

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červen 2018

## OBSAH

03. 06. 2018	DO STANICE DOJELY JEN DVA VOZY. TRAGÉDII U ESCHEDI NEPŘEŽILO 101 LIDÍ (3. ČERVNA 1998, ICE 884) .....	2
05. 06. 2018	Z VARŮ DO PLZNĚ SE LIDÉ SVEZOU POHODLNĚJI, BUDE TO STÁT STOVKY MILIONŮ.....	3
05. 06. 2018	MODERNIZACE ČTVRTÉHO KORIDORU SE DOSTÁVÁ DO ZÁVĚREČNÉ FÁZE .	3
05. 06. 2018	CESTA VLAKEM Z PRAHY DO TÁBORA SE ZKRÁTÍ NA HODINU (SUDOMĚŘICE – VOTICE, SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ) .....	4
05. 06. 2018	Z PRAHY DO BERLÍNA V REKORDNÍM ČASE 4 HODINY (OD 10. ČERVNA 2018)	5
06. 06. 2018	PANTOGRAFY POMALU KONČÍ, PŘINESLY VYŠŠÍ RYCHLOST I NEVYUŽITOU REKUPERACI (ŘADA 451/452) .....	5
06. 06. 2018	OPRAVA TRATI ZA MILIARDU ZRYCHLÍ VLAKY DO LOUN, MODERNIZACE ZAČALA (LOUNY – LOVOSICE) .....	7
06. 06. 2018	PRAVIDELNÁ ZMĚNA ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVY OD 10. ČERVNA.....	8
12. 06. 2018	ŽELEZNIČNÍ MOST NA VÝTONI BOJUJE O PŘEŽITÍ. PŘITOM ZVLÁDÁ VÍCE VLAKŮ NEŽ KDY DŘÍVE (PRAHA) .....	8
17. 06. 2018	PŘEBÍHÁNÍ KOLEJÍ V PARDUBICÍCH ZMÍRNÍ NOVÁ LÁVKA, STVRDILA SMLOUVA (PARDUBICE HL. N.) .....	9
17. 06. 2018	RUINY HISTORICKÉHO NÁDRAŽÍ V DUCHCOVĚ PŮJDOU K ZEMI, UŽ NENÍ CHRÁNĚNÉ .....	10
18. 06. 2018	OBNOVENÉ VLAKY NEPŘEŽILY. PARDUBICKÝ KRAJ JIM NEDAL MOC ŠANCI .. ..	11
19. 06. 2018	V CHEBU ZAČALA PŮLMILIARDOVÁ OPRAVA NÁDRAŽÍ, NEJVÝZNAMNĚJŠÍHO UZLU V KRAJI.....	12
20. 06. 2018	KDO OBSADÍ JIHOČESKÉ KOLEJE PŘÍŠTÍCH 15 LET? DOPRAVCI SOUTĚŽÍ O MILIARDY .....	13
20. 06. 2018	STAVBA ŽELEZNIČNÍCH TUNELŮ NA ORLIČKOÚSTECKU MŮŽE OHROZIT SPODNÍ VODU (ÚSTÍ NAD ORLICÍ – CHOCEŇ).....	14
22. 06. 2018	ELEKTRIFIKOVANÁ TRATĚ JE ROKY VE ZKUŠEBNÍM PROVOZU. KVŮLI BLUDNÝM PROUDŮM (ZÁBŘEH – ŠUMPERK) .....	15
25. 06. 2018	ŠALINGRAD ČI VÍDEŇ-SEVER. O NÁZVU BRNĚNSKÉHO NÁDRAŽÍ SE ROZHODNE V ANKETĚ.....	15
25. 06. 2018	PROVOZ V ŽELEZNIČNÍ STANICI LOVOSICE JE PO REKONSTRUKCI BEZPEČNĚJŠÍ.....	16
26. 06. 2018	ČESKÉ DRÁHY ZVAŽUJÍ, ŽE KOUPI KONKURENCI. ZAJÍMAJÍ SE O LEO EXPRESS A REGIOJET .....	16
26. 06. 2018	U RAKOUSKÉHO SANKT PÖLTENU VYKOLEJIL VLAK. PŘES TŘICET LIDÍ UTRPĚLO ZRANĚNÍ.....	17
28. 06. 2018	Z PARDUBIC DO HAVLÍČKOVA BRODU BUDOU PO LETECH OPĚT JEZDIT SPĚŠNÉ VLAKY .....	18
29. 06. 2018	KOLEJOVÉ AUTOBUSY „VĚŽÁK“ BYLY SPECIALITOU Z TATRY KOPŘIVNICE	18

### 03. 06. 2018 Do stanice dojely jen dva vozy. Tragédii u Eschede nepřežilo 101 lidí (3. června 1998, ICE 884)

Zdroj: iDNES.cz ([https://zpravy.idnes.cz/eschede-zeleznicni-nesstesti-havarie-nemecko-fmb-/zahranicni.aspx?c=A180601\\_121255\\_zahranicni\\_mko](https://zpravy.idnes.cz/eschede-zeleznicni-nesstesti-havarie-nemecko-fmb-/zahranicni.aspx?c=A180601_121255_zahranicni_mko))

Přesně před dvaceti lety si havárie rychlovlaku ICE 884 u německého Eschede vyžádala 101 obětí. Do dneška se jedná o největší železniční neštěstí v poválečném Německu. Zatímco první dva vagony dojely bez problému až do stanice, zbylé vozy vykolejily a na některé se zřítil most. Vysokorychlostní vlak InterCity Express 884 Wilhelm Conrad Röntgen na lince z Mnichova do Hamburku havaroval 3. června 1998 v 10:57. Nehoda se stala asi šest kilometrů od městečka Eschede v Dolním Sasku, přibližně 60 kilometrů od Hannoveru.

Ve vlaku bylo skoro tři sta lidí; zemřelo jich 101, z toho 96 na místě a pět později v nemocnici, 88 lidí bylo těžce zraněno. Mezi oběťmi byli i dva drážní zaměstnanci, kteří zrovna na místě prováděli údržbu. Při rychlosti asi 200 km/h praskla u prvního vagonu obruč kola. Když potom vlak dojel k výhybce, ta po střetu s obručí vůz částečně vykolejila. Další výhybka poté prudce vyhodila z koleje třetí vagon, který následně narazil do mostu. Čtvrtý vůz se na výhybce odtrhl, projel pod viaduktem a převrátil se. Do kolejí se nato zřítil most a zasáhl vůz číslo pět. Další vagony vykolejily a postupně narážely do zbytků mostu a pak do sebe. Přední část vlaku dojela až za stanici Eschede, kde se automaticky zastavila. Strojvedoucí do té doby prý zaznamenal jen „cuknutí provázené ztrátou výkonu soupravy“.

#### Protijedoucí vlak jel o minutu dřív. Naštěstí

Jen dvě minuty před neštěstím projel místem nehody v protisměru InterCity Express 787. Jel o minutu dříve oproti jízdnímu řádu, zatímco havarovaný expres měl minutové zpoždění. Kdyby jely oba vlaky načas, mýjely by se právě v osudovém místě. Na místo tragédie dorazili jako první obyvatelé nedalekých domů. Pět minut po neštěstí vyhlásila siréna v Eschede alarm. Asi o dalších pět minut později přijel na místo první vůz hasičů. Celkem se záchranných prací účastnilo přes tisíc lidí.

Typ kola, které nehodu zapříčinilo, se tehdy u vlaků ICE používal kvůli lepšímu tlumení vibrací. Na obvodu kol bylo pružné okružní a až na něj byl připevněn ocelový prstenec, který zajišťuje kontakt s kolejí a který při jízdě praskl. Nešlo o nové technické řešení, tato kola se předtím používala dlouho, ale jen u tramvají. Až vyšetřování nehody zjistilo, že při vysokých rychlostech se pružně uložené obruče vlivem odstředivých sil mírně deformují, čímž vznikají mikroskopické trhliny. Ty mohou nakonec vést až k prasknutí celého dílu. Prasklá obruč se při nehodě zabodla do spodní části vozu, čehož si všiml jeden cestující. Sám ale nezatáhl za záchrannou brzdu a raději na to upozornil průvodčího. Ten se ale chtěl nejprve o události sám přesvědčit, což už do kolize nestihl.

V srpnu 2002 začal soud se dvěma zaměstnanci Deutsche Bahn a jedním pracovníkem podniku, který vyráběl obruče kol. V květnu 2003 soud v Lüneburgu definitivně rozhodl, že inženýři „nemají těžkou vinu na neštěstí“. Nakonec museli jen zaplatit pokutu, každý 10 tisíc eur, a nejsou považováni za trestané.

#### Nejhorší železniční neštěstí

- Před Eschede držela smutné prvenství v poválečném Německu čelní srážka nákladního a osobního vlaku u severoněmeckého města Radevormwald. Při té 27. května 1971 zemřelo 46 osob, z toho 41 žáků střední školy, a dalších 25 lidí bylo zraněno.

- Nejhorší železniční neštěstí v Evropě od konce druhé světové války se stalo 4. června 1989 v Rusku, kde výbuch plynu v plynovodu na Urale nedaleko města Ufa zasáhl dva osobní vlaky na Transsibiřské magistrále. Zemřelo tam 575 lidí, z toho 181 dětí, a asi 600 osob utrpělo zranění.

- Největší železniční neštěstí v Česku je zároveň i čtvrtým v poválečné Evropě. U stanice Stěblová na Pardubicku se 14. listopadu 1960 srazily dva osobní vlaky, nehoda si vyžádala 118 obětí a 106 zraněných.



- Nejvíce lidí při železničním neštěstí (asi 1 300) zahynulo 26. prosince 2004 na Srí Lance. Přehlněný vlak srazila vlna tsunami, před kterou se cestující snažili zachránit.

- Při „klasickém“ železničním neštěstí nejvíce lidí zahynulo v červnu 1981 v Indii. Vlak tehdy vykolejil a zřítíl se u města Saharsa ve státě Bihár do řeky Bagmati. Podle odhadů tam o život přišlo 800 lidí.

## 05. 06. 2018 Z Varů do Plzně se lidé svezou pohodlněji, bude to stát stovky milionů

Zdroj: iDNES.cz ([https://vary.idnes.cz/karlovarsky-kraj-doprava-zeleznice-vlak-y-martin-hurajcik-p3s-/vary-zpravy.aspx?c=A180605\\_406622\\_vary-zpravy\\_pkz](https://vary.idnes.cz/karlovarsky-kraj-doprava-zeleznice-vlak-y-martin-hurajcik-p3s-/vary-zpravy.aspx?c=A180605_406622_vary-zpravy_pkz))

Zhruba půl miliardy korun chtějí do železničního spojení mezi Karlovými Vary a Plzní investovat sousedící západočeské kraje. Ve spolupráci s Českými drahami nasadí na tratě 140 a 170 mezi oběma krajskými městy a Chebem pět nových vlaků. Podle karlovarského krajského náměstka pro oblast dopravy Martina Hurajčíka je připravená finální podoba smlouvy kvůli žádosti o dotaci z Operačního programu Doprava 2. „Rádi bychom cestujícím zvýšili komfort prostřednictvím elektrifikovaných vozů. Na těchto tratích nám jezdí diesely a motorové vozy. Ty bychom naopak chtěli přesunout na tratě, kde jsou zastaralejší typy, aby se kvalita cestování v regionu razantně zvýšila,“ uvedl. Zmínil rovněž, že kraj chce, aby si vagonů nakoupil rovnou dopravce. Konkrétně to znamená, že pro roky 2020 až 2023 půjde o přímé zadání pro České dráhy. „Už vyjádřily zájem o provozování. Po uplynutí této lhůty bude následovat soutěž a kolejová vozidla případně přejdou na nového provozovatele, který ze soutěže vzejde,“ vysvětlil Martin Hurajčík. Zástupci Českých drah zatím potvrdili, že je v přípravě nový koncept denního spojení mezi Plzní, Chebem a Karlovými Vary. „Ten zajistí dopravní obslužnost dalších míst na této trati a cestování do, z a mezi oběma krajskými městy,“ uvedl Petr Šťáhlavský z tiskového odboru Českých drah. Všechny podrobnosti chce společnost zveřejnit až ve chvíli, kdy budou uzavřené potřebné dohody.

### Pendolino by mohlo zajíždět až do Karlových Varů

Plán na nákup nových vlaků ocenil člen karlovarské krajské dopravní komise Josef Murčo. „Urychlení tohoto spojení je pro nás vítané, stejně jako převod kapacity ze silnic na železnici,“ řekl. Projekt obou krajů a Český drah přivítal také primátor Karlových Varů Petr Kulhánek. „Dostal jsem od pana náměstka Hurajčíka předběžnou informaci, že tuto věc plánují. Jedině to vítám, protože jakékoli zvýšení komfortu, to znamená i frekvence a kvality osobní dopravy na železnici, je přidanou hodnotou,“ uvedl. Zmínil přitom, že se to nemusí týkat jen dopravy do Plzně, ale také vlakové dopravy přes Prahu dál do republiky. „Pokud dnes jede někdo z Karlových Varů do Ostravy, tak je pro něj mnohdy zajímavější cesta vlakem přes Cheb, kde nasedne na pendolino, než cesta autem,“ podotkl. Zástupci Karlovarského kraje se přitom před časem zajímali o to, zda by mohlo pendolino jezdit z dosavadní konečné v Chebu až do Karlových Varů. Petr Šťáhlavský uvedl, že České dráhy jsou na zavedení těchto spojů připravené a uskutečnily potřebná opatření. Jde například o objednávku tras, technologii provozu, oběhy souprav a podobně. „Protože tyto vlaky není možné provozovat na komerční riziko, jejich zavedení se může uskutečnit až v případě zajištění jejich objednávky některým z organizátorů veřejné dopravy a zajištěním jejich financování,“ vysvětlil.

