ hradecké středisko má za sebou výraznou tuzemskou i zahraniční stopu. V Česku a v Polsku pracuje na projektech vysokorychlostních tratí, hradečtí se podíleli a stále podílejí na přípravě modernizace železničních tratí napříč republikou i na přípravě dálničních novostaveb, teď třeba na D11.

A když už je Pavel Horáček z dění kolem smluv a investorů unavený, relaxuje sportem. Rád lyžuje, jezdí na kole nebo na kolečkových bruslích.

Letos oslavíte 20 let v čele hradeckého střediska.

Jaké ty roky byly?

Když jsem v roce 2004 nastupoval, bral jsem to jako zajímavou výzvu. V osobním životě jsem procházel těžkým obdobím, každopádně byla tato výzva v té době pro mě motivující. Nebylo to lehké rozhodování, protože to pro mě znamenalo opustit profesi. Od roku 1987 jsem byl mostářem a bylo mi jasné, že když si z praxe vystoupím, stačí dva roky a už ten vlak budu špatně dohánět. Tehdejší ředitel Jan Fidler mi také říkal, že jestli čekám zadostiučinění z této práce, kterého se mně dostávalo jako mostaři, tak se nedočkám. Je to nový rozměr práce, práce s lidmi.

K čemu byste práci vedoucího střediska přirovnal?

Někdy si připadám jako vozka na kozlíku koňského povozu. Jedete, fouká ze všech stran, vzaďu na voze máte spoustu lidí, kteří se vezou, občas někteří ještě nadávají, že to drncá. Jindy si zase připadám jako trenér sportovního mužstva. Je to zkrátka práce s týmem lidí se vším všady.

Kdy to bylo pro vás ve firmě nejtěžší?

Pokud budu mluvit jen o pracovní stránce, tak to bylo období ministra dopravy Víta Bárty, tedy roky 2010 až 2011. Tehdy se zastavovala příprava řady dopravních staveb a současně i jejich realizace, bylo nutné propouštět. Zhruba třetina lidí ze střediska musela odejít, což nebylo příjemné. Zvlášť když víte, že pokud ty zaměstnance propustíte, zpátky už je nedostanete.

Hradecké středisko je vlastně takový malý SUDOP v regionu.

Čím je specifické?

Jsmo multiprofesní. Máme mezi sebou silničáře, železničáře, mostaře, dokonce i technology-zabezpečovače. Naše středisko navazovalo na předlistopadový závod, který měl asi 180 zaměstnanců, my jsme teď zhruba na pětatřiceti. Samozřejmě tehdejší dobu a současnost nelze srovnávat.

Ing. Pavel Horáček

Jak se vlastně v SUDOP PRAHA rozhodujete, které středisko bude soutěžit tu kterou stavbu? Na základě čeho někdo ve firmě zavelí, tak sem půjdou pražští železničáři a jinam ti hradečtí?

V zásadě jsou to tři kritéria. První je kapacitní. Kdybychom neměli do čeho píchnout a ostatní byli plní, tak je to jasné, ale tak tomu momentálně skutečně není.

Druhé hledisko je regionální. Aktuálně pracujeme na zakázkách, které z 80 procent spadají do pardubicko-hradeckého regionu.

Třetím kritériem jsou naše kompetence. I v době nástupu umělé inteligence jsou největším kapitálem naší firmy, střediska lidí. Projektování je vysoce odborná týmová práce založená na osobní odpovědnosti a poctivém přístupu. Díky tomu zvládáme zpracovat a řídit i největší tuzemské dopravní projekty – dálnice, železniční tratě a uzly, VRT. Mimochodem, zpracování prvního úseku VRT mezi Běchovicemi a Poříčany řídil projektový manažer z našeho střediska.

Možná bych uvedl ještě jedno, doplňkové kritérium: ochotu lidí pracovat v zahraničí. Díky tomu jsme si vyzkoušeli práci v Polsku nebo v Bulharsku. Výsledkem těchto misí je například nejdelší železniční most v Bulharsku, krásný železobetonový obloukový most přes hraniční řeku Maricu.

Už jsme zmínili, že pracujete na vysokorychlostních tratích. Kdy si myslíte, že se po takové trati poprvé svezeme v Česku?

Mně je šedesát a před mým odchodem do důchodu to zcela jistě nebude. Ty „vrtky“ jsou ve fázi projektové přípravy, do realizace je ještě dlouhá cesta. Nejkomplikovanější fází přípravu asi bude zajištění souhlasu všech dotčených vlastníků a institucí s umístěním této velké stavby do území. Při jednání s obcemi i vlastníky vnímáme z jejich strany proti stavbě VRT silný odpor. Jejich postoje lze rozumět. Když jim totiž za domem někdo postaví dálnici, každý z nich, kdo má auto, nějak chápe její využití i pro sebe. Ovšem v případě „vrtek“?

Pokud se ale chceme do Evropy ještě více integrovat, abychom v ní už jednou provždy zůstali, tak jsou tyto tratě nezbytné. Dopravní infrastrukturu je potřeba co nejvíce provázat s okolními státy. Jsem přesvědčený o tom, že to je zájem nadřazený nejen mému soukromému, ale řekněme, že jde o zájem nadnárodní. Každopádně stavbu „vrtek“ nelze prosazovat silou, je lepší, když to neustálým vysvětlováním a vzděláváním lidí pochopí.

Na čem teď kromě železnice děláte?

Zrovna jsme odevzdávali tendrovou dokumentaci na úsek dálnice mezi Jaroměří a Trutnovem, což je poslední úsek ve směru na hranice s Polskem, který je stále v přípravě. Ostatní jsou už postavené nebo se staví. Z železničních zakázek se letos dokončí modernizace železničního uzlu Pardubice a snad ještě letos by měla proběhnout soutěž na realizaci modernizace železničního uzlu Hradec Králové, což je také naše zakázka, zpracovaná od nejnižšího projektového stupně až po soutěžní dokumentaci. A aktuálně rozjíždíme práce na dokumentaci zdvoukolejnění trati mezi Chlumcem nad Cidlinou a Hradcem Králové.

Jste původní profesí mostař. Který most máte nejraději?

Obecně železniční mosty, protože vím, co se za jejich návrhem skrývá. Při cestě po jižní Francii jsem v Provence, kromě jiného, obdivoval i tamní mosty z doby starověkého Říma. Je neskutečné, že tam stojí už téměř 2000 let a stále přes ně můžete chodit a jezdit. To je na této práci nádherné. Váš nápad, myšlenka vtělená do mostního díla vás může přežít dokonce několik generací.

Čeho byste chtěl ještě dosáhnout, než budete jednou ve firmě končit a předáte vedení střediska někomu dalšímu?

Budu rád, když stačím rychlosti, lépe řečeno úprku dnešní doby, když jí budu rozumět a budu svoje úkoly a povinnosti zvládat. Až tomu tak nebude a v důsledku toho už nebudu přínosem pro středisko ani kolegy, tak bych to rád včas rozpoznal.

Ptal se Jakub Ptačinský



Bulharsko: železniční most přes řeku Maricu

Královéhradečtí projektanti v Evropě



*Polsko: Modernizacja linii
Kraków Bieżanów – Wieliczka Rynek*

Velký úkol projektového střediska Hradec Králové splněn Modernizace železničního uzlu Pardubice

Jaroslav Dytrych, foto Vladimír Fišar (kromě úvodního)



Výrazně se zlepšily podmínky pro dopravu nákladních vlaků dlouhých 740 m, a to jak tranzitních, tak zde končících (výchozích) - na velkém fotu vlevo nahoře..





Dole: zastřešení nástupišť navržené kreativním studiem Egoé - informační systém na nástupišti - žluté eurobalízy systému ETCS - protihlukové stěny.





Zpověď Hradečáka.

I přes veškerou snahu musím připustit, že nedaleko Hradce Králové ležící menší město Pardubice se dočká modernizace železničního uzlu dříve než Hradec Králové, a to již v letech 2020 až 2024.

Pardubáci budou mít přes 25 km nového kolejíště a 100 nových výhybek, nové nástupiště č. 5, modernizovaná nástupiště č. 1 až 4, nové eskalátory a výtahy na všechna nástupiště, modernizované a prodloužené podchody na nástupiště. Přístup pro cestující bude plně bezbariérový... Dominantou se stane lávka pro pěší...

(Ing. Daniel Filip v SUDOP revui 1/2020, strana 17 - zde už má hotovo.)



Nejspíš jsme měli kolegu Filipa před lety pověřit natipováním čísel z nedělního losování Sportky; jeho věštecká koule v té době fungovala naprosto přesně. Všechny vize z obrazu Hradečáka, hlavního inženýra projektu *Modernizace železničního uzlu Pardubice*, namalované v SR 1/2020, se beze zbytku naplnily.

Paní investorce (Ing. Lenka Szabóová – Správa železnic, Stavební správa východ) se obětavými, precizními a přesně cílenými zásahy v přípravě podařilo uvést stavbu do chodu přesně tak, aby se výluky daly koordinovat se související stavbou mezi Pardubicemi a Stéblovou. Úctyhodný výkon. Týmu technického dozoru Stavební správy se společně se zhotovitelem povedlo přenést vizi z projektu do reality.

Pardubáci opravdu mají nové kolejíště, nová či rekonstruovaná a delší nástupiště s výtahy i s eskalátory, jedoucím, nestiskne-li někdo z místních recesistů tlačítko STOP. Cestující se o pohybech vlaků opravdu dozvídají z nového elegantního informačního systému a zvukného rozhlasu. Jejich kroky i dění v kolejíšti monitoruje nový kamerový systém. Je to užitečné. Po změně číslování nástupních hran by leckoho mohlo napadnout hledat nástupiště 9 a ¼ kdesi mezi kolejemi 15 a 17.*)

Nákladní doprava se po letech odklonů mimo Pardubice postupně zabydluje nejen na nových staničních kolejích, ale také na lehce oprášeném spádovišti. Stanice pomalíčku přebírá vlakotvorbu na dobu realizace staveb VOChoc (Velký Osek – Choceň) za Hradec Králové hl. n., Týniště nad Orlicí či Nymburk, ve které bude hrát velmi významnou roli pro celé severovýchodní Čechy.

Provoz stanice je od dubna 2024 řízen dálkově z Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Praha. Pro integraci dalších tratí je připraveno regionální dispečerské pracoviště (RDP) Pardubice, které současně slouží i pro místní řízení provozu v Pardubicích nebo jako pohotovostní pracoviště zálohující CDP Praha na úsecích Pardubice hl. n. (včetně) – Kolín (mimo) a Pardubice hl. n. (mimo) – Opatovice nad Labem-Pohřebačka (mimo).

Dominantou se opravdu stala lávka pro pěší přes železniční stanici propojující Zelené Předměstí a sídliště Dukla s nástupišti č. 1 až 9, stejně jako souběžně nově vzniklé autobusové terminály B a Jih. Nepřehlédnutelné jsou mosty – byť generují romantické otázky televizních reportérek, zda by to nešlo ze dřeva, čímž uvádějí kolegu Jiráska do rozpaků – tedy ocelový most železniční trati přes koridor u Parama či velmi pěkná novostavba soumostí železničních mostů a kabelové lávky přes ulici Jana Palacha.

Prostě, je to už téměř hotové.



*) Nutná znalost Harryho Pottera a jeho cestování vlakem z Londýna do Bradavic.



Vzniklo i něco navíc.

Změnami stavby před dokončením nenajdete původní repasované stojky zastřešení, ale můžete obdivovat ladné tvary designového řešení z dílny EGOE, projednané s potomkem autora výpravní budovy architektem Řepou ještě na sklonku jeho života. Důsledně pozorujícím a připomínkujícím jakékoliv korekce vzhledu.

Můžete se také nechat dovézt až na nové nástupiště zastávky Pardubice centrum mezi podchodem Sladkovského–Rokycanova a podjezdem ulice Jana Palacha, na které míří vlaky ze směrů Hradec Králové a Chrudim.

Jen do stádia zkušební úseku na východním výběžku jednoho z nástupišť se dostala světelná nástupní hrana, o jejíž aplikaci se uvažovalo.

To něco navíc nebylo zadarmo. Stavba se tím z důvodu výrazného navýšení objemu prací o nějaký půl rok prodloužila, což bylo zdrojem následných problémů s aktivací železničního zabezpečovacího zařízení, která se s projektem, uvažujícím plnou aktivaci do konce roku 2023, již nepočkala. Reálně byla aktivace definitivního zařízení dokončena v březnu 2024.

