

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červenec 2012

OBSAH

01. 07. 2012	V OLOMOUCKÉM KRAJI CHTĚJÍ NASADIT NA DRÁHU HYBRIDNÍ VLAKY NA BATERKY (ŽELEZNICE DESNÁ).....	3
01. 07. 2012	ČESKÉ DRÁHY UŽ VYBRALY NOVOU PODOBU HAVÍŘOVSKÉHO NÁDRAŽÍ.....	3
04. 07. 2012	DRÁHY VYOSTŘUJÍ SPOR SE ŠKODOU O NOVÉ LOKOMOTIVY, HROZÍ ARBITRÁŽÍ (109 E).....	4
04. 07. 2012	OMŠELÉ A NEMODERNÍ NÁDRAŽÍ CHCE TŘEBÍČ PŘESTAVĚT ZA EVROPSKÉ MILIONY	4
07. 07. 2012	KALIFORNIE CHCE VYBUDOVAT RYCHLODRÁHU (LOS ANGELES – SAN FRANCISCO)	5
10. 07. 2012	PDV RAILWAY CÍLÍ NA DALŠÍ TRATĚ	5
10. 07. 2012	LEO EXPRESS PŮJDE DO SOUTĚŽÍ O DOTOVANÉ RYCHLÍKY S BÝVALÝM VIAMONTEM.....	6
10. 07. 2012	DRÁHY RUŠÍ SOUTĚŽE NA NOVÉ VLAKY. MODERNÍ MOTORÁKY PRO KRAJE NEBUDOU.....	6
10. 07. 2012	REGIOJET SE STAL ČLEMEM MEZINÁRODNÍ ŽELEZNIČNÍ UNIE	7
11. 07. 2012	ŠKODA TRANSPORTATION POHNALA SPOR S ČD K ARBITRÁŽI (109 E).....	7
11. 07. 2012	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍHO UZLU BŘECLAV, 2. STAVBA	7
11. 07. 2012	TRAŤ DO KOUTŮ SMETLA V ROCE 1997 VODA, ŽELEZNICI ZACHRÁNILI MÍSTNÍ (ŠUMPERK – KOUTY NAD DESNOU)	8
11. 07. 2012	AUTO S RAMENEM STRHLO VEDENÍ, VLAKY NA KORIDORU NEJEZDILY (BRANDÝS NAD ORLICÍ).....	9
12. 07. 2012	ČD ZADALY ZAKÁZKY NA OPRAVY VOZIDEL ZA 5,3 MILIARDY KORUN	9
13. 07. 2012	SMÍCHOVSKÉ NÁDRAŽÍ JE TŘETÍ NEJVYTÍŽENĚJŠÍ V PRAZE	9
13. 07. 2012	DRÁHY ŽÁDAJÍ ZRUŠENÍ SOUTĚŽE NA DOTOVANÉ VLAKY (OSTRAVA – KRNOV – OLOMOUC).....	12
13. 07. 2012	ANGLIČANÉ JEZDÍ DO ČECH POSLOUCHAT LOKOMOTIVU "BARDOTKU"	13
14. 07. 2012	ZÁPADNÍ DRÁHA BYLA TŘETÍ, KTERÁ DOSÁHLA AŽ DO PRAHY (14. ČERVENCE 1862)	13
15. 07. 2012	ÖBB POŠLOU NA KOLEJE DALŠÍ RAILJET. BUDOU I V ČESKU? (WIEN – VILLACH)	16
15. 07. 2012	PORUCHY OPĚT ZASTAVILY BEROUNSKOU TRAŤ.....	16
16. 07. 2012	Hlavní nádraží Italům vydělává (PRAHA HL. N.).....	16
16. 07. 2012	DRÁHY SPUSTILY INTERNET V PENDOLINECH. PO TŘECH LETECH SLIBŮ ...	17
16. 07. 2012	ČESKÉ DRÁHY ZMODERNIZUJÍ KOMBINOVANÉ VOZY S 1. A 2. TŘÍDOU PRO RYCHLÍKY (BDT -> ABPEE).....	17
16. 07. 2012	BRITÁNIE PLÁNUJE ROZSÁHLOU INVESTICI DO ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ	18
16. 07. 2012	KRUŠNÉ HORY BUDOU MÍT UNIKÁTNÍ CYKLOSTEZKU, POVEDE I STOLETÝM TUNELEM (OSTROV NAD OHŘÍ – JÁCHYMOV)	18
17. 07. 2012	ŽELEZNIČNÍ TRAŤ DO POLNÉ NEMŮŽE CHÁTRAT, ROZHODL DRÁŽNÍ ÚŘAD	19
17. 07. 2012	NÁDRAŽÍ UŽ NEBUDOU UKLÍZET ZAMĚSTNANCI. DRÁHY VYPISUJÍ TENDR ZA 700 MILIONŮ	19
18. 07. 2012	SECESNÍ SKVOST V CENTRU PRAHY SE ROZPADÁ (PRAHA HL. N.).....	20
19. 07. 2012	ŽELEZNIČNÍ MÝTO BY LETOS PŘECI JEN MOHLO ZDRAŽIT.....	21

