



01  
25

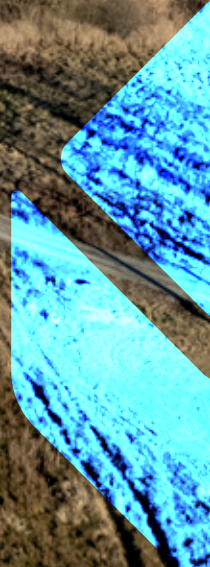
čtvrtletník zaměstnanců, obchodních  
partnerů a akcionářů společnosti  
**SUDOP PRAHA a.s.**

# SUDOP

# REVUE



**DÁLNIČNÍ OBCHVAT  
ČESKÝCH BUDĚJOVIC  
JE HOTOV!**



# SUDOP PRAHA a.s. v roce 2024

## zpráva o stavu společnosti

Vážené kolegyně, vážení kolegové,  
milí sudopáci a partneři,

rok 2024 jsme zahájili ve velkém stylu – s novým vedením, dířem plným zakázek a jasným směrem, kterým se naše společnost chce ubírat.

Práce bylo hodně, někdy až nad hlavu, ale přesně to je známka zdravé a prosperující firmy. Máme se však čím chlubit. Naše projekty dnes stojí za nejnámějšími dopravními stavbami v zemi – od Plzně přes Pardubice, pražský Smíchov až po Masaryčku. Dokončili jsme i most přes Orlickou přehradu, který je další důkazem naší odbornosti a inženýrského umu.

Ano, nebyla to vždy procházka růžovou zahradou. Nové legislativní změny,

složitá komunikace se zadavateli i expanze do nových trhů a segmentů – například do jaderné energetiky – nám občas zamotaly hlavu. Ale my se nevzdáváme. Nastavili jsme společně nové procesy, čistili stůl tam, kde bylo potřeba, přibrzdili jsme v nabírání další práce. Díky tomu máme větší klid a pevnější základy pro další rozvoj.

Zaměřili jsme se i na vás – zaměstnance. Posílili jsme spolupráci s vysokými školami, investovali do vlastního vzdělávání a přivítali nové kolegy. A aby bylo vidět, že kráčíme s dobou, dali jsme si k narozeninám nové webové stránky a modernější logo. Už teď můžeme slíbit, že měnit se budeme i po celý rok 2025. Chceme být totiž stále tím, kdo razí směr a určuje trendy.

Od roku 2025 si přejeme, aby byl minimálně stejně úspěšný jako ten uplynulý, možná jen trochu klidnější a bez turbulentních otřesů.

Pojďme se teď společně ohlédnout za rokem 2024 a podívat se, co všechno se nám podařilo. Protože toho rozhodně nebylo málo!



Martin Chrstil

generální ředitel  
a předseda  
představenstva

### Obchodní a výrobní oblast

Z hlediska obchodní činnosti byl rok 2024 plný výzev. Statisticky vyjádřeno: evidovali jsme 1156 vypsání soutěží a z toho jsme byli úspěšní ve 125 případech v celkové hodnotě více než 4 600 mil. Kč. To by nebylo možné dokázat bez přispění všech, kteří se podíleli na procesu přípravy nabídky. Touto cestou bych tedy rád všem těmto kolegům a kolegyním poděkoval.

Klíčovými zákazníky v roce 2024 byli zejména Správa železnic, Ředitelství silnic a dálnic, krajské a městské organizace, dopravní podniky, Ředitelství vodních cest a další. Stejně jako v předchozích letech jsme velice úzce spolupracovali s firmami ve skupině SUDOP, i s dodavatelskými firmami jako AŽD Praha, STRABAG Rail, BERGER BOHEMIA, Metrostav DIZ, Eurovia atd.

Současně cítíme, že trh projektových prací se v roce 2024 začal dynamicky měnit a reagovat na změnu stavební legislativy, a to včetně přístupu klíčových zadavatelů k celému procesu přípravy a realizace staveb. Důkazem těchto změn je vypsání několika významných projektů formou Public Private Partnership (PPP) a Design & Build (DB). Zároveň vnímáme trend realizovat stavby formou PPP projektů. Pro nás to znamená nutnost přizpůsobit se, osvojit si nový stupeň projektové dokumentace, tj. povolení záměru (DPS), a současně hledat strategické partnery u zhotovitelů, kteří se budou o tyto tendry ucházet.

### Získané a zpracovávané zakázky

#### Železniční stavby

K největším projektům, které se nám v loňském roce podařilo získat je „RS 1 VRT Světla nad Sázavou – Velká Bíteš“; Zpracování dokumentace pro povolení záměru (v režimu BIM)“, stejně tak jako „Rekonstrukci trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“ nebo „Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)“. Současně jsme byli úspěšní v různých sdruženích s firmami ve skupině SUDOP, kde se nám podařilo získat zakázky „Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník“, „Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) – Choceň“, „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 4. stavba, úsek Domažlice (mimo) – státní hranice SRN“ a další.

V hledáčku byly i technologické stavby a prosté elektrizace. Byli jsme úspěšní v soutěži na „Prostou elektrizaci traťového úseku Zdice – Písek“, „Prostou elektrizaci trati Kladno – Kralupy nad Vltavou vč. Jeneč – Středokluky“ a z technologických staveb např. v „Konverzi na 25 kV, 50 Hz v úseku Kralupy nad Vltavou (mimo) – Dolní Žleb státní hranice“. V návaznosti na výběr zhotovitele na Rekonstrukci Masarykova nádraží se nám podařilo získat kontrakt na realizační dokumentaci a zpracování dokumentace skutečného provedení stavby v režimu BIM.

#### Silniční stavby

Mezi úspěchy na poli silničních staveb, můžeme bezesporu považovat získání

rámcových dohod na malé, střední a velké projekty, které nám do budoucna zajistí možnost ucházet se o zajímavé zakázky pro Ředitelství silnic a dálnic. V loňském roce evidujeme již několik zajímavých projektů, které se z těchto rámcových smluv soutěžily. Jedná se zejména o „I/26 D5 – Stod; DPS, IČ, vizualizace, TP (bez BIM)“, „D6 SSÚD Sokolov a kontrolní místo PČR DPS bez BIM, IČ, VD-ZDS včetně BIM, TP a AD“ a „D6 odpočívka Nesuchyně km 46 P+L – DPS, Videokompozice, TP – bez BIM“. Současně jsme byli aktivní a úspěšní v soutěžích pro Technickou správu komunikací hl. m. Prahy, kde se nám ve sdružení několika firem podařilo získat zakázku „Spořilovská – zakrytí, P4, č. akce 999438 – Projektant“ a „Modernizace Strahovského automobil. tunelu, P5 a P6, č. akce 1000149 – Projektant“.

#### Pozemní stavby

V oboru pozemních staveb musíme zmínit zejména dvě úspěšné soutěže a to „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha – Smíchov“ a „FN Plzeň, výstavba pavilonu infekčních chorob – projektové práce“. Neméně náročným úkolem je také zpracování strategické zakázky pro účely stanovení „Zásad požární bezpečnosti a požárního zásahu pro projektování na vysokorychlostních tratích“. Tento projekt bude jedním z koncepčních materiálů pro zpracování všech připravovaných vysokorychlostních tratí. Stejně tak se kolegové z pozemních staveb podíleli na přípravě většiny liniových staveb zpracovávaných na SUDOPu, a to zejména při zpracování

objektů pro technologická zařízení, protihlukových zdí, přístřešků atp.

## Geotechnika, geodzie, inženýrská činnost a životní prostředí

Účast kolegů z geotechnické a geodetické skupiny byla prakticky na většině zakázek SUDOPu včetně jejich zapojení na přípravě zakázek pro firmy ve skupině SUDOP GROUP i mimo ni. Nicméně i v tomto segmentu se nám podařilo získat zajímavé samostatné zakázky, o kterých je třeba se zmínit. Z geotechniky se jedná zejména o zakázky „I/20 Plzeň, Jasmínová – Jateční, podrobný GTP“ a „I/27 Kaznějov – obchvat, doplňkový GTP, zkoušky na kontaminaci zemin“. Kolegům ze skupiny inženýringu se podařilo v loňském roce zajistit stavební povolení na akci „I/2 Pardubice, jihovýchodní obchvat“, „D11 1108 Jaroměř – Trutnov“, nabytí právní moci územního rozhodnutí na akci „Rekonstrukce trati Praha hl. nádraží – Vyšehrad“ a zahájit územní řízení na stavbách „D3 0304 Václavice – Voračice“ a „Modernizace trati Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 3. stavba, úsek Stod (mimo) – Domažlice (včetně)“.

V oblasti životního prostředí jsme byli úspěšní při získání několika zakázek ve skupině SUDOP jako byla např. „RS 4 VRT sjezd Lovosice (mimo) – Ústí nad Labem (mimo)“; „Provedení přírodovědného průzkumu, biologického hodnocení a zpracování migrační studie“, kde se kolegové z ŽP podílejí na zpracování vybraných částí. Současně se nám podařilo získat souhlasné stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun na životní prostředí.

## BIM a digitalizace

I přes částečné pozastavení platnosti nové legislativy a nepovedené, a hlavně nefunkční digitální stavební řízení přes takzvaný portál stavebníka, pokračujeme v prohlubování znalostí postupů a nástrojů pro postupnou digitalizaci stavebnictví. Snažíme se rovněž v této oblasti podporovat i investorskou a akademickou obec poskytnutím vzdělávacích programů, mimo jiné Univerzitě v Pardubicích či VÚT Brno, ale také na středních školách jako je SPŠ v Dušné a další.

Věříme, že letos dojde u našeho nejvýznamnějšího investora, tj. Správy železnic, konečně k výběru software pro společné datové úložiště (CDE = Common Data Environment), a další významní státní investoři, jakými jsou Ředitelství silnic a dálnic a Ředitelství vodních cest, jej budou následovat. Tento nástroj určitě významně pomůže urychlit

a zpřehlednit procesy připomínkovaní, schvalování a odevzdávání projektových, ale i dalších dokumentů stavby.

V praxi se o tom již dnes přesvědčuje investor i zhotovitel při realizaci staveb Rekonstrukce Masarykovo nádraží a Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov při aplikování projekčních změn v průběhu výstavby. U nás na SUDOPu je praxe využívání jednotných dat na společném datovém úložišti zažitá již více než 20 let. I proto vítáme, že Správa železnic dnes již zadává nové, zejména ty větší projekty, v režimu BIM za použití CDE.

Pokračujeme také ve využívání kapacity školicího střediska pro osvojování znalostí softwarových nástrojů Bentley akademie (Bentley Digital Advancement Academy). Prostory slouží pro vzdělávání interních, ale také externích spolupracovníků z řad investorů, dodavatelů stavebních prací a partnerských projekčních kanceláří jako nový způsob společné práce v započaté a probíhající digitalizaci stavebnictví (Stavebnictví 4.0), tj. v procesu BIM a 3D projektování.

Pro doplňování softwarových znalostí jednotlivých zaměstnanců budeme i nadále používat samostatný portál a formu e-learningu.

## Jakost a bezpečnost

Naše společnost je držitelem certifikátu systému managementu jakosti dle ČSN EN ISO 9001, environmentálního managementu dle ČSN EN ISO 14001, managementu bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dle ČSN ISO 45001 a obhájila novou ISO normu managementu bezpečnosti informací (ISIMS) dle ČSN ISO/IEC 27001/2022.

V roce 2024 byly výše uvedené certifikáty znovu obhájeny prostřednictvím certifikačního auditu firmou TÜV SÜD, světově uznávanou společností v oblasti poskytování nezávislého ověřování a certifikace firem, opět s výrokem „bez závad“.

Provedli jsme také revizi Compliance programu a rozšíření zavedeného systému WHISTLEBLOWINGU dle zákona č. 171/2023 Sb., o ochraně oznamovatelů, jehož obsah a nastavení jsou pro zaměstnance i společnost povinné. Systém Compliance se stal ve společnosti povinným. Výše uvedená opatření byla znovu ověřena a kontrolována nezávislou právní kanceláří na právní stav platný v roce 2024 včetně kontroly souladu s novelizací vnitřních norem a příslušných zákonných ustanovení včetně zavedení systému Whistleblowingu.

I v průběhu roku 2024 došlo k celopodnikovému proškolení zaměstnanců s nastavením Compliance

systému a s problematikou GDPR s důrazem na systém Whistleblowingu.

## Přípravy na povinné vykazování ESG v roce 2025

Zahájili jsme intenzivní přípravy na povinné vykazování ESG (Environmental, Social, and Governance), které bude platné od roku 2025. Tento krok je v souladu s novými evropskými směrnici, které vyžadují, aby velké společnosti transparentně reportovaly své aktivity v oblasti udržitelnosti. Cílem je zajistit, aby naše ESG reporty byly přesné, spolehlivé a reflektovaly naše úsilí o udržitelný rozvoj.