Řeknete-li před kolegy slovo Pardubice, bude první asociací většiny zúčastněných nejspíše kabelovod. Válečná munice prostě nevybuchla, dokonce ani nebyla čtenými průzkumy zastřižena, čímž se hledal jiný kardinální problém.

Přibližně stovka šachet, občas i větších než garsoniéra, a propojujících úseků. Spousty starostí se spodní vodou, která do kabelovodu ani do jeho výstavby nezapadá, spousta úprav dokumentace v okamžiku, kdy se zjistilo, že daná část kabelovodu z neočekávaných důvodů prostě nebude v potřebný okamžik k dispozici.

Někteří kolegové se i po jeho dokončení orosí z myšlenky na korekci obsáhlého obsazovacího plánu s koordinací všech kabelářských profesí na stavbě. U mnoha dalších tento objekt generuje otázku, zda by to nešlo jinak. Šlo, jen řekněte, které další dvě koleje v každé kolejové skupině můžeme v uzlu velikosti Pardubic vytrhnout kvůli prostoru na kabelové trasy.



Lávku navrhnul pardubický architekt Milan Košař.



Přemostění ulice Jana Palacha s novou zastávkou Pardubice centrum



Nová zastávka se nachází v blízkosti Sladkovského ulice mezi železničními mosty.

V rámci stavby proběhla komplexní rekonstrukce stávajícího železničního mostu převádějícího 1. a 3. železniční koridor na východním zhlaví stanice přes ulici Jana Palacha. Původní čtyřkolejný most nahradily tři nové: železobetonový most s mostovkou s tuhou výztuží tvořenou svařovanými nosníky, most s trémovou ocelovou konstrukcí s dolní ortotropní mostovkou a kabelová lávka tvořená dvojicí svařovaných plnostěnných nosníků.

Nové kolejové řešení přidává ke čtyřem původním kolejím jednu další. Nová kolej je od stávajících odsazena zhruba o úroveň šířky nástupiště, které na nové zastávce slouží vlakům ze směru Hradec Králové a Chrudim. Ocelová konstrukce mostu má rozpětí 23 metrů.

Čtyřkolejný železniční most je navržen s polorámovou nosnou konstrukcí se zabetonovanými nosníky vetknutými do železobetonových opěr založených hlubinně.

Nosná konstrukce kabelové lávky se skládá ze dvou hlavních nosníků nesymetrického svařovaného I profilu s konstantní výškou. Lávka je navržena tak, aby převedla maximálně 2 x 3 devítikomorové kabelové multikanály. Rozpětí konstrukce je 23,700 m.



V letošních letních vedrech v kolejišti žlutě rozkvétají nově instalované eurobalízy systému ETCS, který by měl být do provozu uveden do konce roku. Ladí se poslední detaily k tomu, aby mohla být stavba řádně předána investorovi, potažmo správci. Pro zástupce z týmu zhotovitele, kteří se po slavnostním otevření stavby veřejnosti pomalu pohlížejí po dalších stavbách, je to snad pomalu čas slavit zdárně završené dílo.

Projektantova práce nekončí. Zákazník potřebuje podporu do uzavření obchodního případu. Čeká nás doladování posledních detailů, asistence při srovnávání účtů, dokumentace skutečného provedení. Na nedostatek práce si nemůžeme stěžovat. Jedeme dál.

V úvodu bylo uvedeno, že se HIPova vize naplnila bez zbytku. Nebýt zcela zahlcen obrovským souvisejícím přivalem práce, asi by zpovídaný Hradečák jásal, že v soutěži na zhotovitele, po mnoha nepodařených pokusech v několika předcházejících desetiletích, je i projekt přestavby železniční stanice Hradec Králové hl. n., zpracovaný naším střediskem.

Z realizace jednoho velkého uzlu plynule přecházíme k dalšímu. Domů. To již provozně nebude o zastávce na koridoru. Vrásek na čele HIPa a jeho asistentky neubývá, spíše naopak.

Název stavby

Modernizace železničního uzlu Pardubice

Zadavatel

Správa železnic (Stavební správa východ)

Zpracovatel projektové dokumentace

Společnost „SP + SEU_Uzel Pardubice_P“
(správce SUDOP PRAHA a.s. a společník SUDOP EU a.s.)
Zpracování DUR 2015–2017, DSP 2018–2020

Zhotovitel stavby

„Společnost Pardubice“ se správcem EUROVIA CS a.s. a společníky Chládek a Tintěra, Pardubice a.s., Elektrizace železnic Praha a.s. a GJW Praha spol. s r. o.
Realizace 09/2020–12/2024

Náklady stavby: 6,36 mld. Kč

Spolufinancováno EU z programu Nástroj Evropské unie pro propojení Evropy (CEF) – přes 3 mld. Kč.

Z nástroje CEF byla také spolufinancována příprava stavby (dokumentace pro územní rozhodnutí a stavební povolení).





Železniční most „PARAMO“ přes koridor

Železniční most v ev. km 90,901 převádí jednokolejnou železniční trať Chrudim – Rosice nad Labem přes I. tranzitní železniční koridor a vlečkovou kolej do areálu PARAMO.

Rekonstrukce zahrnovala kompletní výměnu stávající nosné konstrukce, která byla ve špatném stavebně technickém stavu a s nevyhovujícím šířkovým a výškovým uspořádáním.

Navržená nová svařovaná ocelová konstrukce má dva hlavní příhradové nosníky bez-svislicové soustavy. Mostovka je navržena jako ortotropní s příčnými výtuhami (příčnice) tvaru obráceného T a s podélnými výtuhami. Na levé straně mostu je umístěna konstrukce lávky pro pěší, která je integrální součástí konstrukce. Spodní stavbu tvoří masivní železobetonové opěry založené na stěnách z převrtávaných pilot.

Most je dlouhý 62,80 m, široký 8,72 m a ocelová konstrukce váží 240 tun.

Pro blízkost frekventované silnice I/37 a areálu závodu Paramo byla zvolena montáž ocelové konstrukce na 1400 m vzdálené montážní ploše s následným přesunem po kolejích. Pro tento účel vyvinul zhotovitel speciální manipulační prostředek. Nosná konstrukce byla sunuta za pomoci lokomotivy s ochranným vozem stanovenou rychlostí přesunu 3 km/h a v noci 16. října 2021 úspěšně vysunuta a uložena na místo.



Železniční most v klidu... ..a při plném provozu.

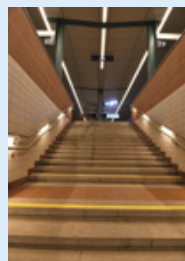


Původní (žlutě) a nová konstrukce mostu.



Podchody, podchody...

Pardubice hlavní nádraží



Pardubice centrum

Nastupují dlouhé nákladní vlaky

Nákladní tratě hlavní sítě TEN-T musí na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady EU č. 1315/2013 umožnit provozovat vlaky o délce 740 m.

Stávající železniční infrastruktura na území České republiky zařazená do hlavní i globální sítě TEN-T však i přes postupnou modernizaci pravidelný provoz těchto vlaků neumožňuje, což značně limituje možnosti rozvoje a omezuje konkurenceschopnost železniční nákladní dopravy.

V říjnu 2021 vypravil provozovatel nákladních vlaků Gysev Cargo první 740 m dlouhý demovlak TEN-T na trati Šoproň – Budapešť, která je součástí Jantarového železničního nákladního koridoru v rámci mezinárodního projektu Interreg CORCAP.

Zajištění provozu vlaků o délce 740 m

Matěj Mareš

Hlavním účelem studie proveditelnosti bylo prověřit možnosti úprav a modernizace železničních tratí v České republice zařazených do sítě TEN-T s cílem definovat jejich podobu a parametry ve vztahu k požadavkům evropské legislativy na zajištění pravidelného provozu vlaků o délce 740 m.

NEOMEZENÝ MODEL NÁKLADNÍ DOPRAVY

Jako prvotní informace z přepravní prognózy byl vygenerován teoretický stav zatížení železniční sítě za předpokladu odstranění všech omezujících míst z pohledu nákladní dopravy. Účelem tohoto výpočtu je identifikovat maximální potenciál železniční nákladní dopravy na jednotlivých tratích. Od tohoto teoretického stavu se následně odvíjela navrhovaná infrastrukturní opatření jednotlivých variant, s cílem maximalizovat přínos pro nákladní dopravu.

METODIKA VÝBĚRU STANIC PRO ZASTAVENÍ VLAKŮ O DÉLCE 740 M

V rámci zpracování studie byla navržena „Metodika výběru stanic pro zastavení vlaků o délce 740 m“, jejíž výstupem je návrh minimálně potřebného rozsahu dopravních kolejí vhodných pro vlaky délky 740 m na síti SŽ pro umožnění pravidelného provozu vlaků této délky.

Stanice pro zastavení vlaků o délce 740 m jsou dle Metodiky rozděleny do následujících 4 typů na základě hlavního důvodu pro zastavení vlaku.

Zdroj/Cíl

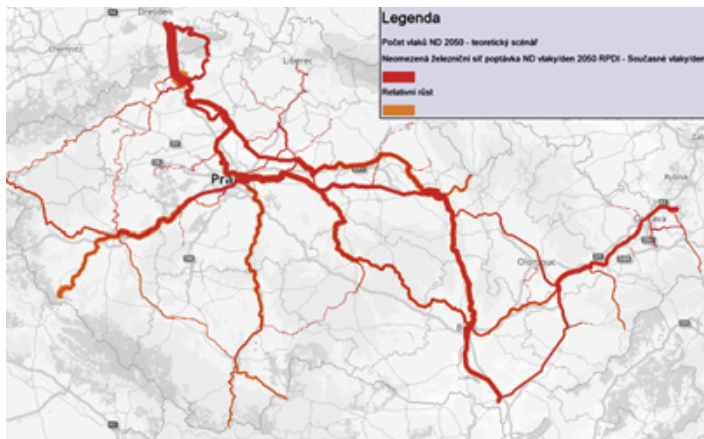
Jedná se o přípojové stanice na veřejné infrastruktúře, nacházející se v místech terminálů kombinované dopravy a hlavních cílů automotive, kdy určené koleje slouží pro příjezd / odjezd vlaku délky 740 m.

Stanice KOV-I/-D/-ID

Jedná se o stanice pro **krátkodobé odstavení vlaků** z důvodů na straně dopravce (KOV-D, např. střídání strojvedoucích), na straně infrastruktury (KOV-I, např. zařazení vlaků do sledu při spojování dopravních proudů), případně stanice, kde lze předpokládat oba uvedené důvody (KOV-ID). V Metodice jsou tyto stanice vyznačeny v mapě a na základě počtu vlaků vstupujících do stanice v daném směru je stanoven potřebný počet dlouhých kolejí (DK).

Pohraniční přechodové stanice (PPS)

Pro pohraniční přechodové stanice, které jsou stejně jako stanice KOV vyznačeny v mapě, jsou v metodice tabulkovou formou uvedeny potřebné počty staničních kolejí v závislosti na počtu nákladních vlaků za 24 hodin.



Hlavní osy růstu poptávky při neomezené a kapacitní železniční síti

Ostatní stanice umožňující provoz

Jedná se o ostatní stanice na síti nutné pro umožnění průvozu dlouhých vlaků. Zastavení dlouhých vlaků je v těchto stanicích předpokládáno kvůli řízení sledu vlaků (křižování, předjetí). Oproti předchozím třem typům stanic nejsou v tomto případě vybírány konkrétní stanice, ale na základě rozsahu dopravy a parametrů tratě je vypočtena maximální vzdálenost mezi dopravními s dlouhými kolejemi na řešené trati.

PROVĚŘOVANÉ VARIANTY

Varianta Stanice

Ve variantě Stanice jsou infrastrukturní opatření navržena pouze v rámci stávajících dopravních, a to na základě vyhodnocení jednotlivých tratí dle navržené Metodiky výběru stanic pro zastavení vlaků o délce 740 m. Ve variantě Stanice tak je umožněn provoz vlaků délky 740 m v rozsahu omezeném kapacitními možnostmi jednotlivých tratí ve výchozím stavu.

