

MODERNÍ ŽELEZNICE

NEJVÝZNAMNĚJŠÍM PROJEKTEM SSV JSOU PARDUBICE

Ředitel Stavební správy východ Miroslav Bocák hovoří nejen o plánovaných investicích do nejvytíženějšího koridoru u nás

02

STUDIE PROVEDITELNOSTI NOVÉ TRATĚ DO DRÁŽDAN JE SCHVÁLENÁ

Budoucí nové spojení z Prahy do Německa získává konkrétnější obrysy

04

POSÁZAVSKÝ PACIFIK LÁKÁ NEJEN TRAMPY

Už více než 120 let jezdí vlaky po trati z Prahy přes Vrané nad Vltavou do Čerčan

08



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

Letos se opraví více než stovka nádražních budov

I v letošním roce bude pokračovat obnova výpravních budov po celé republice. Rekonstrukce se postupně dočká celkem 114 objektů, které získají moderní odbavovací prostory a bezbariérové přístupy a stanou se tak příjemnějším místem pro cestující i zaměstnance.

TEXT **Nela Friebová**

Z uvedeného počtu se přitom 54 akcí v letošním roce zahájí, dalších 60 staveb bude pokračovat z loňského roku a v drtivé většině případů se dokončí ještě letos. „Rok 2021 bude významným milníkem například pro pražské hlavní nádraží, kde na sebe plynule navážou dva velké projekty. Na jaře dovedeme do cíle rekonstrukci fasády Fantovy budovy a zároveň odstartujeme celkové oživení vnitřních prostor tohoto památkově chráněného objektu,“ popisuje generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

VĚTŠÍ ČI MENŠÍ STAVEBNÍ AKCE SE DOTKNOU VŠECH KRAJŮ

V jižních Čechách se manažer infrastruktury zaměří hned na 14

objektů. Odstartuje velká rekonstrukce nádražních budov v Táboře, Písku nebo Veselí nad Lužnicí. Pokračovat bude také renovace památkově chráněné budovy nádraží v Českých Budějovicích a opravy v Dačicích, Milevsku a Protivíně. V sousedním Plzeňském kraji na jaře začne očekávaná rekonstrukce památkově chráněné výpravní budovy na hlavním nádraží v krajské metropoli, hotovo by mělo být za dva a půl roku. Významné úpravy čekají také budovy ve stanicích Plzeň-Jižní Předměstí, Planá u Mariánských Lázní a Tachov. Na Karlovarsku se brzy dočká opravených nádražních budov v Ostrově nad Ohří a ve Staré Roli. Dvanáct stavebních počínů bude probíhat

na severu Čech. Půjde například o kompletní rekonstrukci v Mostě a opravy v Rybníšti, Žatci a Blatnu u Jesenice. V dalším severočeském regionu se bude pracovat na opravách například v Mníšku u Liberce, nové podoby se také dočká budova v Hrabačově. V Královéhradeckém kraji se práce budou týkat Hradce Králové hl. n., Hronova, Malých Svatonic, Potštejna a nádražní budovy ve stanici Trutnov střed.

ZAČNE OPRAVA PARDUBICKÉHO NÁDRAŽÍ

K loni odstartované modernizaci hlavního pardubického nádraží se v letošním roce připojí i rekonstrukce památkově chráněné budovy.

Vzhledem k její velikosti budou práce rozděleny do dvou etap. V první se stavbaři zaměří na administrativní část objektu, ve druhé pak na samotnou odbavovací halu. V regionu čeká kompletní obnova také nádražní budovy v Hlinsku v Čechách a UherSKU. Opravy se pak dočkájí Holice a Vysoké Mýto. Ve středních Čechách bude pokračovat rekonstrukce berounské výpravní budovy, kterou tvoří komplex tří vzájemně propojených objektů. V samotné odbavovací hale se změní uspořádání prostor, přesunou se jak pokladny, tak veřejné toalety. Rozšíří se doplňkové služby pro cestující a komerční prostory. Hotovo má být v srpnu 2022.

„Nejrozsáhlejším projektem na Moravě je rekonstrukce havířovského nádraží, kterou v letošním roce dokončíme. Jde o stavbu za více než 157 milionů korun. Už vloni se nám v rámci první etapy stavby podařilo otevřít pro cestující nové odbavovací prostory,“ uvedl Jiří Svoboda. Kromě Havířova se obnovy v Moravskoslezském kraji dočká dalších 14 budov. V Olomouckém kraji stavbaři zahájí práce na nádražních budovách

MODERNIZACÍ PROJDOU I DESÍTKY VEŘEJNÝCH TOALET

Naše státní organizace se zaměřuje také na zkvalitnění prostředí veřejných toalet ve vybraných železničních stanicích. Zvýšení úrovně a kvality provozu se bude týkat nejen zlepšení jejich stavebně-technického stavu, ale také postupného vybavování toalet turnikety a elektronickými automaty dveřního zámku, aby nebylo nutné čekat na vydání klíče pokladními. Na většině míst bude možné platit bezhotovostně.

v Olomouci-Řepčíně, Hlubočkách-Mariánském údolí, Hanušovicích, Moravském Berouně a Ostružné. Ve zlínském regionu půjde o Holešov, Lhotku nad Bečvou, Tlumačov a Třebětice. Sedm stavebních akcí pak čeká Jihomoravský kraj. Mezi ty rozsáhlejší se řadí rekonstrukce nádražních budov v Sokolnicích-Telnici, Hrušovanech nad Jevišovkou-Šanově a v Ivanovicích na Hané.



VIZUALIZACE archiv Správy železnic

PRVNÍ VRT VYPROJEKTUJE MEZINÁRODNÍ KONSORCIUM

Dokumentaci pro územní rozhodnutí (DÚR) a dokumentaci pro posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA) VRT Polabí mezi Prahou-Běchovicemi a Poříčany zpracuje pro Správu železnic česko-francouzsko-britské sdružení společností SUDOP PRAHA, Egis Rail a Mott MacDonald. Celkem se do soutěže přihlásily čtyři subjekty. Dokončení projekčních prací v této fázi se předpokládá v polovině příštího roku.

STUDIE PROVĚŘILA POTENCIÁL SJEDNOCENÍ TRAKCE

Až 80 286 tun emisí CO₂ za rok by se mohlo ušetřit realizací liniové



FOTO archiv Správy železnic

elektrizace střídavou soustavou (AC 25 kV, 50 Hz) na celkem 123 tratích u nás. Vyplývá to ze studie, kterou loni zadala Správa železnic. Realizace přechodu na jednotnou soustavu AC 25 kV, 50 Hz přispěje ke snížení emisí CO₂ celkem o 189 932 t/rok. Součástí studie bylo i vyčíslení potenciálu snížení emisí CO₂ za předpokladu využívání bezemisních vozidel jak v nákladní, tak v osobní dopravě.

SPOLUPRÁCE PŘI PŘÍPRAVĚ ŽELEZNICE NA LETIŠTĚ

V rámci přípravy projektu modernizace trati Praha – Kladno s připojením Letiště Václava Havla Praha Správa železnic úzce spolupracuje a koordinuje své záměry s Letištěm Praha. V prosinci za tím účelem společnosti uzavřely dvě důležité smlouvy. „Jejich podpis umožní technickou i časovou souslednost při přípravě a následné realizaci staveb. Tento postup navíc zajistí oběma stranám i úsporu finančních nákladů,“ uvedl generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda.

Nejvýznamnějším projektem SSV je modernizace uzlu Pardubice

Provoz na nejvytíženějším českém železničním koridoru mezi Prahou a Brnem přes Českou Třebovou již ovlivňují nebo brzy začnou ovlivňovat významné investiční akce. O jaké půjde konkrétně, jsme se zeptali ředitele Stavební správy východ Miroslava Bocáka.

TEXT | **Tomáš Johánek**



FOTO archiv SSV

Jaké největší stavby se momentálně realizují v gesci Stavební správy východ?

V současné době máme v realizaci 15 tzv. jmenovitých staveb infrastrukturního charakteru v celkovém objemu přes 22 miliard korun stavebních nákladů. Mezi nejdůležitější patří určitě modernizace uzlu Pardubice, která bude dokončena v roce 2023. Významné jsou rovněž probíhající elektrizace tratí Brno – Zastávka u Brna (1. etapa Brno – Střelice) a Olomouc – Uničov, v tomto případě dojde ke zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h. Vrcholí modernizace a elektrizace tratě Šakvice – Hustopeče u Brna umožnila už od loňského prosince jízdu přímých vlaků ve směru Žďár nad Sázavou – Brno – Hustopeče u Brna. V plném proudu je rovněž realizace pilotního projektu změny trakční soustavy na AC 25 kV, 50 Hz v úseku Nedakonice – Říkovice. V prvním pololetí letošního roku budou dokončeny i rekonstrukce traťových úseků Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou a Křižanov – Sklené nad Oslavou a stanice Sklené nad Oslavou.