Poněkud zdoluhavá je pro cestující již mnoho let cesta vlakem mezi Karlovými Vary a Prahou. Pasažéři stráví ve vlaku více než tři hodiny. Z tohoto hlediska je výhodnější cesta po nedokončené D6. Podle primátora je v současné době jediným možným řešením, jak zlepšit cestování do hlavního města, její dostavba. „Úvahy nad přímým železničním spojením mezi Karlovými Vary a Prahou jsou na generaci,“ konstatoval Petr Kulhánek.

## 05. 06. 2018 Modernizace čtvrtého koridoru se dostává do závěrečné fáze

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/modernizace-4.koridoru.html>)

Právě zahajovaná modernizace traťového úseku ze Sudoměřic u Tábora do Votic je jednou z posledních staveb na jižní větvi koridoru z Prahy do Českých Budějovic a na hranice s Rakouskem. Po dokončení všech zbývajících etap se cestování mezi oběma centry zkrátí o více než půl hodiny. Přestavba čtvrtého koridoru začala v roce 2005 v části mezi stanicemi Strančice a Praha-Hostivař. V současné době již mohou vlaky využívat jak poměrně dlouhý modernizovaný úsek z této části metropole až do Votic, tak i ze Sudoměřic u Tábora do Doubí a ze Soběslavi do Dynína. Odpovídající parametry získal rovněž železniční uzel v Českých Budějovicích. Téměř souběžně s pracemi na rozhraní Středočeského a Jihočeského kraje se rozběhla také významná stavba na území hlavního města, a to mezi hostivařským a hlavním nádražím, kde vznikne čtyřkolejná trať. Stejně tak se již pracuje v úseku mezi Dynínem a Ševětínem.

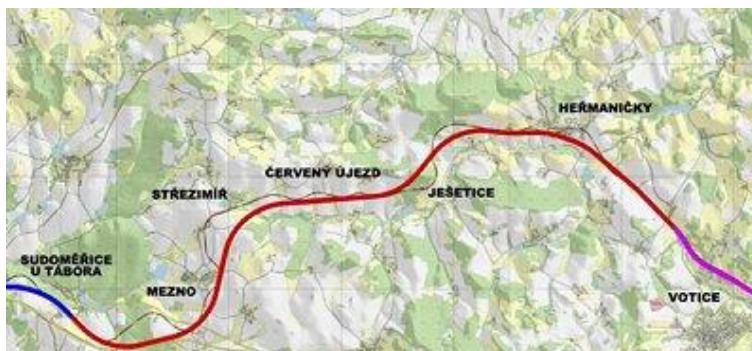
Příští rok v květnu by měla být zahájena stavba z Doubí u Tábora do Soběslavi, kde vznikne dvoukolejná přeložka stávající trati. Jako poslední pak pravděpodobně v roce 2021 přijde na řadu modernizace úseku z Nemanic na okraji jihočeské metropole do Ševětína. Centrální komise Ministerstva dopravy schválila letos v únoru variantu s traťovou přeložkou, na které vzniknou dva poměrně dlouhé tunely, Chotýčanský s délkou téměř 5 km se po svém dokončení stane nejdelším na síti SŽDC.

Dokončení modernizace celého čtvrtého koridoru se předpokládá v roce 2026. Jízdní doba expresů mezi Prahou a Českými Budějovicemi se díky tomu zkrátí z původních 2 hodin a 15 minut až na 1 hodinu a 40 minut. Soupravy s naklápečnými skříněmi urazí celou trasu dokonce za 83 minut.

## 05. 06. 2018 Cesta vlakem z Prahy do Tábora se zkrátí na hodinu (Sudoměřice – Votice, slavnostní zahájení)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/moder.sudomerice-votice.html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes slavnostně zahájila modernizaci trati ze Sudoměřic u Tábora do Votic. Cílem jedné z nejvýznamnějších současných investic do železniční infrastruktury je zvýšit rychlost, plynulost, komfort a bezpečnost dopravy na tomto přibližně dvacet kilometrů dlouhém úseku čtvrtého tranzitního koridoru.



Modernizace trati Sudoměřice – Votice je jednou z posledních součástí souboru staveb na čtvrtém tranzitním koridoru, který spojuje Německo a Rakousko přes Děčín, Prahu a České Budějovice. Na dosud jednokolejném úseku přibude druhá kolej, dva tunely a také nová železniční stanice Červený Újezd. Stavební práce by měly být dokončeny v roce 2021. Rychlost vlaků se zvýší na 160 km/h, což umožní zkrátit jízdní doby expresů mezi Prahou a Tábořem na jednu hodinu. „Modernizace železničního spojení mezi Středočeským a Jihočeským krajem je výjimečnou stavbou nejen svým rozsahem, ale také technickou náročností. V době, kdy se v Česku téměř nerealizují podzemní stavby, reprezentuje dvojice tunelů s celkovou délkou 1,5 km významný stavební prvek. A právě díky němu bude možné výrazně zkrátit cestu z Prahy do jižních Čech,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Zhotovitelem stavby je společnost OHL ŽS. „Realizace této stavby pro nás znamená možnost pokračovat v dlouholeté tradici v železničním stavitelství, uplatnit své bohaté zkušenosti s realizací koridorových staveb a především využít vlastní schopný personál a strojní vybavení v rozhodujících oborech, jako je železniční svršek a spodek, mosty, tunely a pozemní a silniční stavby,“ sdělil generální ředitel OHL ŽS Roman Kocůrek.

Trať Sudoměřice – Votice z velké části vybočí ze stávající stopy, což přinese zkrácení trasy o dva kilometry. Stavbaři vybudují v úseku dva tunely – Mezno s délkou 840 metrů a Deboreč dlouhý 660 metrů. Dosavadní stanice Střeziměř, Ješetice a Heřmaničky nahradí jediná s názvem Červený Újezd. Doplní ji zastávky Mezno, Střeziměř, Červený Újezd, Ješetice a Heřmaničky. V hlubokém údolí mezi zastávkami Ješetice a Heřmaničky vybudují stavbaři celkem tři dlouhé mostní estakády. Nejdelší z nich dosáhne délky 244 metrů.

Vlastní stavební práce byly zahájeny 1. května. Od té doby již probíhá kácení zeleně v trase budoucí přeložky a budování zařízení stavenišť a přístupových komunikací. V nejbližších měsících budou následovat práce na hloubených i ražených částech obou nových tunelů, v místech opěr budoucích železničních estakád se zřídí konsolidační násypy, současně začne realizace menších mostních objektů. V letošním roce se uskuteční pouze krátkodobé (denní) výluky. Konkrétně se tak stane v září a listopadu, kdy bude zavedena náhradní autobusová doprava v úseku Chotoviny – Olbramovice. Čtyřtýdenní nepřetržitá výluka se pak uskuteční během března a dubna příštího roku, ještě o týden delší přerušení provozu je naplánováno na jaro roku 2021.

Celkové investiční náklady akce s názvem Modernizace trati Sudoměřice – Votice činí 7 159 049 000 Kč bez DPH. Žádost o spolufinancování tohoto projektu v rámci Operačního programu Doprava 2014 – 2020 z Fondu soudržnosti Evropské unie byla předložena na konci roku 2017. V případě jejího schválení může příspěvek EU činit až 5 151 794 403 Kč. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Modernizace trati Sodoměřice – Votice
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	OHL ŽS
Délka stavby	19,9 km
Počet nově vložených výhybek	13 ks
Počet žel. mostů, propustků a podchodů	48 ks
Délka protihlukových stěn	2 205 m
Termín zahájení	03/2018
Termín dokončení	08/2021
Celkové investiční náklady	7 159 049 000 Kč bez DPH
Předpokládaný příspěvek EU	5 151 794 403 Kč

### **05. 06. 2018 Z Prahy do Berlína v rekordním čase 4 hodiny (od 10. června 2018)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30075/>)

Letní změna jízdního řádu zrychlí cestování mezi Prahou a Berlínem. Vlaky překonají vzdálenost mezi oběma hlavními městy za rekordní cestovní čas 4 hodiny 5 minut, resp. 4 hodiny 8 minut opačným směrem. To je o více než 10 minut méně než dosud. V minulosti přitom byla běžná cestovní doba mezi Prahou a Berlínem 6 až 7 hodin. „Zrychlení vlaků umožní nasazení moderních lokomotiv Vectron pod značkou Českých drah. Tyto lokomotivy se už nebudou vyměňovat za jiné v Drážďanech, a tak se výrazně zkrátí pobyt vlaků v saské metropoli a zrychlí cestování do Berlína a Hamburku,“ vysvětluje důvody zrychlení Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu.

Spoje EuroCity na lince Praha – Drážďany – Berlín – Hamburk nabízejí vedle rychlé cesty také vysoký komfort. Soupravy jsou klimatizované, cestující mají k dispozici elektrické zásuvky a USB porty pro napájení drobné elektroniky, WiFi připojení k internetu, ve vlaku jsou místa pro cestující na invalidních vozících i pro cestující s malými dětmi v kočárcích. Ty mají i zvláštní uzavřený oddíl, aby malé děti nerušily ostatní spolucestující. Pro cykloturisty je vyhrazen vůz s místy pro jízdní kola, vlaky totiž sledují trasu oblíbené mezinárodní dálkové Labské cyklotrasy. Samozřejmostí je také restaurační vůz s bohatou nabídkou jídel a nápojů, která jsou v plném sortimentu servírovaná i ve voze 1. třídy. Ve vozech 2. třídy mají cestující k dispozici roznášku drobného občerstvení.

Cesta z Prahy do Berlína bude nově trvat přibližně 4 hodiny, do Hamburku se zkrátí na přibližně 6 a půl hodiny. Cena Včasné jízdenky Německo pro trasu z Prahy do Berlína lze pořídit již od 369 Kč a z Prahy do Hamburku od 501 Kč. Cestování vlakem mezi Prahou a Berlínem nebylo nikdy tak rychlé a pohodlné. Ve 30. letech minulého století trvala cesta přibližně 6 hodin. Cestovní čas 6 až 7 hodin pak vydržel mezistátním expresům od počátku 50. let až do konce 80. let minulého století. Teprve po roce 1989 začalo docházet k postupnému zrychlování díky modernizovaným tratím a novým vozidlům. Před 25 lety se cestovní čas zkrátil asi o hodinu na přibližně 5 hodin a nyní je kratší o další hodinu.

### **06. 06. 2018 Pantografy pomalu končí, přinesly vyšší rychlost i nevyužitou rekuperaci (řada 451/452)**

Zdroj: iDNES.cz ([https://technet.idnes.cz/historie-pantografu-pantograf-zabotlam-vlak-jednotka-451-452-p3s-tec-technika.aspx?c=A180531\\_144759\\_tec-technika\\_vse](https://technet.idnes.cz/historie-pantografu-pantograf-zabotlam-vlak-jednotka-451-452-p3s-tec-technika.aspx?c=A180531_144759_tec-technika_vse))

Historie dnes již dosluhujících příměstských vlaků známých jako pantograf nebo také slangově žabotlam začala vznikat již v polovině minulého století. Tehdy bylo jejich cílem zcela změnit pohled na příměstskou dopravu a díky dvěma čelním hnacím vozům i zvýšit rychlost. Historie částečně nízkopodlažních jednotek 451/452 začíná v padesátých letech 20. století. Zkušenosti s příměstskou dopravou v okolí Prahy ukazovaly, že tehdejší lokomotivami vedené vlaky nejsou vhodné. Odborníci rychle odhalili dvě hlavní nevýhody zmíněných vlaků. Dosud používané soupravy s parními nebo nově nastupujícími elektrickými lokomotivami měly nízké hodnoty akcelerace



a decelerace, kdy malé vzdálenosti mezi zastaveními byly příčinou dlouhé jízdní doby a docházelo ke zpomalování nákladních vlaků. Druhým handicapem byla náročná změna směru jízdy vlaku v koncových stanicích.

### Prototyp byl revolucí v konstrukci železničních vozidel

Proto ministerstvo dopravy zadalo v první polovině padesátých let dvacátého století tehdejšímu Výzkumnému ústavu dopravní a úpravárenské techniky zpracování koncepce elektrických jednotek ČSD pro příměstskou dopravu na tratích se stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Vznikla zcela nová koncepce příměstských vlaků. Zvýšení průměrné rychlosti oproti klasickým, lokomotivou vedeným vlakům, měly zajistit pohotově zrychlující obousměrné elektrické jednotky s uspořádáním podvozků 2'Bo' + Bo'2' + 2'Bo' + Bo'2'. Každý vůz jednotky tedy měl jeden hnací a jeden běžný podvozek, neboli distribuovaný pohon.

Prototypové čtyřvozové jednotky EM 475.0001 – 02 (30. 12. 1959) a EM 475.0003 – 04 (30. 3. 1960) měly oproti následujícím pantografům jiná čela se stanovišti strojvedoucího na obou koncích. Prototypové jednotky EM 475.0 měly stanoviště strojvedoucího v neprůchozí kabině na pravé straně. Elektrická výzbroj v podstatě odpovídala sériovým jednotkám EM 475.1, co se však lišilo, bylo rozmístění. Většina elektrické výzbroje byla umístěna ve strojovnách na zadním konci čelního vozu. Každý vůz jednotky měl jeden běžný a jeden hnací podvozek, u čelního vozu byl první podvozek běžný, druhý hnací, u vloženého vozu byl přední hnací a zadní běžný. Nad hnacími podvozky byly umístěny pantografové sběrače, z každé dvojice se vždy používal jen jeden. Toto uspořádání vyžadovalo velký počet vysokonapěťových propojek mezi vozy, proto byla elektrická výzbroj u sériových jednotek soustředěna do krajních vozů. Čelní vůz prototypu se od sériového na první pohled liší oddílem pro zavazadla. Vstup do oddílu měl dvě madla a horní stupačky. Vnější dveře strojoven byly křídlové s otevíráním ven a s žaluzií v horní části. Po stranách kabiny byly také uzamykatelné křídlové dveře strojvedoucího s úzkým oknem, které se otevíraly ven. Okno mělo pevný spodní a sklopný horní na vyklonění hlavy.