19. 07. 2012	DALŠÍ POLITIK DO DRAH. HOSPODAŘENÍ BUDE HLÍDAT SOCIÁLNÍ DEMOKRAT SMÝKAL.....	22
20. 07. 2012	ŽELEZNICE DOSTANE PENÍZE NA ÚPRAVU NEPŘEHLEDNÝCH PŘEJEZDŮ, TY BRZDÍ VLAKY.....	22
23. 07. 2012	V NĚMECKU ZAHÁJIL PROVOZ DRUHÝ DÁLKOVÝ KONKURENT DEUTSCHE BAHN (HAMBURG-KÖLN-EXPRESS)	23
23. 07. 2012	TUNELY U HRUBÉ VODY JSOU UZAVŘENY, OBJÍŽDKA JE HODINOVÁ.....	23
25. 07. 2012	ČESKÉ DRÁHY SI NA NOVÉ VLAKY PŮJČUJÍ LEVNĚJI. PRODALY DLUHOPISY ZA 7,6 MILIARDY.....	24
25. 07. 2012	KABINET SCHVÁLIL ŽELEZNIČNÍ ZAKÁZKU ZA 1,7 MILIARDY KORUN (HORUSICE – VESELÍ NAD LUŽNICÍ)	24
27. 07. 2012	KOULE A KOŠTATA NEPOMOHLY, TROLEJE PŮJDOU NÍŽ (INDONÉSIE)	24
30. 07. 2012	POŽÁR NOČNÍHO VLAKU V INDII SI VYŽÁDAL 32 MRTVÝCH.....	25
30. 07. 2012	DRÁHY ODLOŽILY TENDR NA AUTOMATY	25
30. 07. 2012	OPRAVA TRATI ZASTAVÍ NA TÝDNY VLAKY Z PRAHY PŘES RUDNOU DO BEROUNA (1. SRPNA – 29. ZÁŘÍ 2012).....	26
30. 07. 2012	V PRAZE VZNIKNOU NOVÉ VLAKOVÉ ZASTÁVKY. BUDOU V POODBABĚ I NA KAČEROVĚ	26

01. 07. 2012 V Olomouckém kraji chtějí nasadit na dráhu hybridní vlaky na baterky (Železnice Desná)

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/v-olomouckem-kraji-by-mohly-zacit-jezdit-hybridni-elektrovlak-psy-olomouc-zpravy.aspx?c=A120530_1785733_olomouc-zpravy_stk)

Na některé tratě v Olomouckém kraji by v blízké budoucnosti mohly vyjet hybridní elektrovlaky. Tedy soupravy, které mohou jet na elektřinu i po neelektrifikované trati, neboť je pohánějí akumulátory, jež se dají dobíjet. Jejich nasazení kraj zvažuje na Železnici Desná na Šumpersku a zavedení na vybrané regionální tratě nevylučuje ani společnost RegioJet. Haná by tak v tomto směru byla průkopníkem. "Hybridní elektrovlaky v České republice nejezdí. A České dráhy o jejich pořízení nyní neuvažují," potvrdil Roman Kluzák z tiskového oddělení ministerstva dopravy.