Co chystáte na letošní rok, jaké stavby budete zahajovat?

Prioritou v letošním roce bude zahájení a realizace tzv. staveb Blending Call, především v úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí, kde již proběhl tendr na zhotovitele, a dále v úsecích Brno-Maloměřice – Adamov a Adamov – Blansko, kde výběr zhotovitele právě probíhá. Na již zmiňovanou modernizaci stanice Pardubice hl. n. naváže

zdvoukolejnění úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová. Pokračovat v letošním roce budeme v elektrizacích tratí, konkrétně v úsecích Střelice – Zastávka u Brna, Uničov – Libina a Libina – Šumperk.

Přes potíže v začátcích pandemie se nám podařilo splnit všechny úkoly a dosáhnout v loňském roce nejlepších výsledků v historii naší stavební správy.

Zahajovány budou i rekonstrukce některých dalších stanic. Aktuálně probíhá tendr na zhotovitele rekonstrukce stanice Holešov, navazovat bude i přestavba stanic Bystřice pod Hostýnem, Rožnov pod Radhoštěm a Adamov. Významnou investicí bude zahajovaná rekonstrukce stanice Vsetín, připravovaná v úzké spolupráci s tamní radnicí, která je investorem úprav přednádražního prostoru. Vznikne zde moderní dopravní terminál včetně parkovacího domu, který je součástí naší investice.

V letošním roce již probíhá nebo se začne realizovat hned několik projektů na hlavním koridoru mezi Prahou a Brnem. Jak náročné je sladit tyto stavby tak, aby dopad na provoz byl co nejmenší?

Souběh těchto velkých investičních akcí klade extrémní požadavky nejen na realizaci stavebních prací, jejich dozоровání a kontrolu, ale i na řízení provozu, dopravce a všechny zúčastněné. Pro realizaci těchto staveb bylo nutné připravit mimo jiné objízdné trasy Brno – Havlíčkův Brod – Kolín včetně zajištění postrkové služby a zvýšení kapacity TNS Čebín. Rovněž trasa Velký Osek – Hradec Králové – Týniště nad Orlicí – Choceň se využije jako objízdná při modernizaci uzlu Pardubice. Od 6. dubna bude zaveden nový jízdní řád, který bude řešit dopady realizace těchto staveb na dopravu.

Vedle modernizace tratí se zabýváte i rekonstrukcemi výpravních budov. Jaké jsou v tomto směru plány na letošní rok?

Výpravní budovy jsou významnou součástí naší práce a priorit, kterým věnujeme patřičnou pozornost. Tyto investice vnímáme jako činnost, která je sledována nejen cestujícími, ale všemi občany v daných lokalitách, a tedy utváří vnímání Správy železnic jako celku. V letošním roce i v následujícím období bychom chtěli pokračovat v trendu, který byl zahájen po převodu výpravních budov do investiční kompetence naší stavební správy, ať už se jedná o solitérní výpravní budovy,

či objekty, které jsou součástí větších infrastrukturních projektů. Konkrétně pro letošní rok předpokládám úspěšné dokončení prací na výpravních budovách ve stanicích Havířov, Třebíč, Křižanov, Hanušovice či Bohumín. Na konci loňského roku jsme předali cestujícím budovy ve Frenštátě pod Radhoštěm či Šternberku. Nově budeme letos zahajovat realizaci staveb ve stanicích Opava západ, Světlá nad Sázavou, Sokolnice-Telnice nebo Kravaře ve Slezsku. Naší nejvyšší prioritou je rekonstrukce výpravní budovy v Pardubicích hl. n., první etapa byla zahájena již loni projekční činností a bude ukončena v následujících letech kompletní renovací celého památkově chráněného objektu. V oblasti přípravy máme několik zajímavých staveb, jako je Ostrava-Vítkovice či Jaroměř, kterým bychom chtěli vrátit i v rámci jejich památkové ochrany původní vzhled. Při přípravě samozřejmě věnujeme pozornost i současným trendům, jako je využívání obnovitelných zdrojů nebo uspokojování nových požadavků cestujících, například výstavbou dobíjecích stanic pro elektromobily či elektrokola.

Jak se na činnosti Stavební správy východ podepsala či stále projevuje špatná epidemická situace? Museli jste řešit nějaké vážnější problémy?

Epidemická situace v ČR výrazně zasáhla do života všech našich pracovníků, a to jistě nejen v profesním, ale i osobním životě. Práce v režimu home office a omezení osobních jednání přinesly zvýšené nároky na práci nás všech. Dokázali jsme se s tím však vypořádat prakticky bez jakýchkoli problémů.

ING. MIROSLAV BOČÁK
Ředitel Stavební správy východ

Narodil se v roce 1967. Po absolvování Střední průmyslové školy v Lipníku nad Bečvou vystudoval obor Rekonstrukce a stavební údržba na Vysoké škole dopravy a spojů v Žilíně. Po jejím dokončení pracoval od roku 1991 jako traťový mistr na Traťové distanci Bratislava. Od roku 1993 působil jako přípravitel stavební výroby u firmy ŽS Brno. O osm let později nastoupil jako stavební dozor na Stavební správu Olomouc, kde byl od roku 2004 technickým náměstkem ředitele. Od roku 2015 působí v současné funkci.



MODERNÍ ŽELEZNICE, Interní bulletin Správy železnic

Vydavatel Správa železnic, státní organizace
Adresa redakce Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
E-mail redakce@spravazeleznic.cz
Šéfredaktor Tomáš Johánek
Vedoucí projektu Kateřina Šubová
Grafická úprava, výroba a distribuce Sevenart, s.r.o.
Náklad 6500 výtisků měsíčně
Evidenční číslo MK ČR E 20966
Nevyžádané texty a fotografie se nevracejí.



Terminál Praha východ už má svou budoucí podobu

Vítězem architektonické soutěže na první vysokorychlostní terminál na české železniční síti těsně za hranicemi Prahy se stal návrh MP+ov Nehvizdy 2020 od autorského dua Jiří Opočenský a Štěpán Valouch. Odborná porota vybírala z celkem 21 návrhů od českých i zahraničních architektonických kanceláří.

Architekti ve spolupráci s urbanisty a dopravními inženýry měli možnost od začátku září do konce listopadu loňského roku navrhnout přesné umístění a vnější i vnitřní podobu nového terminálu včetně prostor pro parkování tří tisíc automobilů a napojení na regionální autobusovou dopravu.

Připravovaný terminál s pracovním názvem Praha východ bude sloužit zejména obyvatelům severovýchodní části Středočeského kraje a přilehlých oblastí hlavního města. Smyslem vybudování této periferní stanice je především umožnit, aby v okolí žijící obyvatelé mohli využít benefitů vysokorychlostní železniční dopravy bez nutnosti zajištění do centra metropole. Podle zahraničních zkušeností lze očekávat, že se nový terminál stane impulzem k rozvoji přilehlého okolí.

VIZUALIZACE MP+ov Nehvizdy 2020

V letošním roce se plánuje rekonstrukce 200 přejezdů

Naše státní organizace bude i letos pokračovat ve zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech. Loni se zrekonstruovalo celkem 155 úrovnňových křížení za více než 1,5 miliardy korun, letos se plánuje úprava dalších 200 přejezdů.

TEXT **Pavel Tesař**

Každoroční navýšování přidělených investičních prostředků se pozitivně projevuje také na stále vyšší částce, která je určena na potřebné úpravy přejezdů. „Díky tomu zvyšujeme bezpečnost jak železničního, tak i silničního provozu. V tomto trendu hodláme pokračovat i v následujících letech,“ řekl generální ředitel Jiří Svoboda. Modernizace přejezdů a jejich vyšší zabezpečení se projeví i v počtu střetnutí silničních a drážních vozidel. Vloni jich bylo 143, což je o 22 méně

než v předchozím roce a nejméně od vzniku naší organizace v roce 2003.

Plán na loňský rok počítal s úpravami 142 přejezdů, avšak podařilo se jich zrealizovat o 13 více. Na 95 místech se zvýšilo zabezpečení, na dalších 60 kříženích spočívala rekonstrukce v instalaci moderních technologií nebo úpravě povrchu u přejezdových konstrukcí. Z hlediska zvyšování bezpečnosti bylo nejčastějším opatřením doplnění světelné výstražné signalizace závorami, a to v 41 případech.

