

# SUDOP *revue*

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

4/2024

## 30 let

Železniční most Červená je v provozu!

Foto METROSTAV TBR

## 30 let SUDOP REVUE: konec jedné éry...

Když v létě 1994 přišel tehdejší ředitel SUDOPU Ing. Hromádka s nápadem vydávat firemní časopis, pověřil realizaci nápadu tehdejší dámy z personálního odboru. Dámy se snažily, leč nebyl to zrovna šálek jejich čaje. A tak, když řediteli došla trpělivost, obrátil se na mne. Převzal jsem pár textů a kontakt na grafika. Zbylé texty jsem dopsal sám, grafik stvořil hlavičku a po dlouhých tahanicích dodal maketu, kterou jsem si rychle předělal. V prosinci 1994 vytiskli první číslo SUDOP REVUE v naší planografii na starém stroji Romayor. Začátek byl skromný – na šesti černobílých stranách byl úvodník, výsledky valné hromady, pojednání o obchodní činnosti společnosti a penzijním připojištění, strana o ekologii, drobné zprávy, fejton a dva obrázky.

A pak se to rozjelo. Rozloučil jsem se s grafikem, který odmítal brát na vědomí pravidelné čtvrtletní termíny a našel si mladého externího spolupracovníka. Druhé číslo mělo 8 stran a 4 strany počítačové přílohy.

Od čísla 4/95 vycházela REVUE na 12 stranách a s přílohami nejen počítačovými. Od následujícího čísla se vžila vnitřní dvojstrana věnovaná sudopským projektům. Postupem doby jsme se dostali na obálku z křídového papíru, při slavnostních příležitostech i na obálku barevnou.

Číslo 4/01 bylo posledním vytištěným na staříčkém Romayoru – odešel na odpočinek i s Danielem Jelínkem, který ho obsluhoval. Další čísla již měla barevnou obálku i vnitřní dvoustranu. Číslem 2/04 skončila éra příloh; současně se časopis stal celobarevným se 16 stranami.

Postupem doby jsem zasl, kolik tvůrčího potenciálu je v našich zaměstnancích – at už se jedná o ztvárnění odborných materiálů nebo o přiblížení zájmové činnosti, cestovatelských zážitků, sportovní činnosti, ekologické problematiky, historie a dalších.

Od začátku byl firemní časopis určen především našim zaměstnancům – aby věděli o všem podstatném, co se ve firmě produkuje i o společenském a sportovním dění. Zároveň jsme se chtěli jako otevřená společnost prezentovat i směrem ven. A hlavně – naši ctizádosti je představit lidi, kteří projekty tvoří.

Hned zkráj jsme posílali SUDOP REVUI na ministerstvo dopravy, České dráhy, všechny investorské útvary spjaté s dopravou, i velkým projektovým a stavebním firmám. Na různých úrovních jsme se následně setkávali s převážněkladným hodnocením.

Stále narůstající objem práce je jistě dobrý pro firmu, na druhé straně však ubírá síly našim potenciálním autorům, a tak získávání příspěvků je čím dál obtížnější.

Tímto číslem končí i můj tvůrčí podíl na výrobě časopisu – ještě chvíli budu spolupracovat při získávání příspěvků a pak se rozloučím s časopisem i s firmou.

Poděkovat zde musím našim dlouholetým externím spolupracovníkům: Evě Hromádkové, která se vytrvale snažila odstraňovat stylistické a gramatické chyby a Tomáši Medkovi, který celou tu dobu připravoval SUDOP REVUI k tisku. A nesmím zapomenout na pracovníky tiskárny HRG v Litomyšli, kteří nám vždycky vyšli vstříc.

Ivan Krejčí

## Podpis memoranda s Jižní Koreou

Za přítomnosti jihokorejského prezidenta Jun Sok-jola bylo v pátek 20. září v Plzni podepsáno memorandum o spolupráci při výstavbě dvou nových jaderných reaktorů v Dukovanech.



„Pro SUDOP PRAHA je to obrovská příležitost, a my máme ambici být generálním projektantem. Naší výhodou je, že máme zkušenosti třeba s výstavbou velkého průmyslového provozu poblíž Kolína, takže rozhodně máme na čem stavět a těšíme se na spolupráci,“ řekl krátce po podpisu generální ředitel firmy Martin Chrastil.

## Exkurze na stavbu D35 Hořice–Sadová



Za mokra, ale ještě před příchodem těch nehorších dešťů se stihli kolegové ze střediska 202 vypravit na exkurzi na stavbu D35 Hořice–Sadová. Navzdory nepříznivé předpovědi nezměnili plány, vybavili se holíčkami a vše poctivě zdokumentovali.

Za skvělé spolupráce s kolegy z Eurovie shlédli velkou část budovaného úseku. Trochu bláta bylo, trochu pršelo, ale projektanti nejsou z cukru.

## Mostaři vyhráli první sudopský PUB QUIZ

Historicky první sudopský PUB QUIZ organizovaný SUDOPem REAL se konal 11. září v čitárně Unijaz na Krenovce a zúčastnilo se ho celkem 10 týmů, z nichž některé dorazily opravdu zdaleka.

Tím víc nás těší, že 1. místo vybojoval tým SUDOPu PRAHA ze střediska 209.



Záběr témat byl opravdu široký od medicínských přes matematické až po otázky z kultury a soutěžící museli prokázat znalosti i týmovou spolupráci.

Vítězným mostařům gratulujeme!



## ...a začátek nové

SUDOP PRAHA loni oslavil sedmdesátku, a místo aby se spokojil jen s dortem, velkolepou party a speciálním slavnostním logem, rozjel pořádné změny! Společnost si tak do nové sezóny nadělila nejen nový top management, ale pustila se i do postupné vizuální proměny.

Redesign loga a s ním související celková vizuální proměna představuje odvážný krok, který zachovává odkaz značky, ale přidává svěží, moderní prvky. Logo si ponechalo symboliku a kontinuitu minulosti, ale získalo nový moderní font a jemné designové úpravy, které reflektují aktuální trendy a jsou vyladěny do současného hávu.

A to je jen začátek! Vizuální změny zasáhly také další firemní segmenty. Marketing začal pracovat s novým, na tělo připraveným designem, který má šmrnc a unikátní rukopis díky spolupráci s autistickým umělcem Maappim. Jeho kreativní styl vnesl do komunikace nový náboj a autenticitu.

Nová vizuální identita se projevila také v redesignu webových stránek a proměně layoutu firemního časopisu SUDOP REVUE. Poslední letošní číslo tak bude i rozloučením s grafikou, která po několik let definovala tvář tohoto odborného magazínu. Zároveň bude ale i startem nové éry týmu pod taktovkou šéfredaktora Ivana Krejčího.

Nový vizuál není jen o líbivosti. Silná vizuální identita je dnes klíčovým prvkem v boji o pozornost zákazníků a nových zájemců o práci. Dvojnásobně to platí zejména v digitálním světě. SUDOP PRAHA se tímto krokem hlásí k pozici lídra na trhu a ukazuje, že je připraven na nové výzvy, a to nejen jako odborník na technické projekty, ale i jako inovativní a inspirativní značka. A takové vizuální osvěžení je v dnešním světě sociálních sítí přesně to, co dává firmě šanci zazářit mezi ostatními a říci navenek jasně – TADY JSEM!

Jakub Ptačinský

# SUDOP PRAHA a Správa železnic

pořádají

## 29. ročník konference ŽELEZNIČNÍ MOSTY A TUNELY

ve čtvrtek 23. ledna 2025

## 28. ročník konference ŽELEZNICE 2025

ve čtvrtek 27. března 2025

Kongresové centrum O2 Universum  
Praha 9, Českomoravská 17

### OPERA PRAGENSIA 2024 – ceny hl. m. Prahy za architekturu a památkovou péči



V pondělí 7. října 2024 se v České národní bance uskutečnil slavnostní večer s předáváním Cen hlavního města Prahy za architekturu a památkovou péči Opera Pragensia 2024. Večer oslavil výjimečné projekty, které přispívají k rozvoji hlavního města Prahy, a současně s úctou zachovávají jeho historické dědictví. Letošní ročník nesl motto „Nové ve starém, staré v novém,“ reflektující úspěšné rekonstrukce a obnovy historicky významných staveb.

**Cena starosty MČ Praha 8 Ondřeje Grose Opera Pragensia byla udělena rekonstrukci Negrelliho viaduktu od projektové, konzultační a inženýrské společnosti SUDOP PRAHA.**

Tento projekt byl oceněn za komplexní rekonstrukci, která zhodnotuje kulturní památku a podporuje rozvoj železniční infrastruktury v hlavním městě. Ocenění převzali generální ředitel projektové, konzultační a inženýrské společnosti SUDOP PRAHA Ing. Martin Chrastil a generální ředitel Správy železnic Bc. Jiří Svoboda, MBA.

### Školící den SUDOPU PRAHA 2024

Po roce se Sudopský školící den opět dostal do kongresového sálu Hotelu Olšanka. Konal se ve čtvrtek 3. října.

Program zahájil úvodním slovem generální ředitel, který poté představil předpokládané hospodářské výsledky letošního roku, ekonomickou prognózu pro příští rok a ocenil věrné zaměstnance firmy.

Finanční ředitelka rozklíčovala podivnou zkratku ESG a napověděla, jak se máme oblékat.

A další vedoucí nám prali do hlav elektronizaci na všechny možné způsoby, digitalizaci, inventarizaci, umělou inteligenci...

Bylo to opravdu vydařené dopoledne.



#### Program

- Generální ředitel Martin Chrastil: Struktura SG, SP, SEU a dceřiných společností / Výsledky skupiny SUDOP PRAHA 2023 a predikce výsledků v roce 2024 / Zhodnocení roku 2024 a vize do roku 2025 / Ocenění zaměstnanců SUDOP PRAHA a.s.
- Finanční ředitelka Eva Kudynová: ESG – co je to a dopady do denního života / Firemní oblečení 2025
- Výrobní ředitel Ivan Pomykáček: Změna „stavební“ legislativy / Reference a autorizace dalších generací projektantů / CDE – nová forma správy projektové dokumentace
- Vedoucí právního odb. Markéta Svobodová: Elektronické podpisy zaměstnanců za společnost
- Vedoucí OTR Ondřej Veselý: Elektronizace a její výzvy – elektronické podpisy, digitalizace archivu, inventarizace majetku, školení / Umělá inteligence a její využití
- HR Alexander Molnár a vedoucí odboru PR Jakub Ptačinský: Talent a manažerský program / Manuál krizové komunikace / Plánovaná změna vizuální identity, web, SUDOP REVUE...



# Železniční most Červená zatěžovací zkouška a uvedení do provozu

Jakub Góringer, foto Správa železnic

Po asi třech měsících přerušovaných příprav proběhla 20. 11. 2024 statická zatěžovací zkouška nového železničního mostu přes vodní dílo Orlík. V rámci zkoušky bylo naplánováno celkem sedm zatěžovacích stavů, tři pro ověření chování dvourámové mostovky na březích, tři pro chování největšího železobetonového oblouku v ČR a jeden pro vyvození co největšího zatížení na vybraném ložisku.

Aby byly splněny požadavky na účinnost zatížení (poměr účinků použitého zatížení / účinkům klasifikovaného normativního zatížení včetně dynamického součinitele), tedy 50 % na obloukovou nosnou konstrukci a 70 % na dvourámovou nosnou konstrukci na břehu, byly na místo stavby v předstihu navezeny 3 manipulační vozíky z Pardubic, každý vážící společně s 37 silničními panely 64 t a na samotnou zkoušku navíc přijely dvě lokomotivy – parní lokomotiva řady 475.1 (Šlechtična) vážící dohromady i s tendrem na uhlí 174 t a diesellová lokomotiva řady 679.1 (Sergej) vážící 116 t.

Jako první šly na řadu zatěžovací stavy zkoušející 1. a 2. pole tábořské strany mostu, které byly doplněny zatěžovacím stavem pro ložiska na pilíři P1. Pro tyto stavy a zajištění 70 % účinnosti zatížení byly využity všechny tři vozíky, které vždy na místo přitáhl Sergej. Pro zatěžovací stav na ložisko nakonec zůstal na místě s vozíky i Sergej (celkem 540 t).

Před 4. zatěžovacím stavem musel Sergej odjet do blízké stanice Vlastec, aby mezitím, co si měnili své pořadí se Šlechtičnou, přežely všechny vozíky tlačené dvoucestným rypadlem přes oblouk do pole 10. Po návratu lokomotiv k mostu se dva vozíky odtáhly zpět na tábořskou stranu a mohlo se začít s hlavními zatěžovacími stavy na oblouku.