Než vyjely prototypy s cestujícími, testovaly se nejdřív na zkušebních tratích v areálu Škody, v Doudlevcích a poté na běžných tratích ČSD, neboť zkušební okruh u Velimi se v té době nezačal ještě ani stavět. Vlaky také obsahovaly do té doby neobvyklou, dostatečně dimenzovanou elektrodynamickou brzdu, která dokonce umožňovala rekuperaci elektrické energie při přechodu elektromotoru do generátorového režimu. Od používání rekuperace se nakonec ustoupilo, protože tehdejší elektrické rozdělení sítě na poměrně krátké napájecí úseky výrazně omezovaly pravděpodobnost výskytu druhého vozidla, které by energii odebralo, ve stejném úseku. Nicméně i dnes ve stejnosměrné napájecí soustavě není vždy zajištěn odběr, proto i moderní vozidla jsou pro stejnosměrný systém vybavena brzdovými odporů. Nezajištěná infrastruktura způsobovala komplikace při údržbě. Dolévání oleje do tlakových ložisek se provádělo obvykle na poměrně krátkém popelovém kanále pro parní lokomotivy a s jednotkou se muselo popojíždět. Další odlišností prototypů od sériových jednotek byla možnost provozu také pod stejnosměrným napájením 1,5 kV, kterým byl v té době elektrizován pražský uzel (Ministerstvo železnic Československé republiky schválilo 7. května 1924 pro „Pražský uzel“ stejnosměrnou soustavu s napětím 1500 V, zahájení provozu bylo v dubnu a květnu 1928).

### Výroba prototypů připomíná výrobu RegioPanterů

Prototypy jednotek vyrobila vagonka Tatra Studénka s elektrickou výzbrojí ze ZVIL Plzeň (Škodovy závody v Plzni měly v té době název Závody V. I. Lenina – ZVIL, později byly přejmenovány na oborový podnik Škoda Plzeň). Výroba prototypů pro mnohé z vás připomíná výrobu jednotek RegioPanter, které mají podobně řešenou výškovou úroveň vozů. Skříně vznikají na Moravě (místo ve Studénce v Ostravě v části vítkovických strojíren, kde se předtím rodily silážní věže). Elektrická výzbroj na prototypu i RegioPanterech pochází z Plzně.

Přípravy výroby ověřovací série začala již v roce 1959. Oproti prototypům byly provedeny tři zásadní změny. Vzhledem k technickým potížím byla opuštěna koncepce distribuovaného pohonu. Dále byla vynechána soustava 1,5 kV pro provoz na pražských spojkách. Poslední změnou bylo z důvodů



plnění exportních úkolů Škodovky do Sovětského svazu převedení vývoje a výroby elektrické části ze ZVIL Plzeň do MEZ Vsetín a Postřelmov. Oba koncepčně nové vlaky byly poprvé nasazeny do provozu v okolí Prahy při druhé celostátní spartakiádě v červnu a červenci 1960. Na trati Praha – Pardubice jste je mohli potkávat od května 1961.

Jelikož prototypy trpěly častými závadami elektrické části a přestavba na sériové provedení byla neefektivní, nesloužily dlouho. Naposledy vozily cestující mezi Poříčany a Nymburkem. Provoz prvního prototypu EM 475.001/02 skončil dříve (odstaven z provozu k 6. 11. 1966), jednotka EM 475.003/04 dojezdila koncem roku 1968 (k 5. 12. 1968). Po delším odstavení na různých místech Prahy byl první prototyp úředně zrušen 2. 3. 1970. Druhý prototyp byl fyzicky zlikvidován 2. 3. 1972 v kovošrotu ve Zdicích.

### Sériové Emilky byly vyrobeny ve dvou sériích

Zní to neuvěřitelně, ale první jednotky řady EM 475.1, později značené jako 451, se na kolejích objevily v létě 1964. Nakonec ve Studénce vyrobili 51 dopravních jednotek první série. V druhé polovině šedesátých let bylo objednáno 11 jednotek EM 475.2 (druhá série), které byly s první téměř shodné. Pantografy druhé série byly dodány v letech 1972 až 1973. Byly nasazeny na nově elektrifikované trati Praha – Benešov. Zpočátku je nebylo možné spojovat s jednotkami EM 475.1, zejména kvůli vyššímu tlaku v hlavních vzduchojemech, které se při spojení propojují (10 vs. 8 bar). Později byly jednotky upraveny a s jednotkami EM 475.1 se spojovaly bez omezení. S menšími úpravami byly někdy provozovány i jednotky zkombinované z vozidel obou sérií.

### Jak v Československu probíhala elektrifikace železnic

Ještě se vrátíme k nastupující elektrické trakci. Ve zmíněných padesátých letech dvacátého století právě probíhala elektrifikace hlavních tratí Československa. Předchůdce ČD, tedy ČSD, zvolil stejnosměrnou napájecí soustavu 3 kV pro tehdejší hlavní dopravní trasu Praha – Česká Třebová – Olomouc – Přerov – Valašské Meziříčí – Púchov – Žilina – Liptovský Mikuláš – Košice – Čierna nad Tisou. Ještě v době budování stejnosměrné napájecí soustavy mezi Prahou a Čiernou nad Tisou proběhlo posouzení výhodnosti, a to včetně zkušeností ze zahraničí. Bylo rozhodnuto o zavedení střídavé trakční soustavy 25 kV/50 Hz i v síti ČSD, poprvé na pokusném úseku mezi Plzní a Horažďovicemi. První zkušební jízdy se střídavými lokomotivami zde proběhly v roce 1961. Od té doby má severní dopravní směr v ČR i na Slovensku stejnosměrné 3kV napájení, jižní koridor střídavé jednofázové 25 kV/50 Hz, které postupně při modernizacích (po 70 letech) nahradí stejnosměrnou trakci.

## 06. 06. 2018 Oprava trati za miliardu zrychlí vlaky do Loun, modernizace začala (Louny – Lovosice)

Zdroj: iDNES.cz ([https://usti.idnes.cz/oprava-zeleznicni-trat-louny-lovosice-zrychleni-f7p-usti-zpravy.aspx?c=A180605\\_406722\\_usti-zpravy\\_vac2](https://usti.idnes.cz/oprava-zeleznicni-trat-louny-lovosice-zrychleni-f7p-usti-zpravy.aspx?c=A180605_406722_usti-zpravy_vac2))

Výrazné zkrácení jízdy vlakem na trati mezi Louny a Lovosicemi přinese revitalizace, kterou zahájila Správa železniční dopravní cesty. Zatímco nyní trvá cesta mezi těmito městy téměř hodinu a půl, za rok by mohly vlaky 34 kilometrů dlouhý úsek urazit za 50 minut. Modernizace trati vyjde na miliardu korun. Regionální trať se prakticky kompletně „převlékne“ a povýší mezi významnější trasy. V budoucnu by totiž po ní měly jezdit spěšné vlaky, které by spojily Louny až s Ústím nad Labem. Zároveň by trať mohla sloužit pro případné odklony dopravy na páteřním koridoru Praha – Ústí nad Labem – Chomutov. Vlaky teď na trati jezdí maximálně šedesátikilometrovou rychlostí, mezi Lovosicemi a Čížkovicemi je dokonce jen padesátka. Po modernizaci budou tato čísla minulostí. Novým maximem bude stovka. Touto rychlostí budou vlaky jezdit mezi Libochovicemi a Radonicemi, z Radonic do Loun pak osmdesátkou a mezi Lovosicemi a Čížkovicemi šedesátkou.

### Nová výhybna i nástupiště

Na lokálce se toho v následujících měsících odehraje hodně. Kompletní rekonstrukcí projde kolejový svršek i spodek. „Bude se také modernizovat 23 přejezdů. Je navrženo moderní staniční i traťové zabezpečovací zařízení s dálkovým řízením z dispečerského pracoviště ve stanici v Lovosicích,“ přibližuje Marek Illiaš, mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), investora stavby. V Radonicích vznikne nová výhybna a stát nechá vybudovat i nová nástupiště v zastávkách a ve stanicích. „A to včetně přístřešků, orientačního systému a přístupových chodníků,“ uvádí ředitel stavby Bedřich Šafařík ze společnosti Strabag Rail ve zprávě, kterou společnost rozeslala dotčeným obcím. Dokončení revitalizace trati předpokládá SŽDC příští rok na konci července. Původně se mělo začít stavět už loni v listopadu, jenže se protáhlo výběrové řízení. „Uchazeči měli dodatečně dotazy k zadávací dokumentaci,“ vysvětlil mluvčí státní organizace Illiaš. Stavbu budou provázet výluky. Začal

platit výlukový jízdní řád a v celém úseku vozí cestující autobusy. Řád je možné najít například na webu Českých drah.

### Obnova trati zničené sesuvem zůstává nejistá

Zatímco trať Louny – Lovosice se dočkala zahájení velké proměny, jiná, která by přitom mohla být pro pasažéry i návazná, jí může pomyslně závidět. Trať mezi Lovosicemi a Teplicemi, kterou před pěti lety poničil sesuv půdy při stavbě dálnice D8, zatím stále nemá jistou budoucnost. Státu se do její obnovy a celkové revitalizace, kterou požaduje kraj, nechce. Důvodem jsou peníze. Podle propočtů ministerstva dopravy by oprava v místě sesuvu stála až 800 milionů a celková modernizace více než dvě miliardy. To je podle resortu příliš a stát by tu místo vlaků raději dál viděl autobusy, které vozí lidi v úseku mezi Lovosicemi a Radejčínem nyní. Definitivně odepsaná ale trať zatím není. Ministr dopravy v demisi Dan Ťok v květnu při výjezdu vlády do Ústeckého kraje řekl, že se na celou záležitost „ještě podívá“.

## 06. 06. 2018 Pravidelná změna železniční osobní dopravy od 10. června

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/zmenajr10.6.2018.html>)

Správa železniční dopravní cesty připravila od neděle 10. června pravidelnou změnu jízdního řádu železniční osobní dopravy 2018 na celkem 85 tratích železniční sítě a na dalších tratích s nostalgickými a výletními vlaky. Stalo se tak na základě žádostí dopravců a krajů.

V rámci této změny dochází k následujícím významnějším změnám v dálkové dopravě:

- Na tratích 010, 070, 080, 120, 170, 200, 220, 230 a 231 jsou u vlaků dopravce ČD rozšířeny úseky s platností dokladů IDS PID, stejně tak se na tratích 170 a 183 rozšiřují úseky s platností dokladů IDS IDP.
- Na trati 090 byla u vlaků EC 170 – 179, 378 a 379 dopravce ČD změněna časová poloha. Nově mají odjezd ze stanice Praha hl. n. v sudou hodinu a 33 min., příjezd pak v lichou hodinu a 24 min.
- Na trati 190 vlak 635 dopravce ČD nově zastavuje ve stanici Dívčice.
- Na tratích 250 a 330 je u vlaků 816 a 817 dopravce ČD upravena časová poloha v úseku Hodonín – Šakvice – Hodonín.
- Na trati 270 jsou v letní turistické sezoně zavedeny nové vlaky 402 a 403 dopravce ČD k baltskému pobřeží Bohumín – Ľeba s přípoji z/do Prahy.
- Na tratích 194 a 220 byly zrušeny vlaky 1068 a 1069 Praha – Český Krumlov dopravce ARRIVA vlaky.
- Na tratích 198 a 203 byly vlaky 1578 a 1579 dopravce KŽC Doprava zkráceny do/z Blatné.
- Na trati 270 nově pojedou vlaky 1356 a 1361 dopravce LEO Express Global ve vybrané dny v letním a předvánočním období až z/do Krakova.
- Vlaky 1031 a 1030 dopravce RegioJet nově pojedou v úseku Brno – Vídeň – Praha denně, vlak 1040 Brno – Praha nepojede v neděli, vlaky 1048 a 1049 Bratislava – Praha – Bratislava pojedou až od 2. září.

V regionální veřejné dopravě byla provedena řada úprav v jízdě vlaků, vesměs směřujících k posílení a zkvalitnění dopravní obslužnosti. Výjimkou je Pardubický kraj, kde dochází na tratích 015, 016, 017 a 024 k dílčím redukcím. K žádným změnám naopak nedochází v Libereckém a Zlínském kraji, Kraji Vysočina a v hlavním městě Praze. Z hlediska integrovaných dopravních systémů se rozšiřuje IDS PID prakticky na celou oblast Středočeského kraje a IDS IDP na celou oblast Plzeňského kraje. Součástí změny je i doplnění řady nových vlaků vedených k jednorázovým akcím kulturního, společenského a turistického významu.

## 12. 06. 2018 Železniční most na Výtoni bojuje o přežití. Přitom zvládá více vlaků než kdy dříve (Praha)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2507248-obrazem-zeleznicni-most-na-vytoni-bojuje-o-preziti-pritom-zvlada-vice-vlaku-nez-kdy#articlewithopenedgallery>)

Železniční most přes Vltavu, kterému se díky jeho umístění říká výtoňský nebo vyšehradský, před sebou možná má poslední roky existence. I když Správa železniční dopravní cesty hovoří o rozsáhlé korozi stavu a neopravitelnosti, je železný příhradový most z počátku 20. století stále



v plném provozu. Vlaky po něm jezdí více než kdy dříve. Případné jeho uzavření by pro železnici v Praze bylo velkou ranou. Poslední příležitost k oddechu dostal železný most pod pražským Vyšehradem před deseti lety. Tehdy proběhla prázdninová výluka části hlavního nádraží a Vinohradských tunelů a vlaky, které jezdily z Prahy do Berouna či Plzně, začínaly až na Smíchově. Po výluce se na most vrátily a začalo jich přibývat nevídaným tempem. V roce 2018 jezdí přes železniční most osobní vlaky na linkách z Prahy do Řevnic, resp. Berouna a do Zličína, resp. Hostivice, rychlíky do Plzně a do Písku, expresy do Chebu či Mnichova a navíc se tudy jezdí z hlavního nádraží na Smíchov odstavit rychlíky z Brna a Uherskohradištska a také všechny regiojety, které do Prahy přijedou. Mezi osmou a devátou dopoledne přes most projíždí přes dvacet vlaků. Pro srovnání, před deseti lety jich bylo v témže čase osm.