## Personální oblast a sociální politika

Ve společnosti bylo ke konci roku 2024 zaměstnáno 321 zaměstnanců z toho 220 mužů a 97 žen, a to na pracovištích v Praze, Hradci Králové a Plzni. Z výše uvedeného počtu zaměstnanců pracuje na zakázkách společnosti 276 projektantů, ze kterých drtivá většina vlastní osvědčení autorizovaného inženýra ČKAIT, autorizovaného architekta nebo autorizovaného technika, případně jiná technická osvědčení, a to nejen v oblasti českých, ale i slovenských, polských a lotyšských autorizací.

V oblasti své personální politiky společnost v roce 2024 zabezpečovala pro zaměstnance vzdělávání v oblasti využívání softwarových řešení projekčních prací a využívání nových technologických platform v rámci geodézie, a to prezenční i on-line formou seminářů. Pro zvyšování komunikačních dovedností a možnosti uplatnění společnosti na zahraničních trzích pokračovala také výuka cizích jazyků. Pro zvýšení a zlepšení kvalifikace a manažerských schopností klíčových zaměstnanců jsme opětovně nastartovali talentovou a manažerskou akademii pod vedením akreditovaných lektorů.

V rámci personální politiky jsme pokračovali i ve „Stipendijním programu SUDOP PRAHA a.s.“ pro absolventy bakalářského a magisterského stupně technických vysokých škol nejen z České republiky. Společnost v roce 2024 obhájila své působení v Průmyslové radě VÚT Brno. Zároveň jsme uzavřeli řadu partnerských smluv s technickými vysokými školami a stali jsme se klíčovým partnerem Univerzity Pardubice, a to v rámci akreditovaného studijního programu. Na asistentkých místech průběžně zaměstnáváme cca 10 studentů z technických vysokých škol.

Působí zde odborová organizace „OSUD“, se kterou společnost uzavírá Kolektivní smlouvu na příslušný kalendářní rok. ✖

## Soutěž o sudopský Projekt roku 2024

Po chudší účasti v anketě v loňském roce se opět „ledy pohnuly“ a do ankety došlo 32 nominací. I počet hlasujících se nám letos navýšil na celkových 216 hlasů, tedy hlasovaly více než 2/3 zaměstnanců pracujících v SUDOPu PRAHA a SUDOPu EU. Alespoň jeden hlas obdrželo 19 projektů.

### 1. místo Prováděcí projekt rekonstrukce trakčního vedení v úseku Lagedi-Aegviidu v Estonsku 46/216 hlasů

(více o projektu na stranách 22–23).

Projekt jsme připravovali jako subdodávku pro kolegy z EŽ Praha a.s. Nominaci podal a současně zakázku vedl Pavel Haušild ze stří. 208.

### 2. místo Modernizace žst. Hradec Králové 38/216 hlasů

Nominaci podal a současně zakázku vedl Daniel Filip ze střediska 250. Projekt řeší modernizaci železničního uzlu v dalším krajském městě na východě Čech.

### 3. místo RS 1 VRT Poříčany – Světlá nad Sázavou 24/216 hlasů

Nový připravovaný úsek vysokorychlostní trati. Nominaci podal a současně zakázku vedl Michal Mečl ze střediska 201.

### Cena vedení Digitální model terénu na akci RS 1 VRT Poříčany – Světlá nad Sázavou.

Projekt zabývající se podkladem pro vypracování projektu výše uvedeného úseku VRT. Nominaci podala Aneta Perná ze střediska 204, která byla současně i vedoucí zpracovatelského týmu této součásti projektové dokumentace.

Diplomy i věcné ceny si vítězové převzali v rámci letošní SUDOP PARTY.

15. ročník ankety je tedy za námi, a to znamená, že se již pomalu začneme připravovat na ten 16. na konci roku 2025.

Ivan Pomykáček, výrobní ředitel



## Stavba roku 2024

Udělení titulů Stavba roku je již 32 let každoročně nejvýznamnější událostí ve stavitelství a architektuře. Nejinak tomu bylo i letos, kdy jsme měli mezi 40 nominovanými hned dvě železka v ohni. Slavnostní galavečer se konal 8. listopadu v pražském Rudolfinu. Večerem provázeli herci Martina Preissová a Tomáš Novotný a v přímém přenosu ho přenášela CNN Prima News.

Celkem bylo uděleno 15 titulů a 26 zvláštních cen. Držitelé titulů Stavba roku 2024 získali letos křišťálové ceny z dílny sklárny Růckl, které navrhl designér Rony Plesl.

Obě naše nominace byly úspěšné.



### Titul Stavba roku 2024 Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvojkolejnění Pardubice – Rosice nad Labem – Stéblová

Podrobně jsme o stavbě psali v SR 2/2024. Cenu jménem SUDOPu PRAHA převzal hlavní architekt projektu David Šabata.

### Zvláštní cena Ministerstva dopravy Optimalizace trati Praha – Smíchov (mimo) – Černošice (mimo)

Těto stavbě jsme věnovali prostor v SR 3–4/2023.



## Železniční stavba roku 2024

Ve středu 29. ledna se v prostorách Fantovy budovy uskutečnilo slavnostní vyhlášení tradiční soutěže organizované Správou železnic Železniční stavba roku. Kromě toho, že byl SUDOP PRAHA jedním z hlavních partnerů celé akce, získal také ocenění spolu se SUDOP EU za projekční přípravu stavby

### Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 2. stavba, zdvoukolejnění Opatovice nad Labem - Hradec Králové, 1. etapa ŽST Hradec Králové

Hlavním inženýrem projektu byl Daniel Filip. Ocenění z rukou Jiřího Svobody převzali Martin Chrastil a Tomáš Slaviček. Zasloužená gratulace patří všem, kteří se na vítězném projektu podíleli. Obsáhlý materiál o této stavbě přinesla SR 2/2024.



### Rozsvítili jsme vánoční strom

Ve čtvrtek 12. prosince se již potřetí slavnostně rozsvítil strom před naší budovou na Olšanské. O krásné vánoční koledy se postaral sudopský pěvecký sbor a jako vždy na účastníky akce čekalo i občerstvení v podobě kávy či svařeného vína a cukroví. Věříme, že si všichni krátké zastavení v polovině adventu užili a rovněž přispělo alespoň ke chvilkovému zpomalení a zpříjemnění předvánočního období.



### Terminál Smíchov získal stavební povolení

V lednu 2025 získala stavební povolení stavba dlouho připravovaného Terminálu Smíchov - budoucího největšího dopravního centra v České republice. Vznikne zde přestupní uzel pro vlaky, metro, městské i meziměstské autobusové linky a tramvaje s odhadovanými náklady 8 miliard korun. Generálním projektantem je sdružení s vedoucím SUDOP PRAHA, dalšími členy jsou SUDOP EU, Metroprojekt a A69 - architekti.

Vedle terminálu probíhá i komplexní rekonstrukce smíchovského železničního nádraží. Do něj investuje Správa železnic 5,2 mld. Kč. Přestavbu projektoval SUDOP PRAHA a SUDOP EU, zhotoviteli jsou společnosti Metrostav TBR, OHLA ŽS, HOCHTIEF CZ a Elektrizace železnic Praha.

# Aktuálně



### Organizační změny v SUDOPu PRAHA od 1. ledna 2025

Obchodní ředitel Ota Heller se stal členem představenstva SUDOPu PRAHA.

Novým vedoucím střediska 208 - elektroniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky je Miroslav Nezkusil. Dosavadní vedoucí Martin Raibr odešel ze zdravotních důvodů.

Vedením střediska 211 - životního prostředí je pověřena Jitka Tobolová. Dosavadní vedoucí Hana Staňková odešla do důchodu.

Vedoucím střediska 052 - BIM je David Blahák. Jaroslav Veselý bude působit jako odborný garant.



### Tunel na trase Praha-Smíchov - Beroun má zelenou

V polovině prosince vydalo Ministerstvo životního prostředí souhlasné stanovisko se stavbou a Správa železnic tak může pokračovat v přípravách stavby nového 25 km dlouhého tunelu, který výrazně urychlí spojení mezi Prahou a Berounem a na jehož projektové přípravě se již 20 let podílejí sudopští projektanti.

Cesta ze Smíchovského nádraží do Berouna díky němu zabere pouhých 13 minut. Většina trasy bude ražena pomocí štítů TBM s desetimetrovým průměrem, úsek pod Barrandovem pak metodou NRTM. Přípravné práce by měly začít v roce 2028, zahájení ražby je plánováno na rok 2031 a hotovo by mělo být v roce 2038.

Foto: Michal Král

29. ročník konference

# Železniční mosty a tunely

**Ve čtvrtek 23. ledna 2025 se v hale O2 universum sešlo na 340 mostařů a tunelářů z celé České republiky na tradiční lednové konferenci.**

Konference ŽELEZNIČNÍ MOSTY A TUNELY každoročně sdružuje správce, investory, projektanty a stavitele železniční infrastruktury v rámci jedné akce a nabízí výměnu poznatků a praktických zkušeností v celé šíři této problematiky.

Hlavními tématy letošního ročníku konference byly:

- zajímavé realizace železničních mostů a tunelů u nás i v zahraničí,
- nové poznatky, technologie a stavební hmoty v oboru železničních mostů a tunelů,
- normy a předpisy v oboru železničních mostů a tunelů,
- problematika správy mostů a tunelů.

Konferenci opět zahájili generální ředitelé pořádajících organizací Martin Chrastil a Jiří Svoboda, kteří přivítali vzácného hosta, ministra dopravy Martina Kupku, a všechny přítomné.

Ve dvou blocích MOSTY bylo předneseno 16 příspěvků, v bloku TUNELY pak 5 příspěvků. Sudopští mostaři prezentovali novostavbu mostu Červená přes vodní dílo Orlík, tuneláři přípravu rekonstrukce Holubického tunelu na trati Blažovice-Vyškov. ✘



Hostiteli byli GŘ SUDOPu PRAHA Martin Chrastil (vlevo) a GŘ Správy železnic Jiří Svoboda.

Akce se zúčastnil také ministr dopravy Martin Kupka.

<

Příspěvek o projektování železobetonového obloukového mostu Červená přes VD Orlík přednesl Jakub Göringer ze SUDOPu PRAHA.

Sborník příspěvků z konference je k dispozici na stránkách konference

[konferencemosty.cz](http://konferencemosty.cz)



# Most Intelligence

Text: Stanislav Žáček

## Pražský železniční „most Intelligence“ se jako Branický most po 70 letech dočkal druhé koleje.

Místo oficiálního názvu zná většina Pražanů i „šotoušů“ z celé republiky nejviditelnější objekt železniční „jižní spojky“ jako most Intelligence. Toto pojmenování má původ v situaci po únorovém puči v Československu. Součástí teroru, který noví vládcí proti obyvatelstvu země rozpoutali, byl i nucený přechod řady občanů „do výroby“.

Nevhodný kádrový původ bránil v pracovním či studijním uplatnění velkému množství lidí z řad „inteligence“, kteří (pokud se nestali přímo objekty trestných postihů) nuceně přecházeli k manuálnímu profesím, čímž měli svá „provinění“ napravit. Kromě továren byly cílem těchto nedobrovolných přechodů i velké stavby. Přímo v Praze byla stavba nové železnice jedním z mála velkých stavenišť. Vzhledem k tomu se tu sešla řada lidí vyřazených z původních pracovních oborů. Dlouhodobá „zbytečnost“ mostu, který nikam nevedl, dala vzniknout řadě urbánních legend o vadách či přímo sabotážích během výstavby.

Právě dokončená stavba nakonec ukázala, že technický stav mostu odpovídal původnímu projektu. Nutné úpravy byly dány obvyklým zanedbáváním údržby na české železnici, resp. změnami norem a předpisů, ke kterým za 75 let došlo.



Projekt mostu vznikl teprve v době, kdy se část spojky již stavěla. Projekt vypracoval Jiří Klimeš ve třech variantách, prováděcí projekt vybrané varianty vytvořili Zbyšek Krušina a Vladislav Valoušek. Přípravné práce byly zahájeny roku 1949, v roce 1952 započala stavba oblouků. V roce 1955 byly úspěšně provedeny zatěžovací

zkoušky, ale železniční doprava na mostě byla zahájena až v sobotu 30. května 1964 při zprovoznění celé jednokolejné železniční jižní spojky. ✖

Pozn.:

*Jiří Klimeš si SUDOP a jeho vedoucí pracovníky náležitě vychutnal při výslechu StB – viz SR 2/2021, Neblahá Jižní spojka... Později se na dva roky stal ředitelem SUDOPu.*



”

**Do jednoho pilíře dali kluci takovou flašku na zavařeniny a v ní byl papír s nápisem *Tento pilíř stavěla česká intelligence. To je tam někde zabetonované, v prostředním pilíři přibližně v hloubce 20 metrů.***

**Christian Mayer,**  
pamětník výstavby

# Zdvoukolejnění trati

## Branický most – Praha-Krč – Spořilov

Text: Stanislav Žáček  
Letecké foto: Daniel Karfík

Součástí stavby je necelý kilometr dlouhý železniční most, jenž mohl být v době svého vzniku nejdelším železničním dvoukolejným železobetonovým mostem v Evropě (tzv. most Inteligence, oficiálně Branický most). To se však z různých důvodů nestalo. Tak se smysl původního záměru (dvoukolejný železničního obchvat pražského uzlu) začal naplňovat až nyní, po více než 70 letech.