Uspořádané zatížení v pořadí vozíků, Šlechtična, Sergej s celkovou hmotností 354 t se napřed posunulo nad obloukovou stojku P7 do pozice zatěžující 1/4 oblouku na písečné straně, následoval zatěžovací stav v polovině rozpětí oblouku a jako poslední 1/4 na tábořské straně.

Vzhledem k tomu, že každý zatěžovací stav musí trvat alespoň 30 minut a následně musí most dostat aspoň 30 minut na oddech, trvala statická zatěžovací zkouška od 7 do cca 17 hodin.

Již předběžné výsledky při jednotlivých zatěžovacích stavech ukázaly lehce vyšší tuhost konstrukce oproti předpokladům, tedy že měřené průhyby byly nižší než ty vypočtené.



Po statické zatěžovací zkoušce probíhala v dalších dvou dnech ještě dynamická zatěžovací zkouška, kdy byl do předem určených pozic osazen dynamický budič. Výsledkem dynamické zkoušky jsou změřené vlastní frekvence včetně jejich tvarů a také útlum kmitání. Ve výsledcích dynamické zkoušky se také projevila vyšší tuhost zjištěná při statické zkoušce a naměřené frekvence byly ve všech případech vyšší než předpokládané.

Kdo jste neměl příležitost se na most podívat v rámci stavby neváhejte, a využijte možnost se po mostním unikátu projet dřív, než se v Česku postaví větší oblouk.

#### Investor

Správa železnic, státní organizace,  
hlavní inženýr stavby: Ing. Petr Žákovec

#### Projektant

SUDOP PRAHA a.s.,  
hlavní inženýr projektu: Ing. Martin Vlasák,  
odpovědný projektant Ing. Jakub Göringer, Ph.D.

#### Zhotovitel

Metrostav TBR a.s.

Tým zhotovitele:

Milan Špička, Roman Šimáček, Ing. Petr Sýkora

#### Náklady

543,592 mil. Kč bez DPH;

657,747 mil. Kč s DPH – dle SoD



A s novým mostem za zády si tentokrát stříhli i sudopáci – HIP Ing. Martin Vlasák (vlevo) a výrobní ředitel Ing. Ivan Pomykáček (druhý zprava).

Za účasti ministra dopravy Martina Kupky a dalších hostů zahájila Správa železnic ve čtvrtek 28. listopadu provoz na novém železničním mostě přes vodní nádrž Orlík u Červené nad Vltavou. Jeho železobetonový oblouk má rozpětí 156 metrů a je tak největší v Česku.

Nový most, který dostal jméno Schwarzenberský, umožní nasazení moderních souprav na osobních vlacích, zkrácení jízdních dob a také obnovení nákladní dopravy na celé trati z Tábora do Písku. Stavba začala v lednu 2022.

U zachovaného historického mostu řeší Správa železnic převod vlastnických práv na spolek Viadukt, který jej hodlá spravovat a vytvořit z něj kulturní prostor a cyklostezku. Otázkou je, jak dlouho mu to vydrží. Údržba takové konstrukce je velmi drahá...

## ROZHOVOR

## Andrea Plišková: Každý náš projekt je úplně jiný. To nás naplňuje.

Andrea Plišková, vystudovaná dopravačka na ČVUT v Praze, nejprve dělala v SUDOP PRAHA ekonomku dopravy a pak se postupně vypracovala na pozici vedoucí střediska koncepce dopravy. Středisko, které funguje 26 let, vede posledních 10 roků.



Spolu se svými lidmi zpracovává zásadní koncepční materiály, které tvoří základ budoucího rozvoje dopravní infrastruktury, tedy nejenom dopravní studie všeho druhu, ale i nadřazené strategické a metodické dokumenty.

**Vaše oddělení přichází na řadu hned zkraje všech projektů a u mnoha vydrží až do přestřížení pásky. Přepočítává se ekonomika, technologie stavby, řeší se spolufinancování, je to tak?**

U nás vlastně všechno začíná a končí. Přicházíme s počátečními myšlenkami, prověřujeme, jestli tyto nápady mají nebo nemají smysl, ať už na silnici, železnici nebo na vodě. Dál rozvíjíme, jestli na tom kterém místě vůbec něco dělat a případně co, aby to fungovalo a aby to bylo funkční nejenom po technické stránce, ale i po provozní. Zjednodušeně řečeno, abychom nepostavili něco sice krásného a moderního, ale nevyužívaného.

**Bývá zadavatel, ať už je to státní organizace nebo soukromník, ochotný s vámi o svém zadání diskutovat nebo ho v průběhu vašeho zpracování upravovat?**

Vždycky je velmi důležité, koho máte na druhé straně, jestli je ochoten se ze svých představ nějakým způsobem odklonit a dát na vás jako na odborníka.

**Předpokládám, že by na vás měli dát, ne?**

Musím to zaklepat, ale většinou se dokážeme se zadavatelem domluvit i ho odborně přesvědčit, že by bylo vhodné nějaké řešení nebo provozní koncept upravit. Když řešíme liniové stavby na železnici, tak nejde jen o to postavit koleje, ale musí to dávat smysl i provozně. Mám na mysli intervaly v jízdním řádu, místa zastavení a podobně.

**Kdo všechno je ve vašem týmu?**

Na středisku působí projektanti železničních a silničních staveb, dopravní technologové, analytici přepravních vztahů a ekonomové, kteří vyhodnocují ekonomickou efektivnost jednotlivých záměrů. Dá se říct, že v základu tady máme pět profesí. Na to, jak jsme malé středisko – je nás plus minus 20 – jsme toho hlavně v posledních letech zvládli skutečně hodně.

**Významnou část vaší práce představují studie proveditelnosti. Jaký je potom, když je ostatní střediska zpracovávají, další život vašich prvotních studií tady ve firmě? Nejdou asi do koše...**

V rámci studie proveditelnosti prověřujeme vždy několik variant. Máme většinou studie o třech až osmi variantách, které se mezi sebou technicky nebo provozně liší. Základní varianty se pak v průběhu zpracování modifikují. My je prověříme technicky, provozně, dopravním modelem a ekonomicky, například jestli má smysl posílat někam vlak co pět minut nebo bude jezdit téměř prázdný a přitom kvůli tomu

musíme trať zkapacitnit. Projekty vyhodnocujeme multimodálním dopravním modelem – to znamená, že když někam zavedeme častější nebo rychlejší obsluhu železnicí, můžeme zase třeba ubrat autobusovou dopravu, případně převedeme na vlak i lidi z aut. Projektové varianty tedy vyhodnotíme z pohledu investičních a provozních nákladů a celospolečenských přínosů. Na konci se nám ukáže primárně ekonomická efektivnost, zjednodušeně řečeno, zda náklady, které daná varianta představuje, jsou vyváženy přínosy pro občany, nebo je varianta příliš drahá a stát by „ušetřené“ prostředky účelněji využil jinak. Z efektivních variant nakonec Centrální komise ministerstva dopravy vybírá jednu pro další přípravu. Ta jde potom k následnému zpracování do podrobnějších stupňů dokumentace, tedy jednu naši variantu dostávají kolegové k dalšímu, podrobnějšímu zpracování.

**To už je pak na základě doporučení všech hodnotitelů, že?**

Ano, u zpracování studie proveditelnosti není jenom zadavatel a my, ale jsou tam i další subjekty jako objednatel dopravy a kraje, sdružení osobních a nákladních dopravců a podobně. Ve chvíli, kdy se nám prvotní vějíř variant zredukuje na ty, které by mohly být efektivní, objíždíme i místní samosprávy a sbíráme podněty, na co se třeba ještě v detailu zaměřit. V řadě případů zároveň projednáváme projekty i s iniciativou Evropské investiční banky JASPERS. (Její hlavním cílem je poskytovat členským státům, které přistoupily k EU v roce 2004 nebo později, nezávislé bezplatné poradenství a pomáhat jim tak při přípravě vysoce kvalitních návrhů „velkých projektů“ – pozn. red.) Centrální komise při svém rozhodování bere v potaz i stanoviska všech těchto hodnotitelů, nejenom výsledky ekonomického hodnocení a doporučení zpracovatele a zadavatele.

**Pokud vím, tak podle metodiky, kterou zpracoval SUDOP PRAHA, konkrétně vaše středisko, se řídí veškeré projektové kanceláře v Česku.**

Ano, kdokoliv, kdo chce zpracovávat studie proveditelnosti, se musí řídit Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb, kterou jsme zpracovali. Stejně tak pro stanovení investičních nákladů v koncepčních stupních dokumentace se standardně používá Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměru projektu. Oba tyto materiály jsou samozřejmě už částečně aktualizované, ale jejich základ jsme dali dohromady my.

**Který z projektů, jež vám prošly rukama, je pro vás nejdůležitější nebo nejzajímavější?**

To je strašně těžké povědět. Vzhledem k širokému spektru projektů, o němž jsem mluvila, to lze říct skoro o každém. Všichni na středisku jsme hrdí na to, že jsme mohli být i většiny vysokorychlostních tratí (VRT) v Česku, když jsme zpracovali tři ze čtyř studií jejich proveditelnosti. Z nich vychází téměř všechny úseky VRT, které se v současné době projektují. Stejně tak ale můžu vyjmenovat i studii proveditelnosti železniční trati Mladá Boleslav – Turnov – Liberec – státní hranice. Množství studií před námi pohořelo, ale nám se podařilo najít řešení, které zásadně zkracuje cestu vlakem z Liberce do Prahy a přitom je efektivní. Vloni jsme zase třeba připravovali koncepční studii Strategického podnikatelského parku v Líních u Plzně, tedy celý areál, včetně napojení na stávající infrastrukturu, jehož součástí byla gigafactory na výrobu baterií pro elektromobily. To byla velká výzva, něco nového, co jsme do té doby nedělali. V současné době čekáme na schválení studie proveditelnosti zajištění provozu vlaků o délce 740 metrů v Centrální komisi ministerstva dopravy.

**Na čem aktuálně děláte?**

V tuhle chvíli pracujeme například na územně-technické studii nové tratě Praha – Bystřice nebo na územní studii dopravní obslužnosti území v prostoru Bohumín – Rychvald – Petřvald – Orlová – Havířov – Karviná s napojením na nadřazenou síť. Jsme uprostřed zpracování studie proveditelnosti nových tratí Bratislava – Lamač – Lozorno a Bratislava – Vajnory – Pezinok pro Železničnou společnost Slovensko. Dokončujeme práce na technicko-ekonomické studii I/13 zvýšení rychlosti Chomutov – Most a Blína – Teplice a studii proveditelnosti tratí Zastávka u Brna – Třebíč/Křižanov – Jihlava/Znojmo.

**Z vašeho vyprávění se mi zdá, že máte docela kreativní práci.**

Ano, a to nás právě naplňuje. Každý projekt je úplně o něčem jiném. Jednou je to vysokorychlostní trať, jindy „jenom“ rychlejší spojení na 200 kilometrů za hodinu nebo třeba elektrizace příměstských tratí. Někdy je to rekreační plavba, silniční obchvat, územní studie, jindy zase generel dopravy Prahy 5, dopravní model pro celý Jihočeský kraj nebo národní dopravní model Česka. Nebo vytváříme odborné metodické materiály. Doprovázíme řadu projektů od jejich ideového počátku až do konce v podobě samotné realizace. Je to práce, která nejen mně, ale i mým kolegům na středisku dává smysl – dá se říct, že určujeme budoucí rozvoj dopravní infrastruktury v naší zemi. Je to velká zodpovědnost, ale – a teď to možná bude znít jako klišé – mám skvělý tým, na který se mohu spolehnout a se kterým se nebojím nových výzev.