Ve variantě Stanice je navrženo:

- 68 samostatně prodloužených dopravních
- 21,6 km traťových přesmyků a podsmyků
- 1 rozsáhlá modernizace železničního uzlu Břeclav (21 km tratí všech směrů)
- 1 čtyřkolejný mezistaniční úsek Moravičany – Mohelnice
- 51 vylukových odboček

Varianta Trať

Ve variantě Trať dochází navíc, nad rámec varianty Stanice, ke zkapacitnění omezujících traťových úseků, a to s cílem zajištění plynulého průvozu vlaků délky 740 m a zvýšení rozsahu nákladní dopravy. Primárně jsou navrhována opatření na straně infrastruktury formou technických opatření, vedoucích ke zlepšení parametrů jednotlivých omezujících prvků infrastruktury.

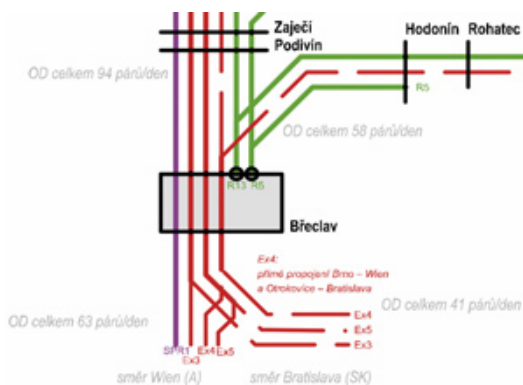
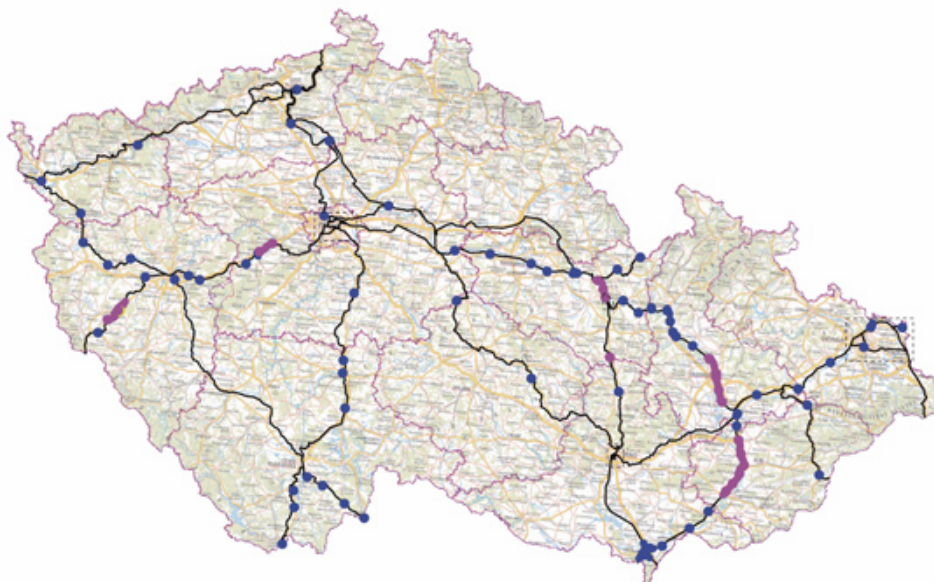
Ve variantě Trať je navrženo:

- 57 samostatně prodloužených dopravních
- 21,6 km traťových přesmyků a podsmyků
- 25,1 km ztříkolejněných tratí
- 39,4 km zečtyřkolejněných tratí
- 21 km nových dvoukolejných tratí
- 1 rozsáhlá modernizace železničního uzlu Břeclav (21 km tratí všech směrů)
- 46 vylukových odboček

Rozsah navržených opatření ve variantě Stanice



Rozsah navržených opatření ve variantě Trať



Vedení dopravy přes uzel Břeclav, varianta Trať



Uzel Břeclav

V rámci zpracování studie se potvrdilo, že jedním z kritických míst české železniční sítě je železniční uzel Břeclav, kterým projíždí největší množství nákladní dopravy, a navíc dochází k proplétání všech směrů jak v nákladní, tak i v osobní dopravě.

Zároveň uzel Břeclav plní funkci pohraniční přechodové stanice, kdy dle Metodiky pro určení počtu kolejí v PPS zde na základě předpokládaného rozsahu nákladní dopravy vychází potřeba 13 dlouhých kolejí.

S ohledem na vysoké zatížení všech tratí osobní i nákladní dopravou byly na všech tratích navrženy mimoúrovňové přesmyčky oddělující osobní a nákladní vlaky ještě před vjezdem do samotného uzlu. V rámci uzlu jsou potom odděleně vedeny vlaky osobní, směřující do osobního nádraží, a vlaky nákladní, směřující buď do nového kolejiště PPS nebo Seřadovací stanice. Pro úsporu místa na jižním výjezdu z uzlu Břeclav je v rámci osobního nádraží navržen levostranný provoz, přičemž samotné kolejiště je uspořádáno směrově. Jedinou výjimkou je trať směr Přerov, kde je i v rámci osobního nádraží navržen pravostranný provoz – důvodem je umožnění bezkolizního obratu osobních vlaků v relaci Brno – Břeclav – Hodonín.

V součtu je navrženo přibližně 16 km 3–4kolejných úseků ve všech 4 hlavních směrech z uzlu Břeclav, včetně samostatného čtyřkolejného příjezdu do osobního nádraží ze severu kolem nového obvodu PPS se 13 dlouhými kolejemi.

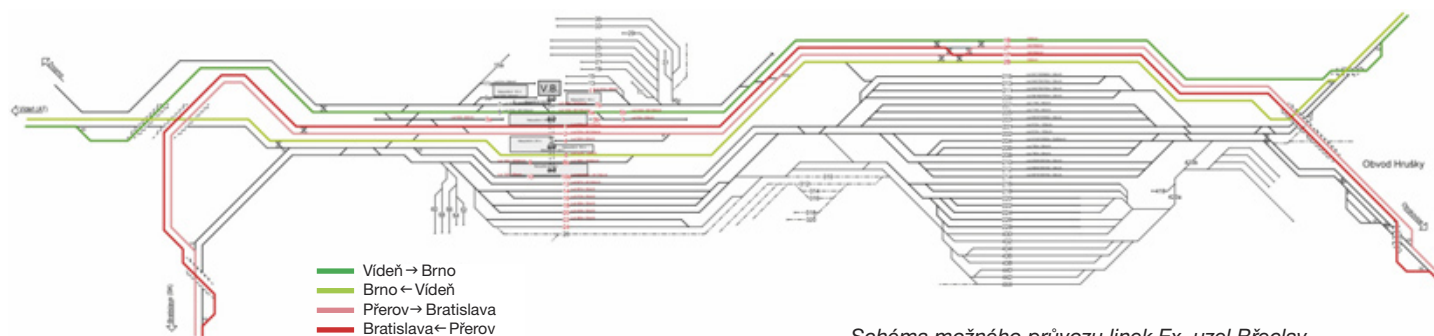
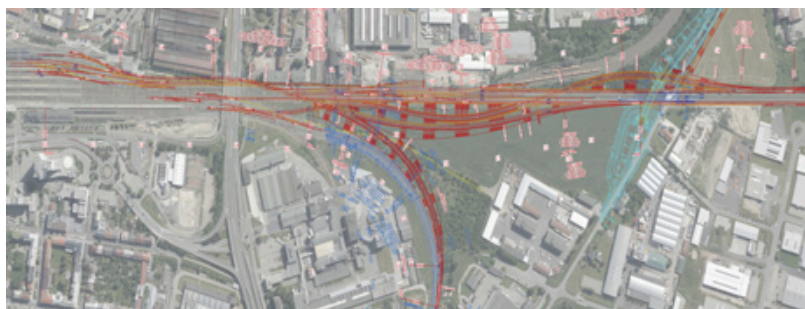


Schéma možného průvozu linek Ex, uzel Břeclav

Přesmyky, podsmyky

S ohledem na rostoucí rozsah osobní i nákladní dopravy je nutné kromě prodloužení stanic a zkapacitňování traťových úseků řešit i problematiku kapacity zhlaví uzlových stanic. Ve spolupráci se SŽ, O11 byly identifikovány stanice, kde dochází k významnému křížení přepravních proudů. Nad rámec stanic řešených již v jiných dokumentacích byly v následujících 11 dopravních navrženy přesmyky či podsmyky, řešící bezkolizní průplet jednotlivých směrů: Uzel Břeclav, St. Město u UH, Otrokovice, Přerov, Olomouc, Zábřeh n. M., Bohumín-Vrbiice, Choceň, Zdice, NT Česká Třebová – Ústí n. O.

Celkem je navrženo přes 36 km přesmyků a podsmyků z čehož cca 16 km je navrženo v rámci uzlu Břeclav.

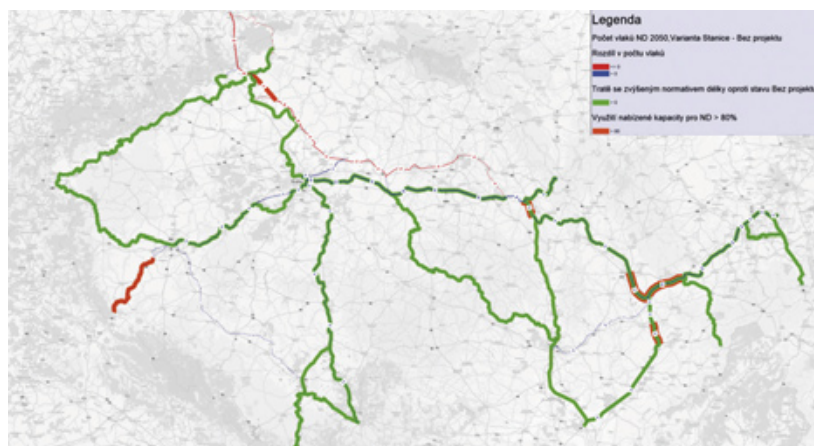


Navrhované podsmyky ve stanici Olomouc hl. n.

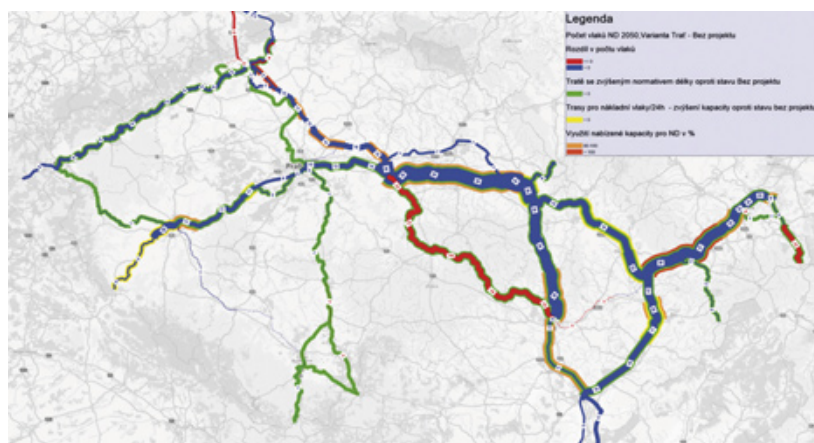
Odbočky

Pro zajištění provozu požadovaného rozsahu osobní i nákladní dopravy i v případě mimořádností a výlukových stavů byly v obou variantách prověřeny všechny dvoukolejné mezistaniční úseky délky nad 7 km, které nejsou řešeny v rámci jiné stavby.

Celkem bylo vyhodnoceno přes 120 mezistaničních úseků, kdy hodnotícím kritériem je celková doba obsazení úseku v rámci špičkové dvouhodiny při svazkovosti 50 %, která nesmí přesáhnout 110 min. V 51 mezistaničních úsecích, které byly vyhodnoceny jako nevyhovující výše uvedené podmínce, je doporučeno zřízení výlukových odboček.