### Cíle

Zřízením druhé koleje v úseku žst. Praha-Krč – odb. Tunel a prospojkováním dvou jednokolejných tratí (ze Zahradního Města a z Vršovic) na Spořilově došlo ke zdvoukolejnění části tzv. jižní spojky v délce cca 6 km. To umožňuje navýšení dopravní kapacity železničního nákladního průtahu města Prahy, který je zařazen do mezinárodní transevropské sítě TEN-T core network pro nákladní dopravu a comprehensive network pro osobní dopravu a plní roli zásadní trasy pro průjezd železniční nákladní dopravy hlavním městem.

### Popis projektu

Navržené technické řešení spočívá ve zdvoukolejnění železniční trati v úseku žst. Praha-Krč, obvod Spořilov – odb. Tunel v délce 6,42 km (km 3,779 – km 10,194) a modernizaci navazujících jednokolejných úseků. Chuchelský tunel nebyl součástí tohoto projektu a **bohužel, jak se ukázalo při zpracování navazující stavby Berounského tunelu, dvoukolejný být ani nemůže. Již při ražbě Chuchelského tunelu narazili na silurské vápence, které neumožnily zvětšení tunelu na potřebný profil.**

Začátek stavby je v km 2,492 trati Praha-Vršovice – Praha-Krč a v km 3,619 trati Praha-Zahradní Město – Praha-Krč. Konec stavby je v km 10,953 trati odb. Tunel – Praha-Radotín.

V zastávce Praha-Kačerov bylo zřízeno nové ostrovní nástupiště délky 220 m. Přístup na nástupiště zajišťuje



nová lávka a schodiště, pro zajištění bezbariérového řešení je součástí lávky i výtah pro cestující.

V rámci stavby vzniklo nové zabezpečovací a sdělovací zařízení s přípravou pro dálkové ovládání z Centrálního dispečerského pracoviště Praha. Umístění návěstidel bylo provedeno z pohledu budoucího nasazení ETCS. Kabelizace umožní výhledové nasazení trakční soustavy 25 kV, 50 Hz.

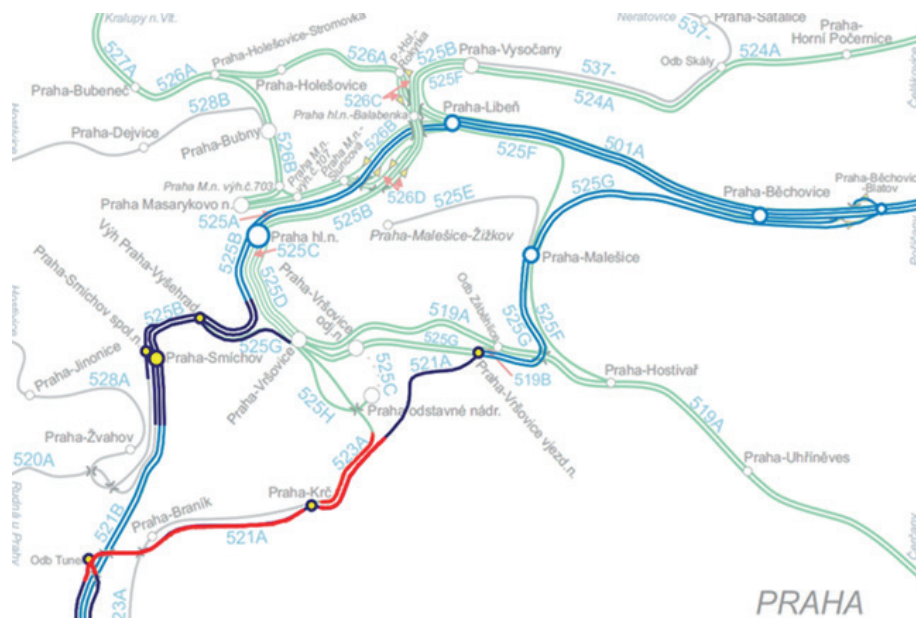
Veškeré technologické části v železniční stanici Praha-Krč byly vymístěny do nové technologické budovy, což umožňuje realizaci související stavby „Výstavba trasy I.D metra v Praze, provozní úsek Pankrác – Depo Písnice“.

Všechny mostní objekty jsou provedeny s přechodností traťové třídy D4 UIC/120 km/hod a D2/160 km/hod.

Bylo vybudováno nové trakční vedení.



> Pražská železniční síť – rozsah provedené stavby červeně



### Historie nákladního železničního průtahu Prahou

Původní železniční tratě, zaústěné do pražského uzlu ve II. polovině 19. století, přestávaly během období I. československé republiky kapacitně postačovat. Důvodem byl tlak na posilování osobní dopravy daný růstem počtu obyvatel v metropolitní oblasti. Jako závadné byly pro život města vnímány i hluk a exhalace produkované zejména těžkými nákladními vlaky uvnitř zastavěných území. Tyto důvody vedly k vypracování projektů na soustavu traťových úseků a železničních stanic, které by nákladní železniční dopravu odvedly z tehdejšího intravilánu města. Výstavba těchto kapacit započala ještě ve 30. letech 20. století. Do přerušení způsobeného zákazem staveb během II. světové války byly dokončeny úseky Vysočany – Malešice – Hostivař (včetně nákladového nádraží Žižkov) a Běchovice (resp. odb. Blatov) – Malešice – Vršovice – Vyšehrad.

Krátce po II. světové válce začala stavba úseku Vršovice-seřaďovací nádraží – Radotín, který měl umožnit vedení nákladních vlaků mimo intravilán Prahy ve směru na Plzeň. Další napojení směrem na „Pražský semerink“ (a tím pádem na Kladno, resp. Most) zůstalo jen ve stádiu projektů.

Výstavba úseku Vršovice-seřaďovací nádraží – Radotín začala roku 1949 nejnáročnějšími umělými stavbami, tj. přemostěním vltavského údolí a Chuchelským tunelem. Obě tyto stavby byly navrženy pro dvojkolejný provoz podle tehdy platného „normálního průřezu“ s nasazením elektrické trakce 3 kV ss, která se v tehdejší Československu aktuálně budovala.

Stavba obou objektů a návazných traťových úseků trvala v podmínkách „budování socialismu“ více než 6 let, aniž se podařilo dosáhnout její plánované funkce. >>

**20. léta 20. století**  
první plány na odvedení dopravy z centra Prahy

**1949**  
zahájení výstavby mostu dle návrhu Klimeše

**1955**  
dokončení mostu

**1964**  
provoz na mostě

**1969**  
oficiální pojmenování mostu

**1973**  
elektrifikace mostu

**2006**  
první návrhy na zdvoukolejnění mostu v rámci nového železničního spojení Praha – Beroun

**2014**  
výměna izolací v rámci rekonstrukce pojezdové koleje

**2020**  
projekt zdvoukolejnění trati Branický most – Praha-Krč – Spořilov

**2023**  
zahájení stavebních prací na rekonstrukci mostu

**říjen 2024**  
znovuvedení do provozu

Z historie mostu

< Část mostu na smíchovské straně s vjezdem do jednokolejného Chuchelského tunelu.

^ Pohled směrem k Braníku dokazuje, že nová lávka pro pěší už zdárně slouží.

Nedošlo totiž ke stavbě celé tratě. Do konce roku 1955 se podařilo dokončit a ve směru od Radotína kolejově napojit tunel i most, chybělo ovšem pokračování dál k „ranžiru“ ve Vršovcích. Dne 25. 10. 1955 proběhly zkoušky dodržení průjezdného profilu budoucí traťové koleje 2 (ve směru staničení, tj. od Vršovíc do Radotína vpravo). Podle dobových informací na ně navázala zatěžovací zkouška mostu v obou traťových kolejích, která proběhla bez závad. Protože trať nebyla pro dopravní využití funkční, byla traťová kolej 1 (ve směru staničení vlevo) záhy nato demontována a celá velkorysá stavba (údajně tehdy nejdelší betonový železniční dvojkolejný most v Evropě) se následující léta využívala pouze pro zkušební jízdy.

Až roku 1964 byla dokončena trať z vršovického seřadovacího nádraží k levému předmostí mostu (včetně nové žst. Praha-Krč a přeložek původní trati Vršovice – Modřany) a 30. 5. téhož roku mohl být zahájen plnohodnotný železniční provoz. Vzhledem k aktuálním kapacitním potřebám byla téměř celá trať

postavena jako jednokolejná (s výjimkou úseku odb. Tunel – Radotín), což pro vedení nákladních vlaků na západ Čech postačovalo (část jich stále jezdila přes Smíchov). Tento stav se nezměnil ani po roce 1990, kdy se vzhledem k útlumu železniční nákladní dopravy objevily úvahy na zrušení trati a využití jejího tělesa pro silnici. Jedinou změnou bylo zavedení oficiálního pojmenování „Branický most“ v roce 1969. Do té doby se most označoval jako „ÚM 950“ (údolní most délky 950 m).

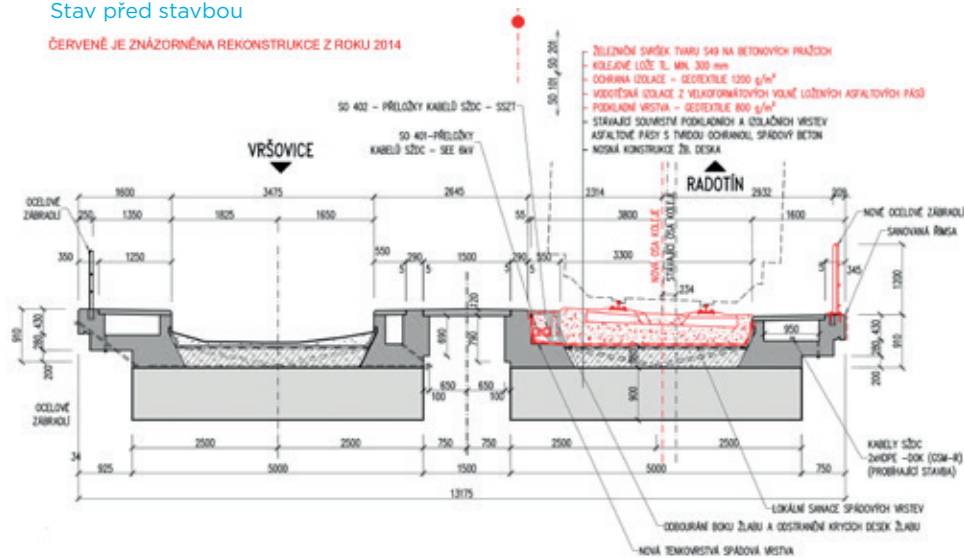
Následky dlouhodobě zanedbávané údržby klíčového železničního mostu přes Vltavu na Výtoni vedly až k samému ohrožení jeho sjízdnosti. Branický most se tak stal jedinou reálnou alternativou pro zajištění spojení Prahy s Plzeňskem. Po letech váhání ze strany investora bylo roku 2020 zadáno vypracování projektové dokumentace na rekonstrukci trati spojené s částečným zdvoukolejněním (viz předchozí text). Bohužel se nepodařilo využít dlouhodobě úplné výluky k rekonstrukci Chuchelského tunelu a stavbě silničního přemostění ve Velké Chuchli. Až k těmto



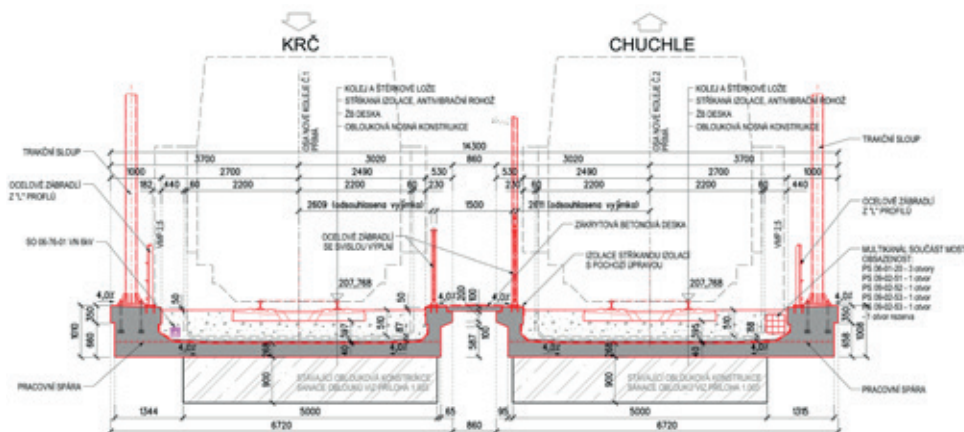
▲ Starý a nový stav mostu u Branického pivovaru v Údolní ulici

## Stav před stavbou

ČERVENĚ JE ZNÁZORNĚNA REKONSTRUKCE Z ROKU 2014



## Navržená úprava příčného řezu



Po mnoha jednáních a návrhu variant, jak splnit na obou mostních konstrukcích VMP 2,5 jsme s investorem odsouhlasili variantu kompletního odstranění říms na obou mostech a výstavbu nových nasazených desek, které most patřičně rozšíří a zajistí požadované rozměry.

stavbám někdy dojde, bude nutno železniční „jižní spojku“ znovu provozně významně omezit, nebo dokonce na delší dobu zcela vyloučit.