Ptal se Jakub Ptačinský

# Dálnice D6: Jak obejít Karlovy Vary?

## Územní studie podrobného prověření vybraných variant průtahu D6 a obchvatu D6 – I/13 – D6 v oblasti Karlových Varů

Ivana Adamová, Matěj Mareš

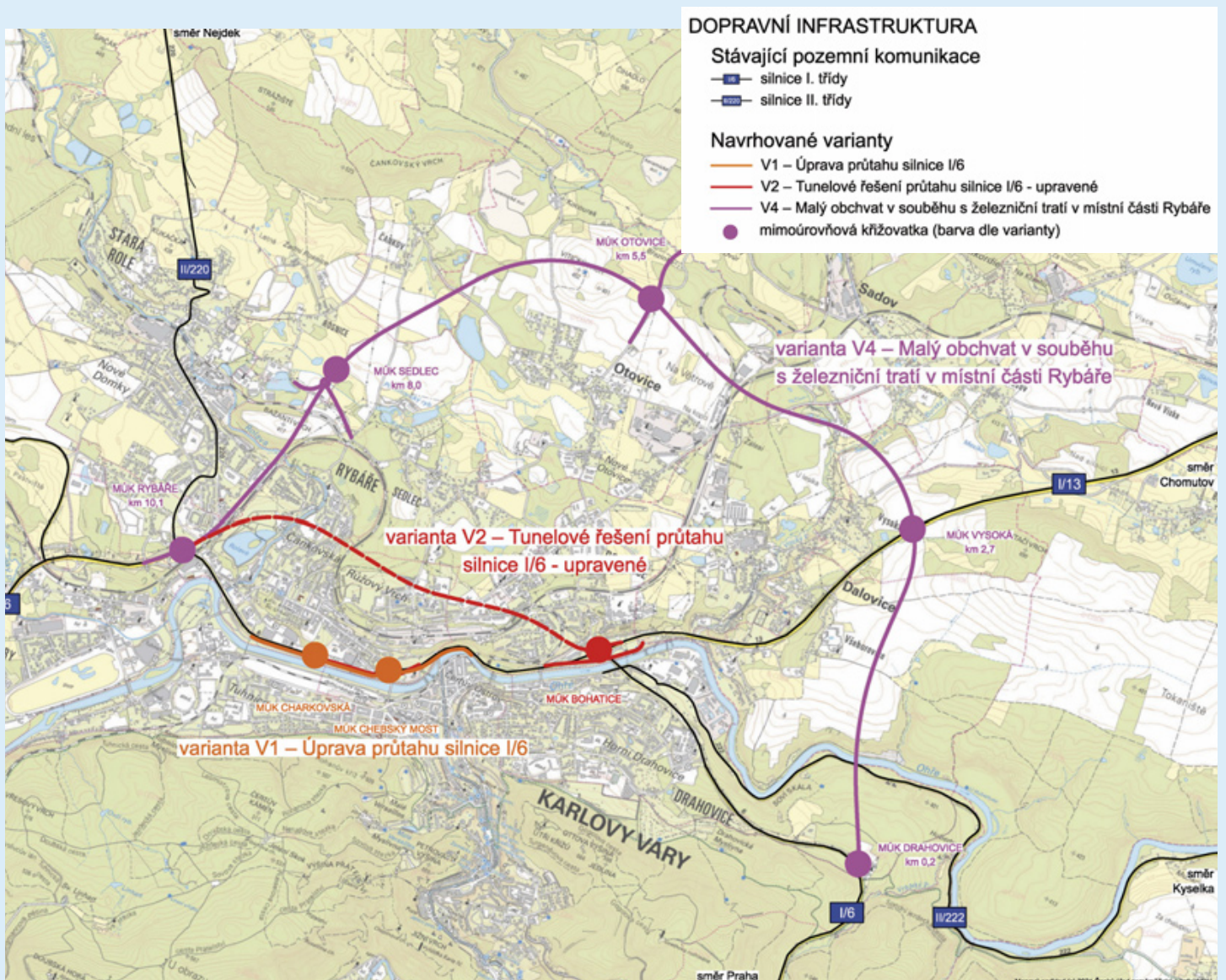


Karlovy Vary jsou krajské a statutární město ležící na soutoku řek Ohře a Teplé. Jedná se o nejnavštěvovanější české lázeňské město, které je od roku 2021 vedeno i na seznamu Světového dědictví UNESCO v rámci položky Slavná lázeňská města Evropy.

Zároveň toto město leží na přirozené křižovatce páteřních silničních tahů ve východo-západním a severo-j jižním směru. Jedná se o dálnici D6 (resp. silnice I/6) spojující Prahu, Karlovy Vary a Cheb s pokračováním dále do Německa, a neméně důležitou silnici I/13, na které leží nejvýznamnější podkrušnohorská města. Právě průjezd silnice I/6 centrem Karlových Varů je považován za jeden z nejvýznamnějších urbanistických a hygienických problémů města.

Z tohoto důvodu byla Krajským úřadem Karlovarského kraje zadána územní studie, jejímž cílem bylo podrobné prověření jednoznačné lokalizace koridoru pro trasu průtahu nebo obchvatu dálnice D6 v oblasti Karlových Varů. V rámci územní studie bylo zpracováno podrobné technické řešení a následně i dopravně urbanistické posouzení pro následující tři varianty:

Z tohoto důvodu byla Krajským úřadem Karlovarského kraje zadána územní studie, jejímž cílem bylo podrobné prověření jednoznačné lokalizace koridoru pro trasu průtahu nebo obchvatu dálnice D6 v oblasti Karlových Varů. V rámci územní studie bylo zpracováno podrobné technické řešení a následně i dopravně urbanistické posouzení pro následující tři varianty:



### Varianta V1: „Úprava průtahu silnice I/6“

Komunikace je ve variantě V1 vedena v ose stávající silnice I/6 (ulice Pobřežní). Oproti stávajícímu stavu je upraveno výškové vedení komunikace a mimoúrovňové křižovatky Chebský most a Charkovská. Je ponecháno stávající šířkové uspořádání. Jedná se o směrově rozdělenou místní rychlostní komunikaci kategorie MR4d(c) -/19/70(50).

Začátek stavebních úprav je situován před nadjezdem železniční trati č. 149 v km 114,700 silnice I/6. Konec stavebních úprav je situován na úrovni zimního stadionu v km 116,500 silnice I/6.

Jízdní pás ve směru do Chebu je v úseku km 114,750–115,100 zahloben na výškovou úroveň jízdního pásu v opačném směru. Snížení nivelety je navrženo maximálně o 3–4 m. Vzhledem ke stávajícímu terénu je uvažováno s výstavbou masivních zárubních zdí.

Přibližně v km 115,300 je zachována MÚK Chebský most. Na silnici I/6 jsou doplněny přídatné pruhy pro odbočení a připojení. Nájezdová větev ve směru Cheb je zrušena a nahrazena novou komunikací vedoucí do MÚK Charkovská.

V úseku km 115,100–116,450 jsou oba jízdní pásy zahlobeny maximálně o cca 4,5 m. Minimální niveleta komunikace je navržena 1 m nad běžnou hladinou řeky Ohře. V úseku km 115,400–116,350 je niveleta navržena pod hladinou Q100 řeky Ohře. V úseku km 115,430–116,450 je ko-

munikace zakryta a vedena hloubeným tunelem. Mezi MÚK Chebský most a MÚK Charkovská je navržena nová obslužná místní komunikace vedoucí v horní úrovni nad zakrytým průtahem komunikace I/6. Komunikace je navržena v kategorii MO2 -/8/50.

Přibližně v km 116,015 je navržena MÚK Charkovská. Jedná se o kosoúhelnou MÚK. Na silnici I/6 jsou doplněny přídatné pruhy pro odbočení a připojení. Vedlejší komunikace je vedena v horní úrovni a je na ní navržena okružní křižovatka, do které jsou zapojeny jednotlivé větve MÚK.

#### Pozitiva varianty V1

- nejmenší míra zásahů do stávajícího dopravně urbanistického řešení
- ušetření rozsáhlého území vypuštěním koridoru velkého obchvatu I/6 ze Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje a územních plánů Jenišova, Otovic, Dalovic a částečně Sadova

#### Negativa varianty V1

- zakonzervování významných nepříznivých vlivů tranzitní dopravy na životní prostředí, veřejné zdraví a na městské prostředí
- zablokování rozvoje a zamezení kultivace atraktivní levobřežní zóny podél řeky Ohře, bez možnosti zlepšit provázanost s lázeňskou částí města

### Varianta V2: „Tunelové řešení průtahu silnice I/6 – upravené“

Komunikace je ve variantě V2 vedena mezi stávajícími MÚK Bohatice a MÚK Rybáře tunelem mimo stávající Pobřežní ulici. Hlavní komunikace je navržena jako směrově rozdělená místní rychlostní komunikace kategorie MR4d(c) -/19/80(50) s návrhovou rychlostí v tunelové části 80 km/h.

Začátek stavby je umístěn na silnici I/13 před stávající MÚK Bohatice, kde je jako hlavní směr považována silnice I/13 (resp. směr Chomutov–Cheb), která přímo navazuje na navrhovaný tunel. Silnice I/6 se v MÚK Bohatice na silnici I/13 napojuje jako vedlejší komunikace a následně pokračuje do tunelu.

Tunel je navržen jako dvě tunelové trouby (jedna pro každý směr) šířkové kategorie T-8,0, vzájemně propojené tunelovými propojkami. Jedná se o tunel ražený s hloubenou částí u všech portálů. Délka tunelu je 3,080 km.

Východní portál se nachází v blízkosti MÚK Bohatice, v místě stávajících křižovatkových větví a Táborské ulice. Tunelová část je následně vedena pod místními částmi Bohatice a Rybáře. Západní portál je situován v blízkosti MÚK Rybáře, kde se napojuje na stávající silnici I/6 (místní rychlostní komunikaci).

#### Pozitiva varianty V2

- relativně krátká trasa „průtahu“ s důslednou eliminací nepříznivých vlivů na městské prostředí díky tunelovému vedení, s výjimkou okolí MÚK Rybáře a MÚK Bohatice
- stávající čtyřpruhový průtah bude možno upravit na dvoupruhovou obslužnou komunikaci s úrovněvými křižovatkami, s možností nemotorové dopravy a doprovodnou zelení
- uvolnění možností rozvoje a kultivace atraktivního levobřežního území Ohře, posílení bezbariérového propojení s lázeňskou částí města
- ušetření rozsáhlého území vypuštěním koridoru velkého obchvatu I/6 ze Zásad územního rozvoje Karlovarského kraje a z územních plánů Jenišova, Otovic, Dalovic a částečně Sadova

#### Negativa varianty V2

- tunelový úsek neumožňuje komunikační napojení severních rozvojových částí Karlových Varů
- komplikované napojení levobřežní vnitroměstské komunikace – ul. Pobřežní na MÚK Bohatice a MÚK Rybáře



Vizualizace MÚK Bohatice ve variantě V2 (nahore) a vizualizace MÚK Rybáře V2 (dole).

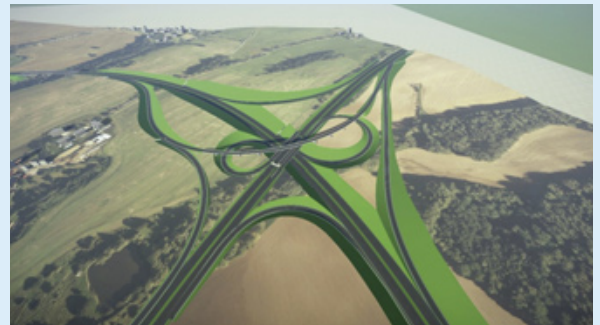




## Varianta V4: „Malý obchvat v souběhu s železniční tratí v místní části Rybáře“

Varianta V4 je řešena jako malý severní obchvat města. Hlavní komunikace je navržena jako dálnice v šířkovém uspořádání D27,5 s návrhovou rychlostí 130 km/h a s množstvím mostů a zářezů, včetně pěti prostorově rozsáhlých mimoúrovňových křižovatek.

Začátek stavby je umístěn na silnici I/6 (dálnici D6) v prostoru stávající střelnice, kde je navržena MÚK Drahovice. Dále trasa klesá severním směrem k hlubokému údolí řeky Ohře, kterou překonává mostní estakádou. Následně je trasa vedena po zemědělské půdě, po okraji chráněného ložiska nerostných surovin až ke stávající silnici I/13, kde je navržena MÚK Vysoká v km 2,7. Trasa se dále stáčí na západ, přechází přes údolí Sadovského a Vitického potoka, podjezdem kříží 2 železniční tratě (č. 140 a 141) a dále stoupá ke stávající silnici Otovice–Podlesí (silnice III/22129), se kterou je navržena MÚK Otovice v km 5,5. Dálniční estakádou přechází přes údolí vodoteče, silnici III/2201 a železniční trať č. 142. Následně trasa prochází v zářezu Bažantím vrchem, mostním objektem překonává řeku Rolavu a přímýká se k železniční trati č. 140, podél které je vedena až do konce stavby v MÚK Rybáře.