V letošním roce by se mělo zrekonstruovat na 200 přejezdů za téměř dvě miliardy korun, na velké části z nich dojde ke zvýšení zabezpečení. Celkem 40 křížení tak získá ke stávající světelné signalizaci také závoru; ty se budou instalovat i na dalších 30 místech, která jsou dosud zabezpečena pouze výstražnými kříži. Zejména preventivní význam bude mít vybavení osmi přejezdů kamerovým systémem. Z hlediska bezpečnosti bude podstatné rovněž plánované zrušení 11 úrovnňových křížení. K postupnému snižování jejich počtu by měly dále přispět legislativní úpravy, které nabyly účinnosti od letošního roku.

Správa železnic prioritně přistupuje ke zvyšování stupně zabezpečení především u přejezdů, které jsou vyhodnocené jako potenciálně rizikové. Jedná se o doplnění výstražných světel, instalaci závorových břeven a nově také o technologie kompozitových břeven s LED diodami. Nejbezpečnější je pak žádný přejezd, proto i v letošním roce bude pokračovat prověřování možnosti zrušení vybraných úrovnňových křížení, a to zejména na polních a lesních cestách. Šetřením provedeným v minulém roce se zjistilo, že se týká zhruba 1100 přejezdů, v některých případech společně s hledáním náhradního přístupu na dotčené pozemky.



FOTO archiv Správy železnic (2x)

Elektrizace tratě Olomouc – Šumperk jde do další fáze

Na konci prosince se vrátily vlaky na trať mezi Olomoucí a Uničovem, její elektrizace a zkapacitnění postoupily do druhé poloviny. Naše státní organizace už vybrala dodavatele na další dva úseky, a to mezi Uničovem a Libinou, respektive Libinou a Šumperkem.

TEXT **Tomáš Johánek**

Loňský rok byl především ve znamení prací mezi Olomoucí a Bohuňovicemi a modernizace stanice Šternberk. Zásadní přestavbou prošla i samotná stanice Bohuňovice, kde se vybudovala dvě nová nástupiště s délkou 110 metrů. Opravily se výpravní budovy ve Šternberku a v Bohuňovicích. V úseku Olomouc – Šternberk se opravilo devět přejezdů, na šesti došlo ke zvýšení úrovně zabezpečení. Letos se stavební práce přesunou do úseku Šternberk – Uničov. S tím souvisí i výluka, která je plánovaná na období od března do října. Hotovo by mělo být v prosinci.

Stavba zahrnuje elektrizaci, rekonstrukci železničního svršku, spodku a odvodnění a revitalizaci celkem devíti stanic a zastávek, které budou po skončení prací bezbariérově přístupné. Úpravy se dále týkají vybudování nových přístřešků pro cestující, zřízení nového orientačního a informačního systému a osvětlení stanic a přístupových cest. Nástupiště a centrální přechody bude monitorovat kamerový systém, stejně jako vybrané frekventované přejezdy. Rychlost vlaků se zvýší až na 160 km/h.

Ve velmi krátké době začnou stavební práce i na dvou navazujících úsecích mezi Uničovem a Šumperkem. Hlavním cílem akcí je elektrizace a rekonstrukce tratě, které umožní zvýšení traťové rychlosti, zkrácení jízdních dob vlaků, zvýšení komfortu a bezpečnosti cestujících, a tím i větší konkurenceschopnost železniční dopravy. Železniční přejezdy projdou modernizací a doplní se na nich bezpečnostní prvky. Traťová rychlost se zvýší až na 100 km/h. Tračnické vedení bude zatím stavěno na stejnosměrnou soustavu 3 kV, nicméně se počítá s konverzí na budoucí střídavou soustavu 25 kV, 50 Hz.

Všechny stanice a zastávky dostanou nová nástupiště s výškou hrany 550 mm nad koleji.



FOTO Josef Novotný

V blízkosti stávajícího přejezdu v Troubelicích bude zřízena nová zastávka Troubelice střed, která bude sloužit cestujícím namísto dnešní železniční stanice. Ta se změní na výhybnu. V Libině a Troubelicích se zrekonstruují dnešní výpravní budovy pro umístění stavebního ústředí a dalších technologií. V Novém Malíně se posune kolejové rozvětvení až za nově upravený železniční přejezd, u výpravní budovy vznikne jednostranné nástupiště o délce 90 metrů. Cestující se na ně dostanou s využitím nového schodiště a šikmé rampy. V Hrabšíně vybudují stavbaři jednostranné vnější nástupiště, dlouhé rovněž 90 metrů, přístup na ně zajistí zrekonstruovaný chodník.

Studie proveditelnosti nové tratě z Prahy do Drážďan je schválená

Centrální komise Ministerstva dopravy schválila těsně před Vánocemi Studii proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany. Na základě tohoto koncepčního dokumentu se nyní bude odvíjet příprava severní větve budoucí sítě rychlých spojení.

TEXT **Pavel Hruška**

Přípravu studie proveditelnosti doprovázely obtíže, které před prázdninami minulého roku vyústily v odstoupení od smlouvy s původním dodavatelem. Druhou etapu studie, která měla mimo jiné najít a obhájit technické řešení hlavní trasy z Prahy do Drážďan, tak zpracovala přímo Správa železnic. Samostatné oddělení přípravy VRT, které se od 1. ledna 2021 stalo odborem O21 GŘ, dokončilo studii ve velmi krátkém čase za přispění Ministerstva dopravy a iniciativy JASPERS. Kvůli omezenému času na zpracování se přistoupilo k oddělení hlavního směru Praha – Drážďany a odbočné větve z Prahy přes Louny do Mostu, na kterou bude zpracována samostatná studie proveditelnosti.

ROZDĚLENÍ NA TŘI ÚSEKY

Nová trať z Prahy do Drážďan se dělí na tři základní úseky. První, nazvaný VRT Podřipsko, vychází z oblasti Praha-Balabenka, kde je zapojen do železničního uzlu Praha, metropoli opouští Střížkovským tunelem a podél dálnice D8 směřuje

do terminálu u Roudnice nad Labem a dále ke sjezdům na trať 090 směrem na Lovosice a trať 072 ve směru na Litoměřice. Úsek bude sloužit čistě pro osobní dopravu, čemuž odpovídá rychlost až 320 km/h.

Druhý úsek, VRT Středohorský tunel, povede přes České středohoří a budou ho využívat i nákladní vlaky. Uleví se tak provozu v sevřeném údolí Labe. V tunelu pod Českým středohořím budou osobní vlaky jezdit rychlostmi do 250 km/h.

Třetí úsek vede z Ústí nad Labem do Německa, rozšiřuje stávající trať do Chabařovic, v jejichž blízkosti je situován portál Krušnohorského tunelu. V něm se počítá kromě spojů s cestujícími také s provozem až 150 nákladních vlaků denně.

Z PRAHY DO DRÁŽĐAN ZA NECELOU HODINU

Nové železniční spojení Praha – Drážďany je součástí sítě TEN-T a napojí Českou republiku na západoevropskou vysokorychlostní železnici. Jeho vybudováním dojde k zásadnímu zkrácení cestovních