## Jak probíhaly projekční práce? Složitě.

Naším výchozím stavem byl stav po rekonstrukci, která proběhla v roce 2014 dle projektu firmy TOP CON SERVIS. Představa investora o provedení stejných opravných prací jako byla zpracována firmou TOP CON SERVIS brzo vzala za své, protože se ukázalo že v některých místech na mostě je vzdálenost od osy koleje k zábradlí pouze 2,02 m. Most byl prostě úzký a zadání VMP 2,5 na obou mostech bylo bez úprav pravé konstrukce nereálné.

Dalším z mnoha problémů v průběhu zpracování byl potřebný čas pro výstavbu. Náš návrh 1,5 roku uzavírky celého mostu byl zamítnut. Nastalo dokazování, že při nasazení většího počtu lidí se celkový čas výstavby lineálně nekrátí, a to hlavně z důvodu omezeného přístupu na most a omezeného pohybu pod mostem. Práce na mostkách je potřebné provádět postupně, i když ze dvou stran. Nakonec bylo domluveno, že jedna kolej musí být zprovozněna **cca po 5 měsících** od začátku výluky, druhá kolej po dalších **cca 4 měsících**. S časem bojoval jak zhotovitel, firma Metrostav TBR, tak i projektant při zpracování požadovaných změn.

## Shrnutí projektu, stavby

Projektové práce probíhaly nestandardně, protože před odevzdáním projektu do návrhu mostu vstoupila stavba „Nové železniční spojení Praha – Beroun“, která ovlivnila šířkové uspořádání na konci mostu a zapříčinila změnu typu pravé římsy na celém mostě. Proto jsme se s investorem dohodli, že tuto změnu provedeme v rámci RDS. Předpokládali jsme, že zhotovitel zoptimalizuje postup

výstavby vzhledem k celkovému počtu 30 stejných oblouků. Předpoklad byl dobrý, ale bohužel jsme neměli rezervovanou projekční kapacitu, tak se veškeré změny prováděly na poslední chvíli.

Nicméně stavba běžela ve stanoveném harmonogramu, zhotovitelem navržené úpravy technologie výstavby vedly k časové úspoře. Nyní jsou na mostě zprovozněny obě koleje a dokončuje se sanace pilířů. ❌



^ Nová technologická budova Krč

< Nová podoba zastávky Kačerov

## Lávka pro pěší

Na železničním mostě byla i lávka pro pěší. Ti do jeho uzavírky mohli využívat chodník vedoucí středem mostu, který na obou stranách lemovaly ploty. Opotřebovaná rozpraskaná panelová cesta některé lidi svým špatným stavem však odrazovala. Proto vznikla pěšina v místech druhé, chybějící koleje, kudy lidé chodili raději.

Zrekonstruovaná pěší lávka kopíruje polohu staré oficiální cesty, vede v „mezeře“ mezi oddělenými částmi mostu, po nichž vedou koleje. Místo dosavadních panelů ji tvoří subtilnější mřížovina.



## Základní údaje stavby

### Investor:

Správa železnic, státní organizace

### Projektant:

SUDOP EU a.s.  
a SUDOP PRAHA a.s.,  
HIP Stanislav Žáček

### Zhotovitel:

Metrostav TBR a.s.,  
PORR a.s., Elektrizace železnic  
Praha a.s. a GJW Praha spol. s r.o.

### Náklady na realizaci:

1,7 mld. Kč

## Základní projektované kapacity

### Rozsah stavby:

- Délka úseku stavební části 5,838/5,499 km
- Délka úseku technologické části 9,841/8,166 km

### Zabezpečovací zařízení:

- Staniční nové 1 ks
- Staniční úprava 1 ks
- Traťové nové 1 ks
- Traťové úprava 3 ks

### Železniční svršek:

- Zřízení koleje 7 167 m
- Vložení výhybek 8 ks

### Nástupiště:

- Počet nástupišť 1 ks
- Délka/počet hran 471/2 m/ks

### Mostní objekty:

- Mosty železniční demolice 1 ks
- Mosty železniční přestavba 1 ks
- Mosty železniční rekonstrukce 3 ks

### Zdi:

- Zdi novostavba 1 ks
- Zdi rekonstrukce 3 ks

### Pozemní stavby:

- Obestavěný prostor  
TB Spořilov: 1340 m<sup>3</sup>  
TB Krč: 2135 m<sup>3</sup>
- Zastavěná plocha  
TB Spořilov: 224 m<sup>2</sup>  
TB Krč: 427 m<sup>2</sup>

### Trakční vedení:

- Délka 18 983 m

Zajímavý text o průběhu stavby z pozice zhotovitele najde čtenář v letošním sborníku konference Železniční mosty a tunely.

[konferencemosty.cz](http://konferencemosty.cz)



# BIM je budoucnost

**Koleje, mosty, silnice a dálnice, geodézie, architektura a pozemní stavby... SUDOP PRAHA je plný klasických projektantských profesí, u kterých si i laik dovede představit, v čem spočívají. Co ale dělá takový BIM koordinátor?**

**Když se člověk dívá na vaše vzdělání a zkušenosti, tak se navzdory svému mládí zdáte jako pomalu největší odborník na BIM v Česku. Snažíte se prosazovat digitalizaci, BIM, podílíte se na tvorbě národních BIM standardů, prezentujete BIM na vysokých školách a málokdo asi studoval BIM několik let v Anglii, ne?**

Právě působení ve společnosti, jako je SUDOP, mi umožnilo aktivně se zapojit do zavádění BIM metodik v Česku a spolupracovat s předními specialisty v oboru. Přitom jsem čerpal ze zkušeností, které jsem měl možnost získat během svého studia a praxe. Oxford Brookes University byla jednou z prvních univerzít na světě, která zahájila vzdělávání v oblasti BIM. Měl jsem velké štěstí, že jsem se na magisterské studium vůbec dostal, protože jsem díky tomu získal cenné zkušenosti od předních světových expertů. Byla to tehdy moje už třetí akademická zkušenost ze zahraničí – předtím jsem studoval vysokou školu v Dánsku se zaměřením na pozemní stavitelství a ještě dříve jsem strávil rok na střední škole v USA.

Rozhodně se nepovažuji za největšího odborníka na BIM v Česku – stále je co se učit. Tento obor se neustále vyvíjí, a proto je klíčové držet krok s dobou a co nejlépe uplatňovat získané zkušenosti. Snažím se tyto poznatky využívat k tomu, abych nejen rozvíjel sebe, ale také přispíval k pokroku společnosti.

**Nelákalo vás třeba ve Velké Británii zůstat?**

Rozhodně ne. Studium na tamní univerzitě bylo naprosto úžasné a přineslo mi cenné zkušenosti. Anglie je jedním z klíčových průkopníků a tvůrců BIM metodik a možnost učit se od těch, kteří formují globální standardy, byla neocenitelná. Přesto mě prostředí Anglie příliš neoslovilo – působilo na mě poněkud pochmurně. Nakonec jsem si uvědomil, že mě to táhne zpět domů.

**Čím byly zmíněné země jiné, než na co jste byl zvyklý z Česka?**

Ve Spojených státech mě zaujal způsob života – když tam někoho něco baví, okamžitě se do toho pustí. Právě to mě inspirovalo k tomu, že jsem už na střední škole zaměřil svůj zájem na stavebnictví. Byly to také mé první zkušenosti s CAD softwarem a poprvé jsem tam viděl

3D tiskárnu. Dánsko mě zase oslovilo důrazem na spolupráci s firmami – často jsme pracovali na projektech pro konkrétní architektonické kanceláře. Velký důraz se tam kladl i na týmovou práci, kdy jsme většinu úkolů řešili ve skupinách. Myslím si, že právě tato zkušenost je nesmírně cenná, a proto se i za SUDOP snažíme spolupracovat se školami a předávat studentům principy, které fungovaly na mě.

**Jak to vypadá? Co by měl takový absolvent umět?**

BIM není jen 3D modelování, ale především komunikace a týmová práce, což se snažíme studentům ukázat. Právě to bývá pro mnohé zásadní změnou v přístupu k práci. V SUDOPu si uvědomujeme, že modernizace oboru a příprava budoucích odborníků vyžaduje úzkou spolupráci se školami. Chceme mladým lidem předat praktické zkušenosti, ukázat význam týmové práce, připravit je na požadavky moderního stavebnictví, nadchnout je pro tento obor a zároveň reagovat na nedostatek projektantů v oboru.

**A co má mít ideální absolvent, případně uchazeč o místo v oddělení BIM?**

Především by měl mít chuť učit se novým věcem, být otevřený inovacím a nebát se hledat nová řešení. Nemusí mít dokonalé znalosti, ale měl by být ochotný spolupracovat, sdílet nápady a zapojit se do týmové práce. Vhodné je mít kvalitní základ v projektování a základní přehled o metodě BIM. V ideálním případě by uchazeč měl mít také základy programování nebo práce s daty, protože stavebnictví se stále více digitalizuje a čím dále tím více je spjaté právě s IT. SUDOP dlouhodobě podporuje spolupráci se studenty a vysokými školami, což odpovídá i mé vlastní zkušenosti. Kdyby mi v minulosti někdo nedal šanci, nebyl bych tam, kde jsem dnes.

**Podle vašich kolegů jste zapálený pro inovace a pokročilé digitální technologie. Jak digitalizace mění stavebnictví, respektive projektování, a jak to promítáte do řízení svého střediska?**

Mým cílem je hledat způsoby, jak projektantům usnadnit práci, i když to na první pohled nemusí být vždy vidět. Jedním z příkladů je implementace



**David Blahák**

David Blahák se věnuje informačnímu modelování budov (BIM, z anglického Building Information Modeling/Management). Jde o moderní přístup k projektování a správě staveb, který propojuje 3D modely s databází všech klíčových informací o stavbě – od návrhu přes výstavbu až po správu a případnou demolicí. BIM umožňuje efektivnější plánování, lepší spolupráci mezi týmy a odhalování chyb už v raných fázích projektu, což šetří čas i peníze. Nový vedoucí oddělení BIM stojí v SUDOP PRAHA za záštitou BIM projektů pro státní organizace i krajské úřady. Podílel se na řízení významných projektů v režimu BIM, mezi které patří vysokorychlostní tratě či Masarykovo nádraží v Praze.

Společného datového prostředí (CDE). V SUDOPu dlouhodobě používáme ProjectWise, což je nástroj pro sdílení dat. Zaveden byl už v roce 2000, což tehdy představovalo obrovský krok směrem k digitalizaci. Od té doby se v této oblasti udělal velký pokrok. Jak projektanti, tak i státní zadavatelé postupně pochopili, že změna je nevyhnutelná – že musíme směřovat dopředu, využívat digitální technologie ke zkvalitnění a zefektivnění staveb, a přitom také šetřit náklady.

Dnes už projektanti zvládají pracovat ve 3D a využívat negrafické informace, ale stále je jednou z největších výzev nastavit efektivní workflow pro spolupráci a řízení projektů. Právě na to se zaměřuji – mým úkolem a cílem do budoucna je vytvořit takové postupy, které budou nejen funkční, ale i snadno použitelné v praxi.

### Dá se říct, jak velká část projektování a výstavby v Česku se už dělá v BIM?

Na to se ptá každý, ale myslím si, že se to nedá jednoduše kvantifikovat. Někteří státní zadavatelé jsou v tomto směru pokročilejší a vypisují více projektů v režimu BIM. Přesto je úroveň adopce napříč oborem různorodá. Klíčové podle mě není zaměřovat se na čísla, ale spíše na to, co konkrétní nástroje a procesy v BIM mohou přinést. Každý by si měl najít cestu, jak BIM využít k usnadnění práce, a snažit se plně využít jeho potenciál.

