

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – prosinec 2013

OBSAH

01. 12. 2013	SUPERRYCHLÉ VLAKY NA MAGNETICKÉM POLŠTÁŘI JEZDÍ V ČINĚ A JAPONSKU	3
01. 12. 2013	V NEW YORKU VYKOLEJIL PŘÍMĚSTSKÝ VLAK, PŘEVŘÁCENÉ VAGÓNY MÁLEM SKONČILY V ŘECE	4
02. 12. 2013	POD TŘEBOVSKÝM NÁDRAŽÍM POVEDE CESTA I PŘÍŠTÍ ROK.....	5
03. 12. 2013	KVŮLI POŽÁRU VE VRŠOVICÍCH MĚLY VLAKY Z PRAHY I HODINOVÁ ZPOŽDĚNÍ	5
03. 12. 2013	SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY REKONSTRUKCE A ZKAPACITNĚNÍ TRATI STUDÉNKA – MOŠNOV	6
04. 12. 2013	BAM: NĚKDEJŠÍ SOVĚTSKÁ CHLOUBA BYLA DOKONČENA TEPRVE PŘED 10 LETY	6
04. 12. 2013	STROJVŮDCE VLAKU, KTERÝ HAVAROVAL V BRONXU, SI NA OKAMŽIK ZDRÍMNUL.....	7
04. 12. 2013	VLAKY BRZDÍ NA KORIDORU Z PRAHY NA ČESKOU TŘEBOVOU NĚKOLIK PORUCH.....	8
04. 12. 2013	MINISTR ŽÁK NA POSLEDNÍ CHVÍLI PROSADIL ZMĚNY VE SPRÁVĚ ŽELEZNIC	8
05. 12. 2013	REGIOJET DO HAMBURKU JEN TAK NEVYJEDE, CHYBÍ PENÍZE (PRAHA – HAMBURG)	9
10. 12. 2013	OŽIJÍ KOZÍ ČI ŠVESTKOVÁ DRÁHA? KRAJ O TOM PŘEMÝŠLÍ, ZLEVNÍ-LI AUTOBUSY	9
10. 12. 2013	OPRAVA NEGRELLIHO VIADUKTU NA DVA ROKY ODKLONÍ KLADENSKÉ VLAKY	10
10. 12. 2013	NA DRÁZE SKONČILO KOLEKTIVNÍ VYJEDNÁVÁNÍ, PLATY ŽELEZNIČÁŘŮ MÍRNĚ STOUPNOU (ČD).....	11
10. 12. 2013	SŽDC PODEPSALA KOLEKTIVNÍ SMLOUVU NA ROK 2014.....	11
10. 12. 2013	SOUKROMÉ VLAKY PRAHA – KRALUPY KONČÍ. ARRIVA Z TRATI ZMIZÍ V PÁTEK.....	11
11. 12. 2013	NĚMECKÉ DRÁHY NEBUDOU NAKUPOVAT KOLEJE OD MORAVIE STEEL.....	12
11. 12. 2013	ARRIVA SE ZBAVILA ŠÉFA SVÝCH VLAKŮ V ČESKU, MĚLI JINÉ NÁZORY	12
11. 12. 2013	OBNOVA TRATI AŠ – SELB SE ZPOZDÍ O DALŠÍ ROK, SKONČÍ AŽ V PROSINCI 2015	13
12. 12. 2013	SPRÁVA ŽELEZNIC CHCE CHRÁNIT SVŮJ MAJETEK UMĚLOU DNA	13
12. 12. 2013	SŽDC OTEVŘE PRODLOUŽENOU ČÁST PODCHODU NA HLAVNÍM NÁDRAŽÍ V PLZNI (16. PROSINCE 2013).....	14
12. 12. 2013	DOZORČÍ RADA NEPRODLOUŽILA SMLOUVU ŠÉFOVI ČD ZELENÉMU	14
12. 12. 2013	NÁDRAŽÍ V HAVÍŘOVĚ ZŮSTANE, DRÁHY ZRUŠILY PROJEKT NOVÉHO TERMINÁLU	15
13. 12. 2013	VEDENÍ ČD TAJILO SVÉ SKUTEČNÉ PLATY, BYLY AŽ O POLOVINU VYŠŠÍ....	15
13. 12. 2013	ŽELEZNICE ROZŠÍŘUJÍ AUTOPILOTA, ZATÍM HO MAJÍ HLAVNĚ VLAKY CITY ELEFANT (AVV)	16
13. 12. 2013	SLOVENSKÉ ŽELEZNICE SI U ŠKODY VAGONKA OBJEDNALY DALŠÍ VLAKY (ŘADA 671).....	16
14. 12. 2013	POSLEDNÍ JÍZDA A KONEC. BARDOTKA JIŽ BUDE NA KOLEJÍCH VZÁCNOST (ŘADA 751, 752, 749)	17
16. 12. 2013	VLAKY TGV ZKRÁTILY CESTU Z PAŘÍŽE DO BARCELONY NA ŠEST HODIN... 19	

17. 12. 2013	SŽDC HLEDÁ KVŮLI OPRAVĚ VIADUKTU NÁHRADU ZA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ (NEGRELLIHO VIADUKT).....	19
17. 12. 2013	ANI KORUNU NAVÍC. ČD CARGO NECHÁ LIDEM PŘÍŠTÍ ROK STEJNOU VÝPLATU.....	19
18. 12. 2013	REGIOJET PŘIŠEL O EXKLUZIVITU NA LINKU DO NĚMECKA. DB SE UŽ NEBRÁNÍ JINÝM (PRAHA – HAMBURG).....	20
18. 12. 2013	SRÁŽCE DVOU VLAKŮ NA ŠUMPERSKU ZABRÁNIL GENERÁLNÍ STOP (POSTŘELMOV)	20
18. 12. 2013	NOVÝ VLAK EURONIGHT VLTAVA VÝRAZNĚ ZKRÁTÍ JÍZDNÍ DOBU MEZI PRAHOU A MOSKVOU	21
18. 12. 2013	OPTIMALIZACE TRATI Z BYSTRICE NAD OLŠÍ DO ČESKÉHO TĚŠÍNA ZRYCHLILA REGIONÁLNÍ I DÁLKOVÉ VLAKY	22
22. 12. 2013	ZA DRUHOU NEJHORŠÍ NEHODU NA ČESKÉ ŽELEZNICI MOHL ALKOHOL A ÚNAVA (ŠAKVICE, 24. PROSINCE 1953).....	23
23. 12. 2013	DRAŽEBNÍK PŘESTAL PLATIT DRAHÁM ZA MAJETEK, DLUŽÍ DESÍTKY MILIONŮ	23
23. 12. 2013	ŽELEZNIČNÍ STANICI V ČESKÉM TĚŠÍNĚ ČEKÁ MILIARDOVÁ MODERNIZACE	24
23. 12. 2013	OBCE BROJÍ PROTI VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATI. PŮLÍ VESNICE A NIČÍ MOKŘADY (PRAHA – BRNO)	24
25. 11. 2013	HURVÍNEK, LEGENDA NA KOLEJÍCH, KTERÁ BYLA V ZIMĚ „ZA TREST“ (M 131.1).....	25
30. 12. 2013	ČESKÉ DRÁHY HLEDAJÍ DODAVATELE NAFTY NA PŘÍŠTÍ TŘI ROKY	27

01. 12. 2013 Superrychlé vlaky na magnetickém polštáři jezdí v Číně a Japonsku

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/superrychle-vlak-y-na-magnetickem-polstari-jezdi-v-cine-a-japonsku-1042459>)

Technologie magnetické levitace, zkráceně maglev, je jedním z možných budoucích směrů železniční dopravy. Klasický vztah kolo-kolejnice má totiž své limity. Požadavky na vyšší rychlost dopravy na střední vzdálenost by mohly z vlaků na magnetickém polštáři učinit významnou konkurenci letecké dopravě. Před deseti lety vlak typu maglev dosáhl absolutního rychlostního rekordu. Maglevy se vyvíjejí již od konce 60. letech, nejvíce v Německu a Japonsku. Nyní jezdí dva komerční vlaky na magnetickém polštáři, od dubna 2004 v Šanghaji v Číně a od března 2005 v japonském Aiči, nové se chystají třeba v Jižní Koreji.

Japonský rychlovlak JR-Maglev dosáhl na zkušební trati před deseti lety, 2. prosince 2003, rychlosti 581 kilometrů v hodině, což je stále platný vlakový světový rekord. Předchozí rekord maglevů byl 552 km/h z 14. dubna 1999. Pro srovnání: na normální trati drží rekord 574,8 km/h francouzský expres TGV z 3. dubna 2007, který byl tedy o pouhých asi šest km/h pomalejší než japonský maglev. Rekord JR-Maglevu byl dosažen na 18,4 kilometru dlouhé zkušební dráze v Jamanaši, zatímco TGV potřeboval na rekord ujet téměř 150 kilometrů, z toho plných 77 kilometrů brzdil: maglev tedy dosáhl rekordu na daleko kratší, asi osminové trati než TGV.

Přehled oficiálních rekordů, dosažených různými typy vlaků:

Vlak	Typ stroje	Rychlost (km/h)	Datum a místo rekordu
magnetický, s posádkou JR-Maglev	MLX1	581	3. prosince 2003, Japonsko
vysokorychlostní kolejový	TGV	574,8	3. duben 2007, Francie
poháněný plynovou turbínou	TGV OO1	318	8. prosince 1972, Francie
poháněný naftovým motorem	HST	238	1. listopadu 1987, Velká Británie
na parní pohon	A4 Gresley 4468 „Mallard“	202,6	3. července 1938, Velká Británie

Vysoká rychlost za vysokou cenu

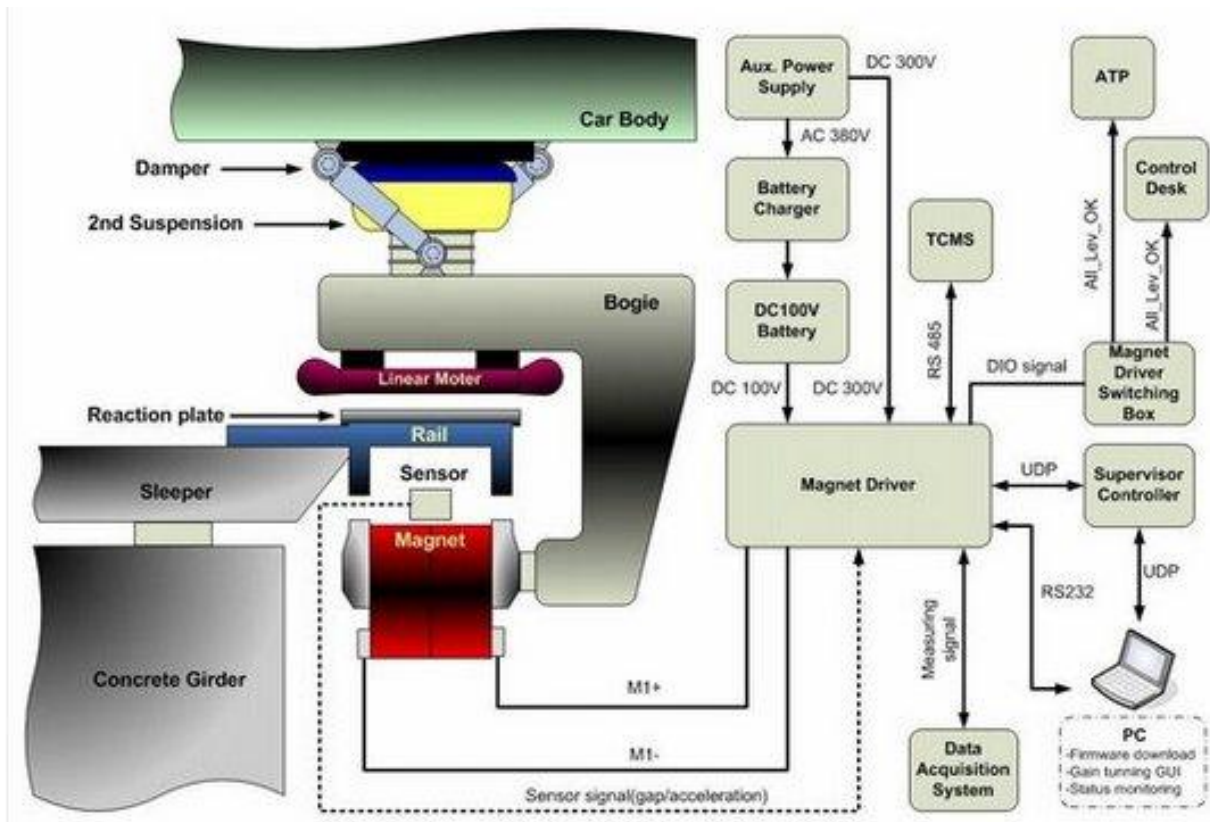
Výhodami použití magnetické levitace u vlaků jsou zejména vyšší rychlost, která kvůli absenci tření přesahuje 400 km/h, a větší komfort pro cestující. Technologie vyžaduje specifickou dopravní infrastrukturu, většímu rozšíření maglevů brání zejména vysoké investiční náklady, které jsou dvojnásobné v porovnání s výstavbou vysokorychlostních tratí. Provoz maglevů je ale levnější: při rychlosti 400 km/h vystačí maglev s příkonem sedm megawatt, což je o polovinu méně než u francouzského TGV nebo německého ICE při podobné rychlosti. Hlučnost u maglevů i vysokorychlostních železnic je podobná - nepřevyšuje hranici 85 decibelů.

V současné době se používají tři rozdílné způsoby levitace, které se odlišují technologií a také tvarem profilu dráhy. První je založen na elektromagnetické levitaci (EMS), byl vyvinut v Německu a vozidla jsou označována jako Transrapid. Druhý využívá elektrodynamickou levitaci, jeho původ je v Japonsku a označuje se EDS. Třetí, nejnovější technologie, je založena na využití permanentních magnetů (Inductrack). U systémů EMS se využívá principu levitace vlaku nad tratí, která vzniká pomocí elektromagnetů v dolní části vlaku, nejvhodnější vzdálenost mezi vlakem a tratí se obvykle pohybuje kolem deseti milimetrů. Vlak navíc nemusí nést vlastní pohonnou jednotku a souprava nemusí mít kola. První takový systém byl použit v britském Birminghamu v letech 1984 – 1995, druhý v Berlíně v letech 1989 – 1991. Technologii od dubna 2004 využívá maglev v čínské Šanghaji, kde třicetkilometrovou vzdálenost na letiště urazí souprava za méně než osm minut místy rychlostí až 430 km/h. Soupravy zde vyjíždějí na obousměrné trase z koncových stanic v intervalu deseti minut.

Japonské rychlovlaky

Stejnou technologii využívá i maglev v japonské prefektuře Aiči, kde byl takový vlak uveden do provozu v souvislosti ve světovou výstavou Expo v roce 2005 a je stále v provozu. Systém s názvem Linimo, který založily japonské aerolinie již v roce 1972, je určen pro městské spojení s větší frekvencí zastávek a nižší rychlostí. V Aiči má dráha 8,9 kilometru s devíti stanicemi, vlak jezdí rychlostí asi 100 km/h. U technologií EDS a Inductrack vytváří současně trať i souprava vlaku magnetické pole. Souprava pak levituje díky odpudivé síle, vzniklé mezi těmito dvěma magnetickými

poli ve výškách 100 až 150 milimetrů. Profil jízdní dráhy je zpravidla ve tvaru písmene U. Magnetické pole u systému EDS je vytvářeno buď pomocí supravodivých materiálů a u systému Inductrack polem permanentních magnetů. Odpudivá síla je vytvářena indukovaným magnetickým polem v drátech či jiných vodivých částech tratě. Protože při nízkých rychlostech není tato síla dostatečně velká pro uskutečnění levitace, vyžadují tyto dvě technologie paradoxně použití kol. Nevýhodou technologie EDS je vysoká úroveň magnetického pole v soupravě a také potřeba speciálních chladicích systémů.



Maglev – systém již od roku 1962

V Japonsku začal vývoj na tomto systému, zvaném JR-Maglev, již v roce 1962, zejména s podporou japonských železnic. V roce 1977 se začala používat zkušební trať v Mijazaki, která ale byla v roce 1997 nahrazena novou tratí v Jamanaši, která je 18,4 kilometru dlouhá. Právě na této trati bylo dosaženo před deseti lety rychlostního rekordu 581 km/h třívozové jednotky MLX1, dalším rekordem na trati v Jamanaši je absolutní rychlost míjení dvou vozidel – 1 026 km/h.