A jak nápad vznikl? Svazek obcí, který je vlastníkem Železnice Desná, již delší čas usiluje o elektrifikaci úseku trati ze Šumperku do Koutů nad Desnou, kterou dosud brázdí motorové vlaky. Nedávno proto představil nové plány na její provedení. Jenže ty by stály stamiliony korun. Možné řešení proto nabízí Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje. Organizace si pohrává s myšlenkou, že by hybridní vlaky začaly na trati jezdit v roce 2017. Právě tehdy by se měl provozu ujmout nový dopravce. Tomu stávajícímu totiž končí za čtyři roky smlouva, ale krajská organizace už nyní připravuje výběrové řízení. Pokud by se podařilo zmíněné vlaky, které jsou zatím jen v prototypu, na trať dostat, znamenalo by to nejen úspory v provozu, ale i ekologicky šetrnější a komfortnější jízdu pro cestující.

Nasazení "hybridů" by mohlo být podmínkou výběrového řízení

"Nepředpokládáme, že by v brzké době došlo k elektrifikaci trati Železnice Desná. Priority nyní směřují na transevropské sítě. A s ohledem na vývoj ekonomiky státu se domníváme, že potřebné finance v nejbližší době nezískáme," potvrdil šéf úřadu Koordinátora Jaroslav Tomík. Proto by se měl v podmínkách výběrového řízení objevit požadavek na zřízení dopravy na zmíněné trati pomocí hybridních vozidel. To by umožňovalo jízdu ze Šumperka do Petrova a Sobotína s pomocí pohonu na akumulátory. Ze Šumperka by pak mohly vlaky už po elektrifikované trati pokračovat dál na Zábřeh a Olomouc, aniž by lidé museli přesezat. "Pokusíme se tuto věc nachystat. Je to samozřejmě otázka dalších jednání se Svazkem obcí údolí Desné, který vlastní motorová vozidla a nynějšímu provozovateli dopravy je pronajímá," podotkl Tomík. Předseda svazku Pavel Žerníček se o šanci na zavedení "hybridů" dozvěděl od MF DNES. "Pokud by šlo o průchodnou variantu, sám za sebe říkám, proč ne," podotkl Žerníček.

RegioJet uvažuje o novém typu vlaků pro trať Olomouc – Uničov

Výměna motorových za elektrické mašiny by nesla i další úspory. Dnes motorák, který chce pokračovat v cestě po elektrifikované trati, platí ekologickou daň – vyšší poplatek za dopravní cestu. "Zmíněná vozidla jsou sice dražší, ale na druhou stranu jejich provoz bude levnější, jsou i šetrnější k životnímu prostředí a komfort pro cestující by byl na vyšší úrovni," shrnul Tomík s tím, že obdobné vlaky zatím nikde v zemi nejezdí. "Zatím jsou jen v prototypu, ale každopádně chceme tuto věc uvést do života. Jestli se to ale nakonec skutečně podaří, je nyní těžké říct," mírní nadšený Tomík.

O zavedení hybridních vlaků přemýšlí i společnost RegioJet. Tedy v případě, že v budoucnu získá možnost provozovat vlaky na některých z regionálních neelektrifikovaných tratí. "Tuto technologii jsme představili jako možné řešení pro lokální tratě, na nichž by se kombinoval provoz pod elektrickou trakcí s úseky, kde není. Tam by jel vlak na akumulátory," potvrdil mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Společnost před časem mluvila o tom, že by se tyto vlaky hodily třeba na trať z Olomouce do Uničova. Záleží ale, zda kraj vůbec na tyto tratě soutěže vypíše.

01. 07. 2012 České dráhy už vybraly novou podobu havířovského nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/184443-ceske-drahy-uz-vybraly-novou-podobu-havirovskeho-nadrazi/>)

České dráhy (ČD) už rozhodly o tom, jak bude vypadat nové nádraží v Havířově na Karvinsku. Současný vestibul definitivně zruší. Mladým havířovským architektům, kteří proti demolici bojovali, se ČD o opaku přesvědčit nepodařilo. Zástupcům města se ale předložený návrh líbí. Obsahuje totiž mimo jiné i velký zastřešený prostor pro autobusové zastávky a parkoviště. Původní vestibul čeká demolice. Jeho místo zaujme zeleň a stání pro autobusy. České dráhy pro cestující upraví sousední administrativní budovu.