Vizualizace MÚK Vysoká.

### Pozitiva varianty V4

- respektování platné územně plánovací dokumentace (Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje, územní plány dotčených obcí)
- obchvat vytváří nový nadčasový rámec rozvoje města, zpřístupňující okrajové městské i příměstské části Karlových Varů (bydlení, logistická a komerční zařízení)

### Negativa varianty V4

- mimořádný zábor území, včetně zemědělské půdy a lesních porostů
- výrazné prodloužení trasy pro tranzitní dopravu se může projevit zachováním vyššího podílu průjezdu městem po levém i pravém nábrežním prostoru



Rozdílový kartogram, varianta V2.

Příčný řez variantou V2 (autor: Movisio s.r.o.).



## Výběr doporučené varianty

Hlavní kritériem pro závěrečné doporučení varianty bylo dopravně urbanistické posouzení, které bylo provedeno pomocí DETR analýzy. V rámci DETR analýzy byly shrnuty základní parametry jednotlivých variant a jejich dopady do území. Pro hodnocení variant tak byla použita základní kritéria jako jsou technické parametry stavby, ekonomické ukazatele, urbanismus, přepravní poptávka nebo vliv na životní prostředí. Na základě zpracovaného dopravně urbanistického posouzení **bylo doporučeno řešit silnici I/6 v prostoru Karlových Varů ve Variantě V2 – „Tunelové řešení průtahu silnice I/6 – upravené“.**

Tato varianta poskytuje výhody krátké trasy pro tranzitní dopravu Karlovými Vary. Převedením tranzitní dopravy dojde k eliminaci nepříznivých vlivů z dopravy na městské prostředí, čímž dojde ke zklidnění levobřežní části města a uvolnění tohoto prostoru pro další rozvoj (např. úpravu stávajícího čtyřpruhového průtahu na dvoupruhovou městskou obsluhovanou komunikací vybavenou souběžnou nemotorovou komunikací s doprovodnou zelení).

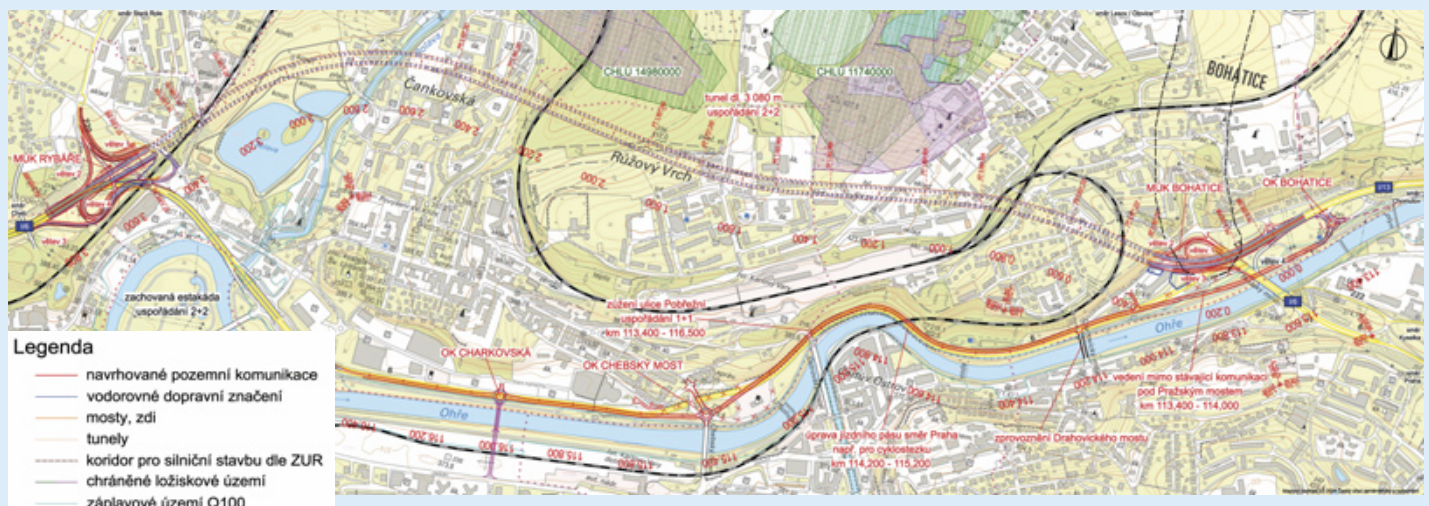
## Vyhodnocení dopravním modelem

Hodnoty zatížení v tunelu dosahují cca 24 500 voz/den, na stávajícím průtahu asi 5 000–7 000 voz/den, na Drahovickém mostě pak necelé 4 000 voz/den. Na přeložce silnice II/220 jsou hodnoty vyšší než 7 000 voz/den. Ze stávajícího průtahu odvádí tunel přes 20 000 voz/den, což je způsobeno nejen novou atraktivní stavbou, ale zároveň i výrazným zhoršením stávajícího průtahu včetně napojení na jeho obou koncích.

Lze konstatovat, že pozitivem varianty V2 z hlediska použitého dopravního modelu je existence rychlého kapacitního spojení východu a západu města, které odvádí tranzitní (nejen) dopravu ze stopy stávajícího průtahu, efekt je částečně podpořen i přeložkou II/220. Pozitivem je také mírné zkrácení cestovních časů pro vozidla využívající nové přeložky. Negativem jsou komplikovaná napojení zachovaného průtahu do MÚK Bohatice a neexistující směry/napojení v MÚK Rybáře nahrazované alternativními trasami.

## Odpověď na otázku v úvodu:

**NEOBCHÁZET – PROJET TUNELEM!**



Podrobné technické řešení varianty V2.



**Modernizace železničního uzlu  
Hradec Králové**

**STARTUJE**





# Modernizace železniční stanice Hradec Králové hl. n.

Daniel Filip

*Když bylo v září roku 2019 uveřejněním v registru smluv oficiálně zahájeno zpracování projektové dokumentace ve stupních DUSP a PDPS Uzlu Hradec Králové, nikdo z nás ani zdaleka netušil, že proti Správou železnic požadovanému rozpracování přípravné dokumentace z roku 2018 bude výsledná podoba modernizace železniční stanice Hradec Králové hl. n. zcela odlišná. A musím konstatovat: „Zaplať odvaze Správy železnic za to!“*

Bonmot v dávných dobách pravil, že Hradec Králové je významná křižovatka nevýznamných železničních tratí. Rozvojem železniční sítě České republiky bude zlomyslná poznámka překonána a stanice Hradec Králové hl. n. se zařadí mezi významné železniční uzly ČR. Rameno Velký Osek – Hradec Králové – Choceň je nově začleněno do Evropské sítě TEN-T; stane se alternativou k I. tranzitnímu železničnímu koridoru ČR. Správa železnic připravuje zdvoukolejnění železničních tratí Velký Osek – Choceň a Pardubice – Jaroměř.

Již několik desetiletí byla a je zřejmá nutnost rekonstrukce a posléze modernizace žst. Hradec Králové hl. n. V nultých letech 21. století tehdy ještě Správa železniční dopravní cesty měla snahu řešit neutěšenou situaci železniční stanice modernizací jednotlivých zhlaví a přidáním ostrovního nástupiště. SUDOP PRAHA zpracoval

na toto téma několik dokumentací, záměry však nedošly uskutečnění. Teprve v 10. letech 21. století SŽDC zadala a SUDOP PRAHA zpracoval dvě studie, „Studie proveditelnosti trati Hradec Králové – Pardubice“ a „Studie proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň“, jež zásadně posunuly modernizaci stanice Hradec Králové hl. n. k realizaci.

Od roku 2015 SUDOP PRAHA zpracovával přípravnou dokumentaci „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové“. Kvůli sporům se zapsaným spolkem „Kaštanka“ investor zpracování PD v roce 2018 ukončil a úsek rozdělil na dvě etapy: první etapou je modernizace žst. Hradec Králové hl. n. A tak zatímco železniční trať mezi Pardubicemi a Opatovicemi nad Labem–Pohřebačkou je již modernizována a zdvoukolejněna, úsek Opatovice nad

Labem–Pohřebačka (včetně) – Hradec Králové (včetně) na modernizaci stále čeká.

Dostáváme se do roku 2019, SUDOP PRAHA s plným nasazením začíná projektovat Uzel Hradec Králové. A přichází první z řady zádrhelů a přerušení. Aktuální a výhledové požadavky objednatelů osobní dopravy a požadavky nákladních dopravců znamenají nutnost přepracovat uspořádání zhlaví a kolejí v stanici, další alespoň krátká nástupní hrana by se též hodila.

Opakovaně upravujeme návrhy, Správa železnic opakovaně posuzuje kapacitu zhlaví separátní simulací. Souběžně Správa železnic zjišťuje, že dosud uvažované ponechání stávajících úzkých ostrovních nástupišť ve stanici není do budoucna udržitelné a přistupuje k úpravě zadání. K řešení je též památková ochrana výpravní budovy, podchodů na nástupiště, nástupišť a zastřešení nástupišť.

Do všech úprav přichází pan architekt Rejchl, potomek autorů výpravní budovy, s návrhem halového zastřešení nástupišť, které je bohužel mimo finanční realitu stavby. Do projektu a stavby vstupuje druhý investor Statutární město Hradec Králové.

Po několika přerušeních projekčních prací jsme se v roce 2022 s investorem konečně dohodli na výsledné vizi modernizace železniční stanice Hradec Králové hl. n. Alespoň v obrysech jsme znali požadavky investora, určovali jsme koncepci v profesích a začali jsme projektovat naostro. K urychlení přípravy jsme pokračovali jednostupňově, dohromady DUSP + PDPS.

Projekt modernizace železniční stanice Hradec Králové hl. n. je rozsáhlý a nehodlám čtenáře unavovat kompletním popisem technického řešení a ohromovat technickými parametry. V následujících řádcích se pokouším popsat nejvýznamnější objekty.





Pohledem cestujících budou při příchodu k železniční stanici nejvýznamnějšími objekty před vstupem do výpravní budovy **dvě nové BikeTowers k uložení 236 jízdních kol** cestujících.

Na severní straně stanice zmizí Správu železnic vykoupený rozsáhlý objekt skladiště a cestující budou moci odstavit osobní vozy na **novém kapacitním parkovišti** s možností dobíjení elektromobilů.

Po vstupu do funkcionalistické výpravní budovy z 30. let 20. století architektů Jana a Václava ml. Rejchlových cestující zaujmou **přestavěné pokladny a do výpravní budovy zaústěné eskalátory** z odjezdového podchodu.

Dva nové světlé rozšířené podchody s osazenými původními a historizujícími prvky zavedou cestující k výstupům na **tři ostrovní nástupiště, nástupiště u výpravní budovy a tři jazyková nástupiště**. K výstupu na nástupiště budou mít cestující možnost volit schodiště, výtahy či eskalátory.

Na nástupištech budou moci cestující ocenit harmonii nových nástupišť s jejich zastřešením. Nová zastřešení budou evokovat původní historické zastřešení, přitom budou použity nadčasové materiály a povrchové úpravy. K zachování stávajícího památkově chráněného zastřešení budou nosné části tvaru T a TT restaurovány a použity na dvou jazykových nástupištech.

Pohyb cestujících po stanici bude usměrňován tabulemi orientačního a informačního systému a pokyny a informacemi staničního rozhlasu. Cestujícím v nesnázích detekovanému kamerovým systémem může být přivolána adekvátní pomoc.

Cestující znavení či čekající na opožděný vlak spočine na připravených lavičkách. K obveselení cestujících budou sloužit reklamní panely.

Pokud nastupující cestující v příjemném prostředí modernizované stanice úspěšně zvládne cestu k vybranému vlaku, přestupujícím se podaří přestoupit na následný vlak, a vystupující se dostane k navazujícímu dopravnímu prostředku v přednádraží, bude jeden z účelů modernizace železniční stanice naplněn.

Vnímaví cestující si jistě povšimnou absence stávající lávky ZVU do areálu depa ČD.