Koncepce Inductrack používá pro stabilizaci uskupení permanentních magnetů, které umožňují stabilizaci tělesa v magnetickém poli bez potřeby elektronických stabilizačních systémů. Vývoj tohoto systému podporuje například americká NASA, přičemž cílem je právě využití této formy jako jakýsi katapult pro start kosmických raket a raketoplánů. Patent na „bezkolové klouzavé vozidlo, které se pohybuje po magnetickém poli“ získal v roce 1934 německý inženýr Hermann Kemper. Z hlediska vývoje rychlostních rekordů jel maglev poprvé nad 400 km/h v roce 1975 v Německu, nad 500 km/h poprvé již v roce 1979 v Japonsku.

01. 12. 2013 V New Yorku vykolejil příměstský vlak, převrácené vagóny málem skončily v řece

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/zahranicni/amerika/320817-v-new-yorku-vykolejil-primestsky-vlak-prevracene-vagony-malem-skoncily-v-rece.html>)

V newyorské čtvrti Bronx vykolejil v neděli ráno místního času příměstský vlak. Podle zpráv CNN jsou na místě čtyři mrtví a nejméně 67 zraněných, jedenáct z nich je v kritickém stavu. Pět vagónů se převrátilo, čtyři skončily úplně mimo trať. Vlak společnosti Metro-North vykolejil v neděli kolem sedmé hodiny ráno místního času poblíž stanice Spuyten Duyvil v Bronxu, uvádí CNN. Vlak se v místě vzdaluje od řeky a vjíždí do zatáčky, za níž je



stanice. Na místě neštěstí zasahuje přes 130 hasičů. Podle stanic WABC a WCBS je hlášeno více než 60 zraněných, z toho 11 velmi vážně. „Touto linkou jezdím každou neděli. Dnes mi připadalo, že vlak jel o něco rychleji než obvykle,“ vypověděl jeden z cestujících, který vyvázl jen s odřeninami a lehčím poraněním hlavy. „Vlak se najednou začal naklánět a pak se ozvala strašná rána. Odhodilo mě to na sedadlo přede mnou. Když se to všechno zastavilo, seděla jsem na okně, světla zhasla a všude byl kouř,“ vypověděla zhruba padesátiletá cestující, která utrpěla velký šok a má několik odřenin. „Znělo to, jako kdyby se zřítily nějaká budova,“ uvedl listu The Post dvaadvacetiletý mladík, který bydlí nedaleko trati. „Podíval jsem se z okna a všude byl kouř. Viděl jsem několik lidí, jak přebíhají koleje. Ihned jsme s matkou zavolali hasiče a policii. Několik lidí z vlaku vylezlo bez pomoci,“ dodal otřeseně. Díky nedělnímu slabšímu provozu nebyl vlak zcela plný, jak bývá jindy zvykem, jelo v něm asi 150 lidí, potvrdil mluvčí společnosti Metro-North's Hudson Line Aaron Donovan. Vlak jel z Poughkeepsie na stanici Grand Central Station, vagóny soupravy byly tlačeny před lokomotivou.

02. 12. 2013 Pod třebovským nádražím povede cesta i příští rok

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/252968-pod-trebovskym-nadrazim-povede-cesta-i-pristi-rok/>)

Podchod pod nádražím v České Třebové nakonec bude chodcům k dispozici i v příštím roce. Kvůli špatnému stavu ho měla radnice do konce roku uzavřít, chodcům hrozilo, že budou muset chodit silničním podjezdem vzdáleným půl kilometru. Nakonec se ale podařilo starý podchod zabezpečit tak, že už stanici nemají obavu o jeho stabilitu a bude možné chodit jím i příští rok. Podchod pod rozlehlým třebovským kolejištěm má severní ústí hned vedle staniční budovy, jižní na okraji průmyslové zóny, kde pracuje množství obyvatel České Třebové. Aby mohli podchodem procházet, měla Správa železniční dopravní cesty výjimku od statiků. Ačkoli původně plánovali železničáři, že na podchod nesáhnou až do rekonstrukce kolejiště nad ním, nakonec se rozhodli, že podchod udrží v provozu. „Jakési úpravy se udělaly letos a příští rok by měly pokračovat,“ uvedl třebovský starosta Jaroslav Zedník (TOP 09). SŽDC v podchodu upravila izolaci, v příštím roce zajistí, aby do podchodu nezatékalo. Město také dosadilo kamery, které by měly pomoci chytat vandaly.

Při rekonstrukci trati v České Třebové by měl vzniknout zcela nový podchod, ten starý potom zanikne. Rekonstrukce ale zatím není v dohledu, železniční správa teprve připravuje studii proveditelnosti, která určí technické parametry stavby, cenu celého projektu i jeho efektivnost. „Předpokládaná realizace vlastní stavby přichází do úvahy po roce 2016,“ uvedl před časem mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Třebovský železniční uzel patří k nejvýznamnějším v Česku, sjíždějí se zde vlaky od Prahy, Brna i Olomouce a Ostravy. Nádraží vzniklo se stavbou olomoucko-pražské dráhy, současná nádražní budova vznikla ve 20. letech minulého století.

03. 12. 2013 Kvůli požáru ve Vršovicích měly vlaky z Prahy i hodinová zpoždění

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/vlaky-v-praze-jsou-kvuli-pozaru-omezene-fdd-praha-zpravy.aspx?c=A131203_073632_praha-zpravy_zt)

Ranní požár vagonu na nádraží v pražských Vršovicích poškodil trakční vedení a na mnoho hodin omezil provoz vlaků vyjíždějících z Prahy. Porucha se dotkla desítek spojů, jejich zpoždění dosahovala až desítky minut. Odpoledne se provoz vrátil do normálu. „Provoz byl obnoven krátce před 14. hodinou,“ hlásil odpoledne mluvčí Českých drah Radek Joklík. Dodal, že doprava se pomalu stabilizovala a vlaky v souvislosti s touto nehodou by už neměla nabírat žádná zpoždění. Nehoda se stala po čtvrté hodině ranní, kdy v areálu železničního depa začal hořet služební vůz. „Požár silně poškodil trakční vedení. Na nádraží musela být vypnuta elektřina,“ uvedl ráno mluvčí drah Joklík.



Následkem požáru byl omezen přístup do seřadovacího nádraží. „Odtud se za normálních okolností chystají spoje, které pak vyjíždějí směrem z Prahy,“ vysvětlil mluvčí. Omezen byl částečně provoz na trati Praha hlavní nádraží – Benešov u Prahy. Dočasně zrušeny byly některé regionální spoje směrem na Řevnice. Řada dalších vlaků nabírala zpoždění – například v půl deváté hlásila informační tabule na hlavním nádraží dvacetiminutová zpoždění u dvou rychlíků, krátce předtím z Prahy vyjel spoj do Luhačovic dokonce o 103 minuty později. Přestože kvůli opravě trakčního vedení byly zpožděné zejména vlaky vyjíždějící z Prahy, zpoždění během rána nabíraly i vlaky směřující do hlavního města z Moravy. To nesouviselo s ranním požárem, ale s nehodou, při které vlak mezi Olomoucí a Grygovem srazil člověka. Příčina požáru vozu, který problémy v Praze způsobil, se vyšetřuje.

03. 12. 2013 Slavnostní ukončení stavby Rekonstrukce a zkapacitnění trati Studénka – Mošnov

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/ukonceni-studenka-mosnov.html>)

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně ukončila rekonstrukci jednokolejné trati Studénka – Veřovice v úseku mezi železničními stanicemi Studénka a Sedlnice. Stavbou byly vytvořeny podmínky pro realizaci samostatné navazující investice Moravskoslezského kraje, která zajistí přibližně 3 kilometry dlouhé kolejové napojení letiště Leoše Janáčka Ostrava na právě zrekonstruovanou trať. Rekonstrukcí stávající tratě došlo ke zvýšení traťové rychlosti až na 100 kilometrů za hodinu, zvýšení únosnosti tratě a umělých staveb a ke zlepšení prostorové průchodnosti. Rekonstruovaný úsek byl elektrifikován stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Dále se provedla sanace pražcového podloží s úpravami odvodnění, demontáž stávajícího kolejového roštu, včetně šterkového lože, a zřídil se nový železniční svršek. Kromě toho se provedly také úpravy mostů a propustků.

Zvýšení propustnosti rekonstruovaného úseku trati bylo dosaženo vybudováním nové výhybny v Bartošovicích. Instalováno bylo nové zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé zařízení umožňující dálkové ovládání. Byla vybudována nová zastávka Sedlnice a se začátkem platnosti nového jízdního řádu dojde ke změně zastavování vlaků osobní dopravy z železniční stanice Sedlnice do stejnojmenné zastávky situované v rekonstruovaném úseku tratě, čímž se zkrátí přístupová vzdálenost z obce Sedlnice přibližně o jeden kilometr. Dalším cílem stavby bylo vytvoření podmínek nejen pro výstavbu nové tratě na letiště (v současné době se již buduje), ale také pro napojení na průmyslovou zónu. Stávající vlečka zrušena a nahrazena vlečkou novou. Na uvolněném místě vznikne území pro potřeby investorů v průmyslové zóně a zároveň se odstraní stávající úrovněvé křížení vlečky se silnicí druhé třídy, která bude přivaděčem dálnice D47.

Projekt, jehož celkové stavební náklady dosáhly téměř 360 milionů korun (bez DPH), je v rámci Operačního programu Doprava z více než šedesáti procent spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem stavby byl Viamont DSP, generálním projektantem pak společnost SUDOP Praha.

Název stavby	Rekonstrukce a zkapacitnění trati Studénka – Mošnov
Investor	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	Viamont DSP, a.s.
Projektant	SUDOP Praha, a.s.
Termín zahájení stavby	10/2012
Termín ukončení stavby	10/2013
Délka úseku	5 605 m
Rychlost po dokončení	100 km/h
Rekonstrukce nástupiště	170 m
Sanace mostních objektů	6 ks
Elektrický ohřev výměn	9 ks
Nové stožáry trakčního vedení (TV)	128 ks
Celková délka nového TV	7 400 m
Traťový kabel	9 340 m
Náklady na realizaci stavby	365 685 303 Kč

04. 12. 2013 BAM: někdejší sovětská chloubka byla dokončena teprve před 10 lety

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/bam-nekdejsi-sovetska-chloubka-byla-dokoncena-teprve-pred-10-lety/1015384>)

Bajkalsko-amurská magistrála (BAM) byla jedním z nejambicióznějších projektů někdejšího Sovětského svazu. Zhruba 4 300 kilometrů dlouhá železnice vede přibližně souběžně s Transsibiřskou magistrálou, akorát leží v průměru o několik stovek kilometrů severněji. Její první úseky byly sice postaveny již ve 30. letech a jako celek byla předána do provozu na podzim 1989, plně dokončena byla ale teprve před deseti lety, 5. prosince 2003. V Burjatsku na Sibiři byl uveden do provozu

poslední úsek BAM – Severomujský tunel. Tunel vybudovaný v Severomujském pohoří, ležícím východně od Bajkalu, je se svými 15 343 metry nejdelším železničním tunelem v Rusku. Jeho budování ztěžovaly složité geologické podmínky, trvala 27 let a přišla na 550 milionů dolarů. Při výstavbě zahynulo 57 lidí a tunel nahradil padesátkilometrovou objížďku, kterou úřady považovaly za nebezpečnou.



Hlavní trať BAM začíná na západě ve městě Tajšet v Irkutské oblasti, kde se napojuje na legendární Transsib, a končí na východě v Sovětské Gavani na pobřeží Tichého oceánu. Vede od 150 do 700 kilometrů severně od Transsibiřské magistrály. Zatímco Transsib obepíná jezero Bajkal z jihu, BAM vede severně. Na trati se nacházejí tři odbočky či spojky k Transsibiřské magistrále. Ve městě Tynda se s ní kříží Amursko-jakutská magistrála (AJAM), která vede na sever.

Důvodem stavby BAM byl rozvoj těžby nerostných surovin. Podél trati se nacházejí velké zásoby zlata, mědi, uhlí nebo železné rudy. Trasa železnice sloužící hlavně pro nákladní dopravu byla vybrána i ze strategického důvodu, aby se vyhnula neklidné rusko-čínské hranici, podél které vede její slavnější sestra Trassib. Na stavbě BAM byli využíváni i trestanci nebo později němečtí a japonští váleční zajatci. Stavba byla několikrát přerušena a opět z velkou slávou obnovena a za vlády Leonida Brežněva bylo její dokončení hlavní stavbou IX. pětiletky. O tom, že výstavba byla náročnou záležitostí, svědčí fakt, že magistrála vede přes 4 000 mostů a více než 20 tunelů. Po rozpadu SSSR se magistrála vzhledem k ekonomickým potížím stala nepotřebnou, od roku 2001 se však znovu začala uplatňovat v nákladní dopravě z důvodu rostoucího podílu asijských trhů na ruském exportu.

Ruský premiér Dmitrij Medveděv letos slíbil, že Moskva vynaloží na modernizaci BAMu a Transsibu ekvivalentně bezmála 170 miliard korun. Na jaře 2012 ale železnice odhadovaly nezbytné výdaje na tyto magistrály v přepočtu na 590 miliard korun. Přeprava přes obě sibiřské železniční magistrály předloni dosáhla 16,2 milionu tun zboží. Dráhy odhadují poptávku v roce 2020 na více než 58 milionů tun. V posledních letech se BAM stává také stále více cílem turistů a dobrodruhů, pro které je Transsib svou "komerčností" a pohodlností nezajímavou záležitostí. BAM navíc vede podle fanoušků této trati opravdu nefalšovanou divočinou a během jízdy v některých úsecích cestovatel nenarazí na známky civilizace i několik hodin.

04. 12. 2013 Strojvůdce vlaku, který havaroval v Bronxu, si na okamžik zdřímnul

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/nehoda-vlaku-v-new-yorku-v-bronxu-strojvudce-usnul-fx1-/zahranicni.aspx?c=A131204_065525_zahranicni_skr)

Strojvůdce vlaku, po jehož vykolejení v neděli v New Yorku zemřeli čtyři lidé, prý před nehodou přemohla dřímota. Podle agentury AP to řekl šéf odborového svazu strojvůdců Anthony Bottalico. Na jak dlouhou dobu při řízení usnul, není jasné. Krevní zkouška vyloučila, že by byl muž pod vlivem alkoholu. Šestačtyřicetiletý strojvůdce William Rockefeller jel s vlakem rychlostí 132 kilometrů za hodinu, skoro třikrát rychleji, než je v místě nehody povoleno. Čtyři cestující zemřeli, 60 lidí se při nehodě zranilo. Zástupci Federálního výboru pro bezpečnost v dopravě (NTSB) mluvili s Rockefellerem v pondělí, ale výslech nedokončili a budou v něm pokračovat zřejmě ve středu. Rockefeller, na kterého v minulosti nebyly žádné stížnosti, při výslechu řekl, že vlak fungoval normálně. Před osudnou zatáčkou však ztratil koncentraci a byl jako omámený.



Šéf odborů strojířů Bottalico, který s Rockefellerem po nehodě mluvil, řekl, že to bylo něco jako "dálniční hypnóza". "Díváte se před sebe a vidíte jen koleje a jenom koleje a ztratíte perspektivu," dodal. Strojvůdce si podle něj "v podstatě zadřímli" a prožil "obdobnou věc jakou zažíváme, když řídíme auto...mikrospánek nebo co to může být", uvedl Bottalico. Strojvůdce si podle něj plně nepamatuje, co se stalo, ale vzpomíná si, jak se probral z přechodného transu a začal před nebezpečnou zatáčkou brzdit. Alkohol ani jiné omamné látky však strojvůdce v krvi neměl. Podle šéfa odborů strojířů Bottalica jistě dojde vyšetřování k závěru, že Rockefeller neměl žádné negativní úmysly. "Zlomily ho ztráty na životech a zranění cestujících i kolegů," dodal. Podle newyorského guvernéra Andrewa Cuoma by měl být strojvůdce potrestán, protože tak výrazné překročení rychlosti je "hrubým odchýlením se od normy".



Podle úvodního šetření se zdá, že nehodu nezpůsobila žádná technická závada. Federální výbor pro bezpečnost v dopravě (NTSB) nezjistil žádné chyby v brzděném systému vlaku. Brzdy ve všech devíti stanicích předcházejících nehodě fungovaly bez problému, stejně jako drážní signalizace. Vyšetřovatelé zatím nedošli k žádnému závěru o příčině nehody a šetření potrvá týdny, možná měsíce, zdůraznil NTSB.

04. 12. 2013 Vlaky brzdí na koridoru z Prahy na Českou Třebovou několik poruch

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlaky-brzdi-na-koridoru-z-prahy-na-ceskou-trebovou-nekolik-poruch/1015992>)

Až desítky minut zpoždění nabírají vlaky na koridoru z Prahy na Českou Třebovou. Na třech úsecích hlavního spojení mezi hlavním městem a Moravou se totiž objevilo dopoledne několik poruch. Problémy byly přímo v Praze a na Kolínsku kvůli poruchám zabezpečovacích zařízení a v Pardubickém kraji byla poškozena výhybka. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marka Illiaše spolu ale poruchy nesouvisí a pravděpodobně nejsou spojeny s nynějším chladným počasím.