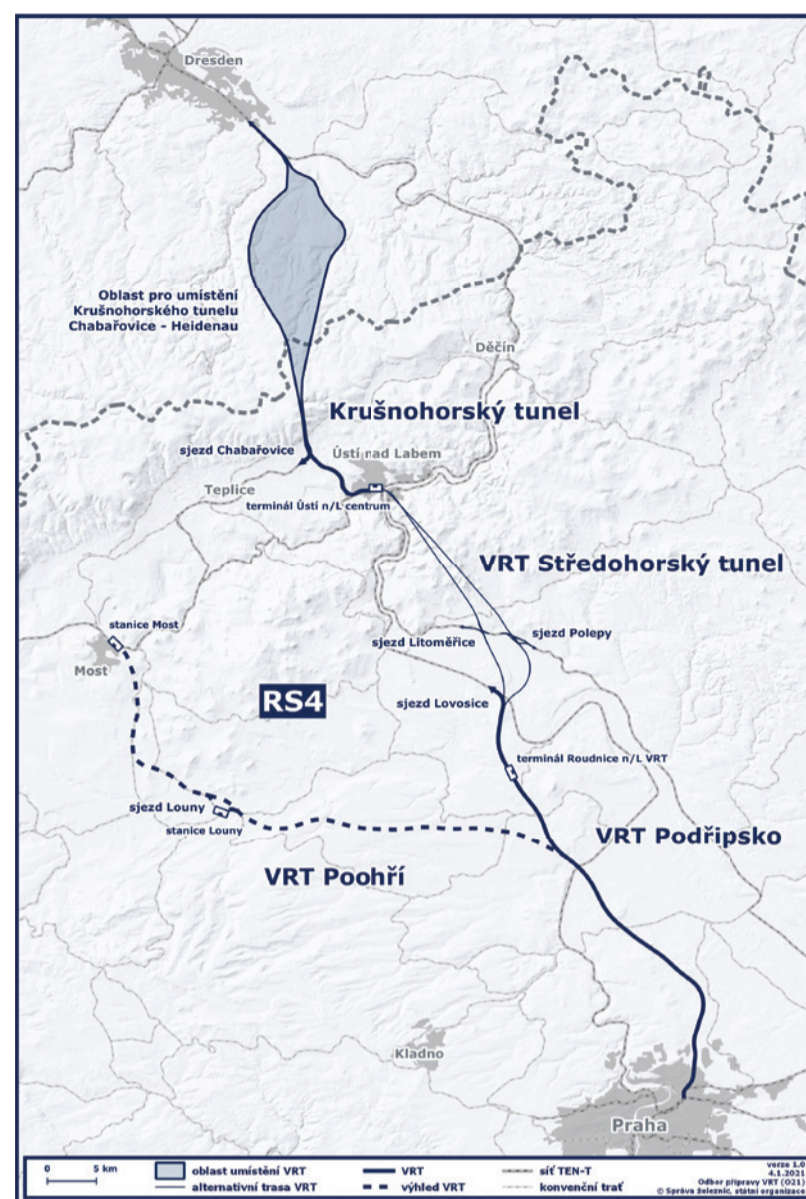
dob. Mezinárodní expresní vlaky budou z Prahy v centru Ústí nad Labem za 25 minut a z Ústí nad Labem v Drážďanech za dalších 26 minut. Vnitrostátní rychlíky pak budou díky vysokorychlostní trati na své cestě z Prahy zastavovat v novém terminálu na okraji Roudnice nad Labem už za 19 minut a do Lovosic nebo Litoměřic dorazí do 32 minut.

Studie podle výstupů z dopravního modelu předpokládá, že po dokončení trati bude novou trať ve směru do a z Prahy denně využívat až 41 tisíc cestujících, Krušnohorský tunel 15 tisíc cestujících a výrazný nárůst zaznamená návazný směr z Ústí n. L. na Teplice s 12,5 tisíci cestujícími.

Celkové investiční náklady na výstavbu nové trati z Prahy na hranice s Německem jsou předpokládány ve výši 142,7 miliardy Kč, a to včetně zahrnutí rezerv a rizik.

DOMINANTY TRATI

Významnými stavbami na nové trati budou jak zmiňovaný terminál na okraji Roudnice nad Labem, tak i v centru Ústí nad Labem; na jejich podobu a řešení celého okolí budou vypsány architektonicko-urbanistické soutěže. Proběhnou v úzké spolupráci s městy, aby do návrhu bylo možno promítnout jejich plány na zapojení terminálů nejen z pohledu koncepce dopravní obslužnosti, ale i z hlediska budoucího rozvoje okolního území.



Součástí nové trati budou i velké stavební objekty, jako jsou mosty a tunely. Za zmínku stojí například 1,1 km dlouhá estakáda přes Vltavu u Nové Vsi či nový most přes Labe přímo v Ústí nad Labem. Poloha, kde VRT překoná Labe severně od Roudnice nad Labem a která ovlivní i podobu vlastních mostních objektů, vzejde z dalšího variantního posouzení trasy v procesu aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje. Ze stejného procesu vzejde i navazující trasa Středohorského tunelu.

Tři tunely jsou výjimečné svou polohou či délkou. Pražský Střížkovský tunel o délce 4,2 km zajistí rychlý výjezd z centra metropole severním směrem. Zmíněný Středohorský tunel o délce asi 18 km bude dvěma jednokolejními tubusy procházet masivem

Českého středohoří a vynoří se přímo v Ústí nad Labem. Krušnohorský tunel, dlouhý nejméně 26 km, začíná na úpatí Krušných hor a jeho celková délka bude záviset na výsledné variantě jeho trasy na německé straně. Délka české části tunelu činí 11,7 km.

Společně s německým správcem drážní infrastruktury – společností DB Netz AG, zadává Správa železnic zakázku pro přípravu přeshraničního úseku Nového železničního spojení. Příprava velkého mezinárodního projektu je specifická a musí naplňovat potřeby a zvyklosti přípravy staveb obou zúčastněných stran. V minulém roce byly uzavřeny velké zakázky na komplexní pojištění projektu a na projektové řízení, v současné době je vybírán projektant dokumentace pro územní rozhodnutí Krušnohorského tunelu.



Nová soutěž ocenila 11 staveb po celé republice

Správa železnic uspořádala první ročník soutěže Železniční stavba roku, jejímž cílem je ocenit nejkvalitněji realizované investiční počiny za uplynulé období. To může vzhledem k náročnosti a termínu realizace nominovaných akcí zahrnovat více stavebních sezón.

TEXT **Tomáš Johánek**

Premiérový ročník akce se uskutečnil v závěru loňského roku. Ocenění zástupců zhotovitelů vítězných staveb a předání diplomů a pamětních

cen z rukou generálního ředitele Správy železnic proběhlo v lednu. Současná epidemická situace neumožnila plánované slavnostní vyhlášení výsledků. V jednotlivých



ŽELEZNIČNÍ STAVBA ROKU

kategoriích se ocenily železniční stavby realizované jak na páteřní síti, koridorech, tak na regionálních tratích. Důraz se kladl zejména na jejich provozní, ekonomický a společenský přínos.

Nejprestižnější ocenění – Cenu generálního ředitele – získala rekonstrukce mostu přes hracholuskou přehradu u Pňovan, která se dočkala v loňském roce i řady dalších významných cen, a to

včetně mezinárodních. V kategorii Železniční tunely a mosty zabodovala nejvíce rekonstrukce mostu v Desné na trati Tanvald – Kořenov, vítězem kategorie Rekonstrukce a opravy budov byla renovace objektů pro HZS České Budějovice.

V kategorii Modernizace železničních stanic a uzlů zaujala porotu nejvíce přestavba stanice Čelákovice na trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany. Technologickou

stavbou roku je pak modernizace zabezpečovacího zařízení na hlavním brněnském nádraží. V kategorii Projektová příprava porota ocenila projekt modernizace a dostavby pražského Masarykova nádraží, cenu za Technickou inovaci roku pak získalo nové designové provedení přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Projekt instalace systému GSM-R na trati mezi Berounem, Plzní a Chebem uspěl nejvíce v kategorii Bezpečná železnice, sanace nestabilních naspů zemního tělesa v úseku Hájek – Dalovice pak získala ocenění za oblast Rekonstrukce a opravy železničních tratí. Celková renovace Negrelliho viaduktu loni opanovala kategorii Rekonstrukce historických železničních staveb.

Železniční most pod pražským Vyšehradem

Je nepřehlédnutelnou součástí pražského panoramatu. Dokonce o trochu déle než věže vyšehradské baziliky svatého Petra a Pavla, s nimiž dotváří siluetu bájného místa českých dějin.

TEXT **Marek Binko**

Železnice překročila Vltavu pod Vyšehradem v roce 1872 stavbou Pražské spojovací dráhy, která propojila do té doby koncové a na ostatní síť nenapojené nádraží České západní dráhy (BWB) na Smíchově z roku 1862, budované nádraží Františka Josefa dráhy téhož jména (KFJB) z Vídně (dnešní hlavní nádraží) a část nádraží Státní dráhy (StEG) na Hrabovce (součást dnešního Masarykova nádraží). Tuto klíčovou spojku, která záhy propojila i další železniční společnosti, zajistila KFJB v rámci své koncese na stavbu tratí Wien – Cheb a Gmünd – Praha. Samotná stavba dráhy probíhala od roku 1870 a pro most postavený v následujícím roce byla zvolena železná konstrukce o pěti polích pro jednu kolej na zděných pilířích, které byly připraveny již pro dvě koleje. Konstrukce ve tvaru lichoběžníku o rozpětí 57 metrů dodala mostárna Harkort z Duisburgu. Pilíře byly

založeny na dřevěných roštích a pilotách, což spolu s nedůvěrou ke konstrukcím ze svářkového železa vedlo po necelých třiceti letech provozu k rozhodnutí most nahradit, a to i přes jeho zesílení v roce 1893.