Rozbor výsledků modelu nákladní dopravy, rok 2050, varianta Stanice



Rozbor výsledků modelu nákladní dopravy, rok 2050, varianta Trať

Investiční náklady

S ohledem na rozsah řešené sítě a rozsah navržených opatření a nejistotu návrhu nejsou detailně vyčísleny náklady jednotlivých staveb, ale byly stanoveny:

- průměrné náklady na prodloužení stanice na 1-kolejné trati / prodloužení stanice na 2-kolejné trati / zřízení odbočky.
- měrné náklady na ztříkolejnění tratě / zečtyřkolejnění tratě / novostavbu dvoukolejné tratě / přesmyk / podsmyk
- orientační náklady uzlu Břeclav
- orientační náklady přesmyku Choceň

Celkové investiční náklady činí 80 mld. Kč ve variantě Stanice a 120 mld. Kč ve variantě Trať, oboje v cenové úrovni roku 2023.

ANALÝZA TRHU A PROGNÓZA PŘEPRAVNÍ POPTÁVKY

Pro posouzení přínosů projektu byl vytvořen multimodální dopravní model posuzující možnosti převedení nákladní dopravy mezi železničním a silničním módem. Model obsahuje dva stupně výpočtu, a to volbu módu (výpočet dělby přepravní práce) silnice x železnice x kombinovaná, a volbu trasy, tedy přiřazení vypočtených objemů na dopravní síť. Dopravní model je zpracován v dopravně plánovacím software VISUM.

Ve variantě **Stanice** dochází k velmi mírnému zvýšení počtu vlaků oproti stavu bez projektu (1–2 vlaky/den). Ke zvýšení počtu vlaků dochází logicky zejména v oblastech, kde došlo ke zvýšení normativu. Stále však existují kapacitní hrdla i určitá omezení z hlediska cestovní rychlosti limitující rozvoj nákladní dopravy.

Ve variantě **Trať** dochází k nejvyššímu růstu zatížení na tratích TŽK ve východní části republiky. Je také patrný určitý přírůstek zátěže ČR – severozápad EU přes Domažlice, jelikož v ideálním směru přes Ústí n. L. tvoří kapacitní hrdlo pro další růst zátěže uzel Dresden.

EKONOMICKÉ HODNOCENÍ

Z pohledu ekonomické analýzy (celospolečenské prospěšnosti) vykazuje ekonomickou efektivitu pouze varianta TRAF. Nejvýznamnějším přínosem je úspora vnějších nákladů nákladní dopravy a úspora provozních nákladů vlaků. Další významný přínos tvoří zůstatková hodnota investice na konci hodnotícího období, která je díky poměrně dlouhé životnosti investice a nemalým celospolečenským přínosům značná.

Zároveň je možné pozorovat poměrně negativní dopad dlouhé výstavby na celkové výsledky projektu. Pro dosažení požadovaných přínosů je třeba dokončit úpravy na celé síti, což znamená dlouhé období výstavby bez dílčích přínosů. V neposlední řadě je rovněž třeba připomenout, že vedlejším efektem opatření ve variantě Traf budou i dílčí přínosy pro osobní dopravu, které ale nejsou z důvodu fáze přípravy a podrobnosti znalostí o projektu do hodnocení zahrnuty.

Na základě všech provedených výpočtů a závěrečného srovnání je možné z hlediska parametrů ekonomické efektivity konstatovat, že hodnocený projekt lze z pohledu ekonomické efektivity v podobě popsané v rámci této studie proveditelnosti **doporučit k realizaci pouze ve variantě Traf.**

PRIORITIZACE STAVEB

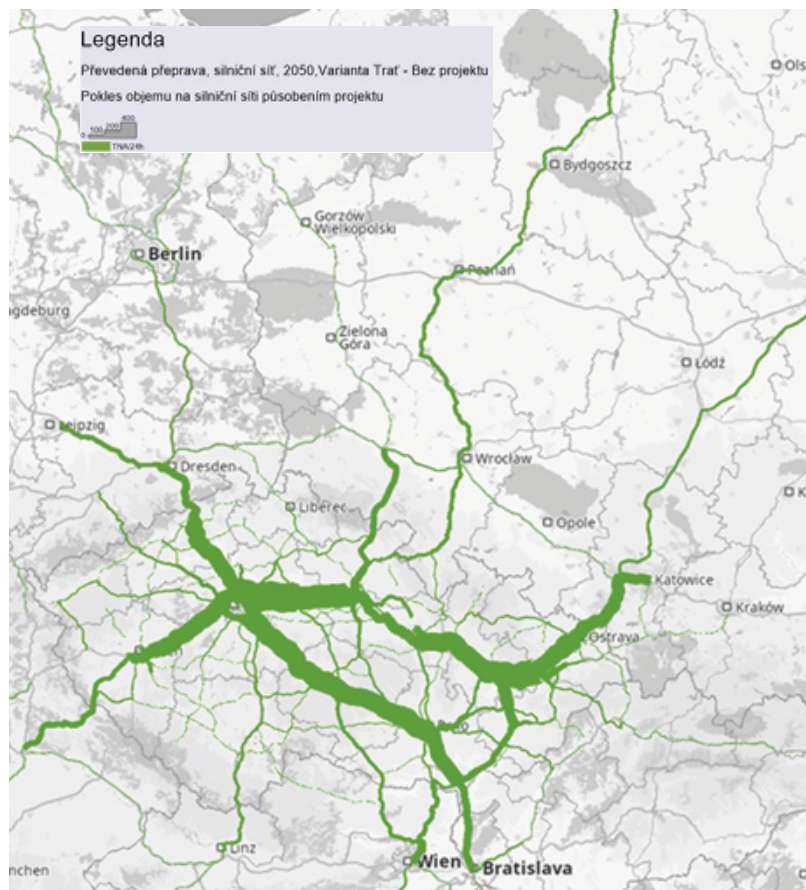
Na závěr je nutné zdůraznit, že základním předpokladem této studie proveditelnosti je uskutečnění staveb, které jsou v současné době již ve fázi přípravy nebo realizace. Tyto stavby jsou uvažovány jako dokončené a nejsou předmětem hodnocení v rámci prioritizace staveb!

Pro variantu Traf, která jediná dosahuje ekonomické efektivity, byla navržena prioritizace / etapizace jednotlivých staveb. Prioritizace je sestavena po celých tratích, nikoli samostatných stavbách. Pouze Uzel Břeclav je s ohledem na svou komplikovanost a vyšší odhadovaných investičních nákladů uveden samostatně.

Prioritní pořadí staveb je určeno na základě celkového skóre jednotlivých tratí, které je založeno na plnění následujících kritérií:

- celkový počet vlaků ND
- celkový počet vlaků 740 m
- nárůst počtu vlaků ND
- zkapacitnění
- TEN-T

Celkové skóre tratí je určeno jako prostý součet bodů z výše uvedených kritérií. Teoretická maximální hodnota je 500 bodů. Nejvyšší dosažená hodnota je 457,1 bodu, kterou dosáhl Uzel Břeclav. Celkové pořadí jednotlivých tratí, včetně jejich celkového skóre, je uvedeno v tabulce níže.



Převedená přeprava ze silniční sítě, varianta Traf

Investiční skupina

Na základě předpokládané výše investičních nákladů byly tratě rozděleny do 3 investičních skupin:

- do 1,2 mld. Kč
- do 5 mld. Kč
- nad 5 mld. Kč

Smyslem rozdělení do investičních skupin je zpřehlednění celkového souboru staveb a zároveň jejich rozdělení dle očekávané složitosti a délky přípravy. Hranice 1,2 mld. Kč odpovídá přibližně mediánu hodnot investičních nákladů jednotlivých tratí a hranice 5 mld. Kč představuje přibližně průměr hodnot investičních nákladů jednotlivých tratí.

Vyhodnocení prioritizace, všechny tratě

Řešená trať	investiční skupina	skóre
X uzel Břeclav	nad 5 mld. Kč	457.1
1 Kolín – Česká Třebová	nad 5 mld. Kč	454.2
25 Přerov – Petrovice u Karviné st. hranice	do 5 mld. Kč	429.9
23 Břeclav – Otrokovice – Přerov	nad 5 mld. Kč	361.2
24 Česká Třebová – Přerov	nad 5 mld. Kč	325.7
13 Kolín – Všetaty – Děčín	do 1,2 mld. Kč	280.0
3 Praha – Plzeň hl. n.	nad 5 mld. Kč	260.3
20 Česká Třebová – Brno	do 5 mld. Kč	246.3
1 Plzeň hl. n. – Domažlice st. hranice	nad 5 mld. Kč	238.4
17 Hradec Králové – Choceň	do 1,2 mld. Kč	202.3
14 Velký Osek – Hradec Králové	-	201.6
22 Brno – Břeclav – Lanžhot st.hr. / Břeclav st. hr.	do 1,2 mld. Kč	195.9
12 Praha – Kolín	-	123.6
27 Hranice na Moravě – Horní Lideč st. hranice	do 5 mld. Kč	121.1
21 Brno – Přerov	do 1,2 mld. Kč	116.3

Řešená trať	investiční skupina	skóre
11 Praha – Lysá nad Labem	-	110.2
2 Plzeň hl. n. – Cheb st. hranice	do 5 mld. Kč	109.5
9 Praha – Ústí nad Labem – Děčín st. hranice	do 5 mld. Kč	85.0
18 Ústí nad Orlicí – Lichkov st. hranice	do 1,2 mld. Kč	75.2
5 Ústí nad Labem – Cheb	do 1,2 mld. Kč	46.4
10 Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina	-	42.7
26 Dětmárovice – Mosty u Jablunkova st. hranice	-	36.2
8 Praha – České Budějovice	do 5 mld. Kč	34.0
16 Kolín – Havlíčkův Brod	do 1,2 mld. Kč	28.5
19 Havlíčkův Brod – Brno	do 1,2 mld. Kč	24.5
28 Ostrava – Český Těšín	do 1,2 mld. Kč	12.7
6 Č. Budějovice – Horní Dvořiště st. hranice	do 1,2 mld. Kč	11.7
4 České Budějovice – Plzeň	do 1,2 mld. Kč	9.2
7 Č. Budějovice – Č. Velenice st. hranice	do 5 mld. Kč	-0.3



Malovanka: odbočení z Bělohorské ulice.

Projekty dvou nových pražských tramvajových tratí vznikají v Plzni

Tramvajová trať Malovanka–Strahov

Lukáš Páník



Stavba je jednou ze souboru staveb, které řeší rozšiřování sítě tramvajových tratí v Praze. Účelem stavby je prodloužení tramvajové trati směrem k přestupnímu terminálu Stadion Strahov.

Stavba se nachází na území hl. m. Prahy, konkrétně na území městské části Praha 5 a Praha 6 Břevnov. Stavba zasahuje do katastrálních území Břevnov, Střešovice a Smíchov.

Tramvajová trať navazuje na stávající síť TT v Bělohorské ulici v poloze křižovatky Malovanka; je dlouhá cca 1,5 km a zahrnuje výstavbu tří tramvajových zastávek: Malovanka, Koleje Strahov a Stadion Strahov.

Konečná zastávka Stadion Strahov je navržena jako přestupní terminál se společným využíváním nástupních hran jak pro tramvajový, tak i pro autobusový/trolejbusový provoz. Přestup v rámci terminálu je zajištěn režimem hrana–hrana.



Před baštou sv. Norberta ve Vaničkově ulici.

Stavba zajistí přístupnost lokality Strahova pro tramvajovou dopravu, výhledově obsluhovanou linkami č. 18 a 23. Úprava směrových poměrů je řešena tak, aby v max. možné délce bylo dosaženo max. rychlosti 50 km/h. Na několika místech dochází k výraznějším posunům, a to z důvodu umožnění průjezdu tramvajových souprav vyšší rychlostí.

Trasování tramvajové trati

Stavba obsahuje kolejové úpravy v Bělohorské ulici, napojení do ulice Myslbekova a nové napojení do ulice Vaníčková. Na opačné straně jsou kolejové úpravy ukončeny v místě napojení kolejové smyčky Královka.

Následně trasa nové tramvajové trati v převážné části odpovídá stávajícímu rozsahu Vaníčkovy ulice s výjimkou ukončujícího terminálu Stadion Strahov, který zcela využívá zpevněnou plochu v blízkosti odvětrávacího objektu a dispečinku tunelu Strahov. Parametry jednotlivých prvků trasy umožňují max. rychlost tramvajových souprav 50 km/h.

Konstrukce tramvajové trati

Hlavní náplní stavby je návrh dvokolejné tramvajové trati, včetně odvodnění konstrukce tramvajové trati a případné sanace podloží. Na úrovni oznámení EIA je navržena nová konstrukce tramvajové trati, a to systému pevné jízdní dráhy s betonovou deskou s nepřímým pružným upevněním kolejnic, které navíc budou v konstrukci opatřeny bokovnicemi.