Zpožděna je kvůli poruchám na koridoru řada rychlíků a expresů, včetně pendolina. Stále je omezen provoz v úseku Velim – Kolín, kde železničáři zaznamenali dvě poruchy. "Každá je v jiném kilometru. Jedná se o lom koleje a poruchu zabezpečovacího zařízení," uvedl Illiaš. "Lom kolejnice nespíše nesouvisí s počasím, protože mrazy ještě nedosáhly kritické hodnoty. U té poruchy zabezpečovacího zařízení zatím neznáme příčinu," doplnil. Spoje jsou vedeny po jedné ze dvou kolejí, mají kvůli tomu až půl hodiny zpoždění. Situace by se měla podle SŽDC vrátit do normálu asi až kolem 16:00. Před 09:30 se objevily problémy v úseku mezi Uherskem na Pardubicku a Zámrskem na Orlickoústecku. "Došlo tam k poruše výhybky," řekl Illiaš. Podle něj to nemá velký vliv na osobní železniční dopravu, zpoždění činí jen několik minut. Kolem 13:30 by se měl vrátit provoz do normálu. Větší průtahy se objevily před polednem přímo v hlavním městě mezi stanicemi hlavní nádraží a Libeň. Vlaky tam musely jezdit jen po jedné koleji, takže nabíraly desítky minut zpoždění. "Navrhovali jsme odklon, ale jízda i po nejkratší objížděné trase by zabrala kolem 45 minut, takže pro dopravce bylo výhodnější počkat," řekl mluvčí SŽDC. Kolem 12:15 se tam již provoz podařilo obnovit.

04. 12. 2013 Ministr Žák na poslední chvíli prosadil změny ve správě železnic

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ministr-zak-na-posledni-chvili-prosadi-zmeny-ve-sprave-zeleznic/1016167>)

Ministr dopravy v demisi Zdeněk Žák prosadil na dnešním jednání vlády personální změny ve správní radě Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Z rady vláda odvolala bývalého náměstka ministra dopravy Jiřího Žáka (ODS) a jmenovala čtyři nové členy. Sedmičlenná správní rada státní organizace, která je nyní kompletní, byla neúplná déle než půl roku. V pravomoci rady je i odvolání generálního ředitele Jiřího Koláře. Právě o odvolání Koláře se v médiích spekuluje již delší dobu. Razantní změny v SŽDC po dnešním rozhodnutí vlády očekávají i železniční odboráři. "Pokud někdo takovýmto způsobem obmění většinu správní rady, dá se něco takového předpokládat," řekl ČTK předseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Jaroslav Pejša. Podobným způsobem vyměnil Zdeněk Žák krátce po svém nástupu na ministerstvo management Českých drah v čele s dlouholetým ředitelem Petrem Žaludou. Podle ministra dopravy jsou nově příchozí nepolitictí odborníci, kteří jsou v odborném světě uznávaní. Je mezi nimi bývalý personální ředitel Českých drah Milan Matoušek, Zdeněk Votruba

z dopravní fakulty ČVUT, expert na zabezpečovací a sdělovací techniku František Kopecký a právník Jiří Matolín. Správní rada v novém složení se má poprvé sejít 12. prosince.

05. 12. 2013 RegioJet do Hamburku jen tak nevyjede, chybí peníze (Praha – Hamburg)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/253497-regiojet-do-hamburku-jen-tak-neyjede-chybi-penize/>)

Podnikatel Radim Jančura má potíže s financováním. A kvůli tomu zatím vážnou jednání jeho společnosti RegioJet s německým dopravcem Deutsche Bahn. Cestující na lukrativní trase mezi Prahou a Hamburkem budou nejméně další dva roky vozit nadále soupravy Českých drah. Původně přitom měly soupravy RegioJetu vyjet ve spolupráci s německými drahami už letos v prosinci. Radim Jančura dokonce zadal v Rumunsku výrobu 73 vozů za necelé dvě miliardy korun. Jak ale připustil, banky mu nechtějí dát úvěr. Jeho dosavadní působení na trase mezi Prahou a Ostravou je totiž ztrátové. "Banka má problémy se zajištěním financování u rizikového projektu," vysvětlil podnikatel. Deutsche Bahn proto oslovily České dráhy, aby z Prahy do Hamburku jezdily i nadále, nejméně do prosince 2015. "České dráhy mohou potvrdit, že jednájí s Deutsche Bahn o zajištění jízdniho řádu na rok 2015," uvádí mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Antimonopolní úřad jako arbitr celého případu?

Radim Jančura navíc tvrdí, že řešení situace se získáním úvěru má teď v rukou antimonopolní úřad. Podnikatel k němu před dvěma lety podal na České dráhy stížnost. Ty podle jeho názoru na trati z Prahy do Ostravy kazí byznys dumpingovými cenami. "V případě, že ÚOHS nevyřeší problém na lince Praha – Ostrava, je přirozené, že nebudeme mít financování od bank na podobný projekt bez dotací," prohlašuje majitel RegioJetu. Antimonopolní úřad ale tvrdí, že vyšetřování brzdí děravé účetnictví na straně státního dopravce. A situaci podle něj komplikuje i sám Jančura, který podal na úřad žaloby kvůli nečinnosti. "V této fázi nejsme prakticky schopni na tomto řízení pracovat, protože spis je na soudě a tam je na základě žaloby pana Jančury," doplňuje předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže Petr Rafaj. Pokud tedy Radim Jančura nesežene peníze jinak, možná na německou trať nevyjedou jeho vlaky ani v roce 2016. A Deutsche Bahn nevyklučují, že si najdou jiného partnera. "Jednání s RegioJetem ohledně spolupráce na trase Praha – Berlín – Hamburk stále ještě probíhají. Jsme však otevření vůči novému partnerovi. Do roku 2015 budeme každopádně provozovat zmíněnou dopravu s Českými drahami," říká mluvčí pro osobní dopravu Deutsche Bahn Andreas Fuhrmann.

RegioJet za celý loňský rok prodělal 76 milionů korun a není jediný. Společnost Leoše Novotného, slavící v listopadu jeden rok na trati z Prahy do Ostravy, také počítala ztráty v desítkách milionů korun. Oba podnikatelé za hlavního viníka označují právě České dráhy a jeho nepřiměřeně nízké ceny. Dopravce však dumping popírá.

10. 12. 2013 Ožijí Kozí či Švestková dráha? Kraj o tom přemýšlí, zlevní-li autobusy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/254054-oziji-kozi-ci-svestkova-draha-kraj-o-tom-premysli-zlevni-li-autobusy/>)

O objednávání víkendové dopravy na železničních tratích, které v minulosti opustil, uvažuje Ústecký kraj. Na vlaky určené pro turisty by mohl začít připlácet od roku 2015. Při mimořádné jízdě na jedné z těchto tratí – tzv. Švestkové dráze z Lovosic do Mostu – to slíbil hejtman Oldřich Bubeníček (KSČM). V posledním desetiletí stáhl Ústecký kraj osobní vlaky z některých tratích, kde podle úředníků jezdilo příliš málo cestujících. O pravidelnou dopravu tak přišla Švestková dráha stejně jako Doupovská dráha (Kadaň – Podbořany/Kadaňský Rohozec) a navzdory velkým protestům obcí také Kozí dráha (Děčín – Oldřichov u Duchcova). Na těchto tratích dnes sice vlaky jezdí, ale objednávají je obce a jezdí obvykle jen o prázdninových víkendech, jde tak nanejvýš o několik desítek spojů za rok. Kraj na jízdy přispívá, ovšem nesystematicky ze svého fondu.

Teď kraj zvažuje, že se na některé z těchto tratí vrátí naplno. "Ústecký kraj připravuje koncepci pravidelné a systematické podpory těch regionálních železničních tratí, které neslouží pro dopravní obslužnost, ale mají zásadní význam pro rozvoj cestovního ruchu," uvedla mluvčí kraje Magdalena Hanáčková. Podmínkou podpory turistické dopravy na lokálkách je ale podle ní úspěch tendrů na autobusovou dopravu, které probíhají – kraj chce nové vlaky zaplatit právě z očekávaných úspor za autobusy. Mluvčí se v souvislosti s objednávkou turistické dopravy zmínila o Švestkové a Kozí dráze a také o Moldavské horské dráze, kde ale dnes kraj víkendové vlaky objednává. Že by turistické vlaky jezdily prázdné, se kraj neobává. "S řádnou propagací je možné přilákat na konkrétní příležitosti

stovky účastníků. Myslíme si, že potenciál těchto menších tratí by měl Ústecký kraj systematicky využívat k prezentaci a podpoře turistického ruchu," předpokládá hejtmán Bubeníček.

10. 12. 2013 Oprava Negrelliho viaduktu na dva roky odkloní kladenské vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/254067-oprava-negrelliho-viaduktu-na-dva-roky-odkloni-kladenske-vlaky/>)

Železnici v centru Prahy čekají dva krušné roky. Správa železniční dopravní cesty bude opravovat Negrelliho viadukt – bude to druhá celková oprava mostu v jeho historii dlouhé přes 160 let. V letech 2015 a 2016 proto však přes most nebudou jezdit vlaky, které míří z Masarykova nádraží na Kladno. Podle SŽDC budou vlaky Praha – Kladno během výluky jezdit po trati Pražského Semmeringu z hlavního nádraží přes Smíchov a Zličín.

Oprava Negrelliho viaduktu, který vede z Karlína do Holešovic a je jedním ze čtyř pražských železničních mostů přes Vltavu, začne na přelomu let 2014 a 2015. V té době také začne platit jízdní řád vlaků pro rok 2015 a Správa železniční dopravní cesty již počítá s výlukou, která se dotkne zhruba poloviny vlaků, které po viaduktu obvykle jezdí. Po alternativní trase budou jezdit kladenské vlaky. "Zahájení stavby, které je předpokládáno v roce 2015, bude znamenat nepřetržitou výlukou traťového úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha Bubny na dobu 2 roky. Veškerá doprava bude po tu dobu převedena na trať Praha-Smíchov – Hostivice," uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.



Rekonstrukce se týká mostu i trati na něm

Oprava Negrelliho viaduktu bude druhá v jeho historii, která se dotkne mostu v celé jeho 1 110metrové délce. "Stavebník chystá rekonstrukci kvůli nevyhovujícímu stavu viaduktu, který neodpovídá současným technickým normám. Zpráva o rekonstrukci mě nesmírně potěšila, tato ve své době výjimečná stavba si ji bez debat zaslouží," uvedl starosta Prahy 8 Jiří Janků. Podle mluvčí městské části čeká most výměna kamenů, spárování či demolice a opětovná výstavba mostních objektů. Zazděné mostní oblouky potom chtějí železničáři nechat vybourat. Výměnou projde také železniční svršek, zabezpečovací zařízení i trakční vedení.

Mluvčí SŽDC upozornil, že rekonstrukce druhého nejstaršího stojícího pražského mostu souvisí s modernizací obou navazujících tratí – koridorového úseku do Bubenče i kladenské dráhy. Z ní by v budoucnu měla odbočovat také trať na letiště. Vzhledem k tomu, že směrem na Kralupy nad Vltavou jezdí vlaky každou půlhodinu, na Kladno, resp. z Kladna ve špičce i po čtvrt hodině a na letiště by navíc měly jezdit vlaky každých deset minut, znamená to, že by výhledově po mostě mohlo jezdit až dvanáct párů vlaků za hodinu (celkem tedy 24 souprav). Zatímco pro organizátory železniční dopravy je zásadní především to, aby most unesl co nejvíce vlaků – a aby se všechny vešly na trať přes něj, zejména pro obyvatele pražského Karlína je důležité i to, zda most nedělá ostudu. To se podle starosty Janků děje. "Negrelliho viadukt je vstupní branou do Prahy 8 a měl by její návštěvníky vítat. V současnosti je to spíše naopak," podotkl.

Most je v Praze druhý nejstarší

Negrelliho viadukt je v provozu od 1. června 1850, vznikl jako součást trati z Prahy – státního nádraží (dnes Masarykova) do Podmokel, resp. do Drážďan. S délkou 1 110 metrů a 49 oblouky to byl po 60 let nejdelší most Evropy. "Poloha viaduktu byla často kritizována již koncem 19. století, kdy se stala tato železniční stavba s postupujícím rozvojem města dopravní překážkou. Byla rovněž brána jako nevídaný zásah do prostoru města, s tím že celá trasa měla být vedena mnohem dále na východ," podotkl ovšem mluvčí SŽDC.

Most navzdory nelibosti Pražanů stojí na svém místě dodnes. Dosud největší rekonstrukcí prošel podle časopisu Prahy 8 Osmička postupně v letech 1928 až 1942. Během let také přišel o některé své původní části a dočkal se přístaveb. Tou nejdůležitější byl spojovací viadukt, který umožnil přímou jízdu od Hrabovky do Buben – využíval ho například motorový expres Vindobona (Berlín – Praha – Vídeň) před otevřením holešovické přeložky. V 50. letech minulého století vznikly nad Pernerovou a Křižíkovou ulicí místo původních objektů jiné konstrukce – nad Pernerovou ocelová, nad Křižíkovou betonová – které umožnily zvýšit kapacitu ulic. V roce 1981 nahradila betonová konstrukce také oblouky nad Bubenským nábřežím v Holešovicích. Přes zásadní přestavby je most již od roku 1958 na seznamu kulturních památek. Zajímavostí potom je, že vlaky jezdily nejenom po mostě, ale

i pod ním. Pod obloukem na dnešním Rohanském nábřeží projížděly vlaky na bývalé Denisovo (též těšnovské) nádraží. Dodnes na oblouku zůstávají saze, které tehdy létaly z komínů parních "Bulíků".

10. 12. 2013 Na dráze skončilo kolektivní vyjednávání, platy železničářů mírně stouplou (ČD)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/na-draze-skoncilo-kolektivni-vyjednavani-platy-zeleznicaru-mirne-stouplou-1045454>)

Tarifní mzdy zaměstnanců Českých drah příští rok vzrostou o 1,4 procenta, navíc všichni pracovníci podniku dostanou po Novém roce jednorázový sociální příspěvek 1 000 korun. Vyplývalo to z nové kolektivní smlouvy, kterou dnes podepsal šéf Českých drah Dalibor Zelený s předáky všech deseti železničních odborových organizací. Vzhledem k významu podniku a vysokému počtu jeho zaměstnanců patří kolektivní vyjednávání na dráze mezi nejsledovanější v České republice. Letos odstartovalo již počátkem října, kdy odbory netradičně předběhly management a jako první vystřelily svůj návrh, v němž žádaly pětiprocentní růst tarifní mzdy. Výsledné zvýšení o 1,4 procenta je podle ředitele Zeleného rozumným kompromisem, který zaměstnancům garantuje sociální jistoty a firmě možnost dalšího rozvoje. „Díky tomu můžeme příští rok dosáhnout mírného provozního zisku, s nímž počítáme v našem podnikatelském plánu,“ prohlásil šéf státního dopravce. Růst mezd je podle informací mluvčího drah Radka Joklíka možný díky úsporám na generálním ředitelství, které údajně přesáhnou 70 milionů korun ročně. „Celkový objem vyplacených mzdových prostředků v roce 2014 tak navzdory zvýšení tarifních mezd nepřesáhne letošní úroveň,“ vysvětlil Joklík. V Českých drahách pracuje kolem 16 tisíc lidí, čímž se společnost řadí mezi největší zaměstnavatele v zemi. Průměrná mzda železničářů letos vyšplhala na 27 800 korun. Tarifní tvoří přes osmdesát procent celkových příjmů, zbytek jsou různé příplatky.

10. 12. 2013 SŽDC podepsala kolektivní smlouvu na rok 2014

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/kolektivni-smlouva-2014.html>)

Po náročném vyjednávání podepsalo vedení Správy železniční dopravní cesty podnikovou kolektivní smlouvu pro rok 2014 se svými sociálními partnery. Podle dokumentu, který je kompromisem obou vyjednávacích stran, zůstanou firemní benefity v rozsahu letošního roku. Zaručen je i mírný růst mezd. „Podniková kolektivní smlouva na rok 2014 zaručuje našim lidem potřebnou jistotu a stabilitu do dalšího období a to i přes to, v jak turbulentní době se nyní nacházíme. Zaměstnancům například zaručuje stejné benefity, jaké mají dosud, a navíc jim dává jistotu i navýšení mzdy v tarifních skupinách do výše 1 %,“ shrnul jednání generální ředitel SŽDC Jiří Kolář. Kolektivní smlouva detailně popisuje vztah zaměstnance a podniku s cílem vytvořit sociální smír ve společnosti. Podmínky poskytované organizací SŽDC zůstanou po podpisu zachovány ve stejném rozsahu jako v roce 2013. Při zachování stejných osobních nákladů jako v roce 2013 dojde, kromě již dohodnutých oblastí, k navýšení tarifních mezd do výše 1 %, poskytování profesní odměny, zůstala zachována i stávající výše výkonové odměny. „SŽDC bude v novém roce dělat úsporná opatření jen v těch oblastech, kde to bude nutné nebo žádoucí,“ popsal další zásadní bod jednání generální ředitel Jiří Kolář. Podpisem smlouvy vzápětí vyvrátil možné obavy z možného masivního propouštění zaměstnanců.