Nový most má přes Vltavu jen tři poloparabolická pole o rozpětí 72 metrů pro dvě koleje, na vyšehradském břehu doplněná o čtyři plnostěnné nosníky o rozpětí 19 metrů a pilíře s tehdy moderním pneumatickým založením na kesonech. Byl navržen v ose mostu původního, a navíc s niveletou zvýšenou o 0,5 metru, což s ohledem na nemožnost dlouhodobé výluky vedlo k důkladné přípravě projektu, který zpracovala pražská mostárna Bratři Prášilové a spol. Nové pilíře byly postaveny tak, aby se nekryly s polohou původních. Poloparabolické konstrukce dodala vždy po jedné kromě firmy Bratři Prášilové a spol. ještě První českomoravská továrna na stroje

FOTO autor



a Pražská akciová strojírna, dříve Ruston a spol. Plnostěnné nosníky vyrobily Těšínské železářny. Pro výměnu konstrukcí bylo použito dřevěné lešení, na kterém byly nové smontovány a následně přesunuty do definitivní polohy, přičemž staré byly stejným směrem odsunuty mimo osu mostu. Výluka o délce 36 hodin proběhla na přelomu září a října 1901, ale samotná výměna konstrukcí trvala jen 18 hodin.

Most byl následně doplněn o druhou kolej z nádraží Vyšehrad do společného nádraží Buštěhradské a Pražsko-duchcovské dráhy na Smíchově; až od 50. let se jedná o dvoukolejnou trať na Smíchov s odbočením

do společného nádraží, zvaného slango- vě Buštěhrad, těsně za mostem v místě zvaném Na paloučku. V roce 1928 přibyla na mostě elektrizace, která byla rekonstruována v letech 1969 a 1970, kdy došlo k neestetickému zásahu do horního ztužení a koncových portálů, které ztratily své secesní tvarosloví. Poslední větší oprava části mostu přes Vltavu proběhla v roce 1987 a na vyšehradském předpolí v letech 1997 a 1998. V roce 2004 byl most zapsán mezi kulturní památky. V současné době se připravuje jeho zásadní rekonstrukce, během následujících týdnů se vypíše architektonická soutěž na rekonstrukci a dostavbu mostu.

Co se děje v regionech



VE STANICI ŘETENICE SKONČILA DOPRAVNÍ SLUŽBA VÝPRAVČÍCH

Třetí prosincový den skončila ve stanici Řetenice po 123 letech provozu pravidelná dopravní služba výpravčích. Jako poslední sloužila v původní dopravní kanceláři Pavlína Bradáčová.

Stanice Řetenice prošla úplnou přestavbou, jako poslední na celé trati Ústí nad Labem – Cheb byla vybavená elektromechanickým zabezpečovacím zařízením. To bylo kompletně nahrazeno elektronickým stavědlem ESA 44. V rámci akce bylo rekonstruováno kolejiště včetně nástupiště s bezbariérovým přístupem a vybudoval se nový informační systém. Staniční budova půjde k zemi, nahradí ji pilotní instalace modulárního systému, který zajistí všechny potřebné služby pro cestující.



TRAŤ MEZI MALEŠICEMI A BĚCHOVICEMI JE PO OPRAVĚ

V listopadu loňského roku proběhla oprava železniční tratě v úseku Praha-Malešice – Praha-Běchovice. Vyměnily se zde kolejnice o celkové délce zhruba 4850 metrů, proběhla bodová výměna poškozených pražců, úsek dlouhý zhruba 10 600 metrů prošel podbitím a doplnil se zde štěrk.

Dále proběhla výměna pryžových podložek a kompletů na 34 960 úložných plochách novým materiálem a osazení 162 pražcových kotev. Podél tratě se upravily drážní příkopy a bankety. Opravy se dočkalo rovněž trolejové vedení. V současnosti je tedy trať ve stabilizovaném stavu, který odpovídá její důležitosti zejména pro nákladní dopravu.

Od 3. prosince je tedy provoz v Řetenicích ovládnán z dispečerského pracoviště v Teplicích, které je umístěno v rozlehlé nádražní budově. Jeho zřízení se původně neplánovalo, avšak kumulace investičních staveb a optimalizace řízení provozu, doprovázená nedostatkem výpravčích, vedla k jeho vzniku. Do roku 2022 bude postupně do pracoviště přepojováno ovládnání stanic Oldřichov u Duchcova, Osek, Louka u Litvínova, Litvínov a Krupka-Bohosudov.



STANICE BRANNÁ SE MŮŽE PYŠNIT OPRAVENOU BUDOVOU

V prosinci loňského roku se cestujícím zpřístupnila opravená výpravní budova stanice Branná, která leží v podhůří Jeseníků na trati Šumperk – Krnov. V rámci rekonstrukce se také odstranil nevhovující původní objekt WC pro veřejnost, nově jsou toalety umístěny přímo v interiéru výpravní budovy. Jejich součástí je i bezbariérové WC.

Plně bezbariérový je nově i vstup do výpravní budovy. Realizací zateplení obvodového pláště, výměnou zbývajících nevhovujících oken a instalací nové omítky došlo ke zlepšení stavebně-technického stavu celého objektu a zajištění hospodárného provozu. Výsledkem stavebních prací je i zvýšení komfortu pro cestující.

PRÁCE U RATAJÍ PŘINESLY ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU

V posledním měsíci minulého roku se dokončila oprava tratě v úseku Rataje nad Sázavou – Mirošovice u Rataj nad Sázavou. Proběhla zde komplexní obnova železničního svršku. Vyměnily se původní dřevěné pražce za nové betonové, proběhlo strojní čištění štěrkového lože včetně jeho doplnění novým kamenivem, vyčistily se příkopy, upravila geometrická poloha koleje a vyměnily kilometrovníky i hektometrovníky. Na celkem osmi přejezdech došlo k úpravě přejezdových konstrukcí, na dalších šesti se stávající konstrukce nahradila novou, celopryžovou. Nezapomnělo se ani na nástupiště. Na zastávce Mirošovice u Rataj nad Sázavou se provedla jeho oprava, na zastávce Rataje nad Sázavou předměstí pak původní konstrukci sypaného nástupiště nahradila nová s pevnou hranou.



FOTO archiv Správy železnic (4x)

TEPLICE V ČECHÁCH 4. prosince



V odpoledních hodinách se na železničním přejezdu v obvodu stanice Teplice v Čechách střetl osobní automobil Fiat Bravo s osobním vlakem 6879. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 550 tisíc korun.

OSTRAVA-SVINOV 8. prosince

Na přejezdu v obvodu stanice Ostrava-Svinov se v podvečerních hodinách střetl osobní automobil Škoda Octavia s osobním vlakem 3372, kterým byla elektrická jednotka řady 650. Při střetnutí byl zraněn řidič automobilu. Přejezd je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením se závorami. Škoda byla předběžně vyčíslena na 250 tisíc korun.

BRNO-MALOMĚŘICE 14. prosince

V nočních hodinách vykolejil ve stanici Brno-Maloměřice za jízdy vlaku Mn 82823 nákladní vůz řady Eas přes zaseknutou zarážku na výhybce číslo 5A. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 950 tisíc korun.

HLUBOKÁ NAD VLTAVOU-ZÁMOSTÍ 19. prosince



FOTO: archiv O18 ČR Správy železnic (2x)

V podvečerních hodinách vykolejila ve stanici Hluboká nad Vltavou-Zámostí lokomotiva řady 242 a čtyři osobní vozy vlaku R 655. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 3,91 milionu korun.

VČELNÁ 24. prosince

Ve stanici Včelná vykolejil dopoledne poslední vůz vlaku Os 18802 na výhybce číslo 4. Nikdo nebyl zraněn, škoda byla předběžně vyčíslena na 2,1 milionu korun.

LIBICE NAD CIDLINOU – PODĚBRADY 29. prosince

V odpoledních hodinách se na přejezdu mezi stanicemi Libice nad Cidlinou a Poděbrady střetl osobní automobil Peugeot 206 s nákladním vlakem Nex 47530, v jehož čele byla motorová lokomotiva řady 753.7. Při střetnutí byla zraněna řidička automobilu. Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži. Škoda byla předběžně vyčíslena na 260 tisíc korun.

V Lodži začala výstavba nejdelšího tunelu v Polsku

V úplném závěru loňského roku se v polské Lodži uskutečnilo slavnostní zahájení ražby tunelu pod centrem města. Spojí moderní podzemní stanici Łódź Fabryczna s nádražími Łódź Kaliska a Łódź Żabieniec, s celkovou délkou 7,5 kilometru se stane rekordmanem na polské železnici.

TEXT | Pavel Tesař (s využitím www.rynek-kolejowy.pl)

Łódź Fabryczna bylo ještě před deseti lety nevábné hlavové nádraží v blízkosti centra města, kde moderní vlaky, mířící mimo jiné i do polské metropole, ostře kontrastovaly se zašlou drážní infrastrukturou. Výraznou změnu k lepšímu přinesla první etapa rekonstrukce celého železničního uzlu, která se v letech 2011 až 2016 uskutečnila v úseku Łódź Widzew – Łódź Fabryczna. Druhá jmenovaná stanice i její okolí se díky ní staly moderní vstupní branou do téměř sedmisetisícové metropole Lodžského vojvodství.