### Co brání většímu rozšíření BIM?

Narážíme na hardwarové i softwarové nároky. Ani software ještě není připravený na to, abychom mohli sto procent zakázek dělat jedna ku jedné v BIM. Používáme různé softwary od firmy Bentley se specializací pro navrhování železnic a silnic. Podpora ze SUDOP GROUP nám pak zajišťuje doprogramování, aby tyto softwary vyhovovaly našim potřebám v maximální možné míře, ale i toto zabírá spoustu času. Všechny podobné nástroje jsou totiž dělané spíše pro západní státy, USA, Anglii, a neodpovídají našim normám a zvykllostem. Pozemní stavitelství je na tom s využíváním BIM o něco lépe. I rozsáhlé projekty se dají vymodelovat ve větší podrobnosti, včetně dokumentace.

### Jaké místo má BIM v rámci SUDOPu PRAHA?

Postupně se snažíme BIM zavádět napříč celou firmou. Pořádáme školení a workshopy zaměřené na BIM a jeho přínosy, abychom ukázali, jak může usnadnit naši práci. Máme také odbornou skupinu OpenX, složenou ze specialistů pro jednotlivé profese, se kterou se pravidelně setkáváme. Společně hledáme nejlepší možná řešení a připravujeme se na nadcházející projekty v režimu BIM.

Správa železnic i Ředitelství silnic a dálnic už vydávají projekty vedené v režimu BIM. Naší úlohou je nachystat projektanty na to, co nás čeká, pochopit, jaké změny to přináší, a splnit požadavky, které se s tím pojí. Přestože nemohu přesně říct, kolik procent zakázek je v současnosti vedeno v BIM, jejich počet neustále roste. Jak projekční, tak stavební firmy se na tuto změnu musí důkladně připravit, protože BIM je jednoznačně budoucností oboru. Někdo se může této transformace obávat, ale ve skutečnosti nejde o nic zásadně odlišného od toho, na co jsou

Jeden z mých prvních projektů, na kterém jsem pracoval v rámci mezinárodního týmu. Tento pětihvězdičkový hotelový komplex zahrnuje vily, hotelovou část a kondominium a je situován přímo na pláži. >

kolegové zvyklí. Je to spíše přirozený posun k efektivnějším a modernějším způsobům práce.

### Co konkrétně by měl BIM přinést? Eliminovat chyby napříč celou stavbou, šetřit peníze?

To jsou dva asi nejdůležitější aspekty. Eliminace chyb, úspora nákladů a zlepšení přehlednosti projektu jsou klíčové přínosy BIM, jehož cílem je vytvořit kvalitní projekt za rozumnou cenu. BIM přináší nejen detailnější pohled na stavbu, ale také zjednodušuje komunikaci mezi všemi zúčastněnými stranami, což vede k lepší koordinaci a efektivitě. Když navrhujeme stavbu ve 3D nebo využíváme metodu BIM, můžeme odhalit problémová místa a kolize už v raných fázích projektu. Díky tomu se během pozdějších fází nemusí řešit zásadní problémy, které by jinak mohly výrazně prodražit výstavbu.

BIM má také obrovský potenciál přinést úspory v dlouhodobé správě a údržbě staveb. Pokud dokážeme během životního cyklu stavby snížit náklady na správu a údržbu o 10, 15 nebo dokonce 20 procent, může se u velkých zakázek jednat o úspory v řádu miliard korun. Tyto přínosy však nejsou okamžité – neočekáváme, že se plně projeví během dvou či tří let, ale výhledově mají potenciál přinést úspory.

### Fascinuje vás prý využití umělé inteligence (AI) a jejích možností. Jak už AI zasahuje do vašeho oboru a jak ho bude nadále ovlivňovat?

Velice pomalu. Rozhodně si nemyslím, že by nás AI „nahradila“. Jde spíše o to, že AI by nám mohla pomoci, ušetřit práci. Mohla by například dát větší prostor projektantům, aby se zaměřili na základ své práce, tedy navrhování, projektování, své know-how. Umělá inteligence by mohla usnadnit administrativu, například při fakturaci, automatickém vyplňování technických

zpráv na základě výkresů nebo dokonce při kontrole a validaci dokumentace.

### Vím o vás od kolegů, že rád cestujete a poznáváte nové kouty světa. Měl jste příležitost žít nějakých sedm let v zahraničí – v USA, Dánsku, Vietnamu a Anglii –, což pro vás muselo být obohacující. Co vám to dalo?

Myslím, že úplně všechno. Určitě tato zkušenost změnila můj pohled na život, naučil jsem se mimo jiné, jak komunikovat s lidmi, všechno jsem si musel zařídit sám. A uvědomil jsem si také, co bych chtěl dělat, kde bych chtěl bydlet nebo co by mě zajímalo.

### USA, Anglie, to jsou pro mladé lidi dnes už celkem klasické destinace. Ovšem pracovat ve Vietnamu tak běžné není. Co jste tam dělal?

Pracoval jsem jako projektant pozemních staveb v architektonické firmě, kde jsem se nejčastěji podílel na návrhu rozlehlých hotelových komplexů. Byl jsem tam zejména proto, abych jim pomohl s digitalizací. Bylo to pro mě fascinující hlavně tím, že mi jako mladému projektantovi dali důvěru a umožnili mi podílet se na obrovských projektech s velkou mírou zodpovědnosti. A jelikož šlo o mezinárodní věci, tak tam už v té době řešili třeba posuzování životního cyklu, life-cycle assessment, což je paradox, když vidíte, že ve Vietnamu skoro každý pálí plast na ulici. Tam jsem si uvědomil, jak důležité je dát mladým lidem šanci.

Obdobnou zkušenost jsem získal i v Dánsku, kde velké projekční firmy jsou ochotné naslouchat mladým projektantům, kteří mají vizi a nové nápady, a spolupracovat s nimi. Tato otevřenost mi dala odvalu hledat něco nového a nebát se změny. Podobnou příležitost bych chtěl nabídnout studentům, se kterými spolupracujeme ve školách. I v SUDOPu mají mladí progresivní projektanti možnost prosadit nové věci nebo se zaměřit na to, kde vidí potenciál. ✕





# Stavba D3 Hodějovice – Třebonín

aneb 12 sudopských let na jihu Čech

Text: Jan Ostrý, Lukáš Molcar (mosty)  
Foto: Daniel Karfík, Lukáš Molcar

## Plány a vize

Plány na vybudování obchvatu města České Budějovice ve formě pokračování dálnice D3 se patrně na světlo světa dostaly v dobách, kdy většina z nás ještě seděla ve školních lavicích... Všichni už tehdy dávno věděli, že vést veškerou tranzitní dopravu přes centrum velkého města není úplně to pravé. Jak to ale v Česku bývá, trvalo dlouhá léta, než se věci podařilo alespoň trochu rozhybat.

Někdy po roce 1999 se ledy přeci jen hnuly, když tehdejší vláda (Zeman, Špidla) prosadila koncepci výstavby dálnice D3 v regionu do svého usnesení. Jeho součástí byl i úsek Hodějovice – Třebonín, který byl v systému značení tahu D3 nazván O310/II.

## Přípravné stupně

Naše stavba O310/II Hodějovice – Třebonín byla v DSP (dokumentace pro stavební povolení) připravována od poloviny roku 2013 v nezvykle dlouhém, uceleném úseku téměř 12,5 km, což překračovalo tehdy obvyklých 5–6 km na jednu stavbu. Navíc se jednalo o stavbu se třemi mimoúrovňovými křižovatkami, 24 mosty, přeložkami komunikací nižších tříd a mnoha náročnými úseky.

Po několika letech příprav se podařilo získat stavební povolení a po dalších letech projektování, projednávání a vyjednávání pak byla rovněž hned v roce 2018 úspěšně vypsána soutěž na zhotovitele celého úseku. Vítězem

soutěže se, poněkud netradičně na tu dobu, stalo sdružení zahraničních firem, tedy velké italské firmy Salini Impregilo a neméně silné slovenské společnosti Doprastav.

Možná i z těchto důvodů trvaly námluvy a práce na společné smlouvě mezi Sdružením a SUDOPem EU velmi dlouho. Projektovat jsme začali koncem jara roku 2019.

Z výše uvedených důvodů byl rozsah prací na RDS (realizační dokumentace stavby) rozdělen (stejně jako před tím v PDPS – projektové dokumentaci pro provádění stavby) v rámci skupiny SUDOP na tři části a od počátku se tak na projektových pracích podílely hned tři „naše“ společnosti – VPU (do

## &lt; MÚK Roudné s napojením na Jižní tangentu I a II



## ^ SO 203 – estakáda v údolí Mašle

co vše je třeba upravit, změnit, ohlídat nebo přeprojektovat. Nejinak tomu bylo i zde, navíc vše násobeno velikostí stavby a počtem podzhotovitelů.

Týká se to částí stavby v běžných podmínkách, o to více pak třeba úseku, ve kterém stavba prochází rozsáhlým sesuvným územím, které navíc nebylo vzhledem ke své nepřístupnosti (po dohodě s investorem) v předchozích stupních ani zaměřeno! Počítalo se už dopředu s tím, že zaměření bude možné provést teprve po vykácení... Návrh pilotové stěny, technologie zhotovení násypu v sesuvném území, řešení odvodnění geologicky problematických vrstev, technologií odtěžování, kotvení, toto vše nám jenom na tomto úseku délky 300 m zabralo mnoho a mnoho hodin jednání, výpočtů, projektování a změn.

Současně s naší stavbou D3 Hodějovice – Třebonín investor zahájil i výstavbu

úseku předcházejícího, tedy D3 Úsilné – Hodějovice. Z tunelu Pohůrka, který zhotoviteli a investorovi rovněž připravil nejednu bezesnou noc, jsme na naši stavbu přiváželi stovky tisíc m<sup>3</sup> zeminy, určené pro naše násypy. Už jen popis logistiky jejího převážení přes předměstí Českých Budějovic, deponování, přejímání, rozvážení a ukládání by stačil na samostatný článek...

Stejně tak vás ne zrovna na každé stavbě překvapí třeba nález opuštěného důlního díla či lépe řečeno podzemních prostor přímo pod „středovými svodidly“. Přivolaní pracovníci Jihočeského muzea jej prozkoumali, označili za pozůstatky po historické těžbě nerostů, řádně zdokumentovali a na nás nezbylo, než je podle jejich pokynů zakonzervovat a z části odtěžit...

I naši stavbu několikrát postihly povodně. To, co přivalové letní deště způsobí na běžném terénu se desetkrát

sloučení), PUDIS a SUDOP, vše pod hlavičkou SUDOPu EU.

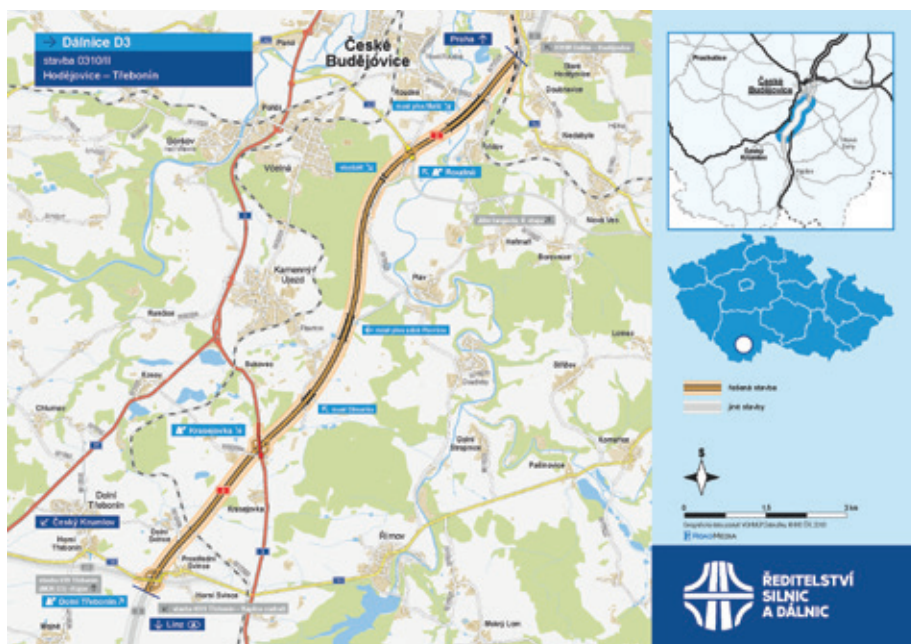
Z počátku jsme vše projednávali někdy až ve čtyřech jazycích (česky, slovensky, italsky a anglicky), záhy se ale i tak ustavil celkem schopný tým a zdálo se, že vše pobeží zdárně kupředu.

Bohužel po krátké době, pravděpodobně po neshodách ve sdružení a zřejmě i směrem k investorovi, Italové ze stavby odstoupili. Celou stavbu jsme tak prakticky realizovali pouze se slovenským Doprastavem.