Oba vyjednávací tábory se však nevidí rozhodně naposledy. Shodly se totiž, že nadále budou rokovat o změně způsobu odměňování vybraných profesí řízení provozu a infrastruktury nebo o Zásadách používání C-FKSP a Pracovním řádu. Technické čtení podepsané Podnikové kolektivní smlouvy proběhne v pátek 13. prosince. Následně dojde k jejímu zveřejnění, tisku a distribuci do organizačních složek SŽDC. „Jsem velmi rád, že s našimi partnery došlo k podepsání dohody. Museli jsme najít řadu kompromisů na obou stranách. S ohledem na současnou ekonomickou situaci v České republice považují vzniklou dohodu za maximum možného a vítězství obou stran,“ uvedl po jednání generální ředitel Kolář a dodal: „Chtěl bych poděkovat celému týmu vyjednávačů a našim sociálním partnerům za jejich konstruktivní přístup.“

10. 12. 2013 Soukromé vlaky Praha – Kralupy končí. Arriva z trati zmizí v pátek

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/arriva-konci-s-vlakly-do-kralup-dk7-eko-doprava.aspx?c=A131210_201807_eko-doprava_suj)

Společnost Arriva vlaky končí s provozem osobních vlaků mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou. Firmě se po třech měsících zkušebního provozu nepodařilo přesvědčit Prahu ani Středočeský kraj, aby

na její vlaky vyplácely podobně jako například na vlaky Českých drah dotace. Provoz ukončí firma v pátek 13. prosince ve 22 hodin. "Bohužel vzhledem k rekonstrukci tratě nejsme schopni garantovat plynulý provoz a cestovní komfort, který jsme do nynějška poskytovali," uvedla firma ve svém prohlášení. Spojení Masarykova nádraží a Kralup nad Vltavou přitom společnost patřící kapitálově pod Deutsche Bahn zahájila právě v den, kdy začala velká modernizace hlavní trati z Prahy do Děčína v okolí Bubenče.

Arriva spustila provoz nedotovaných vlaků 23. září letošního roku. Osm párů denně byl předem ztrátový byznys, kterým ale chtěla objednatelům dopravy v pražské aglomeraci ukázat, že jsou i jiní dopravci, než České dráhy. Ropid, který dopravu v Praze a okolo Prahy objednává, nakonec skutečně poznal, že jsou i jiní dopravci: bez tendru přidělil zakázku na provoz vlaků z Masarykova nádraží do Čakovic společnosti KŽC doprava.

Arriva na trasu nasadila modernizované motoráky, které konkurovaly hlavně dotovaným spojům Českým drah. Na palubě prodává například kávu, součástí je i bezplatné připojení k internetu. Dopravce se netají snahou ve větší míře proniknout na českou železnici, zatím tomu brání ale dlouhodobé smlouvy státu a krajů především s Českými drahami. Vláda už na konci září schválila nový harmonogram soutěží na rychlíkové tratě a ministr dopravy v demisi Zdeněk Žák uvedl, že vypsání tendrů je otázkou několika dnů. Dosud se tak nestalo. Díky akvizici Veolia Transport budou po pátku jezdit vlaky Arriva jen na Železnici Desná.

11. 12. 2013 Německé dráhy nebudou nakupovat koleje od Moravie Steel

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/die-welt-nemecke-drahy-nebudou-nakupovat-koleje-od-moravie-steel/1018833>)

Německé dráhy Deutsche Bahn (DB) vyřadily německou dceřinou společnost české firmy Moravia Steel ze svého seznamu dodavatelů kolejí. S odvoláním na zdroje z DB to dnes uvedl server deníku Die Welt. Podle serveru je rozhodnutí důsledkem toho, že se Moravia Steel Deutschland GmbH (MSD) bránila zaplacení odškodného za účast v kartelu při dodávkách kolejí a dalšího zařízení železničním společností. Podle zdroje Die Welt se dráhy rozhodly vyřadit MSD ze všech výběrových řízení na dodávky kolejí. "Tím pádem už tento podnik není dodavatelem kolejí pro Deutsche Bahn. Je to drastický krok, ale nevidíme k němu žádnou alternativu," řekl listu pod podmínkou anonymity jeden z manažerů německé železniční společnosti. "Klademe velký důraz na to, abychom spolupracovali se spolehlivými dodavateli. V případě Moravie ale tento předpoklad už není naplněn," řekl dále zástupce DB. "Podnik, u kterého bylo pravomocně prokázáno zapojení do kartelu dodavatelů kolejí a který se přesto nepodílí na odškodnění, není spolehlivým partnerem," dodal.

Ocelářské společnosti se podle německého antimonopolního úřadu dohadovaly na cenách, aby získaly výhodu na úkor DB. Úřad proto letos v červenci udělil pěti firmám pokuty za účast v kartelu, jejich celková výše byla 134,5 milionu eur (dnes 3,7 miliardy korun). Na MSD připadlo zaplacení deseti milionů eur (274 milionů korun). Německá dcera české společnosti pokutu zaplatila, nynější spor s DB se ale vede o odškodnění pro železniční společnost. Dráhy už loni v prosinci podaly žalobu u soudu ve Frankfurtu, v níž žádají po členech kartelu celkem 550 milionů eur (15 miliard korun). Soud ve věci zatím nerozhodl. Německá ocelářská firma ThyssenKrupp ale i bez soudního rozhodnutí v listopadu oznámila, že DB zaplatí odškodné 150 milionů eur (4,1 miliardy korun).

11. 12. 2013 Arriva se zbavila šéfa svých vlaků v Česku, měli jiné názory

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/arriva-se-zbavila-sefa-sve-vlakove-divize-f1m-eko-doprava.aspx?c=A131211_132954_eko-doprava_suj)

Jeden ze zájemců o provoz vlaků na českých kolejích mění po dvou a půl letech svého hlavního šéfa. Společnost Arriva vlaky, která kapitálově patří pod Deutsche Bahn, odvolala z čela dosavadního ředitele a jednatele Jaroslava Richtera. "Potvrzujeme, že jsme s ním ukončili spolupráci," řekl generální ředitel Ivan Procházka bez dalšího vysvětlení. Konec ve své funkci potvrdil i Richter. "Měli jsme odlišné představy, jak by měla firma fungovat, dál bych to rozebírat nechtěl," dodal Richter.

K odvolání podle informací MF DNES došlo minulý týden, jednou z prvních změn je i zastavení vlaků mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou. Za dva roky se Arrivě nepodařilo získat v Česku žádnou zakázku, firma byla vyřazena i z prvního tendru na rychlíky ministerstva dopravy kvůli nesplnění formálních požadavků. Podle Procházky se pro vedení železničního dopravce hledá jiný ředitel. Firma rozhodně nekončí s plány rozjet v Česku železniční dopravu, zatím má v Česku jen provoz na trati Železnice Desná, kterou získala letošním ovládnutím Veolie. "Jednáme o nasazení volných jednotek na jiné

tratě, především ve Středočeském kraji," dodal Procházka. Vlaky zatím budou využívány k provozním testům a prezentačním jízdám.

Arriva v posledních týdnech v Česku zažívá velké změny, které souvisí s koupí Veolie Transport a také ovládnutím společnosti Probo Bus. Tu nově vede právě Procházka, firma se rozloučila s jejím šéfem Petrem Moravcem, který v Česku zastupoval současně i majitele Probo Busu Abellio. Dceřiná firma nizozemských drah se z Česka rozhodla zcela odejít. Z Arrivy se akvizicí Veolie a Probo Busu stal největší autobusový dopravce v Česku, firma podniká hlavně v byznysu kraji dotovaných regionálních autobusů. Pro celé vedení Arrivy v Česku teď firma hledá nového ředitele. "V tuto chvíli běží výběrové řízení," potvrdil Radim Novák, který dříve vedl Veolii Transport a na konci listopadu se stal výkonným ředitelem Arrivy pro sedm středoevropských zemí.

11. 12. 2013 Obnova trati Aš – Selb se zpozdí o další rok, skončí až v prosinci 2015

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/254268-obnova-trati-as-selb-se-zpozdi-o-dalsi-rok-skonci-az-v-prosinci-2015/>)

Po trase slavného "vlaku svobody" z 50. let budou vlaky opět jezdit od konce roku 2015. O novém termínu – o dva roky posunutém oproti původním plánům – informovala ašská radnice. Zdržela se příprava stavby, německý správce kolejí DB Netz zřejmě bude mít stavební povolení až koncem příštího roku. Stavební povolení na obnovu trati Aš – Selb bude mít německá DB Netz příští rok na podzim, předpokládá, že jí potom stavba potrvá rok. Vlaky tak z nejzápadnějšího výběžku Čech začnou jezdit do Bavorska s jízdním řádem pro rok 2016 (tj. zhruba od poloviny prosince 2015). Otevření trati se tak zpozdí o další rok. "Podle původních plánů měl být provoz na trati zahájen již v prosinci 2014. Postupné zpřesňování projekčních podkladů však prokázalo, že na německé straně bude nezbytná doba pro úpravy související infrastruktury v délce téměř jednoho roku," uvedl Florian Liese z bavorského ministerstva hospodářství. Podle ještě starších plánů se přitom počítalo s provozem už od letošního prosince, to ale ani jedna železniční správa nestíhá.

Česká Správa železniční dopravní cesty by podle Liese mohla mít svoji část trati opravenou již dříve než v prosinci 2015, bude však koordinovat rychlost práce s německým protějškem. Nemělo by se tak stát něco podobného jako na přeshraniční trati Dolní Poustevna – Sebnitz, kde obnovená část tratě na české straně léta čekala, než začne pracovat i DB Netz. Až nyní práce končí a vlaky na tomto přechodu začnou jezdit zřejmě v létě. Zatímco se přeshraniční trať z Dolní Poustevny dočkala obnovy téměř po 70 letech – zrušena byla v roce 1945 – trasa mezi Aší a Selbem se přestala používat až po revoluci v roce 1995. Osobní vlaky po ní však od války nejezdily, výjimkou byl proslulý vlak svobody, jehož četa se v roce 1951 rozhodla uniknout z komunistického Československa a místo v Aši zastavila až v Selbu.

12. 12. 2013 Správa železnic chce chránit svůj majetek umělou DNA

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sprava-zeleznic-chce-chranit-svuj-majetek-umelou-dna-1046084>)

Škody za desítky milionů korun, tisíce naštvaných cestujících a pošramocená pověst dopravců. To je běžná roční bilance zlodějů kovů na české železnici. Omezit jejich řádění by mohla takzvaná umělá DNA, jejíž využití od příštího roku zvažuje Správa železniční dopravní cesty. „Inspirací jsou pro nás německé dráhy,“ uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jakub Ptačinský. Nájezdy zlodějů trápí železničáře v celé Evropě a právě Němci jako první v roce 2011 vytáhli zbraň v podobě tajemné barvy. Ta v sobě skrývá kód majitele a je vidět pouze pod ultrafialovým světlem. Navíc zanechává stopy na ruce a oblečení zlodějů. Její použití tak má pachatele buď odradit, nebo přispět k jeho rychlému dopadení. V zahraničí se železničáři inspirovali také při vydání katalogu jednotlivých kovových součástek infrastruktury. Ten má pomáhat policii a sběrnám šrotu při identifikaci kradeného materiálu. Podle šéfa SŽDC Jiřího Koláře ale stále chybí potřebná legislativa na důslednější kontrolu sběren. „Náš katalog je veřejně známý, takže sběrna by nic takového neměla vzít,“ rozčiloval se Kolář letos v létě poté, co zlodějí kovů na půl dne ochromili provoz na pražském Masarykově nádraží.

Evropské železniční správy trápí v posledních letech doslova epidemie krádeží kovových materiálů. V Rakousku například spočítali, že v loňském roce způsobili zlodějí 25 tisíc minut zpoždění vlaků. Útoky přitom souvisejí nejen s ekonomickou krizí, ale rovněž s vývojem cen především mědi na trzích. Například v Itálii, kde krádeže z velké části připisují organizovanému zločinu, registrovali v letech 2009 až 2011 sedmdesátiprocentní nárůst případů. V sázce je přitom bezpečnost cestujících i samotných zlodějů.

12. 12. 2013 SŽDC otevře prodlouženou část podchodu na hlavním nádraží v Plzni (16. prosince 2013)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/prodlouzeny-podchod-plzen.html>)

Cestující na plzeňském hlavním nádraží budou moci využívat od pondělí 16. prosince nově vybudovaný podchod od 4. nástupiště až do Šumavské ulice. Jeho částečné zprovoznění umožnila postupná realizace projektu, který řeší průjezd železničním uzlem Plzeň. Veškeré stavební práce budou dokončeny v průběhu května příštího roku. Předmětem stavby je především modernizace a částečná rekonstrukce další části 3. tranzitního železničního koridoru, který v úseku Praha – Plzeň – Cheb plní funkci důležité spojnice s Německem a ostatními státy západní Evropy. Ve vnitrostátní dálkové osobní přepravě pak zajišťuje napojení významných středisek osídlení Středočeského, Plzeňského a Karlovarského kraje. Po skončení prací dojde k propojení železniční stanice Plzeň hlavní nádraží se začátkem již dokončené stavby Plzeň – Stříbro, včetně modernizace železniční stanice Plzeň Jižní předměstí.

Rozhodujícími stavebními objekty jsou rekonstrukce mostů přes řeku Radbuzu, přes Prokopovu a Vejprnickou ulici a přes Vejprnický potok. Součástí stavby je i komplexní rekonstrukce podchodů železniční stanice Plzeň hlavní nádraží, které budou prodlouženy do Šumavské a do Železniční ulice. Stavba dále obsahuje kolejové úpravy, výstavbu a rekonstrukci nástupišť ve stanici Plzeň Jižní předměstí, včetně bezbariérových přístupů. Provedeny budou úpravy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, pokládka nové kabelizace, výstavba kabelovodu, výstavba trakčního vedení, protihluková opatření a modernizace informačního systému pro cestující.

Stavba byla zahájena koncem roku 2011. V současné době jsou veškeré práce a nepřetržité výluky dokončeny, pouze probíhají práce na podchodech na hlavním nádraží a na souvisejících stavebních objektech. Provoz probíhá po novém železničním svršku mezi mostem přes řeku Radbuzu (včetně) a stanicí Jižní předměstí. Zde jsou již dokončena čtyři nová nástupiště s bezbariérovým přístupem. Rovněž jsou dokončeny práce na mostech přes Vejprnickou ulici a Vejprnický potok, včetně protihlukové stěny a kolejových prací.

Od 16. prosince je plánováno částečné zprovoznění podchodů na hlavním nádraží. S určitými omezeními bude umožněn průchod od 4. nástupiště až do Šumavské ulice. Výstup do Železniční ulice bude dokončen v příštím roce. Po dokončení tohoto výstupu bude upravena komunikace kolem pošty. Jak oblast hlavního nádraží, tak i Jižního předměstí budou ještě dotčeny drobnými pracemi, především terénními úpravami, které vyplynou ze závěrečných pochůzek.

Finanční prostředky poskytuje Státní fond dopravní infrastruktury. Po schválení projektu Evropskou komisí bude rozhodující část nákladů spolufinancována z Fondu soudržnosti Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava. Příspěvek EU může činit až 72,44 procenta způsobilých nákladů, což představuje částku 668 245 976 Kč.

Hlavní přínosy stavby:

- Zvýšení komfortu cestování (bezbariérové přístupy na nástupiště)
- Posílení bezpečnosti železničního provozu
- Snížení hlukové zátěže pro občany a návštěvníky města
- Prodloužení podchodu v železniční stanici Plzeň hlavní nádraží do Šumavské a do Železniční ulice
- Nová nástupiště v železniční stanici Plzeň Jižní předměstí

Název: Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru III. TŽK

Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC)

Zhotovitel: Skanska a.s., divize Železniční stavitelství

Projektant: SUDOP PRAHA a.s.