Futuristicky vypadající podzemní multimodální terminál však působí po svém dokončení až příliš opuštěně. Obsluhuje ho jen několik párů vlaků za hodinu, průjezdné dálkové spoje využívají i nadále jiné stanice na území města. To vše změní až dokončení tunelu, který bude z dosud koncového podzemního nádraží pokračovat západním směrem. Vznikne tak podobné železniční spojení, jaké známe například z německého Lipska. Celkové náklady investice dosahují 1,7 miliardy zlotých, tedy téměř 10 miliard korun. Příspěvek EU přitom představuje 1,4 miliardy zlotých.

KATARZYNA SE PUSTILA DO PRÁCE PŘEDPOSLEDNÍ DEN ROKU

Druhá část přestavby železničního uzlu Lodž začala v závěru roku 2017. Důležitý milník v průběhu stavby nastal vloni 30. prosince, kdy došlo k slavnostnímu zprovoznění obřího razicího štítu Katarzyna, který dostal název po patronce železničářů. Má průměr téměř 13 metrů a jeho úkolem bude vybudovat

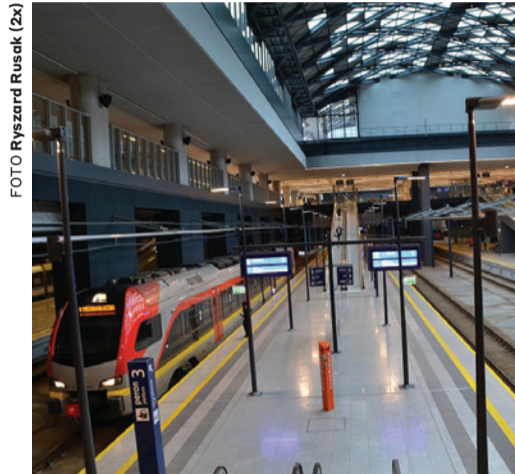


FOTO Ryszard Rusak (2x)

3 km dvoukolejného tunelu pod centrem města. Kvůli tomu byla v minulých měsících vybudována obří šachta v Odolanowské ulici, do které byl mohutný stroj od firmy Herrenknecht z německého Schwanau následně spuštěn.

Také ražba kratších jednokolejných tunelů bude probíhat metodou TBM, na starosti ji tentokrát dostane razicí štít s hlavicí o průměru 8,5 metru. Na počest patronky Lodže dostal pojmenování Faustina. Každý stroj by měl vyrazit denně 10 až 15 metrů tunelu.

DVĚ NOVÉ PODZEMNÍ ZASTÁVKY

Ražba tunelových úseků v hloubce až 26 metrů pod úrovní terénu by měla trvat dva roky. Na trase vzniknou dvě nové podzemní zastávky s 200 metrů dlouhými nástupišti, a to Łódź Śródmieście (polské označení pro



střed města) a Łódź Polesie. Odtud budou vlaky pokračovat buď severním směrem do stanice Łódź Żabieniec, nebo naopak na jih na nádraží Łódź Kaliska. Maximální rychlost bude 100 km/h. V plném proudu je už také výstavba navazující infrastruktury, například viaduktu přes alej Bandurského v posledně jmenované stanici. Tím dojde ke zvýšení její propustnosti i k efektivnějšímu provozu vlaků.

Otevření nejdelšího železničního tunelu u našich severních sousedů umožní zavést nejen průjezdní model regionálních spojů obsluhujících celou aglomeraci, ale také vést dálkovou osobní dopravu napříč Polskem přímo do centra třetího největšího města v zemi. Zlepší se tak železniční spojení jak ve směru z jihu na sever, tak z východu na západ. To vše při výrazném zkrácení jízdních dob.

Britský Network Rail sází na dekarbonizaci

Britský národní manažer infrastruktury Network Rail (NR) vydal interní Strategii ochrany životního prostředí a udržitelné mobility, kde stěžejní část tvoří záměr dekarbonizovat železnici. Jde o reakci na vládní plán dosáhnout do roku 2050 nulových emisí.

TEXT | Roman Štěrba

Strategie předpokládá změnu traktace na 13 000 kilometrech kolejí. Do roku 2040 mají ze železnice zmizet hnací vozidla s dieslovým motorem. Network Rail provozuje téměř 16 tisíc kilometrů tratí, z nichž 42 procent je elektrizováno. Z délky kolejí 32 180 kilometrů se v rámci strategie ochrany klimatu rozhodl pro liniovou elektrizaci třetiny z nich a na zbytku kolejí počítá s provozem akumulátorových a vodíkových vozidel. Strategie NR počítá s bezemisní železnici do roku 2050, ve Skotsku dokonce do roku 2035, v Anglii a Walesu o pět let později. Britská železnice přitom dnes vykazuje podíl jen 1,4 procenta na emisích z veškeré ostrovní dopravy. K dekarbonizaci přispěje i obnova silničních

služebních vozidel NR, která budou vypouštět minimum emisí do roku 2034. V termínu o čtyři roky kratším se NR zavázala snížit emise znečišťujících látek z provozu budov o 25 procent. Network Rail vedle dopravní cesty provozuje i 20 největších osobních nádraží v Británii, zatímco ostatních více než 2500 výpravních budov provozují jednotliví dopravci.

Strategie NR je reakcí na vládní plán dosáhnout nulových emisí do roku 2050. Vychází z potřeby dekarbonizace a uvádí roli liniové elektrizace, baterií a vodíkových pohonů na cestě k dosažení strategického cíle bezemisní železnice v Británii. S elektrizací se počítá na 11 700 kilometrech kolejí, baterie budou napájet vlaky na více než 400

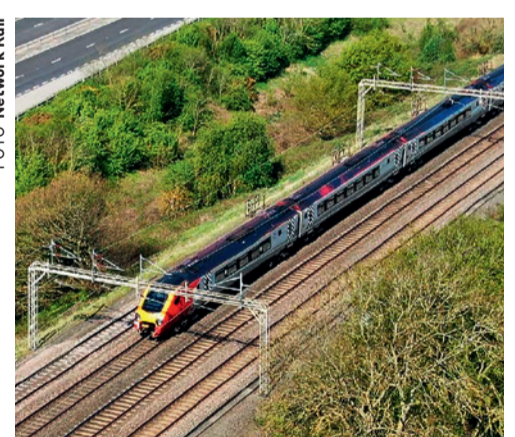


FOTO Network Rail

kilometrech a vodík na více než 900 kilometrech. Podle analýzy Asociace železničního průmyslu (RIA) je kapacita elektrizace 450 traťových kilometrů kolejí ročně.

Dekarbonizace není jediné téma na britské železnici. Rozvojový plán Network Rail na období let 2019–2024 počítá s dotacemi z veřejných rozpočtů ve výši více než 770 miliard korun do zvyšování bezpečnosti, lepšího plnění jízdního řádu, péče o zaměstnance a zkrácení doby vyřizování stížností zákazníků. Velké téma je i digitalizace, tedy uplatnění digitálních technologií s cílem zvýšit kapacitu infrastruktury a bezpečnost dopravy a naopak snížit zpoždění vlaků a spotřebu trakční energie.

Chystá se vaše dítě na střední školu? Máme pro vás pár tipů!

Člověk míní a pandemie Covidu-19 mění. Povinné jednotné přijímací řízení na střední školy se letos nekoná. Didaktické testy z českého jazyka a matematiky pro rok 2021 nejsou povinné pro budoucí studenty čtyřletých oborů středních škol. Výjimku tvoří gymnázia.

TEXT | **Eva Rubešová**

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy začátkem roku rozhodlo, že letos nebudou jednotné přijímací zkoušky povinné, a to z důvodu vládních protipandemických opatření. Co to ale pro vaše děti, které jsou v deváté třídě základní školy, znamená? Budou se muset řídit podle rozhodnutí ředitelů škol, na které se hlásí. Ti mají povinnost nejpozději do 31. ledna zveřejnit pravidla přijímacího řízení. Vyplatí se sledovat internetové stránky těchto škol. To však neplatí pro gymnázia, kterých se toto nařízení netýká.

Nezapomeňte, že přihlášku na střední školu musíte poslat nejpozději do 1. března. Přijímací řízení se uskuteční v řádných

termínech 12. a 13. dubna a potom 12. a 13. května v termínech náhradních. Pokud by se vaše dítě nedostalo na školu, na kterou si přeje, neházejte ještě flintu do žita. Vždy se můžete odvolat, a to buď doporučeným dopisem ředitele/ředitelky školy, anebo prostřednictvím datové schránky školy. Pozor, v případě odvolání nespolehejte na e-mailovou komunikaci. Ne všechny školy respektují pro úřední záležitosti e-mail.