Současný dvoukolejný železniční most spojující Výtoň a Smíchov vznikl v roce 1901. Již dříve však sloužil vlakům na témže místě původní most Pražské spojovací dráhy z roku 1872. Postavila ho společnost Dráha císaře Františka Josefa, která dostala za úkol propojit dosud izolované tratě v Praze – svoji, která vedla z Vídně přes Tábor a končila na dnešním hlavním nádraží, Západní dráhu z Bavorska a Plzně, která končila na Smíchově, a státní dráhu, která vedla z Olomouce a končila na nádraží, jež dnes nese jméno prezidenta Masaryka. Most zprvu sloužil pouze nákladní dopravě, osobní vlaky začaly mezi Smíchovem a nádražím císaře Františka Josefa jezdit až v 80. letech. Brzy ale začalo být jasné, že jednokolejný most nestačí. V roce 1901 proto došlo k pozoruhodné rekonstrukci – vpravdě nahrazení mostu mostem. Nová mostovka byla připravena vedle původní konstrukce, potom teprve začala výluka. Jeden den se odstranil starý jednokolejný most, druhý den se osadil nový dvoukolejný a třetí den se opět jezdilo. Ačkoli je zřejmé, že něco takového by bylo dnes těžko uskutečnitelné vzhledem k docela jiným poměrům na obou březích i na řece, zůstává příklad z roku 1901 slavnou ukázkou efektivit a schopnosti plánovat a projektovat.

Další výměna mostů není vyloučena, ačkoli zatím chrání stávající konstrukci památkový status. SŽDC však oznámila, že bude žádat o odebrání památkové ochrany. Odkazuje na studii, podle které je most ve špatném stavu a takřka neopravitelný. Podle jejich závěrů by bylo při opravě nutné nahradit nejméně dvě třetiny konstrukce mostu. Životnost by se přitom prodloužila pouze o 30 let. Že by mohl most zaniknout – s tím, že by ho nahradila vizuálně podobná stavba – připustila SŽDC v době, kdy probíhá rekonstrukce lávek pro pěší. Začala loni v prosinci, první ze dvojice lávek má být opravená během léta. Dříve uvažovala železniční správa také o stavbě dvojčete železničního mostu při zachování původní konstrukce. V takovém případě by se původnímu mostu odlehčilo a zároveň se zvýšila kapacita ze dvou na tři koleje. Nedostatečnou kapacitou se například zdůvodňoval odklon od úvah, že by připravovaná železniční spojka Letiště Václava Havla s centrem Prahy vedla přes Zličín a Smíchov na hlavní nádraží. Protože by se další vlaky na most již nevešly, zvítězila varianta s trasou přes Veleslavín a Dejvice na Masarykovo nádraží.

Co by pro železniční dopravu v Praze znamenalo eventuální uzavření mostu kvůli demolici a stavbě jeho náhrady – pokud by tedy nezabralo jen dva dny jako před stoletím – mohou naznačit občasně kratší výluky, které mezi Smíchovem a hlavním nádražím občas probíhají. Během nich obvykle končí osobní vlaky na Smíchově, zatímco rychlíky musí jet z Radotína přes Branický most (tzv. Most intelligence), Krč a Vršovice, aby se dostaly na hlavní nádraží. Od Branického mostu až na nádraží Vršovice je přitom pouze jednokolejná trať, která je ovšem vytížená zčásti nákladní dopravou a zčásti osobními vlaky do Čerčan a Dobříše. Není pak neobvyklé, že rychlík nabere zpoždění, když v Krči čeká, až se kolej uvolní.

## 17. 06. 2018 Přebíhání kolejí v Pardubicích zmírní nová lávka, stvrdila smlouva (Pardubice hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz ([https://pardubice.idnes.cz/lavka-pres-zeleznicni-koridor-v-pardubicich-lavka-na-duklu-pak-/pardubice-zpravy.aspx?c=A180615\\_131949\\_pardubice-zpravy\\_jah](https://pardubice.idnes.cz/lavka-pres-zeleznicni-koridor-v-pardubicich-lavka-na-duklu-pak-/pardubice-zpravy.aspx?c=A180615_131949_pardubice-zpravy_jah))

Připravený projekt, dokumentace i podepsané klíčové smlouvy. Zdá se, že po desítkách let nebezpečného přebíhání mnoha kolejí na pardubickém nádraží se lidé z jižní části města dočkají nadchodu. Ten sice postaví Správa železniční dopravní cesty, ale bude patřit městu. Je středa krátce před 17. hodinou. U čtvrtého nástupiště brzdí rychlík Metropolitan od Prahy. Z jednoho vagonu vystupuje třicátník a šine si to k západnímu konci nástupiště. Pozorovateli je jasné, co bude následovat – hopsání přes koleje směř sídliště Dukla. Cedule s nápisy Zákaz vstupu a Vstup do kolejiště zakázán nechávají muže zcela v klidu. A stejně je to nejspíš i v jiné dny – za kolejemi má totiž zamknuté kolo. Neuplyne



ani deset minut a z druhé strany si to přes koleje zkracuje padesátník s jízdním kolem. Vzhledem k nadváze, pantoflím na nohou a těžkému nákladu nepůsobí mezi výhybkami právě hbitě. Nicméně rezignuje i na přece jen bezpečnější cestu ze čtvrtého nástupiště podchodem a přenesení bicykl přes úplně všechny koleje rozlehlého nádraží. Nic na tom, že právě zdolal jednu z nejvíce frekventovaných tratí v zemi, po které každých pár minut jede vlak. Jenže kde není žalobce, není ani soudce. Kolejistič málokdy někdo kontroluje. Jedna z mála kontrol se konala přesně před dvěma roky a její závěry nebyly překvapivé. „Podle odhadů z kontroly v krajském městě přejde denně přes koleje asi stovka lidí. Mnoho lidí se dnes otočilo a šlo pryč, když vidělo policisty v uniformách. V Pardubicích se nám tam hodně pohybují kolaři. Tři lidé dostali pokutu na místě, jen malou částku. K tomu přistupujeme jen výjimečně, když mají sluchátka na uších nebo telefonují nebo se hádají a nejsou ochotní na pokutu přistoupit,“ uvedla v červnu 2016 koordinátorka bezpečnostní akce v Pardubicích Dana Rozová.

### Oficiální trasa je o dva kilometry delší

Na druhou stranu se dá počínání lidí pochopit. Třeba pro obyvatele Dukly znamená přechod přes koleje poměrně znatelnou úsporu času. Po oficiální trase totiž musí ujít nebo ujet zhruba o dva kilometry více. Právě oni tak zřejmě nejvíce uvítají informaci, že nad kolejističem v dohledné době vyrostě nadchod. „Lávka bude začínat na kraji nástupiště u budoucího terminálu B pro linkovou dopravu a vyústí v ulici K Vápence, tedy kousek od sídliště Dukla. Spojit tyto dvě lokality je více než nutné, většina lidí si totiž cestu ze sídliště zkracuje přes koleje, což není zrovna bezpečné. Lávka by pak měla být dlouhá přibližně 240 metrů a pro větší komfort cestujících na ní bude možné zakoupit jízdenky na vlak,“ uvedla náměstkyně primátora Helena Dvořáčková.

První snahy o lávku jsou už pořádně zaprášené. Jejich symbolem je sedm zelených obřích pilířů, které se desítky let pnou nad kolejističem, ale nikdy nesloužily zamýšlenému účelu. Až nyní se věci dávají do pohybu. Radní Pardubic totiž už schválili smlouvu o postoupení práv a povinností při stavbě lávky. Jejím podpisem se stavba oficiálně stává součástí projektu Modernizace železničního uzlu Pardubice a tím také investicí Správy železniční dopravní cesty. Práce by měly vypuknout už příští rok. „Město mělo za úkol zpracovat dokumentaci do úrovně územního rozhodnutí na lávku spojující Palackého třídu s ulicí K Vápence a zároveň toto územní rozhodnutí získat. Po mnoha úpravách textu a vydání nového územního rozhodnutí daného změnou vzhledu lávky rada města schválila podobu smlouvy,“ uvedla Dvořáčková. Ta je spokojená i s tím, že se městu podařilo prosadit lepší vzhled nadchodu dle návrhu opozičního zastupitele za Pardubáky architekta Milana Košaře. „Až bude rekonstrukce hotová, Správa železniční dopravní cesty předá lávku do majetku města s tím, že například navigační a informační systémy zůstanou v majetku SŽDC,“ dodala náměstkyně. Radní města si také pochvalují, že jim vyšla spolupráce se SŽDC. Podle nich to není právě obvyklé. „Po desítkách let se nám povedlo propojit a dát dohromady dva důležité projekty. Jedním z nich je celková rekonstrukce železničního uzlu, kterou provádí stát, a druhým je právě lávka,“ řekl zastupitel a poslanec za ANO Martin Kolovratník. „Spojení má dvě výhody. Práce a omezení na koridoru proběhnou zároveň. Z pohledu města také dojde k funkčnímu propojení obou městských částí kolem nádraží. Na severu bude spojeno přednádraží a autobusový terminál a na jihu naváže přímo na lávku budoucí parkovací dům,“ dodal Kolovratník.

Správa železniční dopravní cesty již má na rekonstrukci vlakového nádraží vysoutěženého projektanta. Vybrány byly sesterské firmy Sudop Praha a Sudop EU. Modernizace železničního uzlu má vyjít zhruba na čtyři miliardy korun. Přístup na nástupiště bude nově bezbariérový, přibude zde páté nástupiště a také budou vyměněny koleje.

---

## 17. 06. 2018 Ruiny historického nádraží v Duchcově půjdou k zemi, už není chráněné

Zdroj: iDNES.cz ([https://usti.idnes.cz/stare-nadrazi-duchcov-bourani-obyvatele-nesouhlas-f8f-/usti-zpravy.aspx?c=A180613\\_408495\\_usti-zpravy\\_vac2](https://usti.idnes.cz/stare-nadrazi-duchcov-bourani-obyvatele-nesouhlas-f8f-/usti-zpravy.aspx?c=A180613_408495_usti-zpravy_vac2))

Historická 120 let stará budova nádraží v Duchcově, která byla až do roku 2016 pod ochranou památkářů, má před sebou poslední dny života. Město získalo dotaci na demolici chátrajícího objektu a brzy ji zahájí. S bouráním ale část politiků a obyvatel nesouhlasí. „Dostali jsme dotaci od ministerstva pro místní rozvoj, z programu Demolice budov v sociálně vyloučených lokalitách. Výběrové řízení vyhrála firma Mapeco Most, která budovu zbourá za 1,785 milionu korun s DPH. Město se na tom bude podílet 400 tisíci,“ sdělil starosta Duchcova Zbyněk Šimbera. Demoliční práce začnou ještě tento měsíc. „Zatím jsme nepředali staveniště. Jisté ale je, že práce začnou v červnu a skončit by měly do tří měsíců od předání,“ dodal Šimbera. Staré nádraží v jižní části Duchcova patří městu od roku 2012, kdy ho



koupilo od Správy železniční dopravní cesty za 340 tisíc korun. První vlaky zde jezdily už v roce 1867, tehdejší dřevěnou stanici nahradila v roce 1898 stavba architekta Hermanna Rudolpha.



### Ráj sběračů kovů

Od roku 1968, kdy byla trať Ústí nad Labem – Chomutov přeložena a ve městě postavili nové nádraží, ale budova chátrá. V posledních letech se v ní scházeli sběrači kovů, a proto ji město v roce 2014 zakonzervovalo. O dva roky později byla z budovy sejmuta památková ochrana a na začátku loňského roku zastupitelé odhlasovali její demolici. Budova má přitom zajímavou historii. V dubnu 1881 zde byl uskutečněn vůbec první telefonický hovor na českém území, který spojoval důl Hartmann v Ledvicích s nádražím. Proti zbourání nádraží dlouhodobě bojuje opoziční hnutí Šance pro Duchcov. To se několikrát snažilo zřídit pracovní skupinu pro jeho záchranu a sepsalo i petici proti demolici. Tu pak předložilo zastupitelstvu loni v září. „Tam se ale řešilo jen to, že ji podepsali mimoduchcovští, a tudíž se na ni nemusí brát zřetel,“ podivila se Jitka Bártová z hnutí.

### Jsou možnosti, jak objekt zachránit, namítá hnutí

Podle ní je nádražní budova kusem historie města a mělo by se tak s ní i zacházet. „Je spojená s těžbou uhlí a bojem o zachování celého Duchcova. Je nám to líto o to více, že jsou možnosti, jak budovu zachránit, ať už využitím dotací, či jejím prodejem. I v současné době existuje zájemce o koupi,“ upozornila bývalá starostka. Podle ní jde jen o politický boj. „Přijde mi, že hlavním cílem pana starosty v tomto volebním období je budovu zbourat. Bez ohledu na to, co to stojí a co to městu přinese. Je to jen jeho boj proti mně a to je smutné,“ podotkla Bártová.

Co vznikne na místě dnešní ruiny, zatím není jasné. „Park tu být nesmí, takže tam zatím bude zatravněná plocha. Chystáme ale dodatek k územnímu plánu a pak by se to mohlo změnit,“ říká Šimbera. „Jednou z variant je, že bychom oslovili studenty architektury, aby nám zpracovali smysluplný projekt. Už to máme vyzkoušené ze zámecké zahrady, tehdy nám zde studenti navrhli parkovou úpravu. Věřím, že bychom to nyní mohli zkusit podobně, mladí lidé mívají dobré nápady. Jejich návrhy bychom určitě podrobili širší debatě,“ přiblížil duchcovský starosta.