"Z nevyužitých prostor vytvoříme novou halu na míru šitou stávající kapacitě. Tzn. prosklená, volná dýchající budova v kombinaci s moderními prvky membránové střechy z plachty," uvedl autor návrhu Daniel Labuzík. Právě střecha ze speciálně vyztuženého plastu bude novému dopravnímu terminálu dominovat. Kryje prostor s autobusovými zastávkami. "Je to jeden z prvků, který nemá v Moravskoslezském kraji obdoby, a jsme velmi rádi, že architekt s tím nápadem přišel," řekl Vladimír Zapletal z olomoucké správy majetku ČD. "Myslím, že architektonické řešení je velice zdařilé. A myslím, že na Českou republiku bude velice zajímavé," doplnil náměstek primátora Havířova Petr Smrček (ČSSD).

Své příznivce má i současný nádražní vestibul. Za jeho záchranu se postavili někteří mladí havířovští architekti. Pod jejich peticí se podepsalo téměř dva tisíce lidí. Ministerstvo kultury ale budovu postavenou v tzv. bruselském stylu na seznam památek odmítlo zapsat. "Zvážujeme podání návrhu na přezkumné řízení v této věci. Myslím si, že naše společnost není tak bohatá, aby si mohla dovolit co 40 let stavět nová nádraží," uvedl architekt Adam Guzdek.

České dráhy počítají, že je nová nádražní hala přijde na 70 milionů korun. Prostor v jejím okolí včetně parkovišť a autobusových zastávek upraví na své náklady město. Zaplatit by mělo asi 90 milionů korun. České dráhy i Havířov ale předpokládají, že celý projekt zaplatí převážně z evropských peněz. Demolice původní nádražní budovy by měla začít příští rok na jaře. Dokončení nového dopravního terminálu je plánováno na polovinu roku 2014.

04. 07. 2012 Dráhy vyostřují spor se Škodou o nové lokomotivy, hrozí arbitráží (109 E)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/spor-drah-a-skody-o-lokomotivy-dev-eko-doprava.aspx?c=A120703_204535_eko-doprava_brm)

Největší český výrobce vlaků Škoda Transportation nemůže sehnat potřebná povolení k provozu nové třísystémové lokomotivy 109 E. Je to už poněkoli káté, co firma nedodržela slibovaný termín dodání. Zatím není vůbec jasné, zda se jim nakonec podaří povolení získat. Českým drahám už dochází trpělivost. "Vyměňujeme si různé dopisy, ale vše míří k arbitráži. Zpoždění je už příliš dlouhé," řekl šéf drah Petr Žaluda. Už dříve uvedl, že po Škodě chtějí zhruba tři čtvrtě miliardy sankce za pozdní dodávku. Podle smlouvy bude spor řešit rozhodčí soud při hospodářské komoře.

Většina z dvaceti objednaných lokomotiv sice už jezdí po českých kolejích bez větších problémů, podmínkou drah však byla homologace v Německu, aby mohly vlaky bez přepřahání jezdit i v zahraničí. Zatím mohou jezdit jen v tuzemsku, navíc ve zkušebním provozu. Německý drážní úřad EBA patří v Evropě k nejpřísnějším. Podle informací MF DNES měla lokomotiva při schvalování a testování v Německu problém s tlumiči při maximální rychlosti 200 kilometrů v hodině. Stroj v takové rychlosti nesplňoval požadované normy. "V rámci testů zkusíme několik variant tlumičů tak, aby lokomotiva měla co nejlepší chodové vlastnosti, účelem zkoušek je vybrat tu nejlepší variantu," vysvětlila mluvčí Škody Transportation Lubomíra Černá. Dodává, že zkoušky probíhají podle plánu.