12. 12. 2013 Dozorčí rada neprodloužila smlouvu šéfovi ČD Zelenému

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/dozorci-rada-neprodlouzila-smlouvu-sefovi-cd-zelenemu/1019584>)

Dozorčí rada Českých drah neprodloužila manažerskou smlouvu nynějšímu generálnímu řediteli Daliboru Zelenému. ČTK to dnes řekl mluvčí drah Radek Joklík s tím, že jednání o tomto bodu rada

odložila. Joklík nevysvětlil důvody, které ji k tomu vedly. Zelenému smlouva končí 31. prosince a nejbližší schůze dozorčí rady, která mu může kontrakt prodloužit, je plánována až na leden. Situaci tak bude muset řešit představenstvo. Rada zároveň uvedla, že je s prací Zeleného spokojena a přiznala mu za pět měsíců odměny tři čtvrtě milionu korun. "Stávající smlouva platí v podobě, v jaké byla uzavřena, a dozorčí rada jí dnes neprodlužovala a ani jinak neupravovala," uvedl Joklík bez dalších podrobností. Podle předsedy Odborového sdružení železničářů a člena rady Jaroslava Pejši bude muset situaci vyřešit představenstvo společnosti, jehož předsedou je právě Zelený. Představenstvo bude muset Zeleného pověřit řízením drah alespoň do doby, než se opět sejde dozorčí rada.

Zelený nastoupil do funkce generálního ředitele ČD na konci července, když ve funkci nahradil Petra Žaludu. Odvolání celého vrcholného managementu drah včetně Žaludy prosadil ministr v demisi Zdeněk Žák. Ten během svého působení kromě rošády ve vedení drah vyměnil šéfy Ředitelství silnic a dálnic, Ředitelství vodních cest a Drážního úřadu.

12. 12. 2013 Nádraží v Havířově zůstane, dráhy zrušily projekt nového terminálu

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/nadrazi-v-havirove-zustane-drahy-zrusili-projekt-noveho-terminalu-1pe/-ostrava-zpravy.aspx?c=A131212_214644_ostrava-zpravy_ert)

Dozorčí rada Českých drah odsouhlasila odstoupení od projektu na vybudování dopravního terminálu v Havířově, který měl vyrůst na místě nynějšího vlakového nádraží. O zachování nádraží, které je postaveno v bruselském stylu, usilovala skupina architektů. Výstavba nového dopravního terminálu byla společným projektem Havířova a Českých drah. ČD podle Asociace sdružení pro ochranu a rozvoj kulturního dědictví ČR (ASORKD) počítají s tím, že městu uhradí vynaložené náklady spojené s projektovou dokumentací. Havířov v minulosti již avizoval, že bude žádat úhradu nákladů ve výši 3,5 milionu korun, uvedla asociace. Havířov se také obává toho, že přijde o evropskou dotaci 85 milionů korun schválenou právě na výstavbu dopravního terminálu.

Návrh skupiny architektů, aby se havířovské nádraží stalo kulturní památkou, v červnu ministerstvo kultury zamítlo. Budova se tak měla na podzim začít bourat. Zachování původní nádražní haly ale prosazoval i ministr dopravy v demisi Zdeněk Žák. "Rádi bychom, aby byla budova zrekonstruována. Návrhy na její budoucí využití chceme veřejnosti i Českým drahám představit v únoru. Znovu se pokusíme navázat komunikaci s městem, jeho role je do budoucna důležitá. Je nutná realizace dopravního terminálu, a to by mohlo být jedním z prvních společných témat diskuse. Je třeba se připravit na další dotační období," uvedla ve čtvrtek předsedkyně sdružení Důl architektury Lucie Chytilová. Podle plánů, které předloni v červnu schválili městští zastupitelé, měla stavba nového terminálu začít letos a hotová měla být příští rok. Terminál měl spojit vlakovou, autobusovou a osobní dopravu. Celkové náklady na jeho výstavbu se měly pohybovat kolem 200 milionů korun.

13. 12. 2013 Vedení ČD tajilo své skutečné platy, byly až o polovinu vyšší

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vedeni-ceskych-drah-a-vyplaty-dj8-/ekonomika.aspx?c=A131212_192204_ekonomika_ert)

Ministerstvo dopravy a dozorčí rada Českých drah zkouší poněkolkáté nastavit jasnější pravidla, jaké platy mají mít šéfové státního dopravce. Ukázalo se totiž, že minulé vedení železnic mělo výrazně vyšší příjmy, než se vědělo. Do ledna by měla nová odborná komise navrhnout přesná pravidla, podle kterých se budou řídit nejvyšší manažeři drah. "Cílem je stanovit například poměr fixní a pohyblivé části mzdy nebo pravidla vyplácení pohyblivých složek ve vazbě na plnění úkolů stanovených dozorčí radou," řekl mluvčí drah Radek Joklík.

Mzdy ve vedení Českých drah (ČD) se řeší už několik let od dob, kdy poprvé uniklo na veřejnost, že tehdejší šéf Petr Žaluda bere půl milionu korun měsíčně. Otázka platů bývalého vedení je však i půl roku po jeho odvolání stále živá. Dráhy ve svém prohlášení ve čtvrtek uvedly, že "dozorčí rada byla informována o tom, že pravidelné příjmy byly zhruba o polovinu vyšší, než bylo veřejně deklarováno". To by znamenalo, že pravidelný měsíční příjem například Petra Žaludy byl zhruba 750 tisíc. Peníze měly být vypláceny přes pojistky. Odměňování v drahách už vyšetřuje policie. Žaluda ve čtvrtek na dotazy nereagoval.

Vysoké výplaty a neprodloužený kontrakt

Současný generální ředitel Dalibor Zelený má plat 250 tisíc korun měsíčně, k tomu má pohyblivou část mzdy vázanou na plnění úkolu do výše 150 tisíc měsíčně. Zelenému končí kontrakt na post

generálního ředitele na konci prosince letošního roku. Ve čtvrtek dozorčí rada ČD Zelenému manažerskou smlouvu neprodloužila, ale přiklepla mu odměny ve výši tři čtvrtě milionu korun Smlouva končí i šéfovi ČD Cargo Oldřichu Mazánkovi. K odložení prodloužení smlouvy ministerstvo dopravy ve čtvrtek vyzvalo i ČSSD a ANO. S prodlužováním kontraktu by se podle těchto politických stran mělo počkat až na nového ministra. "Nová manažerská smlouva může být podepsaná až po přijetí nového systému odměňování. To se však může stát nejdříve na konci ledna," řekl premiér Jiří Rusnok.

13. 12. 2013 Železnice rozšiřují autopilota, zatím ho mají hlavně vlaky City Elefant (AVV)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznice-rozsiruji-autopilota-zatim-ho-maji-hlavne-vlak-y-city-elefant-1046457>)

Sám brzdí, zrychluje, staví na červenou, dodržuje předepsanou rychlost, šetří proud a u nástupiště zastaví přesně tam, kde má. Železniční „autopilot“ známý v tuzemsku pod zkratkou AVV (automatické vedení vlaku) by měl do několika let ovládat české koleje. „Rádi bychom jej co nejdříve dodělali především na koridorech, míříme ale i na další tratě,“ řekl deníku E15 ředitel Správy železniční dopravní cesty Jiří Kolář. Železničáři momentálně na instalaci AVV vypsal dva tendry za celkem 180 milionů korun, což by mělo stačit na 26 tratí. Větší suma, přes 150 milionů korun, půjde na hlavní tahy. Osazení železnic příslušnými magnetickými body je ale jen část celého systému. Jeho užitečnost závisí především na dopravcích a jejich rozhodnutí, zda si namontují „autopilota“ do vlaků. Žádná směrnice jim to nenařizuje. „Díky tomuto zařízení je možné snížit náklady na provoz. Využití má hlavně v regionální dopravě u vlaků s častými rozjezdy a brzděním, kde ho strojvedoucí také nejčastěji využívají,“ říká mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Dráhy mají technologii namontovanou především na pantografech City Elefant. AVV je v tuzemsku zatím jen na několika tratích kolem Prahy, Brna a Ostravy. A podle Koláře se v husté příměstské dopravě osvědčuje a zvyšuje bezpečnost na kolejích.

Ve prospěch AVV se často argumentuje nehodou z roku 2010, kdy v Ústí nad Labem vykolejil kvůli příliš vysoké rychlosti na výhybce City Elefant. Zahynul přitom strojvedoucí a přes deset lidí bylo zraněno. Právě tato trať je nyní na seznamu SŽDC a měla by se už příští rok dočkat systému „autopilota“, který vlak automaticky zpomalí. Podobné vlastnosti jako tuzemské AVV má i celoevropský zabezpečovací standard ETCS. Ten je potřeba pro bezproblémový přejezd hranic. Protože je násobně dražší než AVV, na vnitrostátní linky se dopravcům ani správě železnic nevyplatí. Jen jednotka pro lokomotivu stojí až 12 milionů korun, u AVV je to zhruba 200 tisíc. Oba systémy se přitom navzájem neruší.

Tratě s nově zaváděným AVV

- Praha – Beroun;
- Praha – Benešov u Prahy
- Ústí nad Labem – Lovosice
- Pardubice – Česká Třebová – Brno – Břeclav
- Ústí nad Orlicí – Lichkov
- Olomouc – Přerov – Hranice na Moravě
- Ostrava-Svinov – Havířov – Český Těšín
- Lysá nad Labem – Milovice
- Jaroměř – Trutnov

13. 12. 2013 Slovenské železnice si u Škody Vagonka objednaly další vlaky (řada 671)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/slovenske-zeleznice-si-u-skody-vagonka-objednaly-dalsi-vlak-y/1019798>)

Slovenský železniční dopravce Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) si u Škody Vagonka za téměř 77 milionů eur (2,1 miliardy Kč) objednal osm třívozových patrových jednotek řady 671. Státem ovládaná společnost dnes uvedla, že využila opci ze smlouvy na dodávku celkově devíti souprav, kterou s českým výrobcem uzavřela letos na jaře. K naplnění kontraktu přistoupila ZSSK poté, co Evropská komise schválila Slovensku nový projekt modernizace příměstské vlakové

a regionální dopravy v celkové hodnotě 170 milionů eur. Nákup vlaků bude ZSSK z větší části financovat z evropských fondů. "K uplatnění opce došlo vzhledem ke krátkým termínům dodání vlaků. První vozy mají být dodány na podzim 2014, poslední v říjnu 2015," sdělila ČTK mluvčí ZSSK Jana Morháčová. Ředitel Škody Vagonka Jiří Paruza uvedl, že Slovensko je pro firmu tradičně velmi zajímavým trhem. "Škoda Vagonka tam v minulosti dodala už deset kusů moderních elektrických jednotek řady 671 nebo deset jednotek Push-Pull. Naše vozy dnes na Slovensku jezdí bez problémů a zcela jednoznačně přispěly ke zkvalitnění přepravy cestujících," uvedl Paruza.

Konstrukční řešení souprav pro ZSSK vychází z řady elektrických jednotek 471 CityElefant, které jezdí v České republice. Smlouvu na koupi jedné jednotky řady 671 s opcí na dalších osm souprav v celkové hodnotě 86,58 milionu eur uzavřel slovenský dopravce s ostravskou firmou v květnu. Škoda Vagonka v uplynulých letech dodala na Slovensko 20 elektrických vlakových jednotek. Tyto dodávky spolu s novým kontraktem jsou součástí ukončeného a probíhajícího projektu ZSSK na obnovu vlaků, které zahrnují nákup 61 souprav. Vedle Škody Vagonka se na dodávkách pro ZSSK podílí slovenská společnost ŽOS Vrútky se soupravami s naftovými motory.

Slovenské ministerstvo dopravy uvedlo, že díky evropským fondům se zemi podaří vyměnit více než polovinu příměstských a regionálních vlaků. Další projekt na nákup souprav plánuje Slovensko připravit po roce 2014, tedy v příštím sedmiletém rozpočtovém období EU. Společnost ZSSK po letech omezování spojů zejména na regionálních tratích naopak v novém jízdním řádu, který začne platit v neděli, vlakovou dopravu posílí. Škoda Vagonka patří do skupiny Škoda Transportation, které loni klesl čistý zisk o 400 milionů korun na tři miliardy Kč. O stejnou částku se snížily i tržby, které činily 15,3 miliardy Kč. Skupina letos na Slovensku uspěla i v tendrech na dodávku tramvajů a trolejbusů pro dopravní podnik hlavního města Bratislavy.

14. 12. 2013 Poslední jízda a konec. Bardotka již bude na kolejích vzácnost (řada 751, 752, 749)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/252918-posledni-jizda-a-konec-bardotka-jiz-bude-na-kolejih-vzacnost/>)

Čeští cestující se loučí s lokomotivou, která má možná ze všech nejvíce právo říkat si legenda. Koho zajímají řadová čísla strojů, ji znají jako T478.1, T478.2, později 751, krátce i 752 a nakonec 749. Mnohem známější je pod přezdívkami Bardotka, popř. Zamračená. Zdaleka nejznámější je však její zvuk – charakteristické "bublání" kdysi rezonovalo napříč Československem, v posledních letech ještě znělo v údolí Sázavy a Jizery. Pravidelný provoz Bardotek u ČD skončí s příjezdem osobního vlaku z Čerčan na pražské hlavní nádraží v 18:40.

Šestiválcový přeplňovaný motor K6S 310 DR zabírá. Hlavní nádraží se otřásá a vlak se opatrně rozjíždí. Dunění s narůstající vzdáleností utichá, až ho zcela utlumí tunel – tak vypadal posledního půl století každý odjezd vlaku, v jehož čele se nesla diesellová lokomotiva Bardotka. Kdysi odjížděla z Prahy třeba s expresem do Mnichova, její zvuk neodmyslitelně patřil třeba k jesenickým vrchům, Šumavě nebo zákřutám Jizery, v posledních letech už se objevovala jen o víkendech na vlacích z Prahy do Čerčan. Životní pouť posledních pravidelně nasazovaných Bardotek teď končí – jen těsně před 50. narozeninami řady T478.1, jejíž prototyp vyjel z libeňské lokomotivky ČKD v roce 1964.

Bardotka byla na českých kolejích naprostou revolucí. Byla to první skříňová motorová lokomotiva, která mohla konkurovat i velkým parním lokomotivám. Motor s elektrickým přenosem výkonu dával lokomotivě jen o trochu nižší výkon (1 102 kW), než měly například univerzální lokomotivy Šlechtičny (řady 475.1). Bardotky jezdily v osobní i nákladní dopravě, zatímco pro osobní vlaky byla určena základní verze T478.1, pro nákladní vytvořila ČKD typ T478.2, který neměl generátor pro parní vytápění vozů. Vznikla i třetí tovarní verze Bardotky, rovněž označená jako T478.2. Šlo o zkušební stroj z roku 1965 s hydromechanickým přenosem výkonu a maximálním výkonem zvýšeným na 1 325 kW – prototyp však byl poruchový a verze s hydraulickým přenosem se nakonec do sériové výroby nedostala. Jeho řadové označení potom dostaly zmíněné nákladní lokomotivy.

Bardotky klenotem ČSD dlouho nebyly, vytlačili je Brejlovci

Nasazení nových mohutných lokomotiv na trati, kde dosud leckde jezdily jen malé parní stroje, s sebou ovšem přineslo i řadu problémů. Kromě dětských nemocí docela nového stroje (které však nebyly tak zásadní jako později u Brejlovců řady T478.3) to byla nutnost upravit tratě, po kterých



jezdil. Skříňová diesellová lokomotiva totiž přes relativně nízkou hmotnost 72 tun měla vysoký nápravový tlak. Na vedlejších tratích, kde byl její výkon potřeba – například na turisticky oblíbeném Posázavském pacifiku – bylo proto nutné vyměnit koleje.

Lokomotivy řady T478.1 a 2 se sériově vyráběly v letech 1966 až 1971, v té době jich vzniklo 256 (včetně pětikusové ověřovací série, která se díky obměněným tvarům od sériového provedení na první pohled odlišuje), kdy na ně navázala sériová výroba Brejlovců řady T478.3. Lokomotivy T478.1/2 vznikaly ve třech výrobních sériích, stroje té třetí dostávaly již během výroby tlumič výfuku. Bylo-li někdy zlaté období Bardotek, byl to počátek 70. let, kdy postupně nahrazovaly velké parní lokomotivy v rychlíkové dopravě – aby však záhy samy byly vytlačeny Brejlovci. Přes počáteční nespolehlivost novějších Brejlovců se právě oni objevovali v čele těch nejdůležitějších vlaků na neelektrizovaných tratích (což tehdy byly například i tahy z Prahy do Plzně, Českých Budějovic či Děčína). Definitivní ránu rychlíkovým ambicím Bardotek potom zasadila pokročilejší verze Brejlovců, která už měla agregát pro elektrické vytápění vozů. Starší lokomotivy tak jezdily spíše na méně významných výkonech – osobních vlacích například na zmíněném Posázavském pacifiku, ale před jejich elektrizací i na příměstských trasách kolem Prahy a Brna.