## 18. 06. 2018 Obnovené vlaky nepřežily. Pardubický kraj jim nedal moc šanci

Zdroj: iDNES.cz ([https://pardubice.idnes.cz/vlaky-dusek-dzbel-0z7-/pardubice-zpravy.aspx?c=A180618\\_409353\\_pardubice-zpravy\\_skn](https://pardubice.idnes.cz/vlaky-dusek-dzbel-0z7-/pardubice-zpravy.aspx?c=A180618_409353_pardubice-zpravy_skn))

V tichosti končí drahý experiment politiků Pardubického kraje, kteří v roce 2011 zrušili provoz na malých tratích, o tři roky později se je pokusili oživit a teď je zase pohřbívají. Resuscitaci tratí prosadil bývalý železničářský odborář a někdejší radní kraje Jaromír Dušek. Už týden nejezdí ve všední den vlaky z malé obce Dzbel do Moravské Třebové a zpět. Provoz skončil úplně mezi Borohrádkem a Holicemi, z Králík se už lidé nedostanou do Štítů v Olomouckém kraji. Podle tiskových zpráv z krajského úřadu by se mohlo zdát, že si za to cestující mohou sami. Neměli o tuto službu zájem, vlaky jezdily prázdné. Ve skutečnosti se kraj několik let choval tak, jako kdyby nebylo podstatné, zda dotované vlaky bude někdo používat, nýbrž to, že vůbec budou jezdit. Jízdní řády mnohdy ignorovaly potřeby lidí. Třeba z Králík do Štítů cestují lidé do továrny Klein automotive, kteří by tamní lokálku asi naplnili. Jenže spoje jezdily v jiných časech, a tak zůstaly prázdné. „Nebyly tam přípoje, nebylo to uzpůsobené lidem. Pokud by se zvolil jiný přístup, šanci by to mělo,“ uvedl předseda Klubu přátel lokálek Marek Tomek. Když chtěl někdo z obce Dzbel jet ve všední den v patnáct hodin do 54 kilometrů vzdálené České Třebové, zabralo mu to kvůli půlhodinovému čekání v Moravské Třebové dvě hodiny. „Nechali jsme udělat průzkum vytíženosti některých vlakových a autobusových spojů, z něhož jsme zjistili, že některé z nich převáží pouze jednoho nebo dva cestující denně,“ uvedl náměstek hejtmána Michal Kortyš. Uznal ale, že přípoje nenavazovaly. „Vlakové spoje byly sice znovu nasazeny, ale moc se neřešilo, zda jedou ve správný čas, zda to lidem vyhovuje a dostanou se třeba včas do práce,“ připustil Kortyš. Potíž podle starostů byla i v tom, že se lidé po první vlně rušení lokálek naučili jezdit do práce auty, a zpátky do vlaků se jim už nechtělo.

V roce 2011 Pardubický kraj provedl revoluci v jízdních řádech, přestal si objednávat provoz na malých tratích, a naopak podpořil autobusy. Změnu ale lidé nepřijali. Do nové krajské vlády přišel radní pro dopravu Jaromír Dušek a provoz na šesti tratích zase v roce 2014 obnovil. V roce 2016 jeho SPO ve volbách neuspěla a on ve funkci skončil. Z toho, co prosadil, zůstávají v červnu 2018 vlaky na trati Borová u Poličky – Žďárec u Skutče a jen víkendový provoz mezi Lichkovem – Hanušovicemi a Moravskou Třebovou a obcí Dzbel. Zbyl také jeden víkendový pár vlaků mezi Heřmanovým Městcem a Prachovicemi. Sám Dušek to kritizuje. „Zaručit dopravu pro lidi je služba, kterou je kraj povinen zajistit, a ne tratě pozavírat,“ řekl k tomu před časem. Změny samozřejmě vadí i lidem

v obcích na trati. „Dozvěděli jsme se to z novin, nikdo s námi nejednal, řekla starostka obce Džbel Jana Konečná, která si nedělá velké iluze, že víkendový provoz na trati vydrží. „Myslím, že to moc dlouhé trvání mít nebude,“ řekla. Lidé podle ní už na hlavní koridor nepojedou do České Třebové, ale do Olomouce.

### Kraje se nedomluví

Marek Tomek upozorňuje na důležitý aspekt neúspěšného pokusu o obnovu provozu lokálek. Pardubický kraj se totiž nedokázal s Olomouckým i Jihomoravským krajem dohodnout na dotování a provozování spojů na tratích, které překračují hranice. Každý region má svoji vlastní dopravní politiku. „Regionální železniční doprava by měla spadat do celostátní působnosti, kraje se nedokážou domluvit. Byly geograficky vytvořeny bez ohledu na přirozené přepravní proudy,“ řekl předseda Klubu přátel lokálek. Sám Korytš uznává, že největší problémy jsou právě se spoji na tratích, které končí v jiném kraji. Slibuje, že lidem v regionu zrušené spoje kraj nahradí. „Kilometry ušetřené na těchto neefektivních spojích budou při nejbližší změně jízdního řádu využity k posílení zrychlených spojů na efektivních tratích,“ uvedl Korytš. Bude se podle svých slov také pokoušet domlouvat se sousedními kraji, aby lidé na periferii netrpěli tím, že žijí u krajských hranic. „Starostové z této oblasti si stěžují nejvíc na to, že nemají spojení ve směru na Olomouc a na Brno. Jednáme s oběma kraji, snažíme se do této oblasti dostat autobusy,“ uvedl Korytš.

## 19. 06. 2018 V Chebu začala půlmiliardová oprava nádraží, nejvýznamnějšího uzlu v kraji

Zdroj: iDNES.cz ([https://vary.idnes.cz/vlakove-nadrazi-cheb-rekonstrukce-vlaky-zeleznice-doprava-poi-vary-zpravy.aspx?c=A180619\\_409564\\_vary-zpravy\\_ba](https://vary.idnes.cz/vlakove-nadrazi-cheb-rekonstrukce-vlaky-zeleznice-doprava-poi-vary-zpravy.aspx?c=A180619_409564_vary-zpravy_ba))

V Chebu začaly dlouho očekávané stavební práce na tamním vlakovém nádraží. Zcela mimo provoz je první nástupiště, kde pracovníci rozebírají koleje, mizí také zastřešení peronu. Vlaky proto přijíždějí pouze ke dvěma zbývajícím nástupištím. Cestující mohou na vlastní oči sledovat, jak pokračují práce na modernizaci nejvýznamnějšího železničního uzlu v kraji za půl miliardy korun. Stavba, kterou financuje Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), by měla přinést vyšší spolehlivost a bezpečnost železniční dopravy a po dokončení také zvýšit kulturu cestování. To by mohlo přispět k vyšší atraktivitě cestování vlakem a ke zvýšení počtu cestujících.



Připravovaná stavba obnáší rekonstrukci celého kolejiště železniční stanice Cheb, modernizaci nástupišť a vybudování bezbariérových přístupů k vlakům. „To bude také největším přínosem pro cestující. Díky tomu, že zde vyrostou výtahy, dostanou se i lidé s omezenou schopností pohybu na všechna nástupiště komfortně,“ uvedl náměstek ředitele SŽDC Mojmír Nejezchleb. Dodal, že chystaná stavba řeší také úpravy nástupišť tak, aby vystupování i nastupování bylo pro cestující pohodlnější. Všechna nástupiště budou po celé délce vybavena vodicími liniemi pro nevidomé, nebudou chybět ani bezpečnostní a signální pásy. „Úpravy se dotknou i zastřešení a osvětlení peronů. Rekonstrukcí projde také stávající podchod. Vše za běžného provozu, dopravní obslužnost bude v maximální míře zachována,“ uvedl náměstek Nejezchleb.

Lidé s handicapem, kteří se obtížně pohybují, úpravy na nádraží vítají. „Bezbariérovost určitě bude prospěšná. Pomůže třeba seniorům nebo maminkám s kočárky,“ řekl například Tomáš Harant, který se pohybuje na vozíku. Pod rekonstruovanými kolejemi, které budou osazeny novými výhybkami s moderním elektrickým ohřevem, bude provedena rekonstrukce železničního spodku. Vzhledem k rozsahu rekonstrukce na železničním svršku projde modernizací také zabezpečovací a sdělovací zařízení a další elektrorozvody. Kromě většího komfortu pro cestující a vyšší bezpečnosti nabídne nádraží i další novinku. Po úpravách trati se rychlost vlaků projíždějících nádražím zvýší z 60 na 80 kilometrů za hodinu. Modernizace železničního uzlu v Chebu je významná i z pohledu mezinárodní a nákladní dopravy. Řada firem, které podnikají v chebské průmyslové zóně, by přivítala obnovení železniční vlečky, která by propojila lokalitu u letiště s chebským nádražím. Zboží by tak nemuselo za zákazníky putovat v kamionech, ale po železnici.

Modernizace železničního uzlu Cheb má stát celkem 516 milionů korun. Z toho 389 milionů pokryje dotace z evropských fondů, konkrétně z programu Nástroj pro propojení Evropy. Stavbu bude provádět společnost Strabag Trail. Hotovo má být v září příštího roku.

### V plánu je také rekonstrukce nádražní budovy

„Cheb je stanice, která v posledních desetiletích neprošla významnější rekonstrukcí. My nyní ten stav napravujeme,“ uvedl náměstek ředitele SŽDC Mojmír Nejezchleb s tím, že v plánu je i rekonstrukce

samotné nádražní budovy včetně zateplení. Ta má stát okolo 100 milionů korun. „V současné době ji projektujeme. Zahájit bychom ji měli přibližně za tři roky,“ doplnil. Podle mluvčího SŽDC Marka Illiaše se už na nádraží v Chebu dokončuje výměna oken a oprava střechy na části budovy, která není památkově chráněná. Cheb je významný také tím, že do tamní stanice zajišťují rychlovlaky Pendolino. Karlovarský kraj chce prosadit, aby Pendolino zajíždělo i do Karlových Varů. To bude možné po rekonstrukci karlovarského horního nádraží.

## 20. 06. 2018 Kdo obsadí jihočeské koleje příštích 15 let? Dopravci soutěží o miliardy

Zdroj: iDNES.cz ([https://budejovice.idnes.cz/vlaky-trate-koleje-dopravce-drahy-jihocesky-kraj-tendr-pge-budejovice-zpravy.aspx?c=A180618\\_409364\\_budejovice-zpravy\\_jbr](https://budejovice.idnes.cz/vlaky-trate-koleje-dopravce-drahy-jihocesky-kraj-tendr-pge-budejovice-zpravy.aspx?c=A180618_409364_budejovice-zpravy_jbr))

Klimatizované soupravy s připojením k internetu a modernější vlaky mají v příštích letech stále častěji jezdit na jihočeských kolejích. Jihočeský kraj začíná hledat nového dopravce, který nadcházejících 15 let obslouží osm elektrifikovaných železničních tratí. Doposud na nich zajišťují služby České dráhy. Provoz na železnici v jižních Čechách se tak může celkově proměnit. Kraj totiž už od konce dubna hledá nového dopravce také pro vybrané motorové tratě. A od konce loňského roku navíc provozuje takzvané pošumavské lokálky společnost GW Train Regio.

Ve hře jsou miliardy korun. „Objem zakázky na osm elektrifikovaných tratí přesahuje sedm miliard korun. Ročně to vychází na nějakých 470 milionů korun, za které se ročně ujede 3,6 milionu kilometrů,“ upřesnil krajský radní Antonín Krák, který má na starost veřejné zakázky. Rada už vyhlášení tendru schválila, takže se v těchto dnech začne soutěžit a zájemci budou mít tři měsíce, aby se přihlásili. Pokud nenastanou velké komplikace a s nimi zdržení, začne nová smlouva platit v prosinci 2019 s nástupem nových jízdních řádů. „Na této věci jsme pracovali více než rok, příprava zadání je komplikovaná. Pro nás je důležité, abychom zajistili slušnou cenu, dostatečný komfort a aby vlaky byly i za patnáct let konkurenceschopné,“ uvedla jihočeská hejtmanka Ivana Stráská. V podmínkách tak je, aby dopravce postupně garantoval klimatizované vozy, ale třeba i wi-fi připojení a další služby na všech spojích.

### České dráhy mají zájem provoz obhájit

Více než sedmimiliardový tendr se týká například trati z Budějovic do Velenic, dále z Rybníka do Lipna nad Vltavou, ale i z Budějovic směrem na Plzeň a rovněž z krajského města na Tábor a k Benešovu. „Do tohoto souboru už jsme zahrnuli i úsek Veselí nad Lužnicí – České Velenice, u kterého s elektrifikací počítáme do roku 2025,“ podotkl Ivan Študlar, dopravní konzultant společnosti Jikord, která koordinuje veřejnou dopravu v Jihočeském kraji. České dráhy pro MF DNES potvrdily, že se přihlásí do všech tendrů. „Tedy i do těch v Jihočeském kraji. Pokud jde o soutěž z dubna na motorovou část, tam jsme si vyzvedli podklady a na základě požadavků kraje připravíme nabídku,“ sdělil Radek Joklík, mluvčí Českých drah.