Povolení měla firma mít už před dvěma a půl lety

Škoda ovšem několikrát posunula termín homologace. Teď už nemluví raději o žádném konkrétním datu. Podle smlouvy měly získat lokomotivy všechna potřebná povolení do konce roku 2009. Ani o dva a půl roku později však povolení stále nejsou. Výrobce to vysvětluje změnou norem během vývoje, kvůli které se musela lokomotiva přeprojektovat. "Přes komplikace pevně věříme, že jsme ve finální fázi homologace a že lokomotiva 109 E bude první stroj, který tímto procesem projde," říká Černá. Pro Škodu je zpoždění zásadním problémem i kvůli tomu, že se nemůže se strojem zatím hlásit do zahraničních tendrů. Vyrobita dosud jen dvacet lokomotiv pro České dráhy a dvě pro slovenské železnice. V plánu přitom byla výroba stovek kusů. Dráhy si musí kvůli nedostatku třísystémových lokomotiv pronajímat stroje od rakouských drah, ročně za ně zaplatí kolem 70 milionů korun. Většina z kontraktu za 2,7 miliardy korun už byla zaplácena na zálohách. Smlouvu uzavřelo bývalé vedení v roce 2005.

04. 07. 2012 Omšelé a nemoderní nádraží chce Třebíč přestavět za evropské miliony

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/omsele-a-nemoderni-nadrazi-chce-trebic-za-evropske-miliony-prestavet-1jt-jihlava-zpravy.aspx?c=A120704_1800475_jihlava-zpravy_bor)

Vlakové nádraží v Třebíči nenabízí cestujícím kromě omšelé a nemoderní nádražní budovy téměř venkovského stříhu jiný servis. Navíc k němu nezajíždějí linkové autobusy ani městská doprava a není pořádně kde zaparkovat auto. Tento problém by mohla již brzy vyřešit přestavba celého nádraží.

Úředníci z odboru dopravy třebíčské radnice teď finišují s přípravou všech potřebných podkladů a razítek, aby mohli na podzim žádat o dotaci na přestavbu celého prostoru před nádražím. Od nájezdu pod viaduktem po parkoviště u nemocnice by tak vznikl moderní dopravní terminál. Stavební akce zapadne i do koncepce, kterou minulý týden prezentovalo ministerstvo dopravy. To ve svých prioritách zmiňuje obsluhu významných českých aglomerací příměstskou železnici. Do základního plánu modernizace je zahrnuta i trať Brno – Třebíč. Když třebíčská radnice uspěje s žádostí o dotaci, projde okolí tamního nádraží obrovskou proměnou už do poloviny roku 2014. Zatím však bez výrazné rekonstrukce samotné nádražní budovy, která patří Českým drahám. "K případné realizaci společné odbavovací budovy pro všechny dopravce – tak, jak je v projektu města – mohu říci pouze to, že je objekt nádraží v dobrém stavu a neplánujeme žádné investice. Ve věci budoucího terminálu jsme ale samozřejmě otevření případným jednáním," sdělila mluvčí Českých drah Kateřina Šubová.

Některé budovy ustoupí cestám a parkovištím

I tak návrh na dopravní terminál přináší výrazné změny celého prostoru. Zmizí budovy z cihelného hrázdného zdiva vedle dosavadního nákladového prostoru, ustoupí komunikacím a parkovištím. Projekt počítá s tím, že správce kolejí, Správa železniční dopravní cesty, v další etapě vybuduje nové potřebné budovy pro své zázemí naproti, na druhé straně kolejí. Podle jejího mluvčího Pavla Hally to bude nejdříve po roce 2015. Vznikne obrovský volný pás pozemků podél trati až k parkovišti u nemocnice. Dojde také k napojení na Bráfovou ulici, kde vznikne nový tvar křižovatky. Celý pás bude vyasfaltovaný a rozetnutý malým kruhovým objezdem. Vejít by se tam mohlo až padesát parkovacích míst pro osobní auta a asi deset stání pro autobusy. V minulosti se objevily obavy obyvatel domů v souběžné Eliščině ulici, aby se projekt dopravního terminálu nedotkl jejich majetků. "To v žádném případě. Mohu garantovat, že se lidé nemusejí bát jakéhokoliv bourání a podobně, to je zcela vyloučeno," upozornil třebíčský místostarosta Pavel Pacal.