Ve zpracování dokumentací RDS a DSPS jsme v SUDOPu EU vskutku měli na co navázat. Předchozí stupně dokumentací zpracovali kolegové z neméně skvělé firmy SUDOP PRAHA – DSP hipoval Petr Hradil, PDPS pak Lukáš Ježek.

### Skutečnost je vždy jiná

Ze zkušenosti můžu říct, že téměř vždy, i přes sebekvalitněji připravené předchozí podklady a projektové stupně, se nejpozději „při skrývce ornice“ zjistí,



&gt;&gt;

násobí v prostoru stavby a čerstvě vyprofilovaných příkopů, kde všechno v okolí tvoří jen čerstvě uložená, zhutněná, případně osetá ornice. Nakonec nás zasáhly i zářijové povodně na hotovém díle, kdy došlo k četným sesuvům půdy na již zelených svazích násypů a bylo zaplaveno téměř celé inundační území Malše v šíři více než 600 m, kdy řeka ukázala svoji sílu a doslova rozebrala vozovky a ploty pod mostem. Nesčetněkrát jsme opravovali masivní poškození svahů, skluzů, těles, přidávali další a další opevnění svahů atd.

## Lidský faktor

Při tak velkém počtu lidí, kteří se okolo stavby točí, jsou součástí naší práce mnohdy nejen tanečky okolo technických limitů, norem, možností a návrhů změn řešení, výměr a doměrků, ale velkou, někdy rozhodující měrou ke zdárnému průběhu celé realizace přispívá také zvládnutí jednání s různými druhy lidí, poznání lidských povah, přístupů, vrtochů, často potřeba vybalancování jednotlivých protichůdných názorů a požadavků. To vše zároveň se zachováním možností fakturace.

”

**Možná to bylo dáno rozsahem stavby, možná to souviselo někdy až s přemrštěnými požadavky zhotovitele, možná i z důvodů jiných jsem během těch skoro šesti let, kdy jsem akci hipoval, vydal jistě i několik set různých Stanovisek, Sdělení, Vyjádření, Obhajob, Posudků, Oprav, Úprav, Změn, či jiných podobných dokumentů. Bůhví, kde všude si je dodnes někdo čte...**

**Jan Ostrý,**  
hlavní inženýr projektu

Na tak velké stavbě se samozřejmě vyskytuje velké množství podzhotovitelů a firem. Ne vždy se podaří i při nejlepší vůli všechno uhlídat, a tak bylo jednou z našich nejčastějších činností v tomto smyslu řešení všelijakých vad, nestandardních situací, úprav dokumentace, schvalování a posuzování.

Pokud se až při prvním pořádném dešti zjistí, že neodtékají CurbKiny (betonové odvodňovací žlaby), je

třeba je přespádovat. Pokud přívalový déšť odplaví skluzy, je třeba je opevnit. Pokud zhotovitel špatně položí obruby, je třeba upravit všechny navazující hrany. Pokud se špatně zhotoví izolace zdi, je třeba doplnit sanaci. Pokud se přeruší prameniště vod, je třeba doplnit žebra. Pokud se překopne neznámá meliorace, je třeba doplnit svody. Pokud se nepovede izolace na mostech, je třeba ji předělat. Pokud se zapomene na branky v oplocení, je třeba je doplnit spolu s chodníčkem. Pokud zhotovitel špatně osadí stupadla v šachtách, je třeba vymyslet nápravu. Pokud se zastihne zcela rozbředlé podloží cesty, je třeba doplnit sanaci. Pokud skluz koliduje s portálem, pokud chybí sjezd na pole..., pokud... Těch příkladů, kdy jsme jako projektanti zasahovali, či spolupracovali na nápravě, je nespočet.

Stavba obsahuje všechny standardní součásti obvyklé pro běžnou dálniční komunikaci – mosty, mimoúrovňové křižovatky, okružní křižovatky, portály dopravního značení, odvodnění, dešťové a retenční nádrže, systémy telematiky, sčítání, monitorování dopravy, stejně tak jako některé ne zcela obvyklé prvky, mezi které patří použití asfaltu se sníženou hlučností v prvních cca 300 m dálnice, těleso dálnice vedené v sesuvném území nebo napojení na motokrosový areál atd.







^ Železniční most přes dálnici D3

## Mosty

Samostatnou velkou a významnou kapitolou jsou mosty.

Jak již bylo zmíněno, tak bylo nezbytné vypracovat RDS 24 mostů. I z tohoto důvodu jsme se dohodli na spolupráci nejen se společností PUDIS, ale projekt s námi zpracovával INFRA PROJEKT z Brna a REMING CONSULT z Bratislavy, dále pak Valbek Liberec, Valbek Bratislava a poslední část mostů zpracovávala spol. SAGASTA. Abychom splnili požadavky zhotovitele, museli jsme dokumentaci členit na dílčí části; mnohdy to pak vypadalo, že vydáváme výkres po výkresu. Pomyslné první místo má v tomto ohledu most přes údolí Plavnice, který byl členěn na 15 částí.

Významnými mosty jsou bezesporu **železniční most přes D3**, jehož podjetím začíná naše stavba. Byl jedním z náročných děl, a to i s ohledem na předem dané výluky, které musel zhotovitel dodržet. Dále **estakáda přes údolí Malše** s délkou téměř 800 m, kde jsme se museli vypořádat s tím, že se v podloží nachází kolektor pro jímání pitné vody pro České Budějovice a plastické, pomalu konsolidující jíly. Dalším je jistě **most přes údolní Plavnice** s délkou 450 m, jehož značná část včetně jedné opěry se nachází v sesuvném území. Posledním je **most Otmanka** poblíž stejnojmenné osady.

>>



^ Most přes údolí Plavnice – výsuv ve zvýšené pozici

^ Postupná výstavba estakády v údolí Malše

Složitostí projektů, se kterými jsme se museli vypořádat, bylo více než dost; například nosné konstrukce estakád přes Malší a přes Plavnici se stavěly bez prvních polí, která se mohla dokončit až po konsolidaci podloží a výstavbě opěr. Věřím, že pro spoustu místních to musel být zajímavý pohled, když přijeli ke stavbě a viděli nad pilířem 14 metrů mostovky, která nikam nepokračuje.

Problémů, které vyvstaly v průběhu výstavby, bylo rovněž nespočetně. K těm zábavnějším patřila situace, kdy jsme se sešli na místě se zhotovitelem, protože v příkopu neteče voda, a namísto průběžného příkopu, který v prostoru mostu zpevněný dlažbou, byl oboustranně dlažbou zahrazen. Zde šlo „pouze“ o předláždění a vše bylo v pořádku. Jindy posuvná skruž pro výstavbu mostu projektovaná švédským Structuraseem a vyráběná v Číně dorazila na stavbu o 9 měsíců později a hledal se způsob, jak tuto ztrátu minimalizovat. Složitějším problémem byly například trhliny v pilotách, které se fakticky nedají sanovat a musely se přidat doplňkové piloty a rozšířit základy.

O mostech a jejich strastech by se dalo vyprávět dlouze, ale pro ilustraci snad stačí těchto pár střípků. ✖



^ Most přes údolí Plavnice

v MÚK Krasejovka, křížení s původní I/3





MÚK Třebonín



## Slavnostní otevření



Otevření všech tří staveb najednou dne 21. 12. 2024 – zprovozněno bylo celkem více než 28 km nové dálnice D3

Přes všechny výše uvedené peripetie se podařilo stavbu zdárně dokončit a dne 21. prosince 2024 byla slavnostně zprovozněna. Současně s ní byl v ten samý okamžik zprovozněn ještě předchozí úsek Úsilné - Hodějovice a navazující úsek Třebonín - Kaplice, nádraží. V jeden okamžik se tak České Budějovice zbavily veškeré tranzitní dopravy. Řidiči ušetřili klidně i 30 minut při cestě na hory a my jako projektanti naopak zažili ten pocit, když se po dálnici, připravované mnoho let, konečně rozjedou auta...

Nepodařilo by se to samozřejmě bez využití projektů a výsledků práce kolegů z minulých let a předchozích stupňů. Zrovna tak ale pochopitelně ne bez práce velkého množství kolegů, kteří téměř celých šest let připravovali dokumentaci RDS a DSPS všech objektů a částí.

Bylo jich moc a uvést jen některé by nebylo fér.

Všem patří poděkování za skvělou spolupráci a snad i trocha radosti z výsledku...

# Tak jsme si mysleli, že tu první VRTku máme hotovou.

Text: Miroslav Krsek

## Nemáme...

První VRTka se na SUDOPu po Studii proveditelnosti začala zpracovávat na konci roku 2020. Na Správě železnic (SŽ) se tehdy VRTkám věnovalo samostatné oddělení přípravy VRT, které záhy obdrželo trefnou přezdívku Sedm statečných. Pistolníci se na straně SŽ rychle rozrostli do nového Odboru přípravy VRT (O21) a my jsme měli v polovině roku 2021 odevzdat koncept řešení, na konci roku DÚR a v březnu 2022 čistou dokumentaci.

Jak už tušíte, bylo to trochu jinak. Na straně SŽ tým investorů dále posílil do nové samostatné Stavební správy VRT. Naše armáda, které měla daleko i do velikosti čtyř, se dávala dohromady pomalu a komplikovaně. Navíc jsme sice měli mít v ruce kompletní příručku jak VRT projektovat (tato Bible se jmenuje Manuál pro projektování VRT ve stupni DÚR), ale podle očekávání se ukázalo, že plno věcí v ní vyřešeno není. K tomu se přidalo atypické řešení souběhu dvou vysokorychlostních tratí RS1 do Brna a RS5 do Hradce Králové, plus zvětšení rozsahu stavby. Dohromady zdržení zhruba o půl roku, nic zvláštního. Pak ale došlo i na dietní řízení, které nás stálo dalších devět měsíců, a zpožděná příprava samostatné zakázky terminálu Praha východ VRT – za další 4 měsíce. Byl podzim roku 2023 a my jsme konečně předali štos DVD s definitivní dokumentací, bouchli jsme šampaňské a mysleli si, že máme hotovo.

Zatímco kolega Honza Bonev už jel v navazujícím úseku VRT Střední Čechy a já připravoval nabídku Best Value na další VRT Vysočina II, dozrála



Nová podoba zastávky Běchovice střed, který se stane přestupním bodem pro směr Praha-Kolín, tangenciálu do Malešic a pro zastávky MHD přímo pod železničními mosty.

u Správy železnic myšlenka na upgrade dokumentace DÚR Polabí na DPS. To se dalo čekat, ale více překvapivý byl požadavek na další obsahové, formální, a hlavně koncepční změny navrženého řešení a odevzdané dokumentace. Navíc zadání změn bylo tak jasné, že jsme jeho vyjasňováním strávili závěr roku 2024 i začátek roku tohoto (ne že bychom v tom na konci procesu měli úplně jasno). Čeká nás minimálně rok další práce na úpravě a upgradu dokumentace.

## Trocha historie

Během svého studia jsem ve vyšších ročnících stavební fakulty narazil i na předmět Vysokorychlostní tratě. Bylo to jen za klasifikovaný zápočet, takže to nebyl úplně stěžejní předmět studia. Nicméně k předmětu existovala doplňková skripta z kraje devadesátých let, ve kterých se třeba píše, že koncepce vysokorychlostních tratí byla vypracována v osmdesátých letech (ano, před čtyřiceti lety). Nebo že se počítá s realizací VRT perspektivně „až“ po roce 2010. Tehdy jsme si říkali, že to je až v příštím věku (což vlastně doslova bylo), a nabyli jsme pocitu, jako když

&lt;

Severní ústí čtyř vysokorychlostních kolejí a tří tunelů – Běchovice sever, Běchovice jih (RS5 do Hradce Králové) a Nová Dubeč (RS1 do Brna). Pohled směrem z Prahy k dálnici D11.

dnes někdo mluví o elektrině z jaderné fúze. A to jsme byli ušetření reality, že to bude až po roce 2030. Budoucnost teprve ukáže, jestli to nebude ještě o pět či deset let později.