Motorové tratě kraj soutěží třeba na Písecku, Strakonicku a Táborsku, lhůta pro podání nabídek je zde polovina července. U elektrifikovaných tratí by měl vítězný dopravce postupně nasadit desítku moderních dvoudílných souprav. Pro představu jsou to například RegioPantery, které už České dráhy (ČD) na vybraných spojích provozují. „V Jihočeském kraji máme čtyři dvouvozové jednotky RegioPanter, aktuálně jsou v pravidelném provozu tři,“ upřesnil na konci minulého týdne Joklík. Z tohoto pohledu tak mají ČD určitý náskok a musely by pořídit ještě šest souprav. Pro motorovou část nejsou nároky tak vysoké a kraj nebude požadovat úplně nové vlaky. Vítěz pak bude jezdit například mezi Pískem a Protivínem, Tábořem a Ražicemi či z Tábora do Horní Cerekve. Podle údajů z návrhu smlouvy, kterou má MF DNES k dispozici, najezdí dopravce na motorové trakci více než 1,9 milionu vlakových kilometrů ročně. „Celkový objem zakázky je přes 3,6 miliardy korun,“ doplnil Študlar.

Pokud by měl Jihočeský kraj s tendry komplikace a soutěž by řešil například antimonopolní úřad, je připraven prodloužit mimořádně smlouvu s ČD, než by se zakázku podařilo úspěšně uzavřít. V případě soutěže o soubor „šumavských“ tratí právě takové problémy nastaly. V tomto případě se jednalo o zakázku rovněž na 15 let za 2,25 miliardy korun. GW Train Regio tak obsluhuje tratě Budějovice – Černý Kříž, Čičenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary.

### Jaké tratě kraj soutěží

Elektrifikované

- ČB – Horažďovice předměstí
- Protivín – Písek
- Rybník – Lipno n. Vlt.

- ČB – Horní Dvořiště
- ČB – Č. Velenice
- Ražice – Písek
- ČB – Tábor
- Veselí n. L. – Žirovnice
- Veselí n. L. – Č. Velenice (bude elektrifikovaná do roku 2025)

#### Motorové

- Čičenice – Horažďovice předměstí
- Písek město – Protivín
- Nepomuk – Blatná ,
- Březnice – Písek
- Tábor – Ražice
- Březnice – Strakonice
- Tábor – Pacov

## 20. 06. 2018 Stavba železničních tunelů na Orlickoústecku může ohrozit spodní vodu (Ústí nad Orlicí – Choceň)

Zdroj: iDNES.cz ([https://pardubice.idnes.cz/zeleznicni-koridor-zeleznice-usek-usti-nad-orlici-chocen-tunely-px5-/pardubice-zpravy.aspx?c=A180620\\_409855\\_pardubice-zpravy\\_jah](https://pardubice.idnes.cz/zeleznicni-koridor-zeleznice-usek-usti-nad-orlici-chocen-tunely-px5-/pardubice-zpravy.aspx?c=A180620_409855_pardubice-zpravy_jah))

Dosud neopravený úsek hlavního koridoru na Orlickoústecku se možná nedočká řadu let chystané velké investice. Místo stavby nové trasy s tunely železničáři patrně jen vylepší současnou trať. Budování tunelů totiž může ohrozit velké zásoby podzemní vody. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vypisuje zadávací řízení na zpracování projektu pro stavební řízení při modernizaci úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí včetně brandýské železniční stanice. Práce nakonec mohou jen kopírovat původní Pernerovu trať, a oproti původním záměrům by tak byly mnohem skromnější. Což sice ušetří miliardy, ale neprospěje cestujícím ani nákladní dopravě na přetížené trati. „Cílem stavby je například odstranění propadů traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti provozu, zajištění spolehlivého provozu a potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy i bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš.

### V trase tunelů jsou velké zásoby podzemní vody

Jedním z důležitých cílů je také rekonstrukce trakčního vedení pocházejícího z 50. let minulého století. Tento úsek se optimalizoval v roce 2002. Pokus o modernizaci snad nejmalebnějšího, ale i nejsložitějšího místa na hlavní trati naráží po léta na řadu potíží, kterým se měla vyhnout varianta jejího napřímení po úplně nové trase. Ta měla vést i dvěma tunely o délce pět a jeden a půl kilometru. Studie proveditelnosti má být zpracována do konce roku 2018, ale už nyní je jasné, že její budoucnost je doslova „na vodě“. Podrobnější geologické průzkumy totiž ukázaly, že v trase tunelů jsou mimořádně velké zásoby podzemních vod Vysokomyštské synklinály s využitelným množstvím 2 270 litrů za sekundu, přičemž nyní se čerpá méně než 250 litrů. „To může přinést velké komplikace pro schválení trasy z pohledu vlivu na životní prostředí,“ přiznal ředitel odboru strategie SŽDC Radek Čech.

### Práce na koridoru mají začít v roce 2020

Správci železnic ovšem jedním dechem dodávají, že mají k dispozici moderní technologii, která by zásoby spodních vod během výstavby tunelu neměla ohrozit. „Za razícím štítem soupravy TBM jsou ihned osazovány vodotěsné segmenty na vyztužení provedeného výrubu a volný prostor mezi ostěním a skálou je vyplňován. Vyrubaný tubus tunelu tedy nefunguje jako drenážní potrubí, které by umožnilo odtok spodních vod,“ uvádí Illiaš. Navíc se podle něj při ražbě nepřetržitě provádějí průzkumné horizontální vrty před štítem soupravy, které včas upozorňují na zjištěné aktuální nepříznivé hydrogeologické změny. Podle správců železnic by stavební povolení na modernizaci současné stopy tratě mělo být vydáno v dubnu 2020. Práce by pak měly trvat od listopadu 2020 do října roku 2022. Pro stavbu tunelů s pracovním názvem stavby „Modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Choceň“ se nyní zpracovává aktualizace studie proveditelnosti, má být hotová letos v září. Studie potvrdí technicky a ekologicky možné a ekonomicky únosné varianty řešení stavby. Následně SŽDC s ministerstvem dopravy rozhodnou o dalším způsobu její přípravy. Z koncepce nákladní

dopravy na železnici, kterou loni schválila vláda, vyplývá, že obloukovitou trať podél řeky Tichá Orlice mají namísto původně plánovaných tří kratších tunelů napřímit dva dlouhé tunely. Z kapacitních důvodů je ale nutné zachovat pro potřeby nákladní dopravy i stávající trať.

## 22. 06. 2018 Elektrifikovaná trať je roky ve zkušebním provozu. Kvůli bludným proudům (Zábřeh – Šumperk)

Zdroj: iDNES.cz ([https://olomouc.idnes.cz/sumperk-zabreh-trat-bludne-proudy-elektrifikace-kolaudace-zkusebni-provoz-szdc-gfv-olomouc-zpravy.aspx?c=A180620\\_409941\\_olomouc-zpravy\\_stk](https://olomouc.idnes.cz/sumperk-zabreh-trat-bludne-proudy-elektrifikace-kolaudace-zkusebni-provoz-szdc-gfv-olomouc-zpravy.aspx?c=A180620_409941_olomouc-zpravy_stk))

I osm let po dokončení elektrifikace dál čeká na kolaudaci železniční trať mezi Zábřehem a Šumperkem. Ve zkušebním provozu zůstává kvůli takzvaným bludným elektrickým proudům, jejichž negativní účinky musí správa trati odstranit. „V rámci příprav na kolaudaci vyvstala nově nutnost vybudovat ochranu kovových vodovodních rozvodů proti účinkům bludných proudů. Na základě požadavků vodárenské společnosti jsme zahájili přípravu opatření, která negativní účinky bludných proudů eliminují,“ popisuje mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Tesař. Problémy s bludnými proudy nastávají právě především v místech, kde se do blízkosti elektrifikovaných tratí dostávají vodárenské a další sítě. Že nejde o banální problém potvrdil i předseda představenstva Vodohospodářských zařízení Šumperk Petr Suchomel. „Bludné proudy narušují naše kovové vodovodní potrubí, které potom podléhá korozi mnohem dříve než za normálních podmínek. Ta věc se musí vyřešit,“ řekl. Jenže jak uvádí Tesař, technicky komplikovaný je už jen samotný přípravný proces. „Je podmíněn náročným měřením, koordinací s dotčenými správci a týmem projektantů specializujících se na tuto problematiku. Pouze měření a mapování výskytu bludných proudů v dané lokalitě a následné vyhodnocení trvalo dlouhých devět měsíců,“ popsal mluvčí SŽDC.

### Stejný problém řeší už roky i na trati do Koutů nad Desnou

Letos na jaře už však státní podnik podepsal smlouvu s vítězem soutěže na zhotovitele dokumentace pro stavební povolení. „Bude dokončena v listopadu. Následně vypíšeme soutěž na zhotovitele stavby, která by účinky bludných proudů měla odstranit. Po dokončení stavby v příštím roce předpokládáme vydání kolaudačního souhlasu,“ odhaduje termín, kdy by trať elektrifikovaná již před dlouhými osmi lety mohla opustit zkušební provoz. Problém s bludnými proudy však není ojedinělý, na vodárenských a plynárenských sítích ho řešilo také Sdružení obcí údolí Desné, které vlastní navazující Železnici Desná mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou. Trať byla rovněž elektrifikována před několika lety a podobně jako trať Zábřeh – Šumperk je dodnes ve zkušebním provozu. Zde však jsou práce na odstranění účinků bludných proudů na blízké sítě plynařů a vodařů už hotové. „Na řadě míst se propojily kovové rozvody vody s kolejemi kabelem a bludné proudy se tak fakticky vrátily do kolejí,“ vysvětlil technik Železnice Desná Michal Vrzala. V současné době podle něj experti měří bludné proudy na rozvodech. „Už se tam neobjevují,“ potvrdil Vrzala. Zdrojem takzvaných bludných proudů je stejnosměrný proud používaný zejména k pohonu dopravních prostředků jako elektrických lokomotiv nebo tramvají. Bludné proudy vznikají v zemi a dokážou značně poškodit kovová vedení, která jsou zakopaná v blízkosti kolejí.

### Bludné proudy

Bludný (též plazivý či toulavý) proud je jev, který se vyskytuje při stejnosměrném napájení obvodů všude, kde je buď úmyslně, či náhodně jeden pól zdroje uzemněn. Jeho směr i velikost jsou dány Ohmovým zákonem a 1. Kirchhoffovým zákonem. Spočívá v tom, že proud se vrací do zdroje nikoliv po korektním vodiči, ale částečně vodivou zeminou. Protože zemina je směs různě vodivých chemických látek, dochází postupně k její elektrolýze a rozrušování. Pokud je navíc vlhká a jsou v ní uloženy kovové předměty, pak se celek chová jako korozní člunek, a kovové předměty, které fungují jako elektrody, jsou chemicky rozrušovány, tj. rozežírány korozí. Nebezpečné jsou účinky bludných proudů na mostní konstrukce či potrubí.

## 25. 06. 2018 Šalingrad či Vídeň-sever. O názvu brněnského nádraží se rozhodne v anketě

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/jihomoravsky-kraj/2519761-salingrad-ci-viden-sever-o-nazvu-brnenskeho-nadrazi-se-rozhodne-v>)

Jméno nového brněnského vlakového nádraží vyberou lidé v anketě. Magistrát představil kampaň, při které lidé mohou sami navrhnout název budoucího železničního uzlu a deset nejlepších do konce prázdnin i vybrat. O poloze přitom ještě vláda nerozhodla. Šalingrad hlavní nádraží, Nádraží výpravčího Káji nebo Vídeň-sever. Originalitě při vymýšlení nového jména se meze nekladou. „Brňáci

se vyznačují svým smyslem pro humor, takže snad to Pražáci budou brát také s humorem," řekl primátor Brna Petr Vokřál (ANO). Sám ale doufá v umírněný název. „Já pevně věřím, že zdravý rozum zvítězí," dodává. Návrhy mohou zájemci zasílat prostřednictvím lístků z městského Metropolitanu nebo na webu nasovejnadr.cz. Podat je může kdokoli starší 18 let z celé republiky do konce prázdnin. Před začátkem školního roku také mohou lidé hlasovat o deseti nejlepších návrzích. Vítězné jméno pak vzejde v říjnu po druhém kole hlasování. Úspěšní navrhovatelé dostanou i odměnu. Že nové vlakové nádraží vyroste v poloze u řeky, tedy na místě současného Dolního nádraží, o tom už rozhodla drtivá většina institucí – město, kraj i ministerstvo dopravy. Zbývá ještě definitivní posvěcení od vlády. Podle primátora Petra Vokřála by se tak mohlo stát už na jejím příštím zasedání.

## 25. 06. 2018 Provoz v železniční stanici Lovosice je po rekonstrukci bezpečnější

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/lovosice-zab.zar..html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes slavnostně ukončila rekonstrukci zabezpečovacího zařízení v železniční stanici Lovosice. Díky této rozsáhlé investici se zvýšila bezpečnost provozu, jízdní komfort a provozní spolehlivost trati. Stavba zároveň přispěla k efektivnější organizaci dopravy a také k navýšení kapacity v daném úseku. Modernizace zahrnovala vybudování nového staničního zabezpečovacího zařízení ve stanici Lovosice. Projekt navazuje na redukci infrastruktury a úpravu traťového zabezpečovacího zařízení v přilehlých úsecích. Cestující ocení především nový informační a rozhlasový systém na nádraží a pohodlnější přestup na vlaky jedoucí po hlavní trati z Prahy do Děčína bez nutnosti použít podchod pod nástupiště.

Stavbaři v rámci rekonstrukce upravili některé koleje a vyměnili sdělovací zařízení, což přispělo k optimalizaci provozu stanice. Na jednotlivé traťové úseky umístili nové kabelové trasy a v rámci celého projektu zmodernizovali světelná přejezdová zařízení. Jejich úprava napomohla ke zvýšení bezpečnosti a přehlednosti po celé délce staničního obvodu, který měří 3,3 km. „Velkým přínosem pro železniční stanici v Lovosicích je zvýšení bezpečnosti v celém jejím obvodu, a to nejen pro cestující, ale i dopravní zaměstnance. Díky úpravám některých kolejí a umístění nového sdělovacího zařízení získalo také toto severočeské město moderní železniční stanici," uvedl ředitel Stavební správy západ SŽDC Petr Hofhanzl. V souladu s globálním cílem prioritní osy 1 Operačního programu Doprava, jímž je zlepšení železniční dopravy v transevropské síti TEN-T, bylo v železniční stanici Lovosice dosaženo zvýšení dopravní dostupnosti, zajištění vyšší bezpečnosti a lepšího komfortu pro cestující i strojvedoucí.