I přes všechny změny není od věci „prosurfovat“ stránky CERMAT, který každoročně zajišťuje jednotné didaktické zkoušky. Můžete si zde projít testy z minulých let včetně jejich vyhodnocení a doporučeného postupu řešení úkolů. Povinné

jednotné přijímací řízení, které čeká například budoucí studenti gymnázií, se skládá ze dvou testů – z českého jazyka a matematiky. Každý uchazeč se může hlásit maximálně na dvě školy nebo na dva obory v rámci jedné školy, přičemž skládá dvě zkoušky. V přijímacím řízení se bere v potaz vždy lepší výsledek.

NEVÍTE, KAM NA ŠKOLU?

Správa železnic spolupracuje s 35 středními školami. Jejich přehled najdete na studentském webu, kde jsou mimo jiné odkazy na jejich webové stránky. Absolventi těchto škol získají kvalitní přípravu pro pracovní příležitost ve Správě železnic nebo pro studium na vysoké škole. Na webových stránkách školy a jejich sociálních sítích si můžete prohlédnout například prostory školy, nabídku předmětů, volnočasové a sportovní aktivity, fotografie a videa z akcí anebo neméně důležité informace, jako je dopravní dostupnost, respektive jak se do školy dostanete, a zda má vlastní jídelnu či sportovní

areál. Přehledný seznam všech středních škol včetně zajímavých tipů, jak na přijímačky, naleznete na stránkách atlasskolstvi.cz.

Máte-li dostatek informací a jasno v tom, jakým směrem se vaše dítě bude dále ubírat, vrhněte se směle na krok číslo jedna: vyplnění přihlášky. Návod, jak správně vyplnit přihlášku, najdete na stránkách prijimacky.ceremat.cz/menu/jednotna-prijimaci-zkouška/prihlasky-na-ss/navod-pro-vyplneni-prihlasky-na-ss. Vyplněnou a podepsanou přihlášku můžete do školy poslat poštou nebo donést osobně.

Pokud máte doma osmáka, který má ještě spoustu času, nezapomeňte na dny otevřených dveří, které se nejčastěji pořádají v říjnu nebo únoru. Kvůli protiepidemickým opatřením pořádají některé střední školy on-line dny otevřených dveří. Na jejich webech se dozvíte více informací. O těch, kterých se Správa železnic plánuje účastnit, vás budeme průběžně informovat na stránkách našeho studentského webu.



FOTO archiv VOŠ a SPŠ Děčín

SCHEMATICKÝ POSTUP, JAK NA STŘEDNÍ ŠKOLU

1

Vybrat střední školu na studentském webu Správy železnic nebo na Atlasu školství

2

Poslat přihlášku na vybranou střední školu (maximálně 2 přihlášky)

3

Otestovat se doma z didaktických testů z českého jazyka a matematiky z předešlých let na stránkách CERMAT

4

Zúčastnit se přijímacího řízení 12. nebo 13. dubna (popř. v náhradním termínu 12. a 13. května)

Specialista na sankce se štětcem v ruce

Martin Neumaier, vedoucí skupiny vyhodnocení sankčního systému O5, se o svém talentu dozvěděl teprve před třemi lety, a to úplnou náhodou. Jak se původně technicky založený člověk dostane do ateliéru akademické malířky?

TEXT | **Eva Rubešová**

Rodák z Ústí nad Labem a absolvent děčínské průmyslovky a Fakulty dopravní ČVUT v Praze Martin Neumaier pracuje na dráze od roku 1991. Jako kluk chtěl být strojvedoucím, stal se ale výpravčím a dispečerem. V současné době je jeho úkolem zavést sankční systém, který by dopravce i provozovatele motivoval eliminovat zpoždění vlaků. Součástí

jeho práce je také nastavit takové komunikační a informační prostředí, ve kterém by všichni dopravci mohli s manažerem infrastruktury komunikovat, získávat informace o tom, z jakého důvodu ke zpoždění vlaků na tratích došlo, a zároveň na ně mohli reagovat.

Složitou technokratickou náplň kompenzuje ve svém volném čase



FOTO archiv Martina Neumaiera

malováním obrazů. Naposledy vystavil svá díla veřejnosti v Oseku, mimochodem ve stanici, ve které kdysi sloužil jako výpravčí. Maluje vše, co se mu líbí anebo mu přijde něčím zajímavé. V jeho kanceláři můžete obdivovat celou řadu obrazů, na kterých jsou převážně krásné ženy. Inspiraci hledá všude kolem sebe a také v práci malířů, zejména

dvou. Jde o ukrajinské autory Sašu Pavlova a Vladimira Volegova.

Když nemaluje doma nebo v ateliéru, věnuje se dalším dvěma koníčkům. Tím prvním je hudba. Kromě toho, že díky přípravě v ústeckém dětském sboru umí zpívat, hraje na kytaru, a to nejen doma pro sebe, ale i s profesionálními hudebníky. Druhou zálibou se pro něj stala astrologie a sestavování horoskopů. Poprvé se s touto disciplínou setkal právě před třemi lety, kdy mu astrolog vyložil jeho vlastní horoskop. Díky tomu se dozvěděl o svém malířském talentu a po dlouhém rozmýšlení se i touto cestou vydal. V roce 2018 se přihlásil na kurz kreslení a odtud vedl už jen krůček k plátnu a akrylovým a olejovým barvám. Svůj první obraz namaloval hned po skončení čtyřdenního intenzivního kurzu v Telči. Prvotinu s názvem Zámek v Telči můžete vidět také v jeho kanceláři.

ŠTĚSTÍ PŘÁLO PŘIPRAVENÝM

Pokud jste se někdy stali svědky náhlého kolapsu člověka ve vašem okolí, víte, že pokus o pomoc je otázka několika sekund. A právě v této krátké chvíli platí dvojnásob staré dobré pořekadlo: Štěstí přeje připraveným.

V takové situaci se na konci minulého roku ocitli čtyři naši zaměstnanci z Oblastního ředitelství v Hradci Králové, kterým se podařilo zachránit život své kolegyni. Masírovali jí jedenáct minut srdce až do příjezdu záchrané služby. Velké poděkování patří Ivaně Lžičařové, Šárce Vaňkové, Filipu Kudláčkovi a Tomáši Hejskovi.

Všichni zaměstnanci Správy železnic by díky školením v rámci BOZP měli znát zásady správného poskytnutí první pomoci. Pro jistotu si můžete stáhnout mobilní aplikaci Záchranka, která vás navede, pokud byste například zpanikařili. Stát se to může každému z nás. Nejen odborná příprava a duchapřítomnost zachraňují. Náhlý kolaps způsobený srdeční zástavou již nemusí být smrtelný. Přežití těchto pacientů usnadňují automatizované externí defibrilátory (AED), kterých neustále přibývá, a to hlavně tam, kde je koncentrace lidí největší, například na nádražích. Mapu AED najdete na stránkách zachrankaapp.cz/cs/site/aed.

STARTUJE DALŠÍ ROČNÍK SOUTĚŽÍ

Již na konci února vyhlásíme další ročník tradičních soutěží v rámci Týmu Správy železnic, postupně plánujeme tradiční i nové akce, které během roku s radostí uspořádáme.



Pro rodiče s dětmi to budou například Dětský den v ZOO, Železniční sportovní hry pro děti či Mikulášská besídka. Pro veřejnost bychom rádi realizovali Rodinný den Správy železnic, koncerty po nádražích, čekají nás i velké oslavy 150 let hlavního nádraží v Praze. Jistě se také potkáme na interních akcích v rámci krajů.

V letošním roce se chceme obecně více věnovat ochraně životního prostředí. Rozjedeme opět naše zelené aktivity, jako je sázení stromků, úklid kolem tratí či, třídění odpadu, nově se připojíme k výzvě Do práce na kole. My ji oživíme i o možnost dorazit po svých. Každý měsíc vypíšeme speciální soutěž o zajímavé ceny, kde si ověřte svůj přehled právě o ekologii.

Posázavský pacifik láká trampy i milovníky železniční historie

Už více než 120 let jezdí vlaky po trati z Prahy přes Vrané nad Vltavou do Čerčan, které se mezi železničáři i širokou veřejností neřekne jinak než Posázavský pacifik. První vlaky se na celém úseku podél Vltavy a Sázavy rozjely 1. května 1900.