V konstrukci tramvajové trati je uvažována konstrukční vrstva ze ŠD frakce 0/32. Pro oddělení vrstev odlišných materiálových charakteristik je navržena separační geotextilie.

Odvodnění konstrukce tramvajové trati budou zajišťovat středové trativody a příčné žlabky, které budou zaústěny do bahníků a ty následně do kanalizace. V celé délce rekonstrukce železnice je navrženo odvodnění zemní pláně.

Zastávky

Stavba obsahuje návrh tří nových tramvajových zastávek: Malovanka, Koleje Strahov a Stadion Strahov. V rámci stavby je uvažován přesun tramvajové zastávky Malovanka do nové polohy a výstavba nových tramvajových zastávek Koleje Strahov a Stadion Strahov.

Zastávka Malovanka bude přesunuta do úseku mezi křižovatkou s ul. Myslbekova a ul. Vaníčková a to tak, aby byla společná jak pro linky směřující směr Bílá Hora, tak i pro směr na Stadion Strahov. Zbývající dvě zastávky budou nahrazovat stávající dvě autobusové zastávky shodného názvu.

Zastávka Koleje Strahov bude umístěna v téměř totožné poloze jako stávající autobusová zastávka.

Zastávka Stadion Strahov bude součástí přestupního terminálu, kde bude umožněn přímý přestup mezi navazujícími autobusovými/trolejbusovými linkami a novou tramvajovou tratí. Dispoziční uspořádání terminálu vyplynulo na základě požadavků zástupců organizátora dopravy a dopravního podniku.

Všechny zastávky budou vybaveny prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a městským mobiliářem schváleného typu. Přístup na zastávky je zajištěn bezbariérově prostřednictvím přechodů pro chodce.

Místní komunikace

V souvislosti s návrhem tramvajové trati je nutno upravit dispoziční uspořádání všech dotčených úseků místních komunikací.

Jedná se především o Vaníčkovu ulici, kde je nově umístěna tramvajová trať, Bělohorskou ulicí zahrnující kolejové úpravy a přesun tram. zastávky Malovanka do nové polohy mezi křižovatkou s Myslbekovou ulicí a ulicí Vaníčkovou a úpravu navazujících místních komunikací spojenou s dispozičním uspořádáním Vaníčkovy ulice. Jedná se o ulice Chodecká, Diskařská, Olympijská, Chaloupeckého, Jezdecká, Šermířská, Atletická a Turistická. V ulicích Bělohorská a Šermířská stavba navazuje na související investice.



Před Strahovským stadionem.

Součástí stavby je úprava stávajících křižovatek/napojení nejen s ohledem na umístění nové tramvajové trati, ale také za účelem odstranění dopravních závdav jejich usměrněním dělicími/ochrannými ostrůvky, popř. úpravou dopravního režimu. Odvodnění zpevněných ploch je uvažováno vpustí se zaústěním do kanalizace. Konstrukce vozovky je navržena odpovídající třídě dopravního zatížení a významu komunikace. Obruby jsou uvažovány kamenné, povrch vozovky je uvažován z asfaltového betonu, povrch chodníků bude respektovat význam a konstrukční uspořádání navazujících zpevněných ploch.

Napájení tramvajové trati

V souvislosti s novou tramvajovou tratí stavba zahrnuje výstavbu nového trakčního vedení v úsecích s novou tramvajovou tratí a úpravu trakčního vedení v Bělohorské ulici. V terminálu Stadion Strahov bude trakční vedení koordinováno se související stavbou zahrnující elektrifikaci autobusových linek. Stožáry budou umístěny, pokud možno, v bezkolizní poloze s ohledem na stávající inženýrské sítě a jejich zařízení. Stožáry trakčního vedení budou v převážné míře společné pro veřejné osvětlení. V rámci stavby bude v blízkosti Terminálu Stadion Strahov umístěna nová společná trakční napájecí stanice, která bude napájet obě stavby.

Přeložky inženýrských sítí

Stavba vyvolá přeložky inženýrských sítí a zařízení v kolizních úsecích. Technické řešení přeložek se bude odvíjet od návrhu střežných stavebních objektů (TT, místní komunikace) s ohledem na požadavky jejich správců/vlastníků.

Zásady organizace výstavby

Realizace záměru se předpokládá v několika etapách s úplným uzavřením Vaníčkovy ulice a navazujících úseků místních komunikací po nezbytně nutnou dobu. Po dobu uzavírky bude tranzitní doprava převedena na objízdne trasy stanovené v rámci navazující sítě místních komunikací. Obsluhu dotčené lokality po dobu realizace bude zajišťovat autobusová linka č. 143 ve stávající/přeložené trase, a to s ohledem na postup prací.

Fyzická realizace se předpokládá: 2025–2027

Plánované celkové výdaje projektu dle projektové žádosti jsou v částce 1 113 721 241,00 Kč, maximální výše způsobilých výdajů je 913 488 546,00 Kč. Maximální příspěvek EU je 776 465 264,10 Kč.



Strahov: přestupní terminál



Pohled na uliční prostor ulice Severní Nákladová.

Tramvajová trať Olšanská–Habrová

Michal Nejdl

Úvod

Stavba se nachází na území hl. m. Prahy, konkrétně na území městské části Praha 3 a Praha 10. Stavba zasahuje do katastrálních území Žižkov a Malešice.

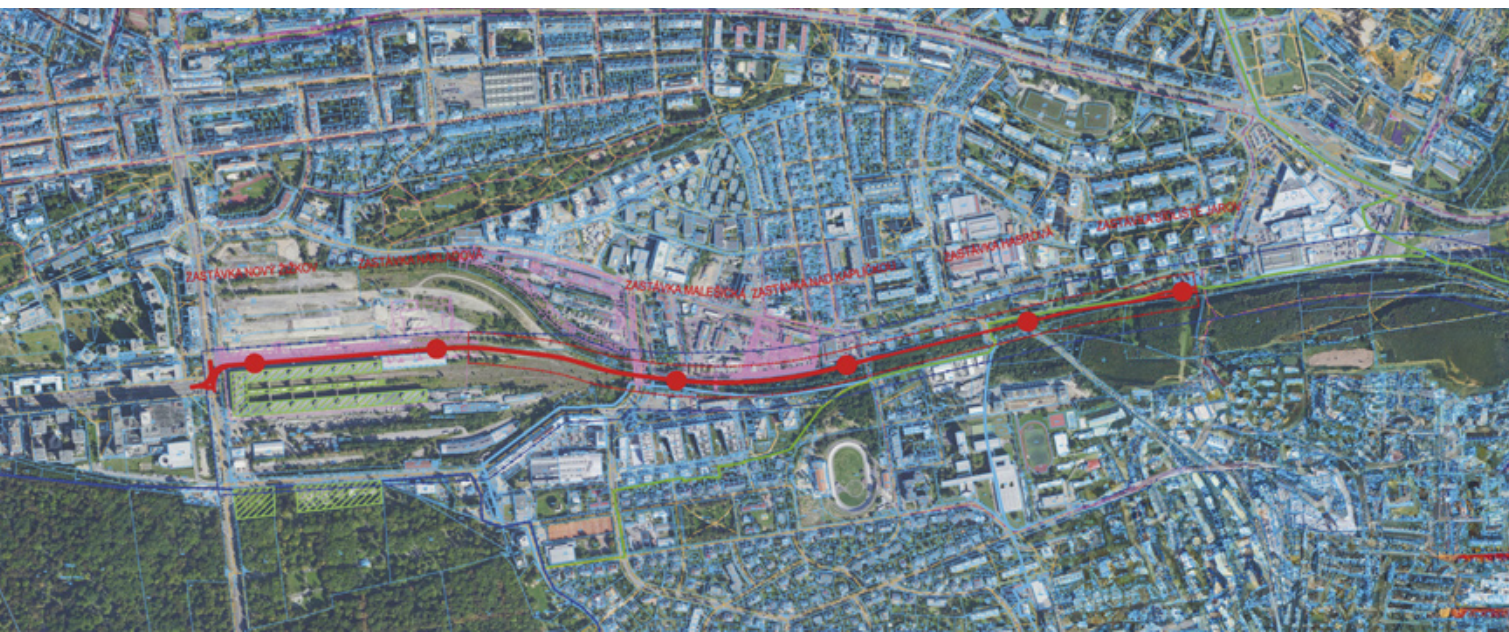
Jedná se o výstavbu nové tramvajové trati v prostoru Nákladového nádraží Žižkov s prodloužením k sídlišti Jarov. Projekt začíná ve stávající křižovatce ulic Olšanské a Jana Želivského, kde bude vybudována nová větev tramvajové křižovatky pro odbočení do prostoru situovaného severně od Nákladového nádraží. Vjezd do nové trati bude umožněn tramvajovým soupravám přijíždějícím z ulice Olšanské a z jižní části ulice Jana Želivského. Za křižovatkou pokračuje trať v uličním prostoru mezi Nákladovým nádražím Žižkov a bytovou zástavbou Central Group. Situačně trať respektuje požadovaný uliční prostor z regulačního plánu (IPR Praha).

Po opuštění uličního prostoru (cca km 0,4) pokračuje tramvajová trať po vlastním tělese v prostoru budoucího parku a pod mostem

převádějícím ulici K Červenému dvoru se naváže na stávající těleso železniční trati. Tramvajová trať je projektována jako dvoukolejná, ale v km 1,3 dochází k jejímu zjednodušení a napojení na stávající stav železniční trati. Do konce úseku (km 1,9) pokračuje tramvaj jednkolejně a úsek bude pouze směrově a výškově vyrovnán. Na konci úseku bude tramvajová trať ukončena úvratí v prostoru zastávky Sídliště Jarov. Úvratí je navržena z důvodu křižování a otáčení tramvajových souprav.

Jednokolejný úsek tramvajové trati je uvažován z důvodu budoucího napojení tramvajové trati na záměr „Jarovská třída“, ve kterém bude tramvajová trať přelozena do nové polohy a zdvoukolejněna. Ve výhledovém stavu bude tramvajová trať prodloužena za areál Auto Jarov, kde je ukončení TT navrženo formou kolejového trojúhelníku.

Součástí záměru je umístění šesti nových zastávek: Nový Žižkov, Nákladová, Malešická, Nad Kapličkou, Habrová a úvratňová zastávka Sídliště Jarov. Nezbytnou součástí bude i výstavba nové budovy měnirny při ulici Na Viktorce.



Základní údaje

Délka nové dvoukolejné trati cca 1300 m
 Délka nové jednokolejné trati cca 600 m
 Délka koleje v úvrati cca 100 m
 Min. směrový oblouk v koleji, rozvětvení $R = 25$ m
 Min. směrový oblouk v trati $R = 500,0$ m
 Max. podélný spád $s = 12,950$ ‰

Úprava prostoru nově navržené komunikace Severní nákladová

V úseku nově navrhované ulice Severní nákladová je TT vedena v přímé linii v osové vzdálenosti kolejí 3,1 m. V prostoru ulice jsou navrženy dvě vstřícně umístěné zastávky ve finální poloze i ve vztahu k záměru „Jarovská třída“ – Nový Žižkov a Nákladová.

TT je oddělena od jízdních pruhů chodníkem. V jižním chodníku jsou umístěny sdružené trakční stožáry s výložníky a veřejným osvětlením. Severní obslužná komunikace je v návrhu jako Zóna 30 (vychází z DSP Central Group), naopak jižní část uličního profilu, která je nyní vyznačena mimo řešené území, bude uvažována jako pěší zóna ve stejné výškové úrovni jako je výška jižních nástupišť TT.

Kryt TT je navržen v prostoru zastávek zadlážděný a zatravněný mimo ně. Uliční prostor je koordinován se zástupci developerů z Central Group (severní část profilu), Sekyra Group (jižní část profilu) a zástupců IPR Praha. Stavební záměr společnosti Central Group má vydané stavební povolení a je již v realizaci. Záměr společnosti Sekyra Group je v současné době na úrovni studie.

V uličním prostoru jsou navrženy dvě nové linie stromořadí (třetí stromořadí je součástí severního chodníku před objekty Central Group). Uliční profil vychází z Urbanistické studie s regulačními prvky (IPR Praha, 2021), která byla schválena Radou HMP dne 19. 9. 2022.