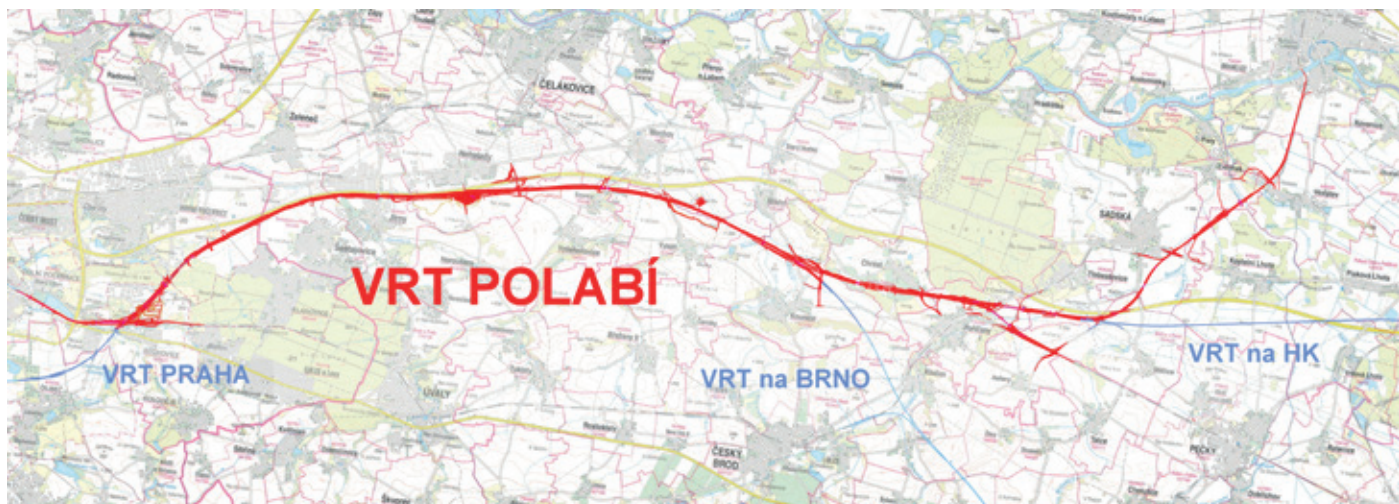
## Čím je VRT Polabí jiné

Když pomínu různé studijní dokumentace, z nichž se ta zásadní Studie proveditelnosti na SUDOPu PRAHA zpracovávala v letech 2017–2020, tak se VRTkami zabýváme už čtyři roky. Pro mnoho kolegů to tak je již běžná projekční práce. Nebudu tedy popisovat technické parametry VRT ani jejich význam (toho je na netu mnoho a AI vám to shrne klidně do jednoho odstavce), pozastavím se jen u zajímavých věcí.

Jak už jsem zmínil, úsek VRT z Běchovic do Poříčan byla první „DÚRka“, která se zpracovávala nejen na SUDOPu, ale i v Česku. Podepsalo se to na ní tak, že se učil objednatel, učili jsme se i my a za chodu vymýšleli různá koncepční řešení. Projevilo se to také tím, že postupem času se značná část VRT Bible zažlutila (vyznačení změn Manuálu pro projektování VRT oproti původní verzi) a dost narostl i počet jejích stránek. Napůl tak šlo o trochu výzkumný úkol.

Raritou je, že VRT Polabí tvoří na výjezdu z Prahy souběh dvou vysokorychlostních tratí – RS1 do Brna a RS5 do Hradce Králové. Diskuse, jak bude vypadat uspořádání čtyřkolejného úseku, byly





nekonečné. Obě tratě se ještě promíchají v navrženém terminálu Praha východ VRT, aby si o kousek dál na východ (severně od Kounic) fekly definitivně „Ahoj a pozdravuj Vídeň / Hradec“.

Nepatří to úplně do VRTky, ale zmínil bych i vjezd do železniční stanice Praha-Běchovice. Aby už tak dost zatížený úsek od Libně po přidání vysokorychlostních vlaků nezkolaboval, bude třeba k trati od Libně přidat čtvrtou kolej. Spolu s tratí od Malešic tedy bude vjezd do Běchovic šestikolejný.

Za zmínku stojí i vlastní napojení VRT na Běchovice. Podobně jako se nám obě tratě RS1 a RS5 rozbíhají u Kounic, každá si jde svou vlastní trasou i zde. Zapojení a křižování je samozřejmě uvažováno mimoúrovňově, výsledkem je tedy třípatrové uspořádání uzlu Běchovice. V „přízemí“ budou jezdit vlaky po stávajícím koridoru, o patro níže se bude do Běchovic napojovat VRT RS5 na Hradec Králové a o další patro níže bude Běchovice podcházet VRT RS1 od Zahradního Města na Brno. Tunely RS5 směr Libeň budou dva jednokolejné délek 804 a 954 metrů. Tunel RS1 pod Běchovicemi bude měřit zhruba 2 km, v závislosti na projednání navazujícího záměru VRT Praha.

### Některé zajímavé údaje

V počátečních projekčních pracích dal klíčový správce povodí jasný mantinel max. 3 l/s.ha pro zaústění odvodnění VRT do vodotečí. Výsledkem je návrh 17 retenčních nebo vsakovacích nádrží (tedy zhruba jedna nádrž každých 1,5 km). Největší z nich má objem přes 12 000 m<sup>3</sup>, nejvyšší přítok bude skoro 11 m<sup>3</sup>/s).

VRT je ve svém čtyřkolejném uspořádání vedena v dlouhém úseku podél dálnice D11 v hlubokém zářezu. Nebylo proto překvapením, že stavba generuje velký objem výkopů – cca 11 mil. m<sup>3</sup>. Návrhem citlivě umístěných trvalých deponií se podařil odvoz zemin ze stavby redukovat na pouze cca 0,9 mil. m<sup>3</sup> ve stavbě už nepoužitelného materiálu.

Při projednávání na obcích se většinou první připomínka týkala hluku z VRT (pokud to byla připomínka druhá, tak tou první bylo, abychom tu VRTku nedělali anebo abychom si jí vedli jinudy). Postupovali jsme standardně – zpracovali hlukovou studii a potřebná protihluková opatření projednávali na obcích (zhruba jestli preferují protihlukové stěny nebo zemní valy.) Starostky a starostové často vyjadřovali údiv nad malým rozsahem opatření a žádali větší – nad rámec vládních limitů. Když už jsme se nějak dohodli, přišel první červenec 2023 a novelizace NV 272/2011 Sb. se zmírněním hlukových limitů. Měli bychom tedy

rozsah stěn a valů podle nové hlukové studie zredukovat zhruba na čtvrtinu (!) původního rozsahu. No to bych do těch obcí ani nemusel jezdit...

### Poděkování

Práci na pilotní „DÚRce“ nebyly jednoduché, hodně se při tom bádalo a vymetali jsme různé slepé uličky. Když už to bylo technicky pohromadě, začalo se vše měnit s cílem snížení investičních nákladů. Práce to byla úmorná i inovační. Chci proto poděkovat celému projekčnímu týmu a jmenovitě Honzovi Bonevovi, který měl na starosti koordinaci technického řešení. ✖

∇ (foto zleva)

Hlavní snahou bylo díky jen osobní dopravě kopírování dálnice D11. Trasa severně od Jiren.

Mimoúrovňový rozplet RS1 (doprava na Brno) a RS5 (přímo do Hradce Králové). Napravo městys Kounice, který VRT zcela odmítá.

Trať RS5 do Hradce Králové. Doprava propojka na koridorovou trať za Poříčany. Propojka se bude z návrhu vyřazovat, takže je k vidění asi naposledy.



# SUDOP se vrací do Pobaltí

aneb středisko 208 je členem „Pobaltského Triple Gold Clubu“



Text: Pavel Haušild, Petr Lapáček

▲ [Železniční stanice Aegviidu](#)

## Prováděcí projekt rekonstrukce trakčního vedení v úseku Lagedi-Aegviidu (Estonsko)

Na úvod tohoto příspěvku jsme použili parafrázi ze sportovního prostředí. Za posledních deset let získalo středisko 208 zakázky ve všech třech sympatických pobaltských státech. První byla **studie rozsáhlé elektrizace páteřních tratí pro lotyšské železnice** dokončená v roce 2014. Na ní navázala **přípravná dokumentace elektrizace tratí Kaišiadorys-Šiauliai zhruba na úrovni naší DÚR pro litevské železnice** v roce 2016. Další zpracování těchto dokumentací se bohužel již odehrávalo bez naší účasti.

Když už to vypadalo, že Pobaltí je nám definitivně vzdáno, přišla v roce 2024 zajímavá poptávka na zpracování projektové dokumentace pro společnost Elektrizace železnic Praha a.s. v Estonsku. Jelikož s firmou EŽ Praha nás pojí dlouhotrvající úzké pracovní vztahy, nabídku jsme přijali a v únoru loňského roku zahájili práce. Tím se pomyslný kruh uzavřel a dnes můžeme prohlásit, že jsme se podíleli na projektové činnosti ve všech třech pobaltských zemích.

Jednalo se o významnou zakázku střediska 208, jak z hlediska objemu prací, tak z hlediska desítky let trvající spolupráce s dlouholetým a spolehlivým dodavatelem technologických celků, stavebních a montážních prací na železnici, jak v České republice, tak v zahraničí. Hlavním zhotovitelem prací v Estonsku je firma LEONHARD WEISS OÜ, estonská pobočka mezinárodního stavebního koncernu s hlavním sídlem ve Spolkové republice Německo. Firma Elektrizace železnic Praha a.s. se podílí kompletní dodávkou veškerého



▲ [Pracovní skupina trakčního vedení s Pavlem Türkem na místním šetření](#)

materiálu, konzultacemi a zaškolením místních pracovníků a ve spolupráci s naším střediskem 208 a kolegy ze SUDOPu Brno také zajišťuje veškerou projektovou dokumentaci. Vedení zakázky má na české straně Michal Satori z EŽ.

Zakázka byla kompletně zpracována ve dvou cizích jazycích – angličtině a estonštině. Významná část dokumentace byla rovněž požadována v ruštině.

Ačkoli název projektu hovoří pouze o trakčním vedení, stavba kromě trakčního vedení řeší rozsáhlou modernizaci silnoproudu, optické kabelizace a dalších technologií. Na zakázce se podílí velká část projektantů střediska 208. Největší díl práce odvedli Tomáš Martinek, Václav Chouň, Pavel Haušild za trakční vedení, Ondřej Krupička, Tomáš Brada, Matěj Pach, Martin Štrof za sdělovací vedení a DŘT a Roman Ďuriš za silnoproudé rozvody.

Trať Tallinn-Tapa má prioritní význam pro osobní i nákladní železniční dopravu v okolí hlavního města Tallinnu i pro další rozvoj kolejové dopravy v Estonsku. V Tapě se trať dále dělí, jedna větev pokračuje do Narvy, druhá do Tartu a odtud dále na ruské

a lotyšské hranice. V úseku Lagedi – Aegviidu se nacházejí 4 železniční stanice (Lagedi, Raasiku, Kehra a Aegviidu) a 5 železničních zastávek (Kulli, Aruküla, Parila, Lahinguvälja, Mustjõe) v celkem třech traťových úsecích.

V současné době se jedná o dvoukolejnou železniční trať, elektrizovanou stejnosměrnou trakční napájecí soustavou DC 3kV se širokým rozchodem 1520 mm.

Nejprve bude provedena rekonstrukce trakčního vedení ve stejnosměrné trakční napájecí soustavě DC 3 kV s přípravou na budoucí konverzi na napětovou hladinu 25 kV. V první fázi jsou na řadě traťové úseky, ve druhé fázi následuje rekonstrukce železničních stanic.

První seznámení s místem stavby v Estonsku proběhlo v dubnu 2024. Na místo vyrazila dvojice projektantů sdělovacího zařízení Martin Štrof a Tomáš Brada. Za silnoproudé rozvody se místního šetření účastnil Roman Ďuriš. Jako znalci místních poměrů v Pobaltí a znalci ruštiny je doprovázeli Pavel Türk a Petr Lapáček.

Druhý výjezd na místní šetření se konal v červnu. Projektanty sdělovacího zařízení a silnoproudých rozvodů doplnila skupina trakčního vedení ve složení: Pavel Haušild, Tomáš Martinek a Václav Chouň. Podporu opět zajišťovali kolegové Pavel Türk a Petr Lapáček. Přičemž kolega Lapáček nezapřel původní profesi a provedl místní šetření na zabezpečovací zařízení.

Ačkoli jsme pár zajímavých zahraničních cest už absolvovali, přesto se vždy najde něco nového a překvapivého. Tallinn a celé Estonsko se nachází



▲ Železniční stanice Lagedi

výrazně na sever od naší republiky, takže červnové „bílé noci“ mnozí z nás zažili poprvé. Zejména když sedíte v restauraci na večeri po dlouhém a únavném dni a říkáte si: „Jak se začne stmívat, půjdeme na hotel“, a ono před půlnocí je pořád světlo jako v poledne, tak to leckoho zarazí.

Ceny v Estonsku, a zejména v Tallinnu, rovněž nejsou pro nás zrovna „přátelské“. Kdo by očekával příznivou cenovou hladinu zboží nebo služeb, bude nepřijemně překvapen. Přestože platy jsou zde zhruba na úrovni našich, ceny jsou výrazně vyšší. Pro ilustraci půllitr točeného piva za 7 až 9 €, večere v běžné restauraci od 20 € výše, obyčejná houska v pekárně za 0,5 €, prostě žádná láce.