Investiční akce s názvem Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v železniční stanici Lovosice byla výrazně podpořena finančními prostředky z Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava. Jednalo se o fázovaný projekt, kdy I. fáze byla spolufinancována v rámci OPD 2007 – 2013 a projekt s názvem Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice – fáze II je spolufinancován v rámci OPD 2014 – 2020. Celkové plánované náklady II. fáze činí 326 420 393 Kč bez DPH, příspěvek Evropské unie z Fondu soudržnosti pro II. fázi činí až 245 224 047 Kč. Celkové náklady projektu (I. i II. fáze) činí 689 872 010 Kč bez DPH. Plánovaný příspěvek EU z Fondu soudržnosti pro celou stavbu je až do výše 527 845 875 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení žst. Lovosice
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	AŽD Praha s.r.o., MONZAS, spol. s.r.o.
Termín zahájení	03/2015
Termín dokončení	11/2017
Celkové investiční náklady	689 872 010 Kč bez DPH
Předpokládaný příspěvek EU	527 845 875 Kč

## 26. 06. 2018 České dráhy zvažují, že koupí konkurenci. Zajímají se o Leo Express a RegioJet

Zdroj: Lidovky.cz ([https://www.lidovky.cz/ceske-drahy-zvazuji-ze-koupi-konkurenci-zajimaji-se-o-leo-express-a-regiojet-1v6-noviny.aspx?c=A180625\\_215057\\_ln\\_noviny\\_ele](https://www.lidovky.cz/ceske-drahy-zvazuji-ze-koupi-konkurenci-zajimaji-se-o-leo-express-a-regiojet-1v6-noviny.aspx?c=A180625_215057_ln_noviny_ele))

V době, kdy je zřejmé, že České dráhy (ČD) ztratí výsadní postavení na tuzemské železnici, se rýsuje nečekaná zápletka. Na konci příštího roku končí desetileté smlouvy, které má státní dopravce podepsané na regionální i rychlíkové tratě. Soukromníci v čele s RegioJetem a Leo Expressem, kteří



si dlouhodobě zakládají na kvalitním servisu pro pasažéry, mají o řadu z nich zájem. Je tedy zřejmé, že se budou přetahovat s ČD o to, kdo nabídne krajům či ministerstvu dopravy (v případě rychlíků) lepší cenu nebo pohodlnější vlaky. To by měly být při vyjednávání o tratích nejsilnější zbraně privátních dopravců. Je ale možné, že České dráhy alespoň jednoho z konkurentů „porazí“ tím, že jej koupí. Podle informací LN vedení ČD už delší dobu řeší, jak by zareagovaly na možnost vstoupit do společnosti Leo Express, která nedávno vydala materiál pro případné zájemce. Nyní šéf ČD Pavel Krtek v rozhovoru pro LN oficiálně poprvé připustil, že má o oba rivaly zájem: „V tuto chvíli se zajímáme o podmínky, za jakých by bylo možné některou nebo obě firmy koupit.“ Krtek věří, že tento obchod by mohl za určitých podmínek povolit antimonopolní úřad. „Detaily neumím určit. Ale za zájem a za zeptání nic nedáme a obě firmy za to určitě stojí,“ dodal šéf ČD.

Zatímco majitel RegioJetu Radim Jančura, s nímž dráhy soupeří především mezi Prahou a Ostravou, prodej dopravní části své firmy opakovaně vyloučil, Leo Express žádné takové prohlášení nevydal. Tvrdí, že se nyní zabývá hlavně nabídkami služeb pro kraje a stát a také expanzí v Německu a Polsku. „Nezbývá nám čas zabývat se takovýmito spekulacemi,“ uvedl mluvčí Emil Sedlařík. O Leo Express, který kromě pěti vlakových souprav provozuje i několik autobusových linek, se zajímá také čínský strojírenský kolos CRRC. S ním pojí tuzemskou firmu důležitá obchodní vazba. Číňané by měli dodat Leo Expressu na konci letošního roku tři vlakové soupravy. Opci má společnost ještě na dalších 27 strojů. I proto by šlo o logické spojení. Ani tuto možnost však firma podnikatele Leoše Novotného, která v Česku působí od roku 2012, nekomentovala.

Každopádně případná změna majitele může ovlivnit strategii pro účast v dlouho očekávaných soutěžích na dotované regionální a rychlíkové tratě. České dráhy počítají s tím, že se jim nepodaří udržet všechny pozice, které jim přinesly smlouvy s kraji a ministerstvem dopravy z roku 2009, jež končí na sklonku příštího roku. Už nyní dopravci čile nabízejí své služby. „Vzhledem k tomu, kolik toho máme rozjednáno, si jsem jistý, že získáme několik krajských nebo dálkových linek,“ říká například majitel žlutých vlaků Radim Jančura. Věří, že se svým RegioJetem má slušnou šanci uspět například v Ústeckém či Zlínském kraji. České dráhy mají částečnou výhodu v tom, že zhruba čtvrtinu tratí mají jistou až do roku 2023, protože je obsluhují moderními vlaky pořízených převážně z dotačních peněz.

## 26. 06. 2018 U rakouského Sankt Pöltenu vykolejil vlak. Přes třicet lidí utrpělo zranění

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/2520793-u-rakouskeho-sankt-poltenu-vykolejil-vlak-zranenych-je-na-tricet>)

U dolnorakouského Sankt Pöltenu vykolejila souprava úzkorozchodné železnice, dva vagony se převrátily. Tři dospělé osoby byly těžce zraněny a dalších 31 cestujících utrpělo lehčí poranění, sdělily úřady podle agentury APA. Ve vlaku cestovalo asi osmdesát pasažérů včetně mnoha dětí, které jely do škol. Za neštěstí mohla příliš vysoká rychlost, sdělila dohledová organizace NÖVOG.



Nehoda se stala u obce Völlerndorf, která leží zhruba na desátém kilometru úzkorozchodné trati známé jako Mariazellerbahn. Na místo nehody zamířila třicítka záchraných vozidel s osmdesáti zdravotníky a lékaři. K vykolejenému vlaku odletěly i tři záchranářské vrtulníky. Podle autoklubu ÖAMTC startovaly z Kremže, Ybbsitzu a Vídně. Na místě byly také dva hasičské vozy s 50 muži. „Kvůli příliš vysoké rychlosti přední část soupravy vykolejila, zadní na tu přední následně najela,“ uvedl mluvčí společnosti NÖVOG, která dohlíží na železniční dopravu v Dolních Rakousech. „Zda došlo k překročení maximální rychlosti povolené v této oblasti kvůli technickému či lidskému selhání, je předmětem vyšetřování,“ dodal. Jakou rychlostí vlak v okamžiku nehody jel, NÖVOG nesdělila.

Převažují poranění hlavy a hrudníku a také zlomeniny. „To souvisí se silou, jakou byli lidé vymrštnuti skrz vlak,“ řekl mluvčí dolnorakouských hasičů Franz Resperger. Všechny zraněné už odvezli, na místě zůstávají desítky příslušníků zásahových jednotek a odstraňují následky nehody. Trojice vážně zraněných je v nemocnicích v Amstettenu, Sankt Pöltenu a Vídni, lehce zranění byli většinou transportováni do Sankt Pöltenu a někteří do Melku. Nezraněné děti zamířily na hasičskou zbrojnici v Gerasdorfu, odkud si je mohli vyzvednout rodiče. Podle Respergera krátce po sedmé hodině ráno vykolejily a převrátily se dva hnací vozy, jeden vagon zůstal na kolejích. Agentura DPA uvedla, že se nehoda stala kousek před mostem. Vlak byl na cestě do dolnorakouského hlavního města Sankt Pöltenu. Kvůli nehodě musely být odpojeny od proudu železniční troleje. Trať je mimo provoz a dopravu zajišťují náhradní autobusy.

Mariazellerbahn spojuje známé poutní místo Mariazell ve spolkové zemi Štýrsko se zhruba 90 kilometrů vzdáleným Sankt Pöltenem.

## 28. 06. 2018 Z Pardubic do Havlíčkova Brodu budou po letech opět jezdit spěšné vlaky

Zdroj: iDNES.cz ([https://pardubice.idnes.cz/pardubice-havlickuv-brod-spesny-vlak-ceske-drahy-f6s-/pardubice-zpravy.aspx?c=A180628\\_411508\\_pardubice-zpravy\\_mv0](https://pardubice.idnes.cz/pardubice-havlickuv-brod-spesny-vlak-ceske-drahy-f6s-/pardubice-zpravy.aspx?c=A180628_411508_pardubice-zpravy_mv0))

Na důležitou železniční trať Pardubice – Havlíčkův Brod se od prosincového jízdního řádu po letech vrátí spěšné vlaky. Rozhodl o tom Pardubický kraj, který doufá, že na železnici přiláká nové cestující. Na trati z Pardubic do Havlíčkova Brodu jezdí poloprázdné vlaky a lidé stále častěji přesedají do aut. Nepříznivý trend, který jen zahušťuje dopravní zácpy nejen v Pardubicích, by se mohl změnit. Od prosince totiž budou pravidelně mezi Pardubicemi a Havlíčkovým Brodem jezdit spěšné vlaky. Náměstek hejtmána Michal Kortyš uvedl, že se na společném dotování nových spojů dohodl Pardubický kraj s krajem Vysočina. „Dohodli jsme se, že se o náklady podělíme, vsadíme mezi pomalé vlaky rychlé, aby lidé při jízdě z práce a do práce nemuseli trávit cestováním zbytečně moc času, když vlak zastavuje v každé dědině,“ uvedl Kortyš. Spěšné vlaky by podle něj měly jezdit přibližně v dvouhodinovém taktu. Na této trati před šesti lety jezdily a měly úspěch, přilákaly více cestujících. Pak ale z jízdních řádů zmizely kvůli nové a mezi cestující nijak oceňované strategii Pardubického kraje, která preferovala autobusy. Nyní by zde měly České dráhy nasadit RegioSharky, které by využily zlepšení parametrů nedávno nákladně rekonstruované trati, jež umožňuje mezi Chrudimí a Chrástí dosahovat rychlosti až 100 kilometrů v hodině.

S nápadem na návrat do roku 2011 přišla Chrudim. „Spěšné vlaky zásadnělepší a zrychlí dopravní spojení chrudimského regionu i obcí na trati, včetně Chrástí, Skutče i Hlinska nejen s Pardubicemi, ale i s Prahou a Hradcem Králové,“ uvedl před časem předseda chrudimské dopravní komise Alexandr Němec. „Pro Chrudim to tak velký význam nemá, ale rozhodně selepší severojižní spojení od Jihlavy po Hradec Králové. Pokud bude spojení rychlejší, mohli by lidé zase víc využívat železnici,“ uvedl místostarosta Chrudimí Jaroslav Trávníček.

### Kraj ušetřil 50 tisíc kilometrů na jiných neefektivních spojích

I když kraj původně nad nápadem chrudimských politiků zrovna nejásal, nakonec dospěl k závěru, že to je cesta správným směrem. Peníze na dotování spojů ušetřil jinde. Zrušil totiž takřka nepoužívané spoje většinou na hranicích kraje, kde se několik let pokoušel vzkřísit lokálky, které si předtím přestal objednávat. „Kilometry ušetřené na těchto neefektivních spojích – letos padesát tisíc kilometrů – jsou při nejbližší změně jízdního řádu využity k posílení zrychlených spojů na efektivních tratích,“ uvedl náměstek hejtmána Michal Kortyš. Kraj takto nasadil rychlejší vlaky na trať Ústí nad Orlicí – Letohrad a nyní to bude opakovat na trati Pardubice – Havlíčkův Brod.

Žádost Chrudimí o spěšné vlaky přišla paradoxně ve chvíli, kdy se začalo projednávat vybudování takzvané Ostřešanské spojky. Správa železniční dopravní cesty chtěla postavit novou trať mezi Pardubicemi a Chrudimí, ale její zasazení do krajiny odmítli lidé v Ostřešanech i radní v Chrudimí. Politici v Chrudimí namítli, že pro lidi by bylo spíše užitečnější vylepšit jízdní řád na stávající trati. „Pokud by spěšné vlaky měly být jakousi náhradou za vybudování Ostřešanské spojky, tak by to bylo špatné. Trať je nutné zrychlit, investovat do ní, aby byla atraktivnější, úspora času v řádu procent nepomůže,“ uvedl organizátor dopravy Robert Koblížek.

## 29. 06. 2018 Kolejové autobusy „Věžák“ byly specialitou z Tatry Kopřivnice

Zdroj: iDNES.cz ([https://technet.idnes.cz/motorove-vozy-vezak-tatra-d0c-/tec-technika.aspx?c=A180104\\_180318\\_tec-technika\\_erp](https://technet.idnes.cz/motorove-vozy-vezak-tatra-d0c-/tec-technika.aspx?c=A180104_180318_tec-technika_erp))

Československé státní dráhy patřily v oboru rozvoje motorové trakce mezi ty progresivnější železnice na světě. V době první republiky vyrobili nejvíce motoráků pro naše dráhy v Kopřivnici, mnohé z nich se vyznačovaly netradičním umístěním řídicího stanoviště ve věži uprostřed vozu.