T478.1 = 751 = 749

Od 1. 1. 1988 přešly ČSD na nové značení lokomotiv, z Bardotek s parním generátorem se stal typ 751 a z nákladní verze byla nově řada 752. To jim ale dlouho nevydrželo. Počátkem 90. let prošla část Bardotek modernizací, kdy dostaly agregáty pro elektrické vytápění a stala se z nich řada 749, která nově sloužila v osobní dopravě, zatímco zbývající 751 (a 752) přešly do nákladní dopravy. Později dráhy (již jen české) řady 751 a 752 sloučily, na Slovensku jim však zůstalo původní označení.

Provoz Bardotek v 90. letech paradoxně znamenal jejich zrovnoprávnění s Brejlovci. Elektrizace železnic pokročila, a tak i na Brejlovce už zbývaly jenom zbytky prestižních tras. Rychlíky na neelektrizovaných tratích i osobní vlaky (které však stále více ovládaly motorové vozy) si tak obě ikonické řady motorových lokomotiv rozdělily – Brejlovci jezdili na Plzeňsku, Brněnsku, Uherskohradištsku či Zlínsku, Bardotky v jižních a středních Čechách, na neelektrizovaném úseku podkráňohorské železniční magistrály (z Karlových Varů do Kadaně), od Olomouce po Jeseník a oba typy byly k vidění v čele rychlíků z Hradce Králové do Podkrkonoší či Orlických hor a také mezi Liberem a Ústím nad Labem. Bardotky byly také tradiční pražskou řadou velkých motorových lokomotiv, Brejlovci v libeňském resp. vršovickém depu nikdy "nebydleli", změnilo se to až před několika lety.

Rekonstrukce Brejlovců znamenala ústup Bardotek z posledních pozic

Ve druhé polovině minulého desetiletí ale padlo zásadní rozhodnutí rekonstruovat Brejlovce první verze (kteří ovšem podobně jako Bardotky byli v 90. letech upraveni pro elektrické vytápění vlaků) velmi zásadním způsobem na řadu 750.7. Uprav se v menší míře dočkala i nejpokročilejší tovární řada 754. Pro Bardotky to znamenalo smrtící ortel. Bylo jasné, že na těch osobních vlacích, kde ještě jezdí klasické soupravy s diesellovými lokomotivami, rekonstruování Brejlovců bohatě postačí. Poprvé zaznělo od ČD, že své nejstarší skříňové lokomotivy vyřadí, již před dvěma lety. Postupně je sice stáhly z rychlíků na jesenické trati i z linky Praha – Písek – České Budějovice, ale v provozu ještě zůstaly na Posázavském pacifiku (tj. trati Praha – Čerčany přes Vrané nad Vltavou). Letos však i tady končí.

Výrazná "hrud" a zamračené "čelo" odjíždějí do muzeí

Co z českých kolejí odejde s lokomotivami, které jsou známé především pod přezdívkami Bardotka a Zamračená – obě odkazují na její čelo s upozaděnou kabinou, pod kterou vzniká charakteristická "hrud" a nad ní potom výrazné "zamračené čelo"? Pochopitelně kus historie v některých případech bezmála půlstoleté – až do posledních dnů byla v pravidelném provozu i jedna z lokomotiv ověřovací série z roku 1966 – legendární dunění šestiválcového motoru, ale také značně nevhodný provoz a obrovský hluk (neboť zvuk, na který se sjíždějí turisté z celé Evropy, dokáže při půlnočním rozjezdu také vzbudit celou vesnici). Konec turnusového nasazování lokomotiv řady 749 Českými drahami samozřejmě neznamená, že by Bardotku již nikdy nikdo neviděl. Objevit by se mohla jako záložní lokomotiva podobně jako se tu a tam objevují běžně již nejezdící motorové vozy. Navíc nadále vydrží v nákladní dopravě třeba na nedávno obnovené vlečce Mattoni. A samozřejmě nebudou Bardotky chybět při historických jízdách, kde jistě budou stejně oblíbené jako parní lokomotivy.

Skončí to na hlavním nádraží

Poslední pravidelná jízda Bardotky bude v sobotu 14. prosince na osobním vlaku 9064. Vlak odjede v 16:48 z Čerčan a pojedje tudy, kde na Bardotky čekaly generace cestujících – přes Týnec nad Sázavou, Jílové u Prahy, Vrané nad Vltavou. Potom naposled projede jarovský tunel a po krátké zastávce na Jarově bude v Praze. Přes Zbraslav a Braník dojedou do Vršovic a potom na hlavní

nádraží. Nezpzdí-li se, bude tam v 18:40. Zhruba v tutéž dobu by se měl objevit ještě rychlík z Tanvaldu, který tentokrát také jede s Bardotkou.

16. 12. 2013 Vlaky TGV zkrátily cestu z Paříže do Barcelony na šest hodin

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/254900-vlaky-tgv-zkratily-cestu-z-parize-do-barcelony-na-sest-hodin/>)

Na trať mezi Paříží a Barcelonou vyjely vysokorychlostní vlaky TGV. Osobní železniční spojení mezi oběma městy se díky nim zkrátí z dosavadních zhruba 12 hodin na něco přes šest hodin. Španělský a francouzský provozovatel nového spojení doufá, že linka by měla odlákat část cestujících leteckým přepravcům. Letecká přeprava mezi oběma městy trvá včetně dopravy na letiště z centra měst a letištních procedur kolem pěti hodin. Od roku 2017 by měla modernizace části trati ve Francii zkrátit cestu vlakem do Barcelony na zhruba pět hodin a 45 minut. Rychlostní vlak do Barcelony bude schopen na některých úsecích jet rychlostí až 320 kilometrů za hodinu. Jezdit bude dvakrát denně a jízdenka bude stát od 59 eur (1 625 Kč). Od konce března příštího roku by se měl počet denních spojů na lince zvýšit na čtyři. Počítá se s tím, že vlaky TGV budou jezdit až do Madridu. "Dnes je historický den. Historický pro Španělsko i pro Francii. Díky připojení této nové trasy k sobě budou mít Francouzi a Španělé blíž. Budeme posilovat naše přátelství a spolupráci. Pyreneje už nejsou bariérou ani překážkou," řekla při slavnostní jízdě mezi Paříží a Barcelonou španělská ministryně dopravy. Mezi Španělskem a Francií se každoročně přepraví 82 milionů lidí, většina z nich autem.

17. 12. 2013 SŽDC hledá kvůli opravě viaduktu náhradu za Masarykovo nádraží (Negrelliho viadukt)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-hleda-kvuli-oprave-viaduktu-nahradu-za-masarykovo-nadrazi/1021243>)

Správa železnic hledá po dobu oprav Negrelliho viaduktu náhradu za Masarykovo nádraží. Během dvouleté opravy železničního mostu budou muset být přesunuty konečné stanice linek z Kralup a Kladna na jiná pražská nádraží. ČTK to dnes řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jakub Ptačinský. Oprava nejstaršího pražského železničního mostu přes Vltavu z roku 1849 má začít v roce 2015. Možných variant pro přesun cílových stanic je podle SŽDC více. Původně se uvažovalo o tom, že by se pro linku z Roudnice nad Labem a Kralup provizorně rozšířila nástupiště v pražských Bubnech. To ale odmítla stavební správa i oblastní ředitelství, uvedl mluvčí. Druhou možností, kde příměstskou linku S4 ukončit, jsou Holešovice. Podobně hledá správa železnic náhradní řešení pro kladenskou S5. Ta může vést takzvaným pražským Semmeringem a končit na Smíchově, zajeť Na Knížecí, nebo až na hlavní nádraží. Problém se zavedením linky na hlavní nádraží je ale nedostatečná kapacita železničního mostu na Výtoni a podobné je to i s kapacitou křižování na smíchovském nádraží. Další možností je vést linku po stávající trase a ukončit ji v Dejvicích, doplnil Ptačinský s tím, že o konečném řešení se ještě bude jednat.

Oprava historického Negrelliho viaduktu je součástí plánované modernizace trati na Kladno s odbočkou na pražské letiště, která bývá často označována jako rychlodráha. Součástí plánovaných oprav bude kromě výměny železničního svršku a spodku rozebrání dvou mostních oblouků na Štvanici, které poškodily povodně a jejichž stav označuje SŽDC za havarijní. Tyto oblouky budou rozebrány na jednotlivé kameny a očíslovány. Následně budou opět použity na stavbu nových oblouků, dodala správa s tím, že podobným způsobem byl opravován Karlův most. Po dokončení oprav a chystané modernizaci trati bude po viaduktu jezdit 12 párů vlaků za hodinu. S nejhustějším provozem SŽDC počítá u vlaků směřujících na letiště, které by přes něj mohly jezdit každých deset minut. Čtvrthodinový interval by měly mít vlaky směřující na Kladno a půlhodinový vlaky do Kralup. Ani během oprav provoz na Masarykově nádraží nepřestane. Běžným způsobem budou odsud vypravovány vlaky na Kolín a ve směru na Lysou nad Labem.

17. 12. 2013 Ani korunu navíc. ČD Cargo nechá lidem příští rok stejnou výplatu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-nezvysi-lidem-mzdy-dfn-eko-doprava.aspx?c=A131217_161657_eko-doprava_suj)

Spor odborářů a vedení ČD Cargo o podobu kolektivní smlouvy na příští rok skončil. Necelým osmi tisícům zaměstnancům firmy zůstanou příští rok stejné mzdy jako letos. Ze státních drážních organizací se tak zaměstnanci ČD Cargo jako jediní nedočkají růstu platů. Podpis kolektivní smlouvy

v úterý bez větších detailů potvrdili zástupci ČD Cargo a Odborového sdružení železničářů (OSŽ). "Podniková kolektivní smlouva na rok 2014 je vyváženým kompromisem a vytváří předpoklad pro udržení sociálního smíru a celkového uklidnění situace ve společnosti ČD Cargo," uvedly obě strany ve svém prohlášení. ČD Cargo chce příští rok uspojit jen na mzdových nákladech sto milionů korun.

Kolektivní vyjednávání v ČD Cargo bylo letos ze všech železničních společností nejvyhrocenější: vedení požadovalo například zrušení všech benefitů, které stojí firmu ročně kolem půl miliardy. Odboráři proto ještě před necelým měsícem mluvili o stávce. "Pokud společnost bude pokračovat v kolektivní smlouvě systémem proškrtávání se k neprospěchu, tak je tady reálná hrozba stávky," uvedl šéf odborů v ČD Cargo Radek Nekola v odborářském týdeníku Obzor. V průměru pobírají zaměstnanci ČD Cargo 27 000 korun hrubého, uvedl Nekola. V ČR je průměrná mzda zhruba o dva tisíce korun nižší. Dohoda o platech je hotová i u dalších organizací na železnici. České dráhy příští rok zvýší platy o 1,4 procenta, každý zaměstnanec dostane navíc v lednu jednorázovou prémie tisíc korun. Správa železniční dopravní cesty zvýší mzdy o jedno procento.

18. 12. 2013 RegioJet přišel o exkluzivitu na linku do Německa. DB se už nebrání jiným (Praha – Hamburg)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/jancurovy-vlaky-do-hamburku-d1b-eko-doprava.aspx?c=A131217_144614_eko-doprava_suj)

Projekt Jančurova RegioJetu na spolupráci s německým dopravcem Deutsche Bahn (DB) ohledně vlakového spojení mezi Prahou a Hamburkem se zadrhává. DB po dvou letech od oznámení o "exkluzivním jednání" s RegioJetem oznámily, že se nebrání spolupráci i s někým jiným. V praxi tak mohou i po roce 2015 mezi oběma městy dál operovat vozy Českých drah, které přitom měly podle původních vyjádření už teď v prosinci přestat jezdit. "Jednáme stále s RegioJetem, ale jsme také otevřeni novým partnerům. Naším hlavním cílem je nabídnout cestujícím co nejdříve lepší vozidla na této trase," řekl mluvčí DB Andreas Fuhrmann. "Otevření novým partnerům" nastalo u DB poté, co RegioJet připustil, že má problém s financováním vlaků na novou trasu. "Banka má problémy nám půjčit, protože mezi Prahou a Ostravou jezdíme se ztrátou," řekl majitel RegioJetu Radim Jančura.

Svou ztrátovost firma, podobně jako další soukromý dopravce Leo Express, svádí na České dráhy, které na trase měly před příchodem soukromé konkurence monopol. Ceny na trase klesly na polovinu, spor už řeší přes dva roky antimonopolní úřad. Oba soukromí dopravci věří, že jim nakonec dráhy budou muset zaplatit odškodnění v řádu stovek milionů korun až miliard. RegioJet má pro trasu do Hamburku objednané vozy v rumunské vagónce Astra. Jančura původně mluvil o tom, že první prototyp bude hotový už na konci listopadu, teď mluví o termínu do konce ledna. "Objednávka na prvních deset vozů platí, ty se vyrábět budou. Když tak je nasadíme na Ostravu, financování tam máme vyřešené," uvedl Jančura.

Podle generálního ředitele Českých drah Dalibora Zeleného jsou ČD připraveny obsluhovat severoněmeckou linku i dál. "Jejich parametry splňujeme, nasadíme tam nové vozy, které mají například více místa pro vozíčkáře nebo prostor pro kola," dodal Zelený. To, že DB nejprve od ČD odešly a teď se k nim vrací, jako podpásovku nebere. "Nemá smysl řešit minulost. V obchodě jde o běžnou věc a budu rád, když spolupráce s nimi bude dál trvat," dodal.

18. 12. 2013 Srážce dvou vlaků na Šumpersku zabránil generální stop (Postřelmov)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/255199-srazce-dvou-vlaku-na-sumpersku-zabranil-generalni-stop/>)

Automatické zastavení zabránilo včera v podvečer v Postřelmově na Šumpersku střetu dvou osobních vlaků, které vjely na stejnou kolej. Podle policistů mimořádnou situaci zavinil osmačtyřicetiletý strojvedoucí, který nerespektoval signál "stůj" v železniční stanici. Je podezřelý z obecného ohrožení, řekl krajský policejní mluvčí Josef Bednařík. Podobný případ se u Postřelmova stal na konci srpna. "Strojvedoucí vyjel na kolej, po které se pohyboval v opačném směru osobní motorový vlak, který byl vlivem automatického dálkového brzděného systému zastaven. Ke zranění osob a škodě na majetku nedošlo," uvedl policejní mluvčí. Podle něj svým porušením povinností vystavil strojvedoucí v nebezpečí několik desítek cestujících z obou osobních vlaků. Hrozí mu až dva roky vězení nebo zákaz činnosti.

Podobný případ mezi Zábřehem a Postřelmovem se stal na konci srpna. I tam jeden ze strojvedoucích podle policie nerespektoval světelnou signalizaci. Střetu obou vlaků zabránil dispečer v Šumperku.

Podobná událost se stala na Šumpersku také loni v dubnu. Pomocí zabezpečovacího zařízení musel být na dálku zastaven osobní vlak, který projel v Bludově na červenou. Rádiovým signálem byly zastaveny kvůli tomuto incidentu i ostatní vlaky v okolí. Martin Drápal, mluvčí Drážní inspekce: "Naším cílem je, aby na všech tratích bylo takové zabezpečení, které by vlaky zastavovalo automaticky. V současné době je na většině hlavních tratí instalován systém, který dokáže vlaky zastavit vzdáleně, ale pořád to závisí na vlivu člověka, tedy že dispečer sleduje pohyb vlaků a v momentě, kdy zjistí, že jedou vlaky proti sobě, použije funkci generálního stopu a vlaky zastaví, jak tomu bylo včera."

18. 12. 2013 Nový vlak EuroNight Vltava výrazně zkrátí jízdní dobu mezi Prahou a Moskvou

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-19068/>)

Dnes dopoledne poprvé přijel do Prahy nový vlak EuroNight Vltava z Moskvy. Tento přímý noční spoj nově jezdí v celé trase mezi Prahou a Moskvou a nahrazuje dosavadní přímé vozy Praha – Moskva řazené do souprav jiných nočních vlaků. Vlak EN 404 / 405 Vltava, který bude cestující vozit třikrát týdně v zimě a dvakrát týdně v létě, je sestaven z komfortních klimatizovaných lůžkových vozů Ruských drah (RŽD). Spoje nově pojedou na území Polska mimo Varšavu a zkrátí jízdní dobu o více než 6 a půl hodiny ve směru z Prahy do Moskvy a o téměř 5 hodin v opačném směru. Cestující tak stráví ve vlaku místo dvou nocí jen jednu. Spoj provozuje dceřiná společnost Ruských drah, společnost FPK. České dráhy nabízejí ve všech svých mezinárodních pokladnách škálu jízdních dokladů do těchto vlaků.