Součástí projektu je i modrozelená infrastruktura (MZI) a hospodaření s dešťovými vodami (HDV). Dešťová voda je svedena do prokořenitelných prostorů nových stromořadí, které současně plní i funkci retenčních nádrží. Dále je voda odvedena do dvojice akumulčních nádrží, ze kterých bude zavlažován zatravněný kryt TT.

Vedení TT v prostoru budoucího parku a v drážním tělese

Za ulicí Severní nákladová je navržena konstrukce TT s otevřeným kolejovým svrškem variantně s odvodněním dvojicí otevřených příkopů a středovým trativodem z důvodu možného budoucího zatravnění konstrukce TT v prostoru budoucího parku, popřípadě dokončené zástavby.

V tomto úseku jsou navrženy dvě nové zastávky v definitivní poloze i ve vztahu k záměru „Jarovská třída“ – Malešická a Nad Kapličkou. Za zastávkou v km 1,335 dochází ke zjednotnění TT a zbytek úseku respektuje směrové a výškové poměry stávající železniční trati. V jednokolejném úseku je navržena zastávka Habrová.

Ukončení TT v blízkosti areálu Auto Jarov

Ukončení TT je navrženo v nové zastávce Sídliště Jarov u dětského hřiště Habrová, kde je zřízena úvrat pro obrat tramvajových vlaků a zastávka se tak nachází mezi kolejemi.

Konstrukce TT

V celé délce úseku je navržena jednotná konstrukce TT s dlážděným, zatravněným nebo otevřeným krytem dle situace. Je uvažováno s kolejnicemi 49E1 na betonových pražcích do kolejového lože. V místě přejezdů a zastávek v prostoru NNŽ (s dlážděným krytem) bude doplněno o žlábek.



Uliční prostor – pohled ze zastávky Nový Žižkov.



Tramvajová trať v prostoru budoucího parku.

Dole: zastávka Habrová.



Fyzická realizace se předpokládá: 2025 - 2026

Plánované celkové výdaje projektu dle projektové žádosti jsou v částce 632 902 692,00 Kč, maximální výše způsobilých výdajů je 523 060 076,00 Kč. Maximální příspěvek EU je 444 601 064,60 Kč.

Tramvajová trať u nové výstavby.



Územní studie Metropolitní oblasti České Budějovice (dopravní část)

Ivana Adamová

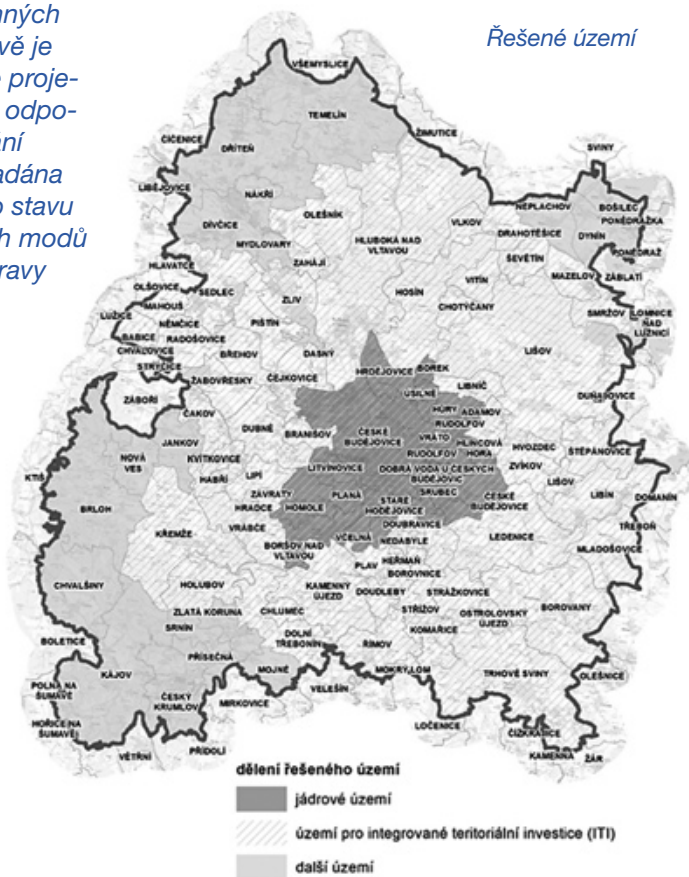
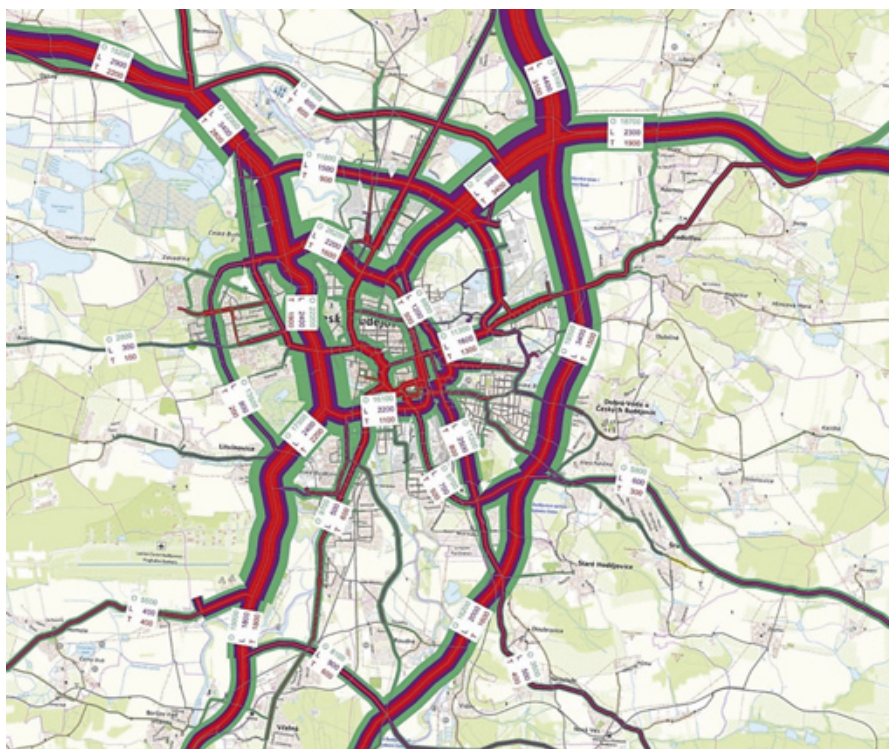
Řešené území se rozkládá na ploše 1 350 km² a zahrnuje 98 správních území obcí se 197 tis. obyvateli. Jádrové území oblasti zahrnující město České Budějovice a blízké okolí leží na dopravně významných silničních i železničních cestách. Kvůli dálkové a tranzitní dopravě je však kapacita silniční sítě v řešené oblasti nedostatečná, což se projevuje neúnosným zintenzivněním dopravy především v ranních a odpoledních hodinách, kdy dochází k přesunu obyvatel do zaměstnání a škol. Z tohoto důvodu byla v roce 2022 Jihočeským krajem zadána územní studie, jejímž cílem bylo na základě analýzy současného stavu a vzájemné koordinace výhledových záměrů u všech dopravních modů navrhnout taková řešení, která přispějí k zajištění plynulosti dopravy v území.

Silniční doprava

V zájmovém území je připravována řada staveb, jejichž realizací by mělo dojít k odstranění zásadních problémů v oblasti, jako je nedostatečná kapacita silniční sítě či vedení tranzitní dopravy přes centrum města. Mezi ty nejdůležitější projekty patří stavby „D3 0310/I Úsilné – Hodějovice“, „D3 0310/II Hodějovice – Třebonín“ a stavba „I/20 České Budějovice, severní spojka“. I přes realizaci těchto projektů však může v některých lokalitách docházet k vyčerpání kapacity silniční sítě. Pro posouzení vývoje silniční sítě v metropolitní oblasti byl proto zpracován dopravní model, ve kterém byly zohledněny i všechny výhledové silniční stavby plánované v zájmovém územím.

Pomocí dopravního modelu byla zpracována prognóza dopravy pro střednědobý výhled (rok 2040) a dlouhodobý výhled (rok 2080). Na základě výstupů z dopravního modelu bylo na území města České Budějovice identifikováno celkem 7 kritických bodů. Jedná se o křižovatky, u nichž bylo na základě výsledků kapacitního posouzení zjištěno, že jejich kapacita nevyhoví předpokládaným dopravním intenzitám. V návrhové části územní studie byl pro jednotlivé křižovatky zpracován podrobný návrh technického řešení odstraňující zjištěné nedostatky. V dlouhodobém výhledu pak byla prověřena potřeba doplnění silniční sítě o další trasy. Navrženo tak bylo např. propojení obcí Lišov a Ledenice, západní okruh Českých Budějovic či severní obchvat Českého Krumlova.

Kartogram dopravního zatížení – rok 2040



Cyklistická doprava

Vzhledem k rovinatému rázu krajiny má cyklistická doprava v metropolitní oblasti velký potenciál jak pro sportovně-rekreační využití, tak i pro denní dojíždku do škol a zaměstnání. Hlavním omezením pro zvýšení cyklistické dopravy je však absence bezpečné cyklistické infrastruktury. V návrhové části územní studie byl proto navržen systém cyklostezek propojující město České Budějovice s okolními obcemi a významnými turistickými památkami v oblasti. V extravilánu je většina cyklistické dopravy vedena po samostatných stezkách podél současných pozemních komunikací. V intravilánu je vedení cyklistické dopravy řešeno převážně jízdními pruhy pro cyklisty z důvodu přilehlé zástavby či nedostatečné šířky pozemní komunikace pro oddělení cyklistického provozu.

Doprava v klidu

Pravidelná denní dojíždka individuální automobilové dopravy do zaměstnání či škol klade vysoké nároky na parkovací plochy. Pro omezení parkování v centru města a podporu využití veřejné dopravy byl navržen rozvoj systému parkovišť P+R v blízkosti železničních stanic a zastávek. Nad rámec parkovišť uvažovaných již v SUMP bylo nově navrženo 13 ploch vhodných pro umístění nových parkovišť s celkovou kapacitou přibližně 560 parkovacích stání.

Železniční doprava

Přes metropolitní oblast České Budějovice procházejí čtyři železniční tratě, přičemž nejvýznamnější z nich je IV. TŽK ve směru Německo – Děčín – Praha – Tábor – České Budějovice – Rakousko. Nejdůležitějším železničním uzlem oblasti je samozřejmě železniční stanice České Budějovice, kde se všechny čtyři zmíněné tratě stýkají. Z pohledu rozvoje železniční dopravy ve střednědobém výhledu jsou stěžejní projekty na modernizaci trati Nemanice – Ševětín, modernizaci uzlu České Budějovice a modernizaci trati České Budějovice – Plzeň. V dlouhodobém výhledu potom nové železniční spojení ve směru Linz s případnou odbočkou do Českého Krumlova. Konkrétní trasování těchto záměrů však bude předmětem samostatných dokumentací.

Vodní doprava

Pro vodní dopravu v řešené oblasti má největší význam vltavská vodní cesta, která začíná pod Jiráskovým jezem na okraji centra Českých Budějovic a přes několik přehrad vltavské kaskády pokračuje přes Prahu až po ústí Vltavy do Labe u Mělníka. V zájmové oblasti Českých Budějovic je vodní cesta využívána zejména pro účely rekreační plavby. Přestože zájem o využití vltavské vodní cesty z dlouhodobého hlediska stoupá, klíčovým projektem pro rozvoj vodní dopravy je prodloužení vltavské vodní cesty z jejího dnešního konce pod Jiráskovým mostem až k soutoku Maíše a Vltavy. Toto prodloužení umožní zpřístupnění historického centra Českých Budějovic pro lodě a přispěje k dalšímu rozvoji města. V rámci územní studie bylo dále prověřováno i několik lokalit pro nová pěší a cyklistická propojení břehů řeky Vltavy, která sníží bariérový efekt vodního toku a pomůžou k rozvoji turistického ruchu.