TEXT **Tomáš Johánek**



FOTO Tomáš Gregor

Byla to právě železnice, která přivedla život do údolí Sázavy a napomohla tak rozmachu kraje kolem této řeky. Budována byla v letech 1881 až 1900. Nejstarším úsekem je 12,3 kilometru dlouhá trať z Nuslí do Modřan. Zde se začalo stavět v létě roku 1881 a již v listopadu zde byla zavedena nákladní doprava. Osobní doprava se rozjela až od 1. března 1882. Trať byla jednokolejná, jejím hlavním účelem byla doprava řepy do modřanského cukrovaru a odvoz jeho produktů. Železnice se postarala o nebývalý rozmach Modřan, které byly do té doby malou, bezvýznamnou obcí nedaleko za Prahou. Jako další etapa se začala trať stavět z opačného konce, tedy z Čerčan přes Týnec nad Sázavou až do šestnácti kilometrů vzdálených Požár (dnes zastávka Prosečnice), a v lednu 1897 byl na ní zaveden pravidelný provoz.

UNIKÁTNÍ MOST PŘES VLTAVU

Další etapou budování posázavské železnice byl úsek Modřany – Dobříš. Jednalo se o 39,6

kilometru dlouhý úsek, jehož stavba byla zadána v listopadu 1895. Práce probíhaly rychle, jelikož většinou probíhaly v příznivém terénu. Z Modřan do Skochovic trať vede nedaleko pravého břehu Vltavy, jedinou překážku tvořila skalnatá masiv u Jarova, kterým byl proražen 390 metrů dlouhý tunel. Za ním trať probíhá přes Vrané nad Vltavou do Skochovic, kde od hlavní větve směrem na Čerčany odbočuje trať do Dobříše. Ta musela překonat řeku Vltavu, respektive vodní nádrž Vrané po ocelovém mostě položeném šikmo k řece a navíc částečně v oblouku. Dobříšská trať byla předána do provozu 22. září 1897 a znamenala pro Dobříšsko asi to samé co pro tehdejší Modřany.

Ve stejný termín jako dobříšská trať byl uveden do provozu i čtyřkilometrový úsek z Požár (Prosečnice) do Jílového. Na něj následně navázala 14kilometrová spojovací trať z Jílového do Skochovic. Její výstavba byla zahájena až v lednu 1898, jelikož si

Jílovská radnice vyžádala změnu v projektu dráhy. V uvedeném úseku bylo nutné prorazit několik tunelů, vytvořit vysoké násypy, vykopat zářezy, zhotovit desítky propustků a hlavně zbudovat kamenný viadukt Žampach. Ten je s délkou 110 metrů a výškou 41 metrů dominantou celé tratě. Patří mezi nejvyšší kamenné mosty v Evropě. Na celé trase mezi pražskými Vršovicemi a Čerčany je celkem sedm tunelů.

ATRAKCI JE SAMOTNÁ JÍZDA VLAKEM

Říká se, že někdy i cesta může být cíl. Pro Posázavský pacifik to platí zcela jednoznačně. Parní provoz na této trati je dávno minulostí, nejběžnějším vozidlem je zde nyní Regionova, doplněná o víkendech a svátcích soupravami patrových vozů v čele s Breljovcem nebo některou z posledních Bardotek ve službách Českých drah. Velmi atraktivní je hned úsek mezi Prahou-Zbraslaví a Davlí, kde trať vede v těsné blízkosti Vltavy. Za Davlí začíná poměrně značné stoupání proti proudu Sázavy. Žampašský viadukt pak leží těsně před stanicí Jílové u Prahy. Mezi vyhledávané turistické cíle na této trati patří zejména Jílové u Prahy, bývalá hornická osada, která dodnes láká na pozůstatky středověkého dolování nejen zlata. V areálu bývalých dělostřeleckých kasáren nedaleko nádraží v Krhanicích je dnes Vojenské technické muzeum. Týnec nad Sázavou je pak oblíbeným letoviskem a také jedním z nejstarších sídel na této řece. Často využívanou turistickou trasou je Posázavská stezka z Kamenného Přívozu do Píkovic a Davle.

Křížovka o ceny

Vaším úkolem je opět vyluštit názvy dvou českých nádraží. Na správné odpovědi čekáme do 15. února na adrese: redakce@spravazeznic.cz. Tři úspěšní řešitelé si pak budou moc vybrat jednu ze zajímavých

železničních publikací. V lednové tajence se ukrývaly stanice Bakov nad Jizerou a Brno-Slatina. Cenu od nás získali Iveta Horáčková, Jaroslav Jágr a Věra Pojmanová.

	PŮDA	A SICE	STUPNĚ VYSPELOSTI V DZUDU	VÝPRAVNÝ BÁSNÍK	ŠACHOVÝ KONEC	NÁŠ MALÍŘ A GRAFIK	ZKR. ATLETICKÉHO KLUBU	SEVERSKÉ ZVÍŘE	OSTROV PAPIY-NOVÉ GUINEJI	FRANC. KOŇAK	LINKA DŮVĚRY (ZKRATKA)	1. část tajenky	SLOVEN. JINAK	PRÁVO ODPORU	BIBLIČKÁ POSTAVA
ZADNÍ STRANOU						ANGL. ZÁKLADNÍ					NEPRAVDIVÁ				
ČÁST ZÁVODU						KOLEM					HVĚZDA V SOUVĚZDÍ LABUT				
OBRAZOVKA							STAVEBNÍ STROJ								
							ZMENŠITÍ OBJEM				ANGL. POZDĚ				
	SLOVEN. JEHLA	OZNAČENÍ LETADEL SYRIE			DOVNITŘ (SLOVEN.)			UMÍNĚNÝ ZAPOR							
		ANGL. TRAMVAJ			NOČNÍ MOTÝL			JINAM			DOKOLA (ZAST.)				
											LÉČKY				
INFORMAČNÍ TECHNOLOGIE (ZKR.)			SPZ OSTRAVY	SPZ MICHALOVCE		SPZ BRNO- VENKOV			SPOJKA				JMÉNO HEREC JANŽUROVÉ	SIRNÍK ŽELEZNATÝ	ANGL. PALEC
				SBOR ZPĚVÁKŮ		BEZVĚTRÍ (KNÍŽ.)			MEZINÁR. OZNAČENÍ NÁKL. ŽEL. VAGONŮ						
2. část tajenky											LITERÁRNÍ ŽÁNŘ				
											INIC. HERECKÝ LORENOVÉ				
NÁDOBA NA UMYVÁNÍ						RUSKY TEDY				SPIBERGOVO JMÉNO					
ŽALUDEČNÍ LÉK						BYROKRATICKÉ ÚŘADOVÁNÍ				ŘÍMSKY 51			NĚMECKÉ SIDLO		

Pomůcka: AMARA, ASCH, DENEK, EK, ILAI, YK

ČD TRAVEL

Rekreace s příspěvkem z C-FKSP

Vážení klienti,

na našich webových stránkách najdete téměř kompletní nabídku

Dovolená 2021.

Pokud svoji oblíbenou destinaci nenajdete (například některé hotely na Slovensku, v Polsku, Maďarsku apod.), pak jsme dosud nedostali cenovou nabídku a budeme je přidávat během prvních měsíců roku 2021.

Znovu připomínáme, že vlastníci poukazu Lex Voucher jej mohou čerpat až do konce srpna 2021. Tedy s výběrem nemusí spěchat. Stačí nám napsat e-mail, jaký nový zájezd jste si vybrali, a upozornit, že čerpáte Lex Voucher. My už vše ostatní zařídíme. Dotace jsou již přidělené, proto nezažádejte požadavek do STKR systému.

V případě čerpání dotací na rok 2021 je nutné vyčkat s objednávkou na schválení pravidel čerpání. Ale rezervaci si můžete udělat již nyní.

Mgr. Blanka Jíšová, ČD travel



OKÉNKO DRÁŽNÍHO ÚŘADU

VOLNÁ MÍSTA

Hledáme nové kolegy do sekce provozně-technické i sekce infrastruktury. Staňte se součástí týmu Drážního úřadu, který se podílí na fungování kompletního drážního systému v České republice!

Aktuálně jsme vypsalí výběrová řízení na následující služební místa:

SEKCE PROVOZNĚ-TECHNICKÁ

- ředitel sekce provozně-technické
- vedoucí oddělení železničních vozidel, odbor drážních vozidel a ECM
- vedoucí oddělení pevných elektrických zařízení, odbor UTZ
- odborný rada oddělení MHD, interoperability a ECM, odbor drážních vozidel a ECM

SEKCE INFRASTRUKTURY

- rada/odborný rada oddělení ostatních drah vleček, odbor Plzeň
- rada/odborný rada oddělení železničních celostátních a regionálních drah, odbor Praha

Podrobnosti najdete na webových stránkách Drážního úřadu na adrese www.ducr.cz v sekci Volná místa.