Zkrácení jízdní doby mezi Prahou a Moskvou

Od 15. prosince 2013, kdy vstoupil v platnost nový jízdní řád 2013/14, dochází k úpravě jízdy nočního vlaku EN 404 / 405 Vltava (v Rusku č. 21 / 22). Jízdní doba ve směru z Prahy do Moskvy se zkrátí o 6 hodin a 42 minut na celkových 27 hodin a 33 minut (dosud trvala cesta 34 hodin a 15 minut), v opačném směru bude cesta rychlejší o 4 hodiny a 56 minut a potrvá celkových 28 hodin a 4 minuty (dosud 33 hodin). Pro cestující je podstatné, že v soupravě stráví místo dvou nocí jen jednu. V období do 24. května a od 8. září 2014, pojedou Vltava třikrát týdně.

Z Prahy bude odjíždět vždy ve středu, čtvrtek a sobotu, z Moskvy vždy v úterý, středu a pátek. V letním období od 28. května do 4. října budou odjezdy z Prahy ve čtvrtek a sobotu, z Moskvy pak vždy ve středu a pátek. Z pražského hlavního nádraží bude souprava odjíždět vždy v 16:47 a do Moskvy přijede následující den ve 23:20 moskevského času. V opačném směru bude odjezd v 8:43 moskevského času a příjezd do Prahy je plánován na 9:47 následujícího dne.

Komfortní vozy RŽD v soupravách EN 404 / 405 Vltava

Ve vlaku Moskva – Praha – Moskva jsou řazeny lůžkové vozy pro mezinárodní přepravu RIC. V každém vagónu je klimatizace, umyvadla v kupé a toaleta s uzavřeným systémem, kterou je možné využívat i během pobytu vlaku ve stanicích. Cestující mají vždy k dispozici pitnou vodu, čaj a malé občerstvení, tisk, suvenýry a jiné zboží. Vagóny jsou vybaveny lůžkovinami, které jsou již v ceně jízdenky. Cestující si mohou zakoupit jízdenky do kupé s jedním (single), dvěma (double) nebo třemi lůžky (T3). Z Moskvy do Brestu a zpět je ve vlaku zařazen jídelní vůz.

Souprava je kromě vagónů Praha – Moskva složena i z dalších přímých vozů: Cheb – Karlovy Vary – Moskva, Vídeň – Moskva a Praha – Petrohrad. Přímými vozy mezi Prahou a Moskvou cestovalo od ledna letošního roku 87 582 cestujících, v roce 2012 je využilo téměř 119 tisíc osob.

Tarifní nabídky v EN Vltava

Cestující vlaky EuroNight Vltava jsou odbavováni jízdními doklady s globální cenou, tj. doklady, které zahrnují jak jízdné, tak lůžkový příplatek. Ze základního globálního jízdného pro dospělé poskytují RŽD (FPK) různá tarifní zvýhodnění, např. cestujícím od 12 do 26 let, seniorům nad 60 let nebo dětem do 12 let. Existují pro ně speciální tarify Junior, Junior-Single, Senior, Senior-Single, v jejichž rámci je možné čerpat slevu 30 % z celkové ceny. Dětem od 4 do 12 let jsou určeny jízdenky s dětským tarifem se slevou 50 % z ceny jízdenky pro dospělého. Větší skupiny se 6 a více spolucestujícími mohou využít hromadnou slevu 20 % z celkové ceny jízdenek.

České dráhy ve spolupráci s FPK připravují další zvýhodnění, např. slevu pro rodiny, narozeninovou slevu, slevu pro velké skupiny cestujících apod.

Ceník základního jízdného RŽD (FPK) v úseku Praha – Moskva nebo naopak ve vlacích EN 404 / 405 Vltava (stav k 18. 12. 2013)

druh jízdného	cena *)	
	2. třída	1. třída
„Dospělý“ (1. třída = dvoumístný oddíl double, 2. třída = třímístný oddíl T3)	202,60 EUR 5 653 Kč	299,80 EUR 8 365 Kč
„Dospělý Single“ (1. třída – jednomístný oddíl)	–	354,80 EUR 9 899 Kč
„Dítě“ (pro děti do 12 let) – sleva 50 %	101,30 EUR 2 826 Kč	149,90 EUR 4 182 Kč
„Senior“ a „Junior“ (pro cestující nad 60 let a od 12 do 26 let) – sleva 30 %	141,80 EUR 3 956 Kč	209,90 EUR 5 856 Kč
„Senior-Single“ a „Junior-Single“ (pro cestující nad 60 let a od 12 do 26 let při rezervaci oddílu single) – sleva 30 %	–	248,40 EUR 6 930 Kč
Skupinová sleva pro dospělé (pro skupiny od 6 cestujících) – sleva 20 %	162,10 EUR 4 523 Kč	239,80 EUR 6 690 Kč

*) Cena je stanovena fixně v EUR a na Kč se přepočítává podle aktuálního Jednotného železničního kurzu. Ze základní ceny se poskytují další slevy.

Jízdní doklady je možné zakoupit u všech mezinárodních pokladen Českých drah, v plánu je také prodej jízdenek přes eShop ČD na www.cd.cz/eshop.

Kromě jízdenek do vlaku EN 404 / 405 Vltava prodávají České dráhy jízdenky také do dalšího vlaku RŽD (FPK), který jezdí po trase Moskva – Varšava – Bohumín – Břeclav – Vídeň – Milán – Monte Carlo – Nice (č. 13117 / 13118) a Moskva– Varšava – Berlín – Paříž (č. 23 / 24).

18. 12. 2013 Optimalizace trati z Bystřice nad Olší do Českého Těšína zrychlila regionální i dálkové vlaky

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/bystrice-tesin-konec.html>)

Komfortnější cestování v regionálních i dálkových vlacích a zároveň zkrácení jízdních dob přineslo dokončení modernizace 3. koridoru v úseku mezi stanicemi Bystřice nad Olší a Český Těšín. Naklápací vlaky jím mohou projíždět rychlostí až 160 km/h. Stavbu, která začala v květnu 2009, dnes slavnostně ukončila Správa železniční dopravní cesty. Stavba řešila optimalizaci traťových úseků Bystřice nad Olší – Třinec a Třinec – Český Těšín a současně přestavbu železniční stanice Třinec. V rámci akce se provedla kompletní obnova železničního spodku v rekonstruovaných kolejích a rekonstrukce mostních objektů a trakčního vedení. Konečným výsledkem bylo zvýšení traťové rychlosti až na 140 km/hod pro klasické skříně, pro vlaky s výkyvnými skříněmi v některých úsecích až na 160 km/h. Použitím moderního zabezpečovacího zařízení ve stanicích a na trati došlo i ke zvýšení bezpečnosti. Práce zahrnovaly rovněž výstavbu podchodů a zřízení bezbariérových přístupů. K většímu pohodlí a bezpečnosti cestujících na nádražích přispělo zvýšení nástupních hran na nástupištích a rekonstrukce osvětlení. Stanice a zastávky byly rovněž vybaveny novým informačním zařízením. Na stavební práce v rámci optimalizace navázala výstavba zastávky Třinec centrum, která výrazně zkrátila docházkovou vzdálenost na vlaky pro velkou část obyvatel města.

Náklady na realizaci stavby činily téměř 2,7 miliardy Kč bez DPH. Stavba je v rámci Operačního programu Doprava na léta 2007 – 2013 spolufinancovaná Evropskou unií z Fondu soudržnosti. Příspěvek EU může činit až 2 003 922 668 Kč. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Optimalizace trati Bystřice n. Olší - Český Těšín
Investor	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP Brno, spol. s.r.o.
Zhotovitel	OHL ŽS, a.s., a Subterra a.s.
Nejvyšší rychlost	140 km/h (pro naklápací vlaky 160 km/h)
Termín zahájení	05/2009
Termín dokončení	11/2013

22. 12. 2013 Za druhou nejhorší nehodu na české železnici mohl alkohol a únava (Šakvice, 24. prosince 1953)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/za-druhou-nejhorsihodu-na-ceske-zeleznici-mohl-alkohol-a-unava/1023151>)

Ačkoliv železnice v Česku patří k nejbezpečnějším druhům dopravy, ani jí se v minulosti nevyhnula neštěstí s velkým počtem zmařených životů. Před 60 lety, na Štědrý den roku 1953, narazil u Šakvic na Břeclavsku rychlík do stojícího osobního vlaku. Výsledkem byla druhá nejtragičtější vlaková nehoda u nás, která si vyžádala přes stovku lidských životů.

Bylo už hodinu po půlnoci 24. prosince 1953, když před vjezdovým návěstidlem do stanice Šakvice zastavil osobní vlak číslo 718. Večerní spoj nabral cestou z Brna velké zpoždění, a tak musel dát přednost protijedoucímu rychlíku ze Slovenska. Část cestujících pospávala, ostatní se už možná těšili na setkání se svými blízkými u vánočního stromku. Zatímco osobní vlak stál, po téže koleji se k němu zezadu blížil noční rychlík R4 z Prahy do Bratislavy. Za jeho bezpečnost nesli odpovědnost tři lidé, ani jeden z nich však v té době jízdu soupravy nekontroloval. Strojvedoucího a topiče rychlíku přemohla únava po předchozí dlouhé službě, nemluvě o vlivu dvou a půl litru červeného vína, které během dne vypili. Jediným bdícím členem personálu tak byl vlakvedoucí, jehož pozornost ale zaměstnávalo vyplňování služebních tiskopisů. Nikým neřízený rychlík uháněl nocí navzdory příkazům návěstidel a přes několik pokusů železničního personálu o jeho zastavení. Klimbající strojní četou probudil až hluk protijedoucího rychlíku na vedlejší koleji. V tu chvíli rozespálý strojvedoucí zahlédl kousek před sebou koncová světla osobního vlaku, jenž se právě začal rozjíždět směrem do zastávky Šakvice.

Rychlíková lokomotiva narazila do zadních vozů osobního vlaku prakticky v plné rychlosti. Poslední vagony proměnila ve zmrzlé trosky, vozy v přední části soupravy vykolejily a převrátily se na bok. Rychlík dopadl o poznaní lépe; sílu nárazu totiž utlumil kotel parní lokomotivy, takže poškozeny byly jen tři vozy. Jako první se k místu neštěstí seběhli místní obyvatelé a dobrovolní hasiči, které vzbudilo houkání sirény. Podívaná, která se jim naskytlá, byla jen pro otrlé. Z trosk zdemolovaných vozů se ozýval hlasitý pláč a sténání zraněných. Ačkoliv vyprošťování přeživších začalo prakticky okamžitě, kvůli tmě a nedostatku nástrojů museli někteří ze zraněných čekat na vyproštění i několik hodin. Stěží zpochybnitelné hrdinství zachránců bylo v protikladu k několika případům rabování a okrádání mrtvých, o nichž se zmiňuje historik Ladislav Valihrach. Pokud jde o počet obětí, obvykle se uvádí dvě čísla. Podle jedné varianty přišlo o život 106 osob a 102 bylo zraněno. Druhá verze hovoří o 103 mrtvých a více než osmi desítkách zraněných. Tak či onak, v historii české železnice jde dodnes o druhou nejhorší nehodu. Počtem mrtvých ji překonala jen čelní srážka vlaků u Stéblové na Pardubicku v listopadu 1960. Po ní se do svých domovů nevrátilo 118 lidí.

Viníci šakvické tragédie kupodivu vyvázli ze srážky živí a později byli postaveni před soud. Verdikt padl v půli července 1954. Strojvůdce rychlíku Ambroz Růžička dostal pětiletý nepodmíněný trest a navrch desetiletý zákaz činnosti v dopravní službě na železnici. Topiče Štefana Adamce poslal soud do vězení na čtyři roky a stanovil mu pětiletý zákaz činnosti. Nejmírnější trest, tři roky za mřížemi, si ze soudní síně odnesl vlakvedoucí Josef Hubač. Dnes je sotva uvěřitelné, že o tragedii u Šakvic přinesl dobový tisk jen stručnou a velmi povšechnou zprávu. Nejsou známy ani žádné fotografie z místa neštěstí, nemluvě o případném filmovém záznamu. Na nehodu se mělo zkrátka zapomenout, což se do značné míry také stalo. Teprve před dvěma lety byla na šakvickém nádraží odhalena deska, která tuto 60 let starou událost připomíná.

Shodou okolností se o tři roky dříve udála nedaleko Šakvic ještě další tragédie. Na železničním přejezdu v Podivíně smetl rychlík autobus ČSAD. Tragédie zavinil drážní zaměstnanec, jenž ve chvíli, kdy po trati přešla nákladní souprava, vytáhl závory a neuvědomil si, že se z opačného směru blíží rychlík z Bratislavy. Tři dny před Štědrým dnem roku 1950 tak v důsledku fatální chyby zahynulo 34 lidí a dalších 56 jich bylo zraněno.

23. 12. 2013 Dražebník přestal platit drahám za majetek, dluží desítky milionů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drazebnik-prestal-platit-drahám-za-majetek-dluzi-desitky-milionu-1048868>)

Spolupráce Českých drah a dražební společnosti Clanroy při prodeji železničních nemovitostí končí fiaskem. Dražebník už řadu měsíců dluží drahám desítky milionů korun za prodaný majetek. Upozornil na to časopis Týden. „V závěrečné fázi spolupráce skutečně došlo ke zpoždění plateb z úspěšných

dražeb. Po jednáních se společností Clanroy byl dohodnut termín splacení k 31. prosinci 2013," uvedl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Jaký bude další postup drah v případě nedodržení dohody, neupřesnil. Podle Štáhlavského smluvní vztah s Clanroym skončil už v polovině roku a od té doby se žádná dražba neuskutečnila. Přesto má Clanroy stále na webu samostatnou sekci, kde drážní nemovitosti prezentuje s tím, že termín dražby bude upřesněn. Dráhy pohledávku neupřesňují, podle zdroje E15.cz však činí přes 60 milionů korun. „Platící kupce to staví do situace, kdy se může ze strany drah jevit, že kupující nedostal svým závazkům,“ upozornil zasvěcenec, podle kterého je s podivem, že na účty Clanroy plyne nejen provize, nýbrž celá zaplacená suma. Dráhy se prodejem nemovitostí každoročně vylepšují ztrátové hospodaření. Loni prodaly nemovitosti za půl miliardy, předloni dokonce za dvojnásobek. Ve známost vešel především prodej Sweerts-Šporkovského paláce v centru Prahy, který v roce 2011 v dražbě prodával právě Clanroy. Podařilo se jej vydražit na šestý pokus za 190 milionů korun.

Clanroy, jehož jediný akcionář sídlí na Seychelech, může mít přitom i jiné než drážní problémy. Podle informací E15.cz firmě kvůli stamilionovému dluhu obstavila účty Komerční banka. Ta to však kvůli bnkovnímu tajemství odmítla potvrdit. Server E15.cz oslovil i samotnou firmu, telefonicky byl odmítnut s poukazem na dovolenou, na e-mailový dotaz zatím nedostal odpověď. Jak upozornil Týden, problémový vztah měl Clanroy i s Lesy ČR. Kontrakt tehdy zepsula zpráva Nejvyššího kontrolního úřadu, která prohlásila smlouvu za extrémně nevýhodnou pro Lesy ČR. Následovalo i trestní oznámení, které podala tehdejší poslankyně Věci veřejných Kateřina Klasnová. „Bylo tam několik problémů. Zatímco zakázka se týkala prodeje 1370 objektů, ve smlouvě už bylo uvedeno jen 950 objektů. Navíc tam docházelo k tomu, že ty firmy Lesům dlužily a neposílaly jim peníze z dražeb,“ řekla Týdnu Klasnová. Policie oznámení odložila.

23. 12. 2013 Železniční stanici v Českém Těšíně čeká miliardová modernizace

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznicni-stanici-v-ceskem-tesine-ceka-miliardova-modernizace/1023532>)

Železniční stanici v Českém Těšíně na Karvinsku čeká přestavba za více než miliardu korun. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) už ve veřejné obchodní soutěži vybrala zhotovitele rekonstrukce, kterým bude sdružení tvořené společnostmi Subterra a Metrostav, řekl dnes ČTK mluvčí SŽDC Pavel Tesař. Komplexní rekonstrukce by měla začít příští rok a potrvá přibližně dva roky. "Především v hlavních kolejích těšínského nádraží se uskuteční celková rekonstrukce železničního svršku a spodku. Opraví se také podchod pro cestující, do kterého bude zajištěn bezbariérový přístup výtahy," uvedl Tesař. Renovováno bude také trakční vedení a počítá se s přeložkami a úpravami kabelových vedení a osvětlení. Přibude i elektrický ohřev výhybek, který by měl umožnit bezproblémový zimní provoz. "Moderní zabezpečovací zařízení získá nejen důležitý železniční uzel, ale také navazující traťové úseky do Louk nad Olší a do Albrechtic u Českého Těšína. To vše umožní jízdu vlaků až 120 kilometrů za hodinu. Maximální rychlost pro soupravy s naklápací skříní bude 150 kilometrů za hodinu," uvedl Tesař.