Letecká doprava

Základním pilířem letecké dopravy v metropolitní oblasti je letiště České Budějovice. Jedná se o veřejné vnitrostátní letiště, u něhož byla v roce 2023 dokončena přestavba na veřejné mezinárodní letiště. S ohledem na rostoucí význam tohoto letiště je nutné počítat i s rostoucími nároky na silniční infrastrukturu v tomto území. Pro rozvoj letiště proto byla vypracována studie proveditelnosti, která řešila možnost napojení mezinárodního letiště a budoucí přilehlé průmyslové zóny na dopravní síť.

Železniční doprava:

- Osa koleje stávající
- Navrhovaná osa koleje dle studie proveditelnosti "Železniční uzel ČB"
- Návrh železničního kordonu dle ZUR Jihočeského kraje
- Železniční stanice stávající
- Železniční zastávka stávající
- Žel. stanice navrhovaná dle studie proveditelnosti "Železniční uzel ČB"
- Žel. zastávka navrhovaná dle studie proveditelnosti "Železniční uzel ČB"
- Demolice
- Související stavby
- Navrhovaná osa koleje

Cyklistická doprava:

- Současná cyklistická infrastruktura
- Vltavská cyklostezka
- Navrhovaná cyklistická opatření - SUMP a Levý břeh
- Nové jízdni pruhy pro cyklisty
- Nové stezky
- ▲ Turistické/historické památky v návaznosti na cyklistickou infrastrukturu
- Místo křížení - nadjezdávka
- Místo křížení - podjezd
- Místo křížení - nevyřešeno
- Zastávka cyklobusu
- Cyklobus
- Cyklobus - návrh vedení
- hranice MOB Českých Budějovic

Silniční doprava:

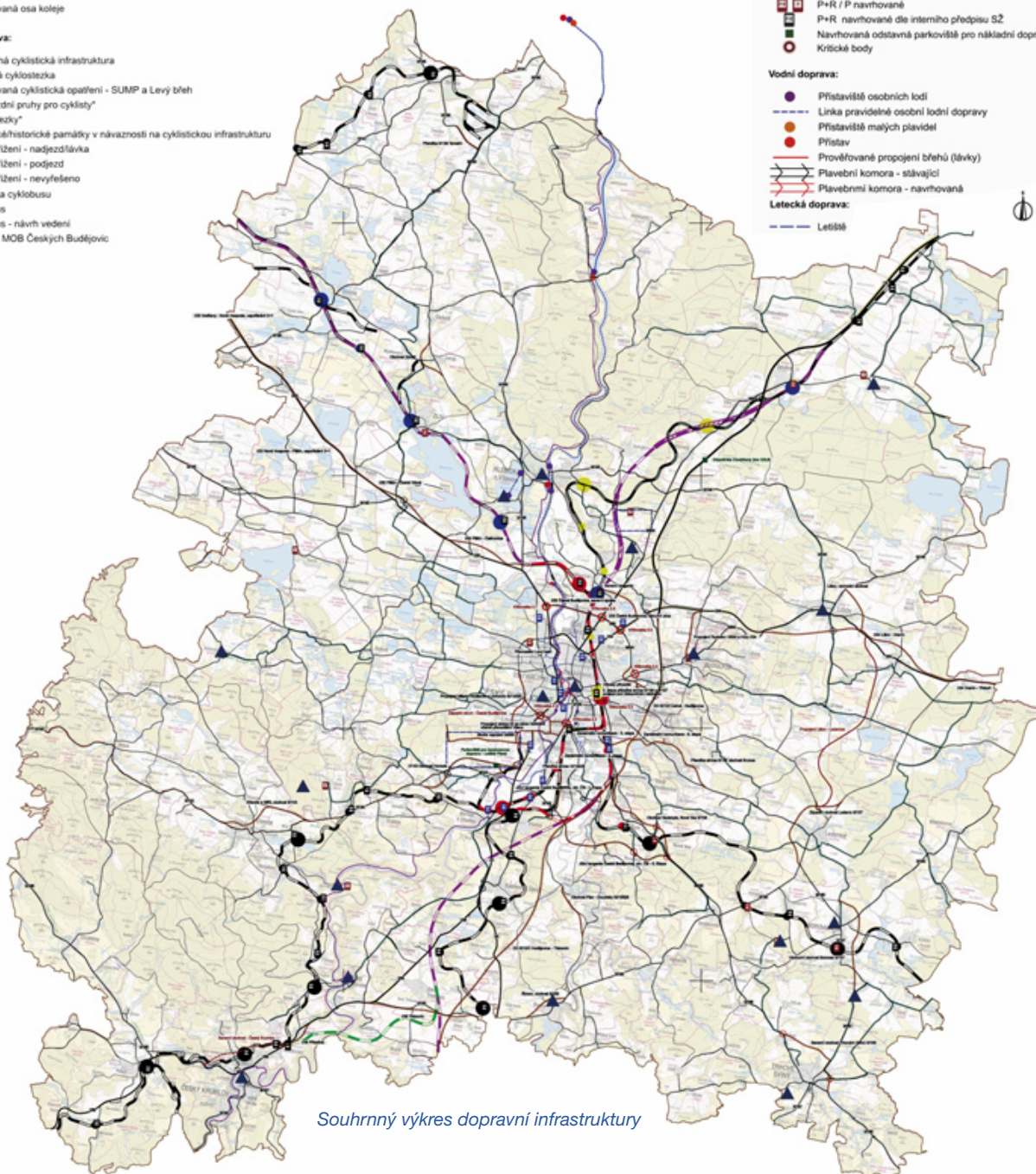
- Dálnice
- Silnice I. třídy
- Silnice II. třídy
- Silnice III. třídy
- Dopravní záměry - silniční doprava
- Dopravní záměry - tunel
- Navrhovaná dopravní infrastruktura
- Navrhovaný tunel
- P+R / P+G dle SUMP a SP "Železniční uzel České Budějovice"
- P+R / P navrhované
- P+R navrhované dle interního předpisu SŽ
- Navrhovaná odstavňá parkoviště pro nákladní dopravu
- Kritické body

Vodní doprava:

- Přistaviště osobních lodí
- Linka pravidelné osobní lodní dopravy
- Přistaviště malých plavidel
- Přístav
- Prověřované propojení břehů (lávky)
- Plavební komora - stávající
- Plavební komora - navrhovaná

Letecká doprava:

- Letiště



Souhrnný výkres dopravní infrastruktury

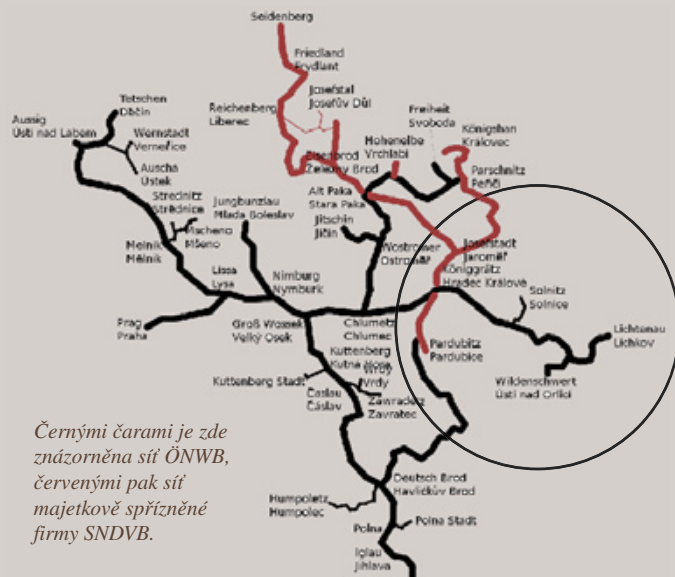
150 let Hradec Králové – Týniště n/O. – Letohrad – Lichkov

Tahle trať a SUDOP PRAHA spolu tvoří nerozlučitelnou dvojici už po desítky let. SUDOP PRAHA zpracoval dokumentaci modernizace železničního uzlu Hradec Králové, která nyní bude vstupovat do realizace a je výchozím bodem pro tuto trať. Na trati projektujeme její zabezpečení v rámci zdvoukolejnění úseku Hradec Králové – Týniště n. O. i kompletní přestavbu železniční stanice Týniště nad Orlicí, kde brzké výstavbě silničního nadjezdu drží palce všichni dotčení automobilisté.

Nelze zapomenout na její druhou část, tedy úsek Týniště n. O. – Letohrad, v němž v rámci jednotlivých staveb rozšiřujeme kapacitu trati, a to jak novou dopravnou Rašovice, tak i výstavbou dalších nových dopravných na odbočné trati do Solnice, kde dokončujeme projekt desetikolejného nádraží v Solnici vstupující také do realizace.

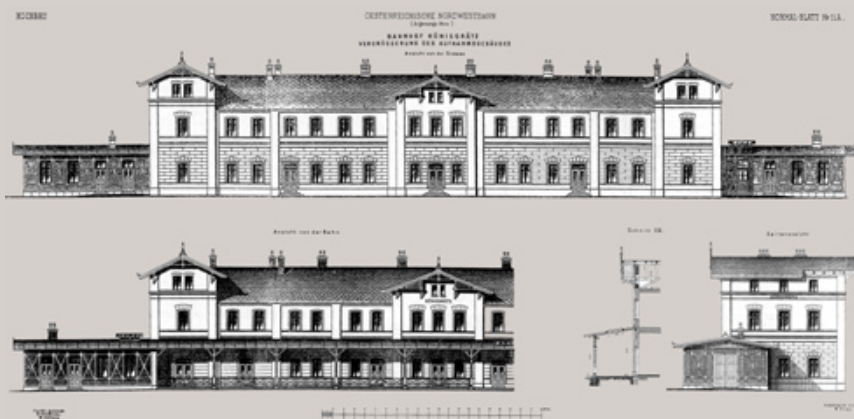
Zároveň rozšiřujeme elektrizaci trati, kterou připravujeme v úseku Týniště n. O. – Častolovice s odbočením do Solnice, ale fungují už i dokončené stavby, jako je TNS Voklik, která zajistí její napájení v AC soustavě jako prvního úseku na celém rameni.

A připomenout musíme i studie proveditelnosti, které předcházely jednotlivým projektům – tak navazujeme na práci našich předchůdců s heslem Jedeme dál!



NĚCO MÁLO O ZRODU JEDNÉ DRÁHY

Pavel Schreier



Nádraží Hradec Králové, 1873. Zvětšení nádražní budovy: pohled z kolejí a z ulice, boční pohled.



Nádraží Hradec Králové, 1878. Situace.

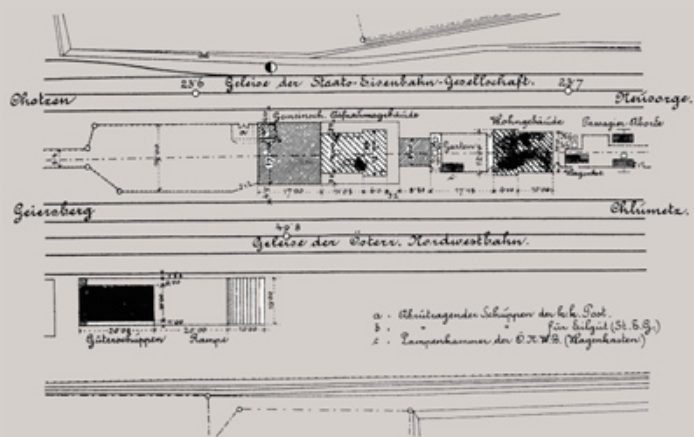
Jsou zprávy, které se šíří závratnou rychlostí. Mezi takové kdysi patřila i zvěst o zahájení provozu na oломoucko-pražské dráze dne 20. srpna roku 1845.

Informace o kolejovém spojení Vídně s Prahou se nezastavila na státních hranicích, rezonovala i v sousedním Prusku. Tady pochopili novinku jako vítaný argument pro prodloužení tamní dráhy z Breslau (nyní polská Wrocław) dále na jih přes Kladsko a Mezilesí k českým hranicím, čímž by bylo získáno spojení s Vídní a Prahou. Prusové přešli hned od slov k činům a zahájili vyměřovací práce. Leč rakouská strana tuto iniciativu neuvítala; pruský návrh odmítla stejně jako obdobný o deset roků později.

Kdo si počká, ten se dočká, dalo by se říci. Zájem národohospodářské vystřídal nepokrytý zájem politický, podepřený požadavky vojenských kruhů. Tento aspekt právě velmi zřetelně vynikl u zrodu tratě Ústí nad Orlicí – Letohrad a následně u dráhy z Chlumce nad Cidlinou přes Hradec Králové, Týniště nad Orlicí a Letohrad do Lichkova.