Zajištění autobusových linek až k vlakům

Velkou novinkou může být zmíněné zajištění autobusů k vlakům. "Chceme, aby ten prostor byl vstřícný k cestujícím podobně, jako je například v Náměšti. Lidé tam z vlaků pohodlně přestupují na autobusy, mají dostatek informací," zmínil vedoucí odboru dopravy třebíčské radnice Aleš Kratina. "Jedna z vizí - upozorňuji, že velmi předběžných – je myšlenka časem sem přestěhovat autobusové nádraží z Komenského náměstí. Ale to je hudba budoucnosti. Prostor na ně by tady podle všeho byl," dodal. Třebíč už má vyjednané náležitosti týkající se převodu pozemků od Českých drah s Správy železniční dopravní cesty, obě drážní instituce byly vstřícné. Náklady města jsou v současnosti vyčísleny na 52,4 milionu korun.

07. 07. 2012 Kalifornie chce vybudovat rychlodráhu (Los Angeles – San Francisco)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kalifornie-chce-vybudovat-rychlodrahu-831001>)

Senát amerického státu Kalifornie schválil v pátek návrh na uvolnění několika miliard dolarů na financování výstavby prvního úseku první vysokorychlostní železniční trati v USA, která by po dokončení měla spojit města Los Angeles a San Francisco, uvedla to agentura AP. Návrh bude nyní ještě posuzovat kalifornský guvernér. Kritici plánovanou trať hodnotí jako zbytečně drahý podnik, příznivci ji naopak označují za projekt nutný pro zkvalitnění infrastruktury v zemi, napsal server BBC. Kalifornští zákonodárci projekt podpořili 21 hlasy, proti bylo 16 senátorů, upřesnila agentura AP. První zemí na světě, která vybudovala železnici určenou výlučně pro rychlou osobní dopravu, bylo Japonsko. V Evropě prvenství v oblasti vysokorychlostní železnice patří Itálii.

10. 07. 2012 PDV Railway cílí na další tratě

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/pdv-railway-cili-na-dalsi-trate-831472>)

Firma IDS building corporation olomouckého podnikatele Zdeňka Kyselého pokračuje v proměnách železničních aktivit ovládnuté společnosti Viamont. Z divize provozování drah a vleček vytvořila samostatnou firmu PDV Railway, která má na železnici velké plány. „Není tajemstvím, že Správa železniční dopravní cesty uvažuje o pronájmu dalších tratí, a my máme zájem,“ řekl deníku E15 šéf PDV Railway Jan Franz. Viamont se dosud jako provozovatel staral o dvě příhraniční tratě, Sokolov – Kraslice a Trutnov – Svoboda nad Úpou. „Na obě tratě budou (s PDV) uzavřeny smlouvy o pronájmu za stejných podmínek, jako to bylo s firmou Viamont,“ sdělil mluvčí správy železnic Pavel Halla. Nové smlouvy vstoupí v platnost 1. srpna. Budování železničního holdingu pod střechou koncernu IDS

započalo koncem loňského roku, kdy se skupina stala majitelem firmy Viamont Regio. Ta si následně změnila jméno na GW Train Regio. Její vlaky jezdí v regionech především na Karlovarsku, Liberecku a v Moravskoslezském kraji, na objednávku samospráv. Motoráky pod značkou GW Train Regio křížují i zmíněné dvě tratě ve správě PDV Railway. U zrodu Viamontu stál severočeský podnikatel Aleš Řebíček, který se v roce 2006 stal ministrem dopravy ve vládě Mirka Topolánka. Svůj podíl ve firmě prodal, následně se k němu dostala IDS. Někdejší Řebíčková skupina je dnes fakticky rozprodána. Stavební část Viamont DSP koupil Strabag, nákladní železniční dopravu získala OKD Doprava (dnes firma AWT), zbytek patří IDS.