Rekonstrukce naváže na právě dokončenou optimalizaci traťového úseku Bystřice nad Olší – Český Těšín. Značnou část nákladů by měla uhradit evropská dotace. Zbývající část nákladů bude financována z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury.

23. 12. 2013 Obce brojí proti vysokorychlostní trati. Půlí vesnice a ničí mokřady (Praha – Brno)

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/obce-na-vyocine-protestuji-petici-proti-vedeni-vysokorychlostni-trate-1ap-jihlava-zpravy.aspx?c=A131223_144129_jihlava-zpravy_mv)

Vysokorychlostní železniční trať u nás nechceme, vzkazuje na krajský úřad i ministerstvo dopravy osmička obcí z Vysočiny. Po všech se těsně před Vánocemi začaly šířit nesouhlasné petice. Podepisují je stovky lidí, kolem jejichž domů by za patnáct let mohla vést nová trať spojující Prahu s Brnem. Stát má plány na budování vysokorychlostní trati už několik let, ovšem nyní aktualizoval původní údaje a přes Vysočinu natáhl novou linku, jež do roku 2030 spojí Prahu s Brnem. Trasa se více blíží dálnici D1. Jenže na Jihlavsku a Pelhřimovsku vyvolala poprask. "Osm obcí, které leží přímo na trase nové varianty, jsme se spojili. V každé zvlášť sepisujeme a podepisujeme protestní petici. Tu na konci roku pošleme na krajský úřad i ministerstvo dopravy," přiblížil starosta Vyskytné nad Jihlavou Petr Böhm. Do protestní akce se zapojily obce mezi Jihlavou a Humpolcem těsně před Vánocemi. Nelíbí se jim nové vedení trasy. To v některých případech vede přímo přes vesnici a půlí ji na dvě části. Jindy zase protíná chráněná území, velké rybníky či mokřady, ale třeba

i rekreační oblasti. "Moc nevěřím, že naše petice něco zmůže a celý projekt zastaví. Pokud se tak nestane, přál bych si alespoň, aby nám pomohla k vyšším kompenzacím," vysvětlil Böhm. Trasa železničního koridoru, kterým by vlaky mohly jezdit až třísetkilometrovou rychlostí, se plánuje už poněkolkáté. První verze kopírovala spíše nynější železniční trať z Kolína přes Havlíčkův Brod dále na Brno a počítá se s ní v územních plánech.

Když kopírovat dálnici, tak úplně, přejí si obce

Vznikly pak další dvě varianty, které se dělí u Vlašimi. Jedna vede severněji na Havlíčkův Brod, druhá přes Pelhřimov na Jihlavu. A právě ta se nyní zdá jako pravděpodobnější. Podle požadavků státu i kraje lépe kopíruje trasu dálnice. "Když už chtěli trasu podél dálnice, měli jí kopírovat přesně a mnohem pečlivěji," namítá Petr Böhm. "Úplného souběhu s dálnicí se nepodařilo dosáhnout, protože trať je trasována i kolem Benešova. Nadto bylo snahou uzpůsobit trasování také poptávce ze strany měst Pelhřimov, Humpolec a Vlašim, kde by měly v budoucnu vzniknout přestupní terminály," vysvětlila při první prezentaci záměru mluvčí ministerstva dopravy Andrea Volaříková. "V případě této nové trasy koridoru dojde v bezprostřední blízkosti Vyskytné a jejích místních částí Hlázkov a Jiřín ke zničení cenných lokalit lesů a luk a dojde k zásadní degradaci hodnotné krajiny, tradičního klidného venkovského bydlení a rekreačního potenciálu území," brání se Petr Böhm.

Nová železnice rozpůlí vesnici na dvě části

"Trať omezí i rozvoj naší místní části Jiřín, u které je vedena trať téměř pod okny a ochranný koridor zasahuje celou tuto obec, v současnosti známá varianta dokonce tuto obec dělí na dvě části," dodal starosta Vyskytné. Podle vysočinského krajského náměstka pro oblast dopravy Libora Joukla někdy trať vést musí. A zatím její vedení není definitivní. "Bude se dále zpřesňovat," konstatoval už dříve. Jak dodal, kraj po konzultacích s obcemi poslal požadavky na ministerstvo dopravy a to je vesměs akceptovalo a do návrhu začlenilo. I tak ale chápe, že některé obce se mohou cítit více dotčené. "Budu dělat všechno proto, aby se trasa po dohodě s obcemi mohla posunout. A pokud by nějaká obec byla tratí omezená, měla by dostat kompenzaci," doplnil Libor Joukl. V samotné Vyskytné by chtěli organizátoři petice nasbírat alespoň 150 podpisů. To se povedlo už v nedalekém Velkém Rybníku. "Bohužel, všichni lidé se nám nepodepíší. Někteří tvrdí, že z toho, co bude za patnáct let, je zatím hlava nebolí," poznamenal Petr Böhm. Své postoje si obce, kraj i ministerstvo dopravy vymění na další schůzce věnované trase vysokorychlostní trati. Ta se má uskutečnit v lednu. Starosta Vyskytné doufá, že informace, které na ní získá, budou k jeho vsi vstřícnější.

Kudy má trať vést

Trasa vysokorychlostní trati se momentálně posuzuje ve dvou variantách – V7 a H4. Více pravděpodobná je momentálně druhá z nich. Obě trasy vedou z Prahy přes Benešov a jižně obkružují Vlašim. Pak se ale dělí. Zatímco trasa V7 se stáčí severněji, v Lokti překonává dálnici, překlene Želivskou přehradou a tunelem pod hřebenem Melechova se dostane ke Světlé nad Sázavou a dále na Havlíčkův Brod, trasa H4 zůstává na jižní straně D1. Přes Čechtice a Želiv se dostává jižně od Humpolce, odkud míří dvěma oblouky do Jihlavy. Tu by měla obkroužit ze severu. S trasou V7 se potká u Velkého Beranova, kam se stáčí plánovaná trať z Havlíčkova Brodu. Trasa V7 z Prahy do Brna měří zhruba 215 kilometrů, trasa H4 je pět kilometrů kratší. Tuto vzdálenost by nové moderní vlaky mohly urazit za necelou hodinu.

25. 11. 2013 Hurvínek, legenda na kolejích, která byla v zimě „za trest“ (M 131.1)

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/souprava-hurvinek-One-tec-technika.aspx?c=A131223_101947_tec-technika_mla)

Letos je to 65 let, kdy vyjel na trať vůz M 131.1. Nejčastěji se mu přezdívalo Hurvínek, ale používaly se i názvy kredenc nebo splašená bedna. Sedělo se v něm na tvrdém, špatně topil, přesto spolehlivě sloužil téměř 40 let. Po druhé světové válce byl stav vozového parku ČSD (Československých státních drah) neutěšený. Skládal se z několika typů tuzemských a německých předválečných vozů. Ty německé se dostaly na naše dráhy v době okupace či krátce poté v rámci poválečných reparací. To samozřejmě přinášelo problémy s logistikou při údržbě a opravách. Proto se roku 1946 obrátilo ministerstvo dopravy na znárodněnou Tatra Kopřivnice s požadavkem vývoje a následně výroby nového standardního motorového vozu pro vedlejší tratě (obdobná situace panovala samozřejmě i na hlavních tratích). Tatrováci se svého úkolu zhostili se ctí a prototyp nového motorového vozu, označený M 131.101 (1. kus řady



M 131.1), vyjel zkušebně na trať počátkem června 1948. Chytání much na něm sice probíhalo ještě téměř celý rok, přesto bylo hned zřejmé, že se zrodil na tu dobu a pro uvažované nasazení slušný vůz. A proto již toho léta se rozeběhla sériová výroba. Vozy se začaly vyrábět v Kopřivnici, záhy byla výroba částečně a později zcela převedena do Studénky. V letech 1948 až 1951 a 1954 až 1956 bylo zhotoveno celkem 549 vozů M 131.1.

Z alfanumerických znaků starého označení řady M 131.1 (od roku 1988 je řada M 131.1 formálně přeznačena na řadu 801) vyčteme některé základní technické informace. M znamená motorový vůz, první číslice 1 hnací nápravu, z druhé číslice (3+3)x10 vypočteme maximální rychlost 60 km/h, třetí číslice 1+10 nám prozradí hmotnost 11 tun na hnací nápravu, první číslice za tečkou je verze typu a následuje pořadové číslo. Hurvínek byl původně zařazen do 3. vozové třídy. V polovině 50. let byl z rozhodnutí UIC (Mezinárodní železniční unie) trojtřídní vozový systém nahrazen dvojtřídním (ptáte-li se, zda se u nás uvažovalo i o beztřídním systému, tak o tom autor nemá žádné informace). První třída byla zrušena a zbylé dvě stávající o jednu posunuty. Hurvínek tedy povýšil do 2. třídy. Na zvýšení komfortu cestování tato formalita samozřejmě žádný vliv neměla. Pro své technické řešení, vzhled nebo jízdní vlastnosti si motorový vůz M 131.1 získal řadu přezdívek: stojednatřícítka, kredenc, splašená bedna, létající kufr a v neposlední řadě Hurvínek. A ve Frýdlantu v Čechách, kde mu asi skutečně nemohli přijít na jméno, mu dokonce říkali kanálová ponorka.



Lavice a motor z Tatry 111

Srdcem motoráčku byl dvanáctiválcový vzduchem chlazený dieselový motor Tatra T 301. Jednalo se o upravený motor používaný v nákladních automobilech Tatra 111, které své kvality již prokázaly ve druhé polovině války na východní frontě, především při rychlých ústupových operacích. Převodovka Mylius německého původu byla čtyřstupňová, synchronizovaná, spojená kardanovou hřídelí s reverzační převodovkou. Reverzační převodovky u drážních vozidel jsou jednou z nejdůležitějších součástí pohonného mechanismu, protože je neotočíte tak jednoduše jako automobil. Motorák zkrátka musí vykazovat stejné dynamické jízdní vlastnosti v obou směrech. Osmiboká vozová skříň, se zúženými představky, má na ocelových nosnících karoserii z ocelových plechů legovaných mědí pro zvýšení odolnosti proti korozi. V představcích na obou koncích vozu naleznete řídicí stanoviště a nástupní plošiny. V jednom představku je navíc situováno jednoduché WC. Ve druhém je palivová nádrž, elektrorozvaděč a skříňka s nářadím.

Nepoužívaný řídicí pult mohla posádka motoráku symbolicky uzavřít dřevěnou stahovací roletou, aby zbytečně nelákal malé a velké kluky a nedocházelo tak za jízdy k přetahování v řízení se strojvedoucím na opačném konci vozu. Prostorný oddíl pro cestující je vybaven lavicemi v deseti řadách v dispozičním řešení 4 + 1 (u krajních řad 3 + 1), což dává tabulkových 48 míst k sezení. Lavice jsou zhotoveny z poctivého dřeva, v oblasti spodních zad je na opěradle použit pro zvýšení pohodlí úzký koženkový element.

V létě v pohodě, v zimě za trest

Z výroby bylo vytápění stojednatřícítek řešeno využitím tepla výfukových plynů od motoru. To však mělo malou účinnost, tak se později při modernizaci montovalo nezávislé teplovzdušné naftové topení. A protože se kolikrát šetřilo naftou, tak se ani nezapínalo. Prostě z bláta do louže. Lepší to nebylo ani v přípojných vozech, ba naopak. Ty zase měly zpočátku v interiéru malá kamna na uhlí. A kdo to měl pořád roztápět a přikládat a vynášet popel... I když někteří pamětníci líčí cestování ve stojednatřícítkách v těch nejčernějších barvách, je zde kupodivu více těch, kteří zaujímají postoj mnohem smířlivější. A když si vzpomenou na nástupce Hurvínků, řadu M152.0 (od roku 1988 řada 810), vlnou jim oči steskem po starém dřevěném motoráčku. Ono se totiž na těch dřevěných "ergonomických" lavicích sedělo mnohem pohodlněji než na koženkou potažených, také tvrdých, ale rovných nástupců. V šukafonech, jak se také nově řadě M152.0 nelichotivě přezdívalo, se navíc člověk v létě lepil na koženku a ani nešla stahovat okna, měla jen vyklápěcí uší horní část. (Obscenní přezdívka vznikla možná vývojem ze "šlukafonu", což měl být odkaz na kouřivost stroje. Ale jde o dohad, přesný původ názvu neznáme, pozn. red.) To v Hurvíнку se dala okna stáhnout celá, takže když to strojvedoucí rozjel z kopce šedesátkou, rval vám vítr noviny z ruky.

Dlouhých 36 let poctivé služby

Vozy M 131.1 patřily mezi nejspolehlivější motorové jednotky ČSD. Výhodou byla malá náročnost vzduchem chlazeného motoru na údržbu. V zimě mohla cestující obtěžovat zima, jak jsme již psali výše, či případný zápach nafty a maziv v interiéru vozu. Na druhou stranu se vůz lépe větral a měl

pohodlnější lavice než jeho nástupce M 152.0. Ve své době byla stojednatřicítka nejpočetnější řadou hnacích vozidel ČSD, než ji v této oblasti trumfnul právě její nástupce. Poslední Hurvínek byl z pravidelné dopravy vyřazen v roce 1984 (na některé zapadlé lokálce v divokých hvozdech možná i později) a celková délka služby tohoto typu u ČSD tak činila 36 let. Dnes je díky různým sdružením v provozu několik Hurvínků, používají se při tzv. nostalgických jízdách a podobných příležitostech. A perlička na závěr, jeden vůz byl po generální opravě v roce 1973 vyvezen na Kubu. Co tím kdo sledoval, zda se po odzkoušení uvažovalo o nějaké větší akci, nevíme. Tento solitér tam jezdil ještě 10 let a je možné, že ho používalo na výlety vedení kubánských drah.

Technické parametry M 131.1

- Motor:	Tatra T 301
- Výkon motoru:	114 kW (155 k)
- Hmotnost prázdného vozu:	16,6 t
- Max. hmotnost obsazeného vozu:	21 t
- Délka přes nárazníky:	12 100 mm
- Počet míst k sezení:	48
- Max. rychlost:	60 km/h

Hurvínek po přestavbě

Pětaosmdesát Hurvínků bylo přestavěno na vozy pro údržbu a kontrolu trolejového vedení. Tyto vozy byly označeny řadou M 131.2. Pět kusů obdobných vozů pro širší rozchod (1 524 mm) se stalo řadou M 131.52. Počátkem sedmdesátých let sloužily dva remotorizované vozy (označené řadou M 131.3) k experimentům s motory LIAZ a hydrodynamickými převodovkami Praga, montovanými posléze do motorových vozů M 152.0. Řadu M 131.5 tvořily také dva vozy a byly upravené pro osobní dopravu na širokorozchodné trati (1524 mm) Haniska – Maťovce na východním Slovensku. Používaly se k dopravě zaměstnanců ČSD a celníků. Jeden vůz M 131.6 sloužil v první polovině 90. let jako malá nehodová jednotka, kdy vyjížděl například k motorákům uvíznutým na trati. Družstvo odhodlaných pracovníků mělo v části vozu malou zařízenou dílnu, ve voze dále bylo potřebné nářadí pro mimořádné události a svářecí souprava. Pod stropem běhala kočka jeřábová, která usnadňovala manipulaci s těžkým nářadím.

Přípojný vozy

Hurvínek často jezdil v soupravách s přípojným vozem. Menší počet těchto vozů vznikl přímo na bázi Hurvínků. Jeden typ měl pouze oddíl pro cestující (75 vyrobených vozů) a druhý typ měl vedle zmenšeného oddílu pro cestující ještě oddíl služební (241 vozů). Větší počet ostatních používaných přípojných vozů byly konstrukce ze 30. let.

30. 12. 2013 České dráhy hledají dodavatele nafty na příští tři roky

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-hledaji-dodavatele-nafty-na-pristi-tri-roky-1049427>)

České dráhy vypsalý tendr na dodávky motorové nafty na tříleté období za 6,6 miliardy korun. Vyplývá to z oznámení uveřejněném ve Věstníku veřejných zakázek. Vítěz výběrového řízení by měl dopravci palivo začít dodávat od 1. července příštího roku, kdy vyprší smlouva se současným dodavatelem, společností Unipetrol RPA. Ta v roce 2011 zvítězila s cenou sedmi miliard korun za předpokládaných 270 milionů litrů paliva. Pro následující roky ale dopravce předpokládá nižší odběr pohonných hmot a dodávku předběžně vyčíslil na 234 milionů litrů. I samotná hodnota zakázky je vyčíslena zatím pouze rámcově. Podle Českých drah bude celková částka záviset na skutečně odebraném množství paliva. Odhadovaná spotřeba motorové nafty na železnici totiž neustále klesá. V roce 2008 tendr na dodávku nafty vyhrála pardubická společnost Paramo, u které si ČD objednaly zhruba 290 milionů litrů paliva na tříleté období.