Tzv. pražský mír, kterým bylo ukončeno rakousko-pruské vojenské střetnutí v roce 1866, kladl poraženému Rakousku za povinnost zřídit ve východních Čechách, konkrétně mezi Ústím nad Orlicí a pruským Mittelwalde (dnes Międzyzylesie v Polsku), kolejové spojení mezi oběma státy. Pokud by do půl roku rakouská strana podmínku nesplnila, hodlali vítězové přidělit koncesi některé pruské společnosti.

Takovému řešení nebyla ovšem vídeňská vláda nakloněna a nastalo hledání domácí firmy, jež by dokázala požadavku dostát. Po sérii jednání nakonec získal koncesi mladý podnik – Rakouská severozápadní dráha, (ÖNWB) která se vzdala státní garance výměnou



Stanice Týniště nad Orlicí, 1899. Situace.

za koncesování řady drah. Kolejová síť ÖNWB byla v té době totiž poznamenána jedním nedostatkem – vytvořila jeden souvislý celek. Až teprve koncesování dráhy Nymburk – Děčín a téměř současně i dráhy Chlumec n/C. – Hradec Králové – Geiersberg (Kyšperk, dnes Letohrad) znamenalo spojení dráhy do Mittelwaldu s původní sítí ÖNWB.

Stavební a provozní koncese s platností 90 roků a zproštění úhrad kolokového byla společnosti udělena dne 25. června 1870. Tyto nové dráhy (stavěné bez státní garance) tvořily tzv. **doplňovací síť** na rozdíl od tzv. **základní sítě drah**, budovaných se státní zárukou.

Zůstane pro ÖNWB příznačné, že si s koncesními podmínkami starosti příliš nepřipouštěla: trať z Ústí n/O. k pruským hranicím, kterou měla dokončit jako první, uvedla do provozu jako poslední (první vlak dorazil do Letohradu 5. října 1874, to trať z Hradce do Lichkova již fungovala od 14. ledna).

Nežádoucí „skluz“ byl vysvětlován projekčními nesnázemi: pravda, projekční přípravu lichkovské trati brzdily časté spory o trasování dráhy, kdežto již existující studie, vyhotovené před desetiletím pro potřeby výstavby zamýšlené dráhy z Velkého Oseka do Trutnova, posloužily nyní skvěle. **Vždyt do třech měsíců od vydání koncese byly na stole dva podrobné generální plány trasy včetně umístění stanic a jejich vybavení!**

První varianta počítala se stanicemi Dobřenice, Třebechovice, Kostelec, Vamberk, Litice a Žamberk. Druhá varianta přidala ještě Potštejn, ubrala Vamberk. Obě varianty uvažovaly u stanic se dvěma dopravními kolejiemi (s odsunem osy!) s užitečnou délkou cca 350 metrů. Pro Chlumec, Hradec Králové a Týniště bylo počítáno s rozlehlejším kolejištěm již pro potřeby uvažovaných přípojných tratí.

Při četbě zápisů z jednání komisí zaujme tehdejší kritérium na železnici: kostelecké zástupce příkladně až tolik nezajímala rozsah kolejiště, trvali však na tom, že jejich městu se musí dostat nejméně tak velké staniční budovy, jaká stojí v Choceň. Jak se k tomuto požadavku postavila ÖNWB, může dnes každý posoudit sám.

Faktem pro nás zůstane, že stavební činnost mezi Chlumcem a Týništěm odstartovala s příchodem podzimu 1870, v Kostelci, Liticích a Žamberku od března do října téhož roku. Na trati pracovalo okolo čtyř tisíc osob, převážně z řad místních. Jen na specializované práce najímala firma cizince, převážně Italy. Pro ně neváhala ÖNWB objednat z Vídně do Ústí nad Orlicí i dva zvláštní vlaky.

Tato skutečnost dosvědčuje, že Rakouská severozápadní dráha, byť nepatřila k nejnynosnějším, vykazovala uspokojivý finanční stav. Byla však pověstná šetrností: do vylepšování či novostaveb se pouštěla neochotně. Když byla v roce 1897 státem vyzvána ke zdvoukolejnění trati Čáslav – Děčín, protahovala záležitost dokonce i odvoláním k Nejvyššímu správnímu soudu. Až po deseti letech couvla, avšak vybavila druhou kolej jen dva úseky trati. Při postátnění v roce 1908 přitom vykazovala provozní přebytek až 10 milionů korun.

Snad nezaškodí několik málo dat z přebohaté historie.

Tak provoz nové dráhy z Hradce do Týniště a Lichkova byl zahájen 14. ledna 1873, z Chlumce do Hradce pak 4. října téhož roku. Uvádí se, že dne 14. prosince 1873 opustil hradecké nádraží čtyřicetivozový vstro-



Stanice Týniště nad Orlicí, kolem roku 1910.



Žamberk, 1911. Lokomotiva ÖNWB řady III b.



Letohrad, kolem roku 1910. Lokomotiva ÖNWB řady III b.

jovací vlak, vedený lokomotivou „Vitruvius“, který vezl vše potřebné do nových stanic a strážních domků až do Kostelce nad Orlicí.

Nečekaná sněhová vánice uvěznila 19. dubna 1903 u Žamberku osobní vlak do Hradce.

V letech 1964–65 byla provedena elektrizace tratě do Týniště; ve čtvrtek 20. 11. 2008 dojel z Letohradu do Lichkova první vlak v elektrické trakci, čímž končila celá akce, kterou projekčně připravil SUDOP Brno.

Článek „Ojedinelé v síti ČSD“ v čísle 41 „Železničáře“ roku 1985 seznámil s instalací reléového staničního zabezpečovacího zařízení ECM sovětské výroby v Častolovicích.

Konečně v souvislosti s aktivací nového zabezpečení přejezdu bylo dne 24. dubna 2008 zrušeno závorácké stanoviště na zastávce Bohousová.

Tolik hrstička dat a postřehů z historie jedné z našich drah a o její budo-

Schéma tratí ÖNWB na straně 24 je z wikipedie, ostatní z knihy Mojmir Krejčířka Česká nádraží IV., Vydavatelství dopravní literatury Litoměřice.

Pomáháme



SUDOP PRAHA a obecně prospěšná společnost MODRÝ KLÍČ jsou spolu už přes čtvrt století. A naše podpora není jen finanční – v roce 2003 jsme pro MK vyprojektovali novostavbu objektů chráněného bydlení v Praze 4 - Libuši. Sociální zařízení nového typu pro děti s těžkým mentálním postižením a kombinovanými vadami získalo konkrétní podobu v květnu 1991 díky neúnavné energii jeho současné ředitelky Mgr. Ing. Milany Remarové. Sama s postiženým synem Tomášem...



„Obrala jsem celou naši rodinu, všechny příbuzné a přátele – to byli naši první sponzoři! (Smích) Získali jsme objekt bývalých jeslí, které poliklinika už nechtěla provozovat. No, a pak to bylo hlavně obcházení lidí. Navštěvovala jsem každého, vysvětlovala...“

Spoustu času jsem strávila na aukcích, protože se tam dalo relativně levně sehnat vybavení ze zrušených školek a podobně. Vyřídila jsem při tom postupně svá osobní auta.

Chodila jsem po ústavech a za kolegy z fakulty, abych měla představu o všech možných typech provozů, navštěvovala jsem rodiny s handicapovaným dítětem, abych se lépe orientovala v jejich potřebách. Všechno jsem to absolvovala ještě s Tomáškem, protože žádný Modrý klíč, kde teď tráví přes den většinu času, neexistoval.

Byla jsem laik a musela jsem se hodně učit a hodně na sobě pracovat. Spojila jsem se se Sdružením pro pomoc mentálně postiženým, které můj nápad organizačně zastřešilo a poskytlo prvních 400 tisíc. Milión korun jsme dostali od magistrátu, kamarádi ze Slovenska darovali pračky, polevení...

Tak vznikla základní koncepce projektu, který vlastně stále rozvíjíme. Z praxe ale mohu potvrdit, že je těžší takový projekt udržovat než vybudovat.“

Nicméně i z naší zkušenosti víme, že se jí to daří.

V březnu 1992 byl zahájen provoz denního a týdenního stacionáře s kapacitou 35 osob s mentálním postižením a kombinovanými vadami – v současnosti slouží 115 klientům. A mezitím bylo úporné rozšiřování o další objekty, vylepšování vybavení, nové rehabilitační technologie, chráněné dílny i chráněné bydlení pro odrůstající klienty. A jak známe paní ředitelku, vylepšování bude pokračovat. Což ostatně dokládají i dva současné projekty, na které shání finance: pořízení nového minibusu a výstavbu domova pro šest osob se zdravotním postižením.

A SUDOP PRAHA bude pomáhat i dál.



Nový minibus a nový domov pro klienty - č. ú.: 96409379/0800. Za každý dar jsme vděční!



Poslat dar



nebylo jednodušší



SPOLEK SENIORŮ SUDOP

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



V červnu jsme navštívili oblast Trosek, Rovenska, Hrubé Skály a Turnova.

První písemná zmínka o obci Rovensko pod Troskami pochází z roku 1374, kdy je zmiňována ves Týn. Jako městečko vzniklo pod touto vsí, s níž brzy splynulo, roku 1407. Od konce 15. století se po více než 200 let v okolí těžila železná ruda, obyvatelé se živili broušením českých granátů a jiných polodrahokamů. Neověřené jsou zprávy, že z Rovenska pochází mnoho kamenů zdobících kapli sv. Kříže na Karlštejně a svatováclavskou kapli v Chrámu svatého Víta na Pražském hradě.



Na místě vyhořelé zvonice při selském povstání během velké neúrody byla v roce 1630 postavena zvonice nová. S ohledem na to, že zvonky byly použity k svolání vzpoury proti vrchnosti, vyústilo to v represivní nařízení, kterým hruboskalská vrchnost nařídila za trest otočit zvonky dnem vzhůru, aby se na ně nedalo zvonit. Rovenští se snažili příkaz obejít a vyřešili to tak, že asi o půl metru zkrátili táhla, za která se tahávalo provazem, zkrátili i délku srdíček o 15–20 cm a pokusili se zvonky uvádět do pohybu šlapáním. Tento způsob zvonění přetrval až dodnes.

Další náš cíl byly Trosky, zde je tato pověst:

Pověst o dvou věžích – kdo byly Panna a Baba?

Věže byly podle pověsti pojmenovány po zdejších nesmiřitelných obyvatelkách: Bábě Markétě z Bergova, zapřísáhlé katoličce, a její vnučce Panně Barboře, vyznávající kališnictví.

Vzájemná nevráživost dvou žen byla tak silná, že se každá usídlila v jiné věži a jejich neustálé hádky se tak rozléhaly po širokém okolí. Nekonečné dohady ukončila až smrt. Když Barbora náhle zůstala bez své odpůrkyně, cítila se natolik ztracená a osamělá, že Markétu velmi brzy následovala na onen svět. A tam snad našly i smíření.

Nedaleko Turnova jsme si prohlédli bývalou rychtu a svobodnickou usedlost z roku 1716, kterou dnes známe jako Dlaskův statek, v údolí řeky Jizery. Tvoří ho několik historických budov, které jsou od roku 2010 chráněny jako národní kulturní památka. Dlaskův statek spravuje Muzeum Českého ráje v Turnově, které v něm také pořádá výstavy a akce zaměřené na lidové zvyky v Pojizeří.



V srpnu, dopoledne před naší pravidelnou schůzí, jsme podnikli výlet lodí od Císařského ostrova v Troji do přístaviště u Palackého mostu a cestou jsme si prohlédli většinu pražských mostů přes Vltavu. Z lodí je to vždy jiný a zajímavý pohled.

Pravidelně přijímáme nové členy z řad bývalých zaměstnanců SUDOPu, kteří však vždy musí projevit zájem o členství nějakým „zápisným“!

Jiří Kulík



Redakční rada:

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

Typo a tisk Reklampress s.r.o.

Číslo 3/24 vyšlo 30. 9. 2024

Vydává:

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

IČ: 25793349

Reg. MK ČR E 12272 • ISSN 1803-6708

www.sudop.cz