Vnímavější snad též zaznamenají přípravu na zdvoukolejnění trati na Chlumec nad Cidlinou, Týniště nad Orlicí, Pardubice a Jaroměř, **novou kolej č. 13 užité délky 780 m pro nákladní vlaky**, modernizaci nákladních kolejí v liché skupině, novou RID kolej č. 20 a novou rampu u koleje č. 22, nové trakční vedení dočasně ve stejnosměrné trakční soustavě 3 kV s přípravou na konverzi na střídavou soustavu 25 kV 50 Hz, nové prvky zabezpečovacího zařízení s funkcí ETCS L2 s dálkovým ovládním z CDP Praha, nový technologický objekt na jižním zhlaví, úpravu stávající trafostanice u výpravní budovy, nové objekty elek-

trického předtápěcího zařízení a staniční trafostanice, nový objekt skladů a dílen, napájecí trafostanice 22 kV v areálu trakční měnirny v Hradci Králové.

Cestujícím a veřejnosti zůstanou naopak skryty úpravy výpravní budovy pro umístění technologií zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, silnoproudé technologie a dispečerského pracoviště. Cestující a veřejnost také stěží zaznamenají nový magistrální rozvod 22 kV a mohutný podzemní kabelovod propojující severní a jižní zhlaví a významné objekty ve stanici.





Nezanedbatelným bonusem modernizace železniční stanice pro veřejnost bude přestavba podjezdu Gočárova, to jest železničního mostu přes Gočárovu a Pražskou třídu.

Stávající trojlodní dispozice pod železničním mostem bude sjednocena do jednoho společného prostoru s rozšířením hlavní komunikace a též horizontálně oddělených komunikací pro pěší a cyklisty po okrajích Gočárovu a Pražské třídy. Barevně sjednocené polarámy v podjezdu

se zabudovanými světelnými zdroji poskytnou projíždějícím a procházejícím vedle funkčního též estetický zážitek. Hradečtí a mimohradečtí budou okouzleni novodobou bránou do širšího centra Hradce Králové.

Soustava tří přejezdů ulice na Důchodě by se stala po modernizaci kvůli vysoké četnosti vlaků téměř neprůjezdnou, a bude nahrazena podchodem pro pěší a cyklisty umožňujícím bezbariérové podejítí severního zhlaví stanice.

Automobilová doprava použije stávající síť komunikací.

Přejezdy ulic U Fotochemy, Kydlinovská, Honkova a Maxe Malého budou k radosti uživatelů přestavěny a nově zabezpečeny.

Nepřehlédnutelné budou přeložky úseků horkovodu v kolizi se železniční stavbou na výjezdu směrem na Týniště nad Orlicí. Skryté zůstanou vynucené přeložky sítě technické infrastruktury.



Modernizace železniční stanice Hradec Králové hl. n. bude probíhat postupně v letech 2024–2029 a bude vyžadovat maximální pozornost a soustředění cestujících. V etapách se budou měnit funkční úseky nástupišť, přístupy na nástupiště, náhrady vlaků autobusovou dopravou. Cestující budou navádět a směřovat pracovníci dopravců a stavby. Podjezd Gočárova se bude přestavovat na etapy v letech 2027–2029 a plně funkční bude v roce 2030.

V době vydání tohoto čísla SUDOP REVUE bude probíhat společné řízení k povolení stavby a výběr zhotovitele stavby.

Snahou Správy železnic je spojit přestavbu částí zhlaví železniční stanice se stavbou navazujících úseků směrem na Týniště nad Orlicí a na Chlumec nad Cidlinou. Do železniční stavby též zasáhne od roku 2027 nebo 2028 stavba ŘSD – přestavba nadjezdu Koutníkova nad severním zhlavím železniční stanice.

### Závěrem

Výsledek modernizace železniční stanice Hradec Králové hl. n. nepochybně ztraktivní železniční dopravu pro cestující, vzniknou nová moderní nástupiště a podchody pro cestující. Přestavba podjezdu Gočárova dá vzniknout modernímu vstupu do centra města.

Proces projektové přípravy byl vzrušující a výsledek je více než uspokojivý. Každá mince má však dvě strany. Zakázka je současně jedním z typických současných příkladů, kdy změna a zásadní rozšíření obsahu zakázky společně s prodloužením zpracování zakázky o několik let vedou k zahlcení kapacity projektčních firem.

Realizace stavby modernizace železniční stanice Hradec Králové hl. n. bude po všech stránkách složitá, se zásadním dopadem do železničního provozu a do okolí železniční stavby v širším centru Hradce Králové. Můžeme pouze doufat v minimum změn při provádění stavby.

### Poděkování

Děkuji všem kolegyním a kolegům spolupracujícím na projektu. Speciální poděkování patří Ing. Jaroslavu Dytrychovi. Doufám, že vlastní stavba proběhne úspěšně a dle představ projektantů a bude dlouho a bez větších závad sloužit ke spokojenosti cestujících a veřejnosti (a správců).

### Název stavby

Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem – Hradec Králové, 1. etapa, ŽST Hradec Králové hl. n.

### Investoři

Správa železnic, státní organizace, Stavební správa východ

**HIS:** Jitka Hubatková, Ing. Jana Kolářová  
Statutární město Hradec Králové

### Zpracovatel projektové dokumentace

Sdružení „SP+SEU\_HK-Pardubice-Chrudim\_2.st\_ŽST Hradec Králové“

Správce SUDOP PRAHA a.s.,  
společník SUDOP EU a.s.

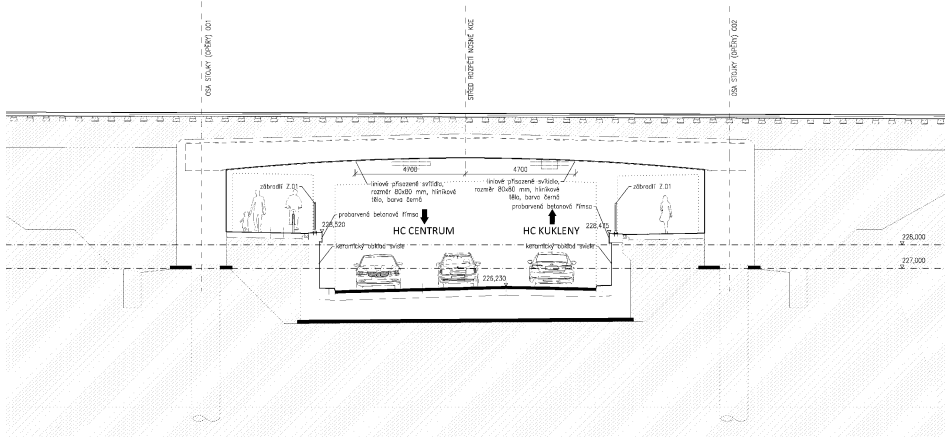
### Vedení zakázky

**HIP:** Ing. Daniel Filip

### HIP technologických profesí:

Ing. Jaroslav Dytrych

**Správce dat:** Ing. Monika Pospíchalová



*Snímky z videoprezentace uveřejňujeme s laskavým svolením Správy železnic.*

*Vizualizaci zastřešení nástupišť na straně 14 zpracovala firma Egoé plus, a.s., Bílovice.*

*Vizualizaci pokladen a výstupu z podchodu do haly na straně 13 zpracoval Atelier 4, s.r.o., Jablonec nad Nisou.*

*Architektonickou studii podjezdu Gočárova (snímky na této straně) zpracovalo arch. studio OVA (OV architekti s.r.o., Praha) pro Statutární město Hradec Králové.*



Dálnice D6, přeložka Krupá







*V úterý 27. srpna zprovoznilo Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) stavbu 6,5 kilometru dlouhého úseku dálnice D6 Krupá, přeložka ve Středočeském kraji.*

*Aktuálně se buduje dalších téměř 27 kilometrů dálnice D6 i odpočívka u Kolečova.*

*Na přelomu roku plánuje ŘSD začít stavět ještě úsek D6 Knínice–Bošov, příští rok další dva úseky dálnice D6 zprovozní.*

## Dálnice D6, přeložka Krupá

Petr Hradil, foto Daniel Karfík

Stavební úsek navazuje od Prahy na úsek „D6 Řevničov, obchvat“ zprovozněný v listopadu 2020 a ve směru na Karlovy Vary na úsek „D6 Hořesedly – přeložka“, jehož realizace byla zahájena v únoru 2023. Téměř současně – v březnu 2023 – byla zahájena také stavba dalšího navazujícího úseku „D6 Hořovičky, obchvat“ až po křižovatku se silnicí I/27 (Plzeň–Most). Dá se říct, že Středočeský kraj tak bude mít ve věci dálnice D6 brzy „splněno“, protože další úseky se již nacházejí v krajích Ústeckém a Karlovarském.

Zprovozněním stavby „D6 Krupá, přeložka“ dochází ke značnému odlehčení dopravy především v obci Krupá, kterou prochází nejen původní silnice I/6, ale i silnice II/229 spojující bývalá okresní města Rakovník a Louny. Nebezpečnou úrovněnou křižovatkou „Na Šustně“ těchto dvou

intenzivně zatížených silnic tak v podstatě nahrazuje dálniční mimoúrovňová křižovatka. Významně se tak zlepší životní podmínky místních obyvatel, sníží se riziko nehod a klesnou emisní zátěž a hluk.

Zájmové území se nachází jižně od obce Krupá v katastrálních územích Krušovice, Krupá a Nesuchyně. Stavba je ve své převážné části umístěna na plochách se zemědělským využitím.

Délka novostavby dálnice navržené v kategorii D 25,5/130 je 6,450 km. Kromě hlavní trasy je součástí stavby jedna osmičková mimoúrovňová křižovatka (s přeložkou již zmíněné silnice II/229), přeložka silnice I/6 (budoucí II/606), přeložky polních cest, dopravní značení a přeložky veřejných účelových komunikací.





V rámci stavby je vybudováno celkem 5 mostních objektů, z toho 4 na hlavní trase dálnice (přes vodoteč, přes železniční trať, přes zamokřené území a přes polní cestu). Za nejvýznamnější mostní objekt lze jednoznačně určit mostní estakádu délky přes 800 m. Nosnou konstrukci tvoří spojitý nosník z předpjatého betonu o 23 polích rozpětí 28 + 21 x 35 + 28 m.

Zároveň bylo nutné provést přeložky inženýrských sítí, protihluková opatření – protihlukové stěny, vegetační úpravy a rekultivace zrušených úseků komunikací.

Práci sudopských projektantů ve stupni PDPS přiblížila v rozsáhlém materiálu SR 1/2021, v realizaci to bylo několik menších objektů a autorský dozor.



#### D6 Krupá, přeložka

délka dálnice D6: 6,450 km  
 investor: Ředitelství silnic a dálnic s.p.  
 zhotovitel: Metrostav Infrastructure a.s.  
 koordinátor RDS: Společnost RDS D6 Krupá:  
 M4 Road Design + SUDOP EU  
 zahájení realizace: březen 2022  
 zprovoznění: srpen 2024

*Ze zhruba 130 kilometrů dlouhého spojení mezi hlavním městem a Karlovými Vary zbývá dokončit 63 kilometrů dálnice.*

*Příští rok by měla být D6 od Prahy hotová až k jesenické křižovatce se silnicí I/27. Letos v červenci začalo ŘSD stavět 12,1 kilometru dlouhý úsek Petrohrad – Lubenec, jednu z největších dopravních staveb v Česku.*

*V nejbližších dvou letech plánuje ŘSD začít stavět všechny zbylé úseky D6 mezi Prahou a Karlovými Vary.*



**Spolufinancováno  
Evropskou unií**

**Ministerstvo dopravy  
Státní fond dopravní  
infrastruktury**



# Rekonstrukce traťového úseku Chomutov – Kadaň-Prunéřov, aneb SUDOP se po padesáti letech vrací na místo činu

Petr Lapáček, Martin Raibr

V letošním roce dokončilo středisko 208 projekt stavby „Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Prunéřov (včetně)“. Není to poprvé, kdy naše společnost projektovala tento úsek tratě pod Krušnými horami. Již před téměř padesáti lety vedl projekt přeložky HIP Ing. Antonín Janovský. Jistě by HIPa původní přeložky potěšilo, že po realizaci nynější stavby bude zvýšena původní traťová rychlost ze 100 km/h v některých úsecích až na 160 km/h.

## Z historie trati (černá čárkovaná trasa)



Trať Chomutov–Prunéřov vznikla jako součást České severozápadní dráhy Praha–Kladno–Chomutov–Cheb, kterou vybudovala společnost Buštěhradská železnice roku 1871 pro traťovou rychlost 80 km/h. Trať Ústí nad Labem – Chomutov postavila Ústecko-teplická dráha v letech 1858 až 1870. Tím vznikla významná uhelná magistrála podél Krušných hor, určená zejména pro dovoz paliva pro Státní severní dráhu a pro vodní dopravu z uhelných pánví Sokolovska a Mostecko.