### Příběh ČSD a kolejových autobusů

Na počátku našeho příběhu vstala na části rozpadající se Rakousko-uherské monarchie nová Československá republika. Dva dny po tomto aktu byly 30. října 1918 ustanoveny i Československé státní dráhy (ČSD). Ty samozřejmě nevznikly na zelené louce, na území zemí Čech, Moravy a Slezska logicky převzaly železniční síť Císařsko-královských rakouských státních drah, na Slovensku a Podkarpatské Rusi zase Maďarských královských státních drah. Přerozdělování drážních vozidel mezi nástupnické státy rozpadlé



monarchie pak trvalo ještě několik let, na našem území se jich na konci války nacházelo více, než nám jich bylo souzeno. Železniční doprava v těch dobách mezi obory dopravními bezkonkurenčně kralovala, ostatně proti automobilům a letadlům měla výrazný historický náskok. A stále se rozvíjela. Během první dekády existence vzrostly výkony v dopravě osob u ČSD na více než dvojnásobek. Zatímco v roce 1919 bylo přepraveno 130 milionů cestujících, tak v roce 1928 přepravily ČSD už 270 milionů cestujících. A to mluvíme pouze o ČSD, veškeré dráhy pak u nás v tom roce 1928 dohromady přepravily 338 milionů cestujících (je pravda, že počátkem 30. let došlo naopak k poklesu, za to však nemohly dráhy, ale Velká hospodářská krize). A přestože století páry dávno skončilo, nad železnici se nadále vznášely pára s kouřem. A tomu se nelze divit, pokusy s trakcí elektrickou a motorovou (myšleny motory spalovací) sice probíhaly již od toho zmiňovaného 19. století, ale tento pohon zatím nenabízel takový výkon a spolehlivost jako stroje parní.

My se teď zaměříme na trakci motorovou, která díky své tzv. nezávislosti může být nasazena na celé železniční síti, na rozdíl od závislé elektrické trakce vyžadující elektrifikovanou trať. Půdu k jejímu rozvoji připravila první světová válka, během které se zaváděly do výroby stále silnější a silnější spalovací motory určené k pohonu letadel a následně i tanků. Konstrukteři se tak během relativně krátké doby naučili navrhovat mnohem výkonnější motory, než s jakými přicházeli před válkou. ČSD začaly zavádět motorovou trakci do běžného provozu ve druhé polovině dvacátých let. V té době se jednalo o motorové vozy, čas motorových lokomotiv přišel později. Osobní motoráky se začaly nasazovat nejprve na tratě lokální, kde byly jejich výhody oproti osobním vlakům s parními lokomotivami nejmarkantnější. Samozřejmě šlo o peníze, tedy o hospodárnost provozu. Provoz parních lokomotiv je totiž drahý a vyžaduje mnohem více personálu. Jen posádka parní lokomotivy je standardně dvoučlenná, vedle toho motorový vůz řídí pouze jeden člověk. Podobné disproporce panují i v technickém personálu létajícím okolo, který zajišťuje údržbu vozidel atd. Navíc studenou parní lokomotivu nemůžete rozjet v rozumně krátké době, ale musíte ji nejdříve pořádně roztopit, přesněji řečeno natlakovat, což trvá i několik hodin (nebo ji zkrátka musíte držet v pohotovosti pod tlakem, což opět vyžaduje zapojení nějakého personálu). Motorové vozy tak nabízely mnohem vyšší operativnost a jejich jízdny řady mohly být díky tomu o poznání hustší.

V aplikaci motorové trakce patřily Československé státní dráhy mezi nejprogresivnější železniční podniky na světě. První motoráky nasadily v letech 1926 až 1927, v roce 1930 už měly 118 motorových vozů a v roce 1938 to už bylo 550 vozů. Jejich výrobou se u nás zabývaly podniky ČKD, Královopolská strojírna v Brně, Škoda Plzeň, Tatra Kopřivnice a Vagónka Studénka (řazeno abecedně). Do začátku druhé světové války jich našim drahám dodaly nejvíce Tatra a Škoda. Nejlehčí kategorie motoráků dostala označení kolejový autobus. Jednalo se o dvounápravové vozy s jednou hnací nápravou, maximální hmotností 15 tun a s motorem do výkonu 120 koní. To označení nebylo náhodné, první dva typy kolejových autobusů, M 120.0 od ČKD postavený v jednom kuse a M 120.1 od Škodovky postavený v jedenácti kusech, měly klasickou autobusovou skříň. Ale takové řešení postrádalo praktičnost, vůz se mohl pohybovat pouze jednosměrně. První klasický obousměrný motorový vůz – zde myšleno kolejový autobus – se stanovišti strojvedoucího na obou koncích skříňě byl M 120.2 z Tatra Kopřivnice. A v té době zde vznikalo i něco originálnějšího, řešení obousměrného motoráku pouze s jedním řídicím stanovištěm. Ještě než se na to podíváme, nesmíme vynechat jednu zajímavost. U kolejových autobusů se nemluvilo o strojvedoucích, tyto lehké vozy řídili z pohledu zaměstnavatele „obyčejní“ řidiči, možná se tím šetřily náklady na platy.

### Věžáky na kolejích – specialita z Kopřivnice

A konečně se dostáváme k hlavnímu tématu tohoto článku, kterým jsou kolejové autobusy Tatra se stanovištěm strojvedoucího (resp. řidiče) ve věžové nástavbě čnějící ze střechy vozu v jeho centrální části. Podle charakteristické stavby se těmito vozům říká „Věžák“. Toto řešení shledal výrobce jako výhodné z hlediska výrobních a potažmo pro provozovatele pořizovacích nákladů. Řídicí stanoviště zde bylo zkrátka pouze jedno, na rozdíl od klasických kolejových autobusů a motoráků se dvěma řídicími stanovišti umístěnými na obou čelech vozu. Nejenže bylo potřeba ke stavbě méně



prvků, ale zároveň vycházelo technické řešení pohonu a řízení jednodušší. Někdy se uvádí jako plus i větší přepravní kapacita, zde to však tak horké asi příliš nebude, neboť pod věží se stejně sedět nedalo. Ale mělo to i menší minus, strojuvůdce totiž seděl zády k (jednomu) boku vozu a ovládací panel měl před sebou u protilehlého boku. Hlavu pak musel mít vytočenou po směru jízdy, což se u lokálků ještě sneslo, ale kdyby jel například z Prahy do Košic, tak s ní už nehne a na zpáteční cestu by museli otočit celý motorák. Jako „Věžáky“ vznikly v Kopřivnici motorové vozy celkem sedmi řad, a to nákladní M 140.1, osobní M 120.3, M 120.4, M 130.2, M 130.3, M 140.4 a osobní úzkorozchodná M 11.0.

Cesta k „Věžákům“ vedla přes noviny. Roku 1928 vyrobili v Kopřivnici tři lehké motorové nákladní vozy pro rychlou dopravu denního tisku a právě tyto vozy označené řadou M 140.1 dostaly praktickou řídicí věž. Jejich prázdná hmotnost činila 5 900 kg a užitečný náklad 7 000 kg, jezdit mohly maximální rychlostí 70 km/h. Relativně hbitý motorový vozík s krátkou skříní a trčící věží působil vskutku žertovně, ale jeho řídicí stanoviště bylo shledáno jako praktické (pokud jste se tedy neptali samotného řidiče). Stejně roku se rozeběhla i výroba kolejových autobusů s řídicí věží řady M 120.3. Těm už se říkalo „Věžák“, po příchodu větších věžových vozů se jeho přezdívka modifikovala na příhodnější variantu „Malý Věžák“. Stejně jako „novináři“ výše přicházely i kolejové autobusy M 120.3 od výrobce s lehkými spřáhly tramvajového typu, neměly tedy ani klasické nárazníky. Až později při generálkách byly na některých exemplářích těmito základními prvky ty tramvajové anomálie nahrazeny. Další řady, tedy vyjma úzkorozchodné, už dostávaly normální spřáhla i nárazníky (samozřejmě v menším a lehčím motorákovém provedení). „Malé Věžáky“ se vyráběly do roku 1930, kdy je ve výrobě nahradily větší „Věžáky“ řady M 120.4. V roce 1933 se začaly vyrábět další dvě řady „Věžáků“, a to M 130.2 a M 130.3. Z Kryšpínova kódu vidíme, že už mohly jezdit závratnou rychlostí 60 km/h. Řada M 130.3 byla jako jediná z „Věžáků“ poháněná naftovými motory. Poslední typ „Věžáků“ představovala řada M 140.4 z roku 1935 (později přeznačená na M 140.9, tu „9“ dostávaly vozy soukromých drah). Její pouhé dva exempláře nebyly určeny pro ČSD, nýbrž pro Baťovu zlínskou dráhu OZVD (Otrokovicko-zlínsko-vizovická dráha). A nesmíme zapomenout ani na „Úzké Věžáky“ z roku 1928 pro úzkorozchodné tratě s rozchodem 760 mm.

Přepravní kapacita sedících cestujících se u „Věžáků“ s normálním rozchodem udává cifrou 36, úzkorozchodného M 11.0 to bylo 32 cestujících. Do stojících se kvůli absenci příslušných dat pouštět nebudeme. Nástupní dveře se nacházely na každém boku „pouze“ jedny, a to uprostřed vozu. Řada M 120.4 a všechny pozdější již byly vybaveny toaletou. Všechny tyto kolejové autobusy byly samozřejmě zařazeny do 3. vozové třídy. Když už jsme u těch tříd, tak například v tom roce 1928 (se kterým už bylo operováno výše u vyčíslení přepravních výkonů) cestovalo u ČSD 1. třídou 0,01 % cestujících a 2. třídou necelá 2 % cestujících.

### Kryšpínovo značení lokomotivních řad

Kryšpínovo značení lokomotivních řad se u nás používalo od roku 1921 (resp. oficiálně od roku 1925) do konce roku 1987 a jeho tvůrcem byl konstruktér lokomotiv z ČKD ing. Vojtěch Kryšpín. Například náš nejstarší příležitostně provozovaný motorák nese označení M 120.417.

- „M“ na začátku značí motorový vůz (lokomotivy tehdy nejrozšířenější parní trakce neměly předřazené žádné rozlišovací písmeno).

- První číslice znamenala počet hnacích náprav.

- Druhá číslice po přičtení trojky a vynásobení deseti udávala maximální povolenou rychlost v km/h, zde tedy 50 km/h.

- Třetí číslice po připočtení desítky hmotnost v tunách připadající na jednu nápravu (ale nepočítejte to, u lehčích vozů to vychází i v lepším případě pouze přibližně, lepší výsledky to dává u těžkých lokomotiv).

U vozidel úzkorozchodných se vypouštěla prostřední z první trojice číslic, navíc úzkorozchodné lokomotivy měly značení písmenem „U“, motorákům „M“ zůstalo. První malá číslice (ve štítku na voze), příp. první číslice za tečkou, je rozlišení konstrukční řady/typu (mohlo to být úplně jiné vozidlo od jiného výrobce). A zbývající číslice jsou evidenčním/pořadovým číslem daného typu. Zde tedy sedmnáctý vůz řady M 120.4.

### Motorové vozy Tatra s řídicí věží

Řada	Výroba v letech	Vyrobena kusů	Poznámka
- M 140.1	1928	3	nákladní
- M 120.3	1928 – 1930	27	
- M 11.0	1928 – 1932	9	rozchod 760 mm
- M 120.4	1930 – 1935	89	

- M 130.2	1933 – 1937	63
- M 130.3	1933 – 1946	30
- M 140.4	1935	2

### Kolejový autobus M 120.417

Národní technické muzeum (NTM) zakoupilo v roce 1972 od českobrodského cukrovaru motorák M 120.417. Ten po vyřazení z osobní dopravy u ČSD sloužil v cukrovaru nejprve po nějaký čas na podnikové vlečce a později mu byla přidělena nelichotivá statická funkce skladu. V době prodeje byl jako odstavený už notně ohlodán zuby času a povětrnostních vlivů. Celou další dekádu stál nebohý motorák na cukrovarnické vlečce, než se podařilo najít dílnu, kde by byli schopni za přijatelných finančních nákladů vůz zrekonstruovat a uvést do provozuschopného stavu. Do práce se nakonec pustilo depo Šumperk, se kterým měli muzejníci dobré zkušenosti díky předchozím renovacím dvou parních lokomotiv.

Kromě vozu M 120.417 nechalo NTM dopravit do Šumperka také „Věžáky“ M 120.477 a M 130.216, všechny tři byly ve stavu nelichotivém, mnohý by je bez váhání poslal do šrotu. Nadšenci ze šumperského depa vzali relativně nejméně jetý exemplář M 120.417 a i s pomocí částečné technické kanibalizace ho během necelých čtyř let zrekonstruovali. První zkušební jízdy s ním proběhly v únoru 1988 a od té doby se zúčastnil mnoha nostalgických jízd a různých výstav. Jedná se o nejstarší provozuschopný motorák v České republice. Motorový vůz M 120.417 ze sbírek Národního technického muzea provozují České dráhy. O vůz se starají zaměstnanci z šumperského depa. Více informací na stránkách Klubu přátel kolejového autobusu (<http://www.kpka.cz/>).

### Plánované nostalgické jízdy motoráku M 120.417 do konce roku 2018

Jízdy se odehrávají na trati Šumperk – Velké Losiny

- 7. července, 5. srpna a 16. září 2018 – Prázdniny ve „Věžáku“ – Výletní vlaky unikátním vozidlem v okolí Šumperka. Přehlídka historické módy na zámku Velké Losiny.
- 18. srpna 2018 – Prázdniny ve „Věžáku“ – Výletní vlaky unikátním vozidlem v okolí Šumperka. V Šumperku mezinárodní folklorní festival.
- 15. září 2018 – Den evropského dědictví v Šumperku – Výletní vlaky unikátním vozidlem v okolí Šumperka.

### Jízdní řád na 7. července 2018

- Odjezdy ze Šumperka v 9:40 a ve 12:30 hod.
- Odjezdy z Velkých Losin v 10:30 a ve 13:25 hod.
- Jízdné: dospělí 50 Kč, děti 6 až 15 let 30 Kč