10. 07. 2012 Leo Express půjde do soutěží o dotované rychlíky s bývalým Viamontem

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-bude-soutezit-o-dotovane-rychliky-s-byvalym-viamontem-1dx/-eko-doprava.aspx?c=A120710_104336_eko-doprava_spi)

Na českém trhu železničních dopravců se díky otevírání rychlíkových tratí konkurenci uzavírají nečekaná spojení. Do prvního tendru ministerstva dopravy na desetiletý provoz rychlíků mezi Olomoucí a Ostravou se přihlásí společně Leo Express a GW Train Regio, dříve známý pod názvem Viamont. Je to spojení ambiciózního dopravce, který zatím ještě nemá zkušenost s ostrým provozem, ale má dostatečné kapitálové krytí, a soukromé firmy, jež provozuje dopravu na několika českých lokálkách. Obě firmy projekt na rychlíky nazvaly Eco Flow. "Název Eco Flow je od slov ekologicky, ekonomicky a low-cost – nízké náklady," vysvětlila společnost v tiskové zprávě. Obě firmy si od vzájemné spolupráce hodně slibují. Leo Express se těší na spojení se zavedeným dopravcem, který provozuje železniční dopravu, i přeshraniční, v několika regionech České republiky. GW Train Regio naopak očekává, že Leo Express dodá sdružení potřebné finance a přispěje jeho rozvoji svými mezinárodními kontakty s dodavateli vlakových souprav i týmem zkušených odborníků.



České dráhy tendr kritizují

Ministerstvo dopravy posunulo uzávěrku přihlášek na první soutěž o více než čtyři měsíce. Bálo se totiž, že by dřívější termín mohli napadat někteří soutěžící. Proti soutěži už ale silně brojí hlavně České dráhy, tendr se nelíbí ani pobožce nizozemských státních drah Abellio. ČD se cítí v soutěži diskriminovány, protože musí například při nákupu nových vozidel postupovat podle zákona o veřejných zakázkách nebo se musí starat i o nádražní budovy, což další soutěžící nemusí. Abellio se zase nelíbí, že ministerstvo nedodalo do soutěže údaje o tržbách a počtech cestujících na této trase. Leo Express se chystá vyjet letos v prosinci na trať Praha – Ostrava, firma plánuje jezdit i na dalších nedotovaných trasách, například z Prahy do Českých Budějovic nebo Vídně. GW Train Regio je veřejnosti déle znám pod značkou Viamont, tedy firmy vlastněné kdysi bývalým ministrem dopravy Alešem Řebíčkem. Firma se ale postupně odštěpila od stavební části Viamontu a loni na konci roku se přejmenovala na GW Train Regio. Firma patří pod skupinu IDS olomouckého podnikatele Zdeňka Kyselého. Provozuje vlaky na sedmi tratích, například z Karlových Varů do Mariánských Lázní nebo i příhraniční spoje do Polska a Německa.

10. 07. 2012 Dráhy ruší soutěže na nové vlaky. Moderní motoráky pro kraje nebudou

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-rusi-souteze-na-nove-vlaky-doy/-eko-doprava.aspx?c=A120710_120108_eko-doprava_neh)

České dráhy přehodnocují své rozsáhlé investiční plány na nákup nových vozů. Ruší kvůli tomu některé soutěže, v úterý například stáhly tendr na nákup devíti motorových vozů pro Pardubický kraj. Soutěž na devět vozů, z nichž jeden měla financovat Evropská unie, vyhlásily dráhy loni v květnu. "Souvisí to s přehodnocováním našich investičních záměrů," vysvětlil rušení soutěže mluvčí drah Petr Štáhlavský. Podle něj bude brzy zrušena i soutěž na čtyři motorové vozy pro Liberecký kraj. Už na jaře dráhy zrušily soutěž na revitalizaci stovky rychlíkových vozů.

Dráhy plánují, že se více zaměří na investice do vozů pro rychlíkové spoje, na které vypíše soutěž ministerstvo dopravy. Původně počítaly, že by mohly uspět i se staršími jednotkami, podmínky soutěže ale ukazují nutnost nákupu nových vozů. Státnímu dopravci navíc ministerstvo dopravy přes dozorčí radu přiškrtilo investiční plán: chystanou emisi dluhopisů ve výši 7,5 miliardy korun musí dráhy použít z většiny na splacení starých dluhů a na nákup nových vozů tolik peněz nezbude. Hodnota zakázky pro Pardubický