V roce 1881 doplnila železniční síť tohoto prostoru ještě místní dráha Kašticé–Kadaň a vzniklo velké množství vleček jednak k uhelným dolům a jednak k průmyslovým podnikům v Chomutově a Prunéřově.

Postupně rostl i význam osobní dopravy a byla postavena spojovací trať Březno u Chomutova – Prunéřov, která umožňovala zkrácení jízdní doby ve směru Praha–Cheb mimo úvrať ve stanici Chomutov. Provoz na trati byl zahájen 9. listopadu 1871. Byla využívána především pro nákladní dopravu, rychlíky z Prahy do Chebu byly obvykle vedeny úvrať přes Chomutov a osobní přeprava měla spíše lokální charakter.

Tato trať však byla první obětí velkoplošné těžby uhlí v povrchových lomech zmíněného prostoru. Rychlíky Praha – Karlovy Vary po ní přestaly jezdit v roce 1960.

V roce 1962 byl provoz na trati z důvodu rozšíření těžby hnědého uhlí ukončen. Ve stejném roce byla zrušena železniční stanice Tušimice a zachována jen malá část tratě jako vlečka. Částečnou náhradou byla traťová spojka u Spořic mezi pražskou a chebskou tratí.

## Přeložka železniční trati Chomutov–Prunéřov (červená trasa)

Projekt této stavby zpracoval SUDOP v 70. letech minulého století, HIPem byl Ing. Antonín Janovský. Před zahájením prací na vlastní přeložce trati Chomutov–Prunéřov musela být silnice I/13 přeložena až na úpatí Krušných hor a všechny potoky tekoucí s jejich svahů a údolí byly podchyceny záchytnou vodotečí, vedoucí od Vernéřova až do Chomutovky.

Dvoukolejná trať v úseku zst. Chomutov–Mikulovice (před bývalou zastávkou Vernéřov) byla rovněž přeložena k úpatí hor, a práce zde probíhaly v 70. letech 20. století. Traťová rychlost na nové přeložce byla bohužel stanovena pouze na 100 km/h jako na trati Ústí–Chomutov, i když směrové poměry by umožnily rychlost vyšší.

Přeložka ovšem vede docela zajímavým terénem a vykazuje slušné zářezy i násypy a mnoho objektů. Investor i dodavatelé měli obavy z nestability jílovitých materiálů, naštěstí se však jednalo pouze o jílovité štěrky a písky. Zato se v zářezu u Prunéřova na přeložce připojné tratě Kašticé–Kadaň–Prunéřov odkryla tenká sloj hnědého uhlí, spíše živičných lupků, která udělala radost místním obyvatelům.

Na této přeložce vznikla v km 27,237 nová železniční stanice Kadaň město (dnes Kadaň, přičemž doprava na trati Kadaň předměstí – Kašticé byla později zastavena).

Dále byla vybudována spojovací trať z nové výhybny Spořice v km 121,500 pražské tratě do nové odbočky Dubina v km 128,132.

V km 130,6 hlavní přeložky byla navržena dvoukolejná zastávka Málkov a konečně v km 137,351 vybudována železniční stanice Kadaň (dnes Kadaň-Prunéřov).

Z ní odbočuje jednak trať do Kadaně (dříve až do Kaštic), jednak vlečka do sousední elektrárny Prunéřov (EPRU). Tato vlečka pak pokračuje nadjezdem přes hlavní trať a vede zčásti podél Kaštické tratě a dále podél Nechranické přehrady do elektrárny Tušimice (ETU) a souběžných lomů. Na druhém konci je zaústěna do železniční stanice Březno u Chomutova v km 115,783.

Přeložka hlavní tratě končila stavebně u obce Mikulovice, ale zabezpečovací a sdělovací zařízení bylo vybudováno až do Klášterce nad Ohří v km 144,286.

Celá přeložka byla dána do předčasného užívání 30. září 1978. Zprovoznění přeložky bylo se zpožděním, měla být hotova ke grafikonu 1978–79, viz kopie staniční vyhlášky.

Přeložka místní dráhy do Kaštic přes nové nádraží Kadaň město byla v provozu již od roku 1974, další úprava lokální proběhla při zapojení do nové výchozí stanice v roce 1978.

Stavební práce na dokončení stavby probíhaly až do roku 1982. Pro předčasné využívání stavby vypracovali projektanti SUDOPu návrh úprav pro dočasný přístup cestujících přes staveniště nádraží Kadaň-Prunéřov a pro zapojení nové tratě do zst. Chomutov.

Výhledová přeložka tratě do Vejprtu v úseku Chomutov–Černovice se nakonec nerealizovala.



Zastávka Málkov a zst. Kadaň-Prunéřov (2016.)



## Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Pruněrov (včetně)

Hlavním cílem stavby Rekonstrukce traťového úseku Chomutov (mimo) – Kadaň-Pruněrov (včetně) je zajištění provozuschopnosti dráhy při zajištění řádné bezpečnosti. Budou odstraněny rychlostní propady a zajištěno zvýšení traťové rychlosti na maximální možnosti trati.

Stavba zajišťuje plnou bezpečnost železniční dopravy, a to jak nasazením moderního technologického zařízení, tak odstraněním jednotlivých úroňových křížení v oblasti. Současně budou odstraněna úroňová křížení na širé trati i v zastávce Málkov.

V rámci stavby dochází ke **zrušení zastávky Málkov ve stávající poloze** a dojde k jejímu zřízení v nové poloze blíže k obci u stávající pěší lávky nad trati.

**Zastávka Málkov** bude kompletně rekonstruována a bude disponovat novými nástupišti o délce 120 m s výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK. Ve stanici Kadaň-Pruněrov dojde ke kompletní přestavbě dvou ostrovních nástupišť, která budou nahrazena 200 m dlouhými nástupišti o výšce hrany 550 mm nad TK a budou opět přístupna nástupištními rampami.

V rámci stavby je i snaha zajistit **atraktivnost železniční dopravy i z pohledu nákladních dopravců**, takže v rámci této stavby se předpokládá změna napájecí soustavy na 25 kV AC, která zajistí snížení energetických ztrát a eliminuje dopady na nedrážní zařízení. Vzhledem k nedokončené modernizaci infrastruktury ve stanici Chomutov bude zřízeno neutrální pole, tedy styk mezi stejnosměrnou a střídavou trakcí v km 130,500 mezi odbočkou Dubina a zastávkou Málkov. **Stavba je však v celém svém rozsahu připravena na jednotnou napájecí soustavu 25 kV/50 Hz.**

Při modernizaci dojde ke **zvýšení traťové rychlosti** v celém rozsahu stavby na maximální hodnotu 105–160 km/h. Ve stávajícím stavu je traťová rychlost v celém rozsahu 100 km/h.

Vzhledem ke změně traťové rychlosti a využití národního vlakového zabezpečovače dojde ke **zvýšení zábrzdě vzdálenosti na 1000 m**, a to v úseku, který je ohraničen vjezdovými návěstidly do žst. Chomutov od Kadaň-Pruněrov do úrovně vjezdových návěstidel do žst. Kadaň-Pruněrov ve směru od Chebu.

Jednotlivá technická řešení této stavby budou vyhovovat **možnostem následného nasazení systémů ETCS L2 a DOZ z Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Praha**. Toto řešení je prováděno již s vědomím, že celá trať bude v základním stavu řízena z CDP Praha a je v jednotlivých technologických celcích na tuto možnost připravena.

### Mezistaniční úsek Chomutov-Dubina

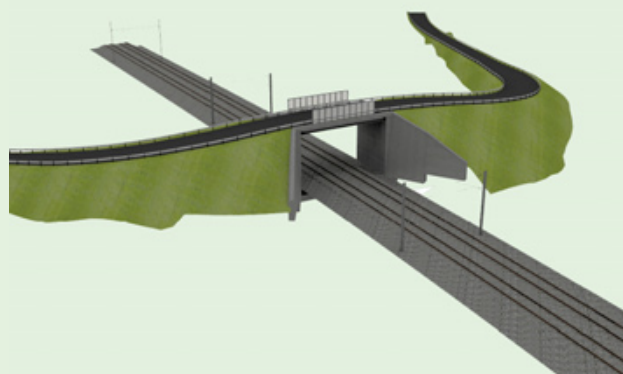
V mezistaničním úseku dojde ke kompletní obnově veškeré stavební a technologické části ve stávajícím rozsahu.

### Odbočka Dubina

V dopravně, která se nachází u Černovic, bude obnovena stávající konfigurace kolejí, a to včetně odvrátné výhybky. V rámci stavební části dojde k obnově technologického zařízení v celém rozsahu, které bude umístěno do prefabrikovaných objektů.



Náhrada železničního přejezdu nadjezdem.



Zastávka Málkov a žst. Kadaň-Pruněrov v návrhu stavby (vizualizace.)



### Mezistaniční úsek Dubina – Kadaň-Pruněrov

V mezistaničním úseku dojde ke kompletní obnově veškeré stavební a technologické části ve stávajícím rozsahu. Vzhledem k vhodnějšímu uspořádání mezi stavební a technologickou částí dojde k mírnému posunu zastávky Málkov do nové polohy. Stávající pěší přechod u zastávky Málkov bude nahrazen novým nadchodem v místě nástupištních hran.

U přejezdu v km 132,465 dojde k jeho zrušení a bude nahrazen nadjezdem.

### Železniční stanice Kadaň-Pruněrov

Ve stanici Kadaň-Pruněrov dojde k redukci železniční infrastruktury a k částečné úpravě GPK. Rovněž dojde ke komplexní úpravě jednotlivých nástupištních hran, a to včetně podchodu k nástupišťům.

Dojde i ke kompletní obnově technologického zařízení, které bude umístěno do nových technologických prostor tvořených reléovými domky.

Hlavní město spolkové země Bádensko-Württembersko, muzeum automobilek Porsche a Mercedes-Benz – to je Stuttgart. V termínu 24.–26. září 2024 se město rozrostlo o tisíce návštěvníků. A nebylo to zásluhou utkání domácího fotbalového klubu VfB Stuttgart. V tomto termínu se totiž konal mezinárodní veletrh a konference v oblasti geodézie, geoinformatiky a hospodaření s půdou, nazvaný INTERGEO 2024. Na tři dny se ze Stuttgartu stalo pulzující epicentrum geoprostorové komunity.



# INTERGEO®

## SEPT. 24 – 26

# STUTTGART 2024

Roman Čítek



Veletrh INTERGEO se koná každoročně, pokaždé však někde jinde v Německu. Podíváme-li se do historie, jedná se letos již o 30. ročník.

A není to ukázka jenom toho německého, jedná se o přehlídku firem z celého světa, desítky přednášek, stovky firemních stánků ve třech výstavních halách a přilehlém venkovním prostoru. Bezsporně je to jedna z největších akcí svého druhu na světě. A sudopští geodeti měli možnost být opět u toho.

Co bylo letos klíčového k vidění?  
Jaké geoprostorové trendy a technologické inovace byly na letošním ročníku centrem pozornosti?



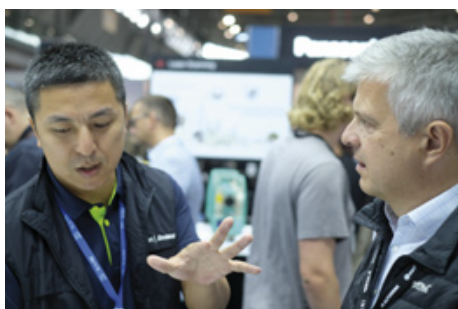


Letošní ročník veletrhu INTERGEO ukázal několik významných trendů. Umělá inteligence (AI) přináší revoluci v analýze geoprostorových dat tím, že identifikuje vzory a anomálie rychleji než kdykoli předtím.

Cloudová řešení poskytují flexibilní přístup k rozsáhlým databázím a výpočetnímu výkonu, což zjednodušuje zpracování velkých souborů dat. Kromě toho zdokonalené grafické procesory posouvají vizualizaci a modelování složitých geoprostorových dat.



Tyto technologie jsou nezbytné pro řešení globálních problémů, jako je klimatická krize, udržitelné plánování, výstavba a urbanizace. Zvláště zajímavá je integrace nových senzorů a technologií, které umožňují ještě podrobnější sběr dat o životním prostředí.