Tallinn je ovšem velice hezké město s historickým centrem a spoustou turistů. Pro případné zájemce lze vřele



▲ Stávající trakční vedení v Estonsku

doporučit kromě hradu a náměstí třeba námořní muzeum s naprosto unikátní zachovalou ponorkou Lembit z roku 1936 nebo ledoborcem Suur Tõll z roku 1914, navíc kompletně zrestaurované a přístupné.

Celé Estonsko je „placka“ s nejvyšší horou, která s bídou přesahuje 300 m n. m. (Suur Munamägi – 317 m n. m.) a s poměrně nevelkou hustotou osídlení. Železniční tratě jsou dlouhé, prakticky rovné, s minimem oblouků, zastávky obvykle daleko od „civilizace“. Na místní šetření je tedy třeba se patřičně zásobit proviantem a tekutinami. Vzhledem k velkému množství lesů, často podmáčených, s výskytem rašelinišť, bažin a mokřadů, na nás čekala mračna komárů. I přes tuto nepříjemnou vadu na kráse však máme za sebou mimořádně zajímavou zkušenost a zážitek, který se každému nepoštěstí. ✖



▲ Estonská železniční síť, zeleně jihozápadní dráha

Foto a text:  
redakce



# SUDOP PARTY

Po loňské mega párty k 70. výročí SUDOPu nás letos čekal opět trochu skromnější formát, který byl ale pro změnu příznivější k posezení a klidnějšímu popovídání s kolegy.

I tancechtví účastníci však měli příležitost se vyřadit za doprovodu již osvědčené skupiny Timbre Music. Dopřáli jsme si také zajímavou lokalitu konání akce v podobě restaurace Fuze v budově Nové Masaryčky, a to včetně exkurze do místního minipivovaru i na privátní terasu společnosti Penta na střeše budovy. A bylo na co koukat, protože náš projekt tu doslova roste před očima, a to je pohled, který opravdu stojí za to! ✖



# Zimní sportovní hry 2025

Text: Michal Mečl



**Tak jako v předchozích letech, připadly zimní sportovní hry na třetí lednový víkend, který je již několikaletou tradicí. A stejně jako v předchozích letech byly sněhové podmínky naprosto ideální a celý víkend bylo slunečno, a to i přesto, že díky inverzi bylo na horách tepleji než v nížinách.**

Určitou změnou bylo místo konání. I když penzion Bramberk je z hlediska služeb naprosto vynikající, je tak trochu mimo bílou stopu. Proto jsme se letos posunuli na rozhraní Jizerských hor a Krkonoš do Hotelu na Vyhliídce, který byl opětovně otevřen ke konci loňského roku. A stejně jako Bramberk disponuje dobrým ubytováním, restaurací s výbornou kuchyní a příjemnou obsluhou. Sice zatím chybí společenská místnost, kam bychom se mohli zašít, ale v příštím roce by se to již mělo změnit.

Sobotní dopoledne bylo opět ve znamení orientačního běhu na lyžích od hotelu přes Příchovice na běžecký okruh u skiareálu U Čápa a stejnou cestou zpět na hotel, s celkovou délkou cca 7 km. Sestavení dvojic vzniklo letos částečně losem, částečně byly dvojice dopředu domluvené.

Na trase bylo pro jednotlivé dvojice připraveno celkem 10 kontrolních stanovišť, na kterých je čekala sada otázek souvisejících s tematikou Jizerských hor a Krkonoš, a to nejen otázky přírodovědné nebo geografické, ale i historické a technické. Sestavování otázek dalo i letos zabrat, a tak byly využity otázky ze všech předchozích ročníků, avšak v obměněné podobě. O pořadí jako vždy nerozhodoval čas,

ale počet správně zodpovězených otázek. S ohledem na shodný počet správných odpovědí tří dvojic na třetím místě musel rozhodnout los, tentokrát kámen-nůžky-papír.

Po vydatném obědě a krátkém odpočinku následoval již tradiční odpolední běh se startem ve 14:00. Letošním cílem byl kiosek Oáza na Víťově sjezdovce v Pasekách nad Jizerou, vzdálený necelých 7 km. Trasa začínala na rozcestí U Vyhliídky cestou Famberka k rozcestí Pod Hromovkou, přes rozcestí Pod Červeným kopečkem a Rejdickou cestu na Starou silnici na rozcestí u Pašeráka a na Vystrkově doleva k Pasekám.

Po vyčkání na posledního borce a využití služeb výdejního okénka se peloton vydal na zpáteční cestu. Cesta nyní vedla po Staré silnici kolem Turnovské chaty a dále nad Příchovicemi zpět na hotel, kde probíhala druhá část odpoledního závodu. Celkem to nakonec bylo 11 km. Závěr soutěže bylo možné sledovat pouze na monitoru, ale i tak to některým v této části soutěže nezbránilo k posunu až téměř na bednu.

Nedělní ráno bylo jako každoročně ve znamení vyhlášení jednotlivých vítězů, předání diplomů, závěrečného

## Orientační běh dvojic:

1. Aneta Sýkorová a Jana Trejdlová
2. Miroslav Váňa a Stanislav Žáček
3. Miloš Krameš a Jirka Syrový

## Běh ženy:

1. Jarmila Rydlová
2. Jana Trejdlová
3. Eva Syrová

## Běh muži:

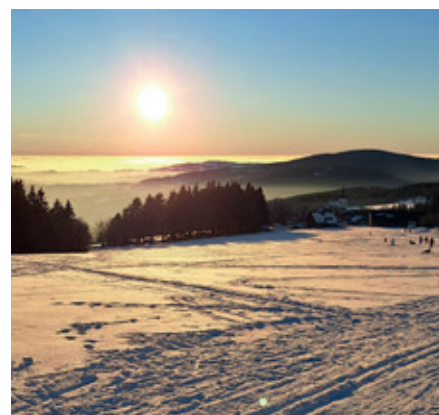
1. Michal Mečl
2. Jindra Přívratský
3. Miroslav Váňa

## Železná žena:

1. Jana Trejdlová
2. Jarmila Rydlová
3. Eva Syrová

## Železný muž:

1. Miroslav Váňa
2. Miloš Krameš
3. Jirka Syrový



fotografování a poté již následoval rozchod s tím, že zaleželo na každém, jak s nedělním dnem naloží. A jelikož počasí a sněhové podmínky byly stále přívětivé, někteří se tak rozhodli vyrazit po hřebenech Jizerských hor až na Jizerku. A je potřeba konstatovat, že toho rozhodně nelitovali. Snad to nebyla poslední možnost, tak jako v minulém roce, kdy na začátku února přišla obleva a o běžkách jsme si mohli nechat jen zdát.

A též musíme doufat nebo si dokonce přát, aby to v příštím roce vyšlo stejně jako letos! Zároveň je více než na 100 % jisté, že služeb Hotelu na Vyhliídce opětovně využijeme neb již byla provedena rezervace na příští ročník 2026. A možná se opět vrátíme k původnímu konceptu, a to dopolednímu sjezdu, lze i na běžkách, na nedalekém kopci lyžařského vleku Bavorák. ✖

# Pomáháme již více než 20 let

**SUDOP PRAHA je jedním z nejdéletrvajících podporovatelů veřejně prospěšné organizace EDA – spolupráce obou organizací trvá již více než dvacet let.**



Na počátku Rané péče EDA stála touha, aby děti se zrakovým a kombinovaným postižením či ohrožením vývoje v raném věku nekončily v ústavěch, ale mohly vyrůstat v láskyplném a bezpečném prostředí vlastní rodiny. „Filozofie, kterou se EDA řídí, je, že odborník na dítě má být především jeho rodič. A v tom se také snažíme naše klientské rodiny podporovat. Když se do rodiny narodí dítě s postižením, změni to život všem. My podáváme pomocnou ruku a provázíme rodiny na cestě k lepší budoucnosti. Ukazujeme směr, pomáháme rodičům vyrovnat se se situací, porozumět projevům dítěte, nečekat pouze na další kontrolu u lékaře, ale užitečně využívat raný věk dítěte pro všestrannou podporu jeho vývoje. Naše pražské pracoviště je jedním ze dvou nejdéle působících u nás. Jsme velmi pyšní na to, že právě naše organizace EDA má ve svém týmu poradkyně, které jsou zakladatelkami rané péče v České republice,“ říká ředitelka organizace Petra Mžourková.

## Co je raná péče?

Raná péče EDA je terénní sociální služba poskytovaná rodinám dětí se zrakovým a kombinovaným postižením ve věku do 7 let. Vysokoškolsky vzdělané poradkyně rané péče dojíždějí v pravidelných



intervalech přímo do rodiny dítěte, kde učí rodiče, jak rozvíjet zejména zrak, ale i jiné dovednosti u dětí. Společně s rodinou hledají způsoby této podpory, přinášejí tipy na vhodné pomůcky a hračky, které i zapůjčují. Informují o možnostech návazných sociálních, školských a zdravotnických služeb. Raná péče je významným prvkem v komplexní péči o rodinu dítěte s postižením v raném věku. Včasná informovanost rodičů dětí s postižením a spolupráce pracovníků rané péče s lékařem jsou hlavními předpoklady úspěšného zvládnutí situace, stabilizace rodiny, dalšího pozitivního rozvoje dítěte a jeho začlenění do dětského kolektivu.

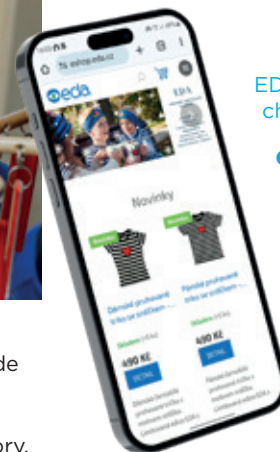
**Darujte i vy pomoc dětem s postižením**



EDA provozuje také charitativní e-shop

**eshop.eda.cz,**

který pomáhá dofinancovat služby rané péče.



EDA poskytuje odborné služby, poradenství a psychickou oporu 300 rodinám ročně ve čtyřech krajích České republiky – na území Hlavního města Prahy, Středočeského, Pardubického a části Ústeckého kraje. Služby jsou poskytovány ze zákona bezplatně a především v domácím prostředí, kde se dítě cítí nejlépe. Každý rok organizace EDA musí získat svépomocí minimálně 30 % financí z celkového rozpočtu, protože podpora od státu není dostačující. ✕

# Spolek seniorů SUDOP

Text: Jiří Kulík  
Foto: Jiří Mandík



**V duchu dávných tradic, kdy se v neděli dopoledne chodilo do kostela a po skončení bohoslužby do hospody, pojali tentokrát naši senioři své vycházky. A samozřejmě, nejlépe, když obé najdou pod jednou střechou...**

V listopadu jsme navštívili areál Břevnovského kláštera svatého Vojtěcha. Klášter byl založený v roce 993 Boleslavem II. a opatem Vojtěchem. Původní stavby byly v románském slohu. Krypta kostela z 11. století se zachovala pod barokní bazilikou sv. Markéty. Barokní komplex vznikl postupně v letech 1708–1745 podle projektu Kryštofa a Ignáce Dienzenhofera. Ke vzniku kláštera se rovněž váže vůbec první písemná zmínka o vaření piva na českém území. Pivovar zde fungoval s několika přestávkami až do roku



1889. Pivo se v Břevnovském klášteře opět vaří od roku 2011. Ročně uvaří až 40 různých druhů piva, celkem 4 000 hl. Vaří od klasických ležáků přes piva typu ALE, kyseláče až k pivům dozrávaným na dřevě. V areálu je výčep piv, klášterní sýpka a nabízí se zajímavý prohlídkový okruh.

Prosinec jsme zasvětili procházce po velmi zajímavém a malebném místě Hradčan – Novém Světě, v jehož útrobách žilo mnoho významných obyvatel zejména kulturního světa. Nový Svět postupně vznikl zasypáváním horní části Jeleního příkopu a potoka Brusnice. Od založení tohoto Hradčanského předměstí ve 14. století zde bydleli dvorští zaměstnanci a služebníci Pražského hradu. Od 60. let dvacátého století je památkově chráněným územím a žijí zde převážně umělecky založení obyvatelé.

Rok 2025 jsme zahájili v úterý 7. ledna procházkou po Kampě s cílem navštívit výstavu v Mánesu – malíře



Vojtěcha Kubašty. Cestou jsme odbočili k Velkopřevorskému mlýnu a zdi Johna Lennona.

Ještě v lednu jsme pokračovali návštěvou Malostranských kostelů. Měli jsme rezervovanou prohlídkou kostela sv. Mikuláše a následně i kostela Panny Marie Vítězné s nepřehlédnutelnou soškou Pražského Jezulátka včetně sbírky jeho oblečení darovaného z různých koutů světa. ✕

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

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



**Jsme specialisté  
na dopravní  
infrastrukturu**