Možnost se potkat s odborníky, kolegy, asociacemi, vysokými školami, navštívit téměř 600 stánek mezinárodních značek, pohovořit, vyměnit si nápady, navázat spolupráci, něco nového vidět a zažít, procvičit si jazykové znalosti a možnost srovnání – to jsou asi ty největší dezyoty tohoto jedinečného setkání.



Bohužel není v lidských silách vše vidět a být u všech zajímavých prezentací. Co mě asi nejvíc dostalo, byla prezentace na téma **mapování Alcatrazu**.

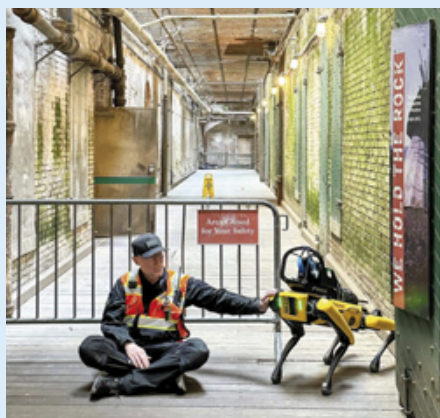
Americká ostrovní věznice Alcatraz je jedinečným místem. Tento malý ostrov byl kdysi pevností, vojenskou věznicí a federální věznicí s nejvyšší ostrahou, která zde fungovala v letech 1934–1963. V současnosti je ostrov Alcatraz už pouze historickou památkou a vyhledávanou turistickou atrakcí spravovanou Správou národních parků NPS (National Park Service).



Členitý areál nechvalně proslulé věznice byl digitálně zachycen ve 3D detailu, a to v rámci světového projektu využívajícího řadu mapovacích technologií.

Cílem podrobného mapování bylo vytvoření digitálního dvojčete celého areálu, a o možnostech, jak lze data následně využít pro:

- vytvoření virtuální prohlídky,
- 3D model, který by sloužil k monitorování místa a plánování údržby a restaurátorských prací



Jak měření naplánovat, jak zajistit potřebné vstupy? Jaké technologie sběru dat bude nutné použít? To byly asi ty nejdůležitější otázky na začátku celého projektu.

Úkol zadavatele byl jasný – zmapovat celý objekt bez uzavření, tzn. během běžného návštěvního režimu, navíc s minimalizací rušení návštěvníků Alcatrazu, a to vše provést během pouhých tří týdnů.

Objekt věznice je velmi členitý, existují zde pro personál i oblasti, kam se nesmí kvůli pří-

tomnosti azbestu a olova. A použití osobních ochranných pomůcek a respirátorů – to by vyžadovalo zdoluhavý schvalovací proces a stále by vystavovalo personál riziku.

Pro tyto oblasti a oblasti se zákazem vstupu bylo využito pozemního robota.

Nebezpečné, tmavé a těžko přístupné oblasti vyžadovaly různé techniky skenování. Pro mapování byly využity zejména technologie LIDAR (skenování laserovým paprskem) s dosahem do 300 metrů a rychlostí skenování až milion bodů za vteřinu. Jednalo se o odolné a lehké přístroje se stupněm krytí IP65, které fungují v těch nejnáročnějších podmínkách.



Jednou z věcí, které projekt ztěžovaly, byla potřeba skenovat, aniž by se rušili návštěvníci, kteří na ostrov denně přijíždějí. Zpočátku bylo plánováno pracovat metodicky, začít na severním konci ostrova a postupovat na jih, začít touto budovou, pak další, skenovat toto patro, pak toto patro. Ale protože byla snaha se vyhnout návštěvníkům, tak měřické práce probíhaly, kde a kdy to bylo právě možné. Pracovalo se 12–16 hodin denně. A po pracovním dnu se domů nejezdilo. Měřiči spali v objektu věznice.

Co se týče objemu nasbíraných dat, bavíme se o 2 Tb. Data se průběžně ověřovala v průběhu jejich pořizování. Důležité bylo stanovení přesné struktury dat a souborů včetně pojmenování budov, místností pro zpracování, správu a slučování dat z více počítačů tak, aby nakonec vznikl jeden přesný a podrobný datový model celé lokality.





PETR LAPÁČEK

## 100 LET ELEKTRIZACE TRATÍ V ČESKOSLOVENSKU



### František Křížík, průkopník elektrické trakce

V českých zemích byl průkopníkem elektrické trakce v dopravě inženýr František Křížík. K železnici měl opravdu blízko, protože již během studia pracoval v továrně, která se zabývala výrobou telegrafních a zabezpečovacích zařízení. Jeho prvním uznávaným vynálezem, za který obdržel 1000 zlatých, bylo zdokonalené zabezpečovací zařízení. Po studiích pracoval jako železniční technik a úředník u různých drah, od roku 1873 jako přednosta telegrafního oddělení na trati Plzeň–Chomutov. Další zdokonalení zabezpečovacích zařízení mu vyneslo potřebné prostředky, aby se mohl plně věnovat vynálezům na poli elektrotechniky.

Celosvětově ho proslavila jeho oblouková lampa. Už několik let ovšem připravoval další velký projekt, a to pouliční elektrickou dráhu v Praze. Zakázku na ni ovšem nemohl získat, protože exkluzivní smlouvu na pražskou dopravu měly koňské dráhy. Svoji myšlenku uskutečnil v rámci Jubilejní výstavy v roce 1891. Prováděl osvětlení celé výstavy včetně fontány a současně postavil 800 m dlouhou tramvajovou trať z Letné na výstaviště. V roce 1896 zprovoznil hlavní část tramvajové trati Florenc–Karlín–Libeň–Vysočany, která po svém dokončení měřila 8 km.

V roce 1897 požádal o možnost vyzkoušení elektrického provozu na některé místní dráze. Příslušná ministerstva mu vyhověla a pro zkušební provoz byla určena trať Praha–Dobříš. Provozoval na ní elektrický akumulátorový vůz o výkonu 37 kW, který nejdříve jezdil v úseku Nusle–Modřany a později až do Měchenic. Jednalo se o první železniční elektrické vozidlo v bývalé monarchii.

Ve 20. letech minulého století, kdy se připravoval projekt elektrizace pražských tratí, byl už starší pán v ústraní. Ale byl to zřejmě on, kdo pro myšlenku elektrizace získal mnoho následovníků, kteří mohli takto náročný projekt uskutečnit.

# 100 let elektrizace tratí v Československu

Ukázky z nové knihy Petra Lapáčka, která vyšla na podzim 2024

## Elektrický provoz na pražských spojkách

Elektrický provoz byl zahájen posunem za dne na hlavním nádraží. Od 2. 5. 1928 byl elektrický posun dovolen i v noci. Od 27. 4. 1928 byl povolen elektrický provoz u šesti vlaků osobní dopravy z hlavního nádraží do Vysočan. Od 15. 5. 1928 byl zahájen pravidelný elektrický provoz na všech elektrizovaných tratích pražského uzlu se všemi, tehdy 17, elektrickými lokomotivami. Tím došlo k zahájení elektrického provozu na tzv. pražských spojkách. Ty zahrnovaly v té době jednokolejnou trať z Wilsonova nádraží do Nuslí (dnešní Praha–Vršovice), z Wilsonova nádraží na Smíchov, z Wilsonova nádraží do Vysočan, z Wilsonova nádraží do tehdejší Libně horního nádraží přes Hrabovku (trať Hrabovka – Libeň horní nádraží byla v té době jediná dvoukolejka tohoto elektrizovaného systému) a spojky Vyšehrad–Nusle a Vítkov – Libeň horní nádraží.

Při elektrizaci pražských nádraží a spojek byly jednak uplatněny zkušenosti zahraničních firem (AEG a Brown, Boveri), jednak zkušenosti domácích firem, a to Českomoravské-Kolben-Daněk, Františka Křížíka a Škodových závodů. Dnešní hlavní nádraží bylo elektrizováno osvědčeným systémem firmy AEG. Trať z hlavního nádraží směrem na Smíchov a původní smíchovské nádraží elektrizovala firma Škoda. Trať přes tunel pod Vítkovem a výhybnu Vítkov do Prahy-Vysočan prováděla Českomoravská-Kolben-Daněk. Spojovací trať na Hrabovku a dále dvojkolejná trať do Prahy-Libně včetně vlastní stanice byla zadána firmě František Křížík ve spolupráci s Brown, Boveri. Zadání jednotlivých tratí a stanic různým firmám bylo motivováno snahou získat zkušenosti s různými typy trakčního vedení.

Všechna trakční vedení byla řetězovková se dvěma trolejovými dráty o průřezu 100 mm<sup>2</sup> Cu a s bronzovým nosným lanem 95 mm<sup>2</sup>. Zesilovací vedení doplňovalo celkový průřez na 360 mm<sup>2</sup>.

Při elektrizaci pražského uzlu prošla změnou i výtopna Praha Wilsonovo nádraží, a to v letech 1926 až 1928. Výtopna se stala domovem pro 18 nově dodaných elektrických lokomotiv z produkce našich výrobců o napětí 1,5 kV ss. Vlastní zatrolejování točny výtopy provedla firma AEG Union Praha. Točna a rotunda zůstaly v provozu i po přepnutí pražského uzlu na napětí 3 kV ss. Posun zde zajišťovala lokomotiva E 225.0 napájená z agregátu.



### Nahoře

Na předválečném snímku se na starém nádraží Praha-Smíchov vzácně sešly hned dva zástupci řady E 467.0. Zatímco stroj s osobním vlakem přijíždí do stanice od Vyšehradu, druhá lokomotiva je připravena na odjezd opačným směrem buď do Vršovic, nebo na Wilsonovo nádraží.

Sbírka Jaroslav Wagner

### Vlevo

Jeden z celé série továrních snímků z plzeňské Škody zachytil druhou vyrobenou lokomotivu řady E 466.0, která jela v rámci zkušebního provozu na pražských spojkách z Vysočan na Wilsonovo nádraží. Snímek vznikl krátce po dodání v roce 1928. Kolej vpravo klesáním odbočuje do Libně. Trať se změnila při výstavbě Holešovické přeložky a v současné době je zrušena.

Zdroj: Státní oblastní archiv v Plzni, fond Škoda



## Rozvoj elektrizace tratí po druhé světové válce do konce padesátých let Rozhodnutí o elektrizační trakční soustavou 3 kV ss

Po druhé světové válce svou činnost obnovil Spolek československých elektrotechniků v rámci struktury Elektrotechnického svazu československého (ESČ). Ten svolal na 20. a 21. října 1945 do Prahy svůj XXIV. sjezd. K němu byl vydán sborník, jehož součástí byl příspěvek nazvaný „K elektrizaci železnic v ČSR“, který vycházel z práce autorů Bílek–Hanyk–Jansa z roku 1938.

Ve stejném roce, 22. října, slovenské Povereníctvo dopravy, tehdy vedené mladým Gustávem Husákem, rozhodlo o pokračování – nikoli o zahájení, jak je často nesprávně tradováno – elektrizačních prací na trati Žilina – Spišská Nová Ves. Tyto práce, o kterých rozhodla slovenská vláda na svém zasedání dne 24. června 1942, již totiž byly během druhé světové války v mnoha směrech poměrně značně rozpracovány.

V září roku 1946 byla jmenována elektrizační komise, v jejímž čele stáli Dr. Ing. Bílek, Dr. Ing. Jansa, Ing. Hanyk a dále zástupci Ministerstva dopravy, Ministerstva obrany, GŘ energetiky, průmyslu a Státního úřadu plánovacího (SÚP).

V roce 1947 uložila československá vláda Ministerstvu dopravy vypracovat v rámci dvouletého plánu ideový plán na elektrizaci nejméně 1000 km nejdůležitějších tratí v ČSR. Tento plán nejprve, ve verzi z června 1947, počítal s elektrizací 1763 km tratí během nadcházejících patnácti let. Toto bylo nadále upřesněno 25. září 1947 na jednání dopravní komise Hospodářské rady, kdy mělo být během první pětiletky (1949–1953) elektrizováno celkem 860 km tratí, především magistraly Praha–Košice.

Již 12. prosince 1947 bylo ale Ministerstvem dopravy z důvodu, že „tento obsáhlý program by nemohl být ani průmyslem, ani železniční správou splněn“, rozhodnuto plán dále omezit na 370 km tratí. Zajímavé jsou k elektrizaci vybrané úseky:

- Praha – Česká Třebová 161 km,
- Nymburk–Kolín 25 km,
- Žilina – Spišská Nová Ves 166 km,
- Poprad – Tatranská Lomnica 18 km.

Dále byly stanoveny druhá a třetí etapa o délkách 620, resp. 773 km (čímž bylo dosaženo původně stanovené celkové délky 1763 km elektrizovaných tratí ČSD), již bez bližší specifikace vybraných úseků.

Únor 1948 měl přímý dopad na podniky, které připravovaly elektrizační program ČSD. K 1. lednu 1950 došlo k novému upořádání československého průmyslu, a tak vznikl i podnik Elektromontážní závody Praha (nedlouho nato přejmenovaný na Elektromontážní závody – dále jen EZ), u něhož byl zřízen samostatný provoz Trakce.

Jeho náplní bylo projektovat, dodávat a montovat trakční vedení na tratích ČSD, na dolech a v městské dopravě. Sem byla převedena projekční složka UP-30 Elektrotrakce a montážní útvary Škodových závodů a ČKD Praha.



*Lokomotiva řady 455.1 s pracovním vlakem při montáži trakčního vedení na Slovensku v období první pětiletky. Archiv EŽ Praha*

Vedoucím provozu byl jmenován Dr. Ing. F. Jansa. Po založení Vysoké školy železniční v Praze odešel Dr. Ing. Jansa na tuto školu a jeho funkci vedoucího provozu EZ – Trakce převzal Vladimír Hrubý. Konstruktivní práce na trolejovém vedení vedl Ing. Jiří Němec, projekty napájecích stanic vypracovalo ČKD Praha.



*Slavnostní zahájení elektrizace trati Praha – Česká Třebová na kolínském zhlaví žst. Poříčany dne 28. 5. 1951. Čtvrtý zprava stojí Ing. Jiří Němec. Archiv SUDOP Praha*

### Osobnosti z počátků elektrizace

S rozvojem elektrické trakce u nás je spojena osobnost profesora **Dr. Ing. Františka Jansy, DrSc.** Profesor František Jansa se v období od 20. do 90. let minulého století zásadním způsobem zasloužil o rozvoj elektrické trakce v městské dopravě i na železnici a o výchovu nových odborníků, kteří tento obor v dalších desetiletích pomáhali rozvíjet. Byl spoluzakladatelem první vysoké školy železniční v bývalém Československu, pozdější Vysoké školy dopravní v Žilině, která patřila mezi elitní technické vysoké školy. Byl znám svými rozsáhlými znalostmi nejen v oboru trakce, ale i v konstrukci lokomotiv, angažoval se i v návrzích na pražské metro, ještě v dobách, kdy se řešila otázka metro, nebo podpovrchová doprava. Je autorem desítek článků, řady vysokoškolských skript, učebnic, nakonec i polemických článků a ani jeho vysoký věk mu nezabránil v pokračování v této činnosti.



Další osobností byl **Ing. Jiří Němec** – vedoucí odboru elektrizace SUDOPU, který přišel ze Škodovky; na slovo vzatý odborník trakčního vedení byl rázný pán, zavalený prací. Měl jí požehnaně. Kromě povinností vedoucího pracoval sám na vytváření konstrukce vedení. Každého nově příchozího v té době musel zaučit a zasvětit do problémů trakce, studoval všechny odborné časopisy a s obsahem seznamoval spolupracovníky.

Další výraznou osobností, která spojila s projektováním trakčního vedení slušnou řádku let svého života, byl stavební odborník **Dr. Ing. Václav Knobloch**, který pro projektanty TV jako statik zpracovával abnormální konstrukce ocelové, dále netypové základy, prováděl odborná posouzení nosností opěrných zdí a řešil podobné problémy. Jeho návrhy byly vždy velmi odvážné, protože Dr. Knobloch se řídil heslem, že každé dokonalé technické dílo musí vzbudit úctu techniků a laiků musí tvrdit, že to spadne. Dr. Knobloch je autorem rámových nosných bran, které zcela vytlačily původní převěsy a zásadním způsobem ovlivnily řešení trakčního vedení ve stanicích.

*Dr. Ing. Václav Knobloch při kontrole výpočtu trakční brány. Archiv EŽ Praha*



# Když je sudopákům devadesát... GRATULUJEME!



## Ing. Jan Malypetr, CSc.

### Trnitá cesta do SUDOPU

Pražský rodák je vnukem významného prvorepublikového politika – poslance Národního shromáždění, ministra vnitra a předsedy vlády Jana Malypetra. Do roku 1954 žil v Klobučkách u Slaného, kde jeho otec hospodařil na rodinném statku.

Po roce 1948 stihl rodinu stejný osud jako řadu dalších selských rodin – vyvlastnění statku a nucené vystěhování.

„Jedno úterý přišel večer poručíček ze slánské posádky a říkal, že se jde podívat na náš byt, že se tam bude ve čtvrtek stěhovat. Tak otec vyděšený běžel na národní výbor a skutečně byl jaksi zpraven, že bychom měli být vystěhováni někam k Rumburku,“ vzpomíná a pokračuje: „Niméně babička měla naproti dům a on s nimi usmlouval, že nás pustili do toho domu. A skutečně v ten čtvrtek tam přijelo vojsko s nákladními auty a vystěhovali nám skříně i se šaty, všechno bylo přestěhované do toho babiččina domu.“

Protože by po maturitě na slánském gymnáziu v roce 1952 nedostal doporučení na vysokou školu, šel studovat na Státní konzervatoř hudby v Praze hru na pozoun. V té době začal hrát v orchestru Zdeňka Bartáka. V roce 1954 se rozhodl zkusit štěstí a podat přihlášku na vysokou školu. „To už se to trochu uvolnilo, když nastoupil Zápotocký, a tak jsem se úplně bez problémů dostal na stavební fakultu,“ říká.

Během pětiletého studia na ČVUT se nadále angažoval v orchestru. Jeho dny často vypadaly tak, že dopoledne trávil ve škole, odpoledne zkoušel a večer hrál s kapelou na plesech. Před poslední zkouškou studia přišel nečekaný zvrat. Jednoho dne mu přišel dopis s předvoláním před univerzitní disciplinární komisi. „Tam seděli čtyři profesori, které jsem znal, děkan, který mě učil, a oni mě vyloučili,“ vzpomíná. Řekli mi: „Váš původ a rodinné prostředí a negativní postoj k ČSM nezaručují, že byste plnil požadavky kladené na absolventy vysokých škol.“

Následovala dvouroční základní vojenská služba a roční brigáda na stavbě, a teprve pak mohl nastoupit v kapele Zdeňka Marata v Praze. V následujících letech působil v řadě pražských orchestrů. Vysokoškolská studia mohl dokončit až po jedenácti letech od započetí studia. Ačkoliv to nejprve vypadlo, že nezíská ani jeden vysokoškolský titul, nakonec se při zaměstnání stal kandidátem věd.

V SUDOPU pracoval v letech 1971–1991, z toho nejprve 11 let jako projektant mostů a od roku 1982 jako hlavní specialista technického odboru pro obor inženýrských staveb. Vedl projekty řady významných železničních mostních objektů, jako byl velký most v Královském Poříčí na přelozce trati Chodov – Sokolov, estakáda v Kralupech nad Vltavou, soubor mostů na přelozce trati Ústí nad Labem – Teplice s téměř 600 m dlouhou estakádou přes Chabařovické rybníky a zejména postupem výstavby velmi obtížná přestavba Negrelliho viaduktu nad Bubenskými nábřežím v Praze.

(Zdroj: www.pametnaroda.cz/cs/malypetr-jan-1934)

## Karel Suchý

### Senior na (ne)odpočinku



Postavil jsem se do fronty na oběd v naší restauraci, když se přede mnou zjevil malý rtuťovitý mužíček – bývalý kolega a vedoucí „elektrikářského“ střediska Karel Suchý.

„Páni,“ vykulil jsem překvapeně oči, „vás už jsem dlouho neviděl!“

(Málem jsem překvapeně vyhrknul „vy ještě žijete?“, ale včas jsem to spolknul.)

„No, musel jsem do Prahy kvůli zubům. Ale jen se tu najím, poberu něco potravy manželce a zase se vrátím do Jeseníku.“

„Vy jste na té chatě už celoročně?“ podivil jsem se.

„Už před lety jsme prodali byt v Praze a jsme tam. Teď právě pilně řezu dříví, aby bylo v zimě čím topit.“

„Páni, a co nedávna velká voda, neodnesla vám bydlení?“

„To ne, chata je na kopci, ale mostek. Ten jsem vybudoval už před lety: tři ocelové I profily, klády a navrch dřevěná deska. A pak už jsem jen koukal, jak voda stoupá. Ještě můžeš, říkal jsem si pro sebe, tak 20 centimetrů... ještě 10... jenže mě neposlechla. Najednou se mostek vznesl do vzduchu, úplně se vztyčil na zadní a voda ho nesla pryč. Naštěstí se zachytil za blízký strom – a bylo to štěstí, protože při minulém povodni jsem ho našel 25 kilometrů od nás. Zavola jsem hasiče, přijeli, nejdřív mi zničili plot, pak se pokusili vyvrátit branku – oni se s ničím nemažou – ale pomohli mostek sundat a jakžtakž usadit. A se zbytkem mi pomohl soused, to je mladík čtyřicátník, velký a silný. Já velel a on měl na starosti těžkou práci. Tak jsme to zvládli.“

„A k tomu máte velkou zahradu, kde pěstujete borůvky, jahody, jablka, a nevím co ještě...“

„A k tomu manželku, která leží, takže vařím, uklízím a dělám všechno, co je potřeba.“

„Takže se v důchodu opravdu nenudíte.“

„Víte, pane inženýre, kdybych od rána do večera jen seděl v křesle a zíral do blba, tak už jsem dávno mrtvý. Tahle práce mě drží při životě.“

„A kolik že vám je vlastně let, jestli se smím zeptat?“

„Letos v srpnu mi bylo devadesát.“

**Tak dodatečně: ještě dlouho pevně zdravý a ta záviděníhodná vitalita ať vám vydrží, pane Suchý!**

Ivan Krejčí

## 28. bowlingový turnaj SUDOPU PRAHA 2024



Tradiční sudopský bowlingový turnaj se uskutečnil v pondělí 2. prosince v areálu X-Bowling pod oblíbeným vrchem Parukářka.

Vítězem jsou všichni, kteří se přihlásili a dorazili. Cenu za nejvyšší nához v kategorii žen získala Aneta Perná (140 bodů), nejúspěšnějším mužem se stal Jirka Syrový (199 bodů).

**Z týmů dosáhl na nejvyšší stupínek „EX-SUDOP“ ve složení Jirka Syrový, Michal Gottwald, Viktor Špála a Peter Lastovecký.**

Stříbrnou příčku obsadil tým „Kouleři 202“ ve složení Petr Hradil, Stefan Mladenović, Petr Vulterýn a Michal Novotný.

Bronzové medaile si odnesl tým „205“ ve složení Radka Krumpová, Zuzka Neumannová, Matěj Mareš a Honza Novák.

Účastníkům děkuji za účast, SUDOPU za podporu turnaje a za rok ahoj.

Honza Novák



## 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 srpnu jsme navštívili památná místa bitvy na Bílé Hoře, nejen spojená s touto bitvou z roku 1620. Památník bitvy je na vrcholu Bílé Hory. S porážkou českých stavů se České království stalo součástí Habsburské říše. Měli jsme komentovanou prohlídku Kláštera benediktýnek s kostelem Panny Marie Vítězné. Nedaleko je známá obora Hvězda založená císařem Ferdinandem I, jejíž název je odvozen od letohrádku Hvězda, který byl postaven na půdorysu šesticípé hvězdy.



Začátkem října (před schůzkou) jsme měli dopolední procházku Kobylisy-Ďáblice s mnoha památníky protifašistického a protikomunistického odboje – Kobyliská střelnice, Ďáblický hřbitov (památník pohřbívání obětí nacismu, čestné pohřebiště III. odboje, památník obětím komunistického režimu). Cestou jsme šli i kolem Ďáblické hvězdárny.



Dále v říjnu – Stará Boleslav, Brandýs nad Labem. Stará Boleslav s návštěvou kostela sv. Václava se sochou, znázorňující zavraždění Václava. V bazilice Nanebevzetí Panny Marie je uloženo Palladium země české. Vyslechli jsme pověst o nalezení této relikvie a jejím významu pro české země. V Brandýse jsme si prohlédli zámek.



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 Chrastil, 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 4/24 vyšlo 16. 12. 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](http://www.sudop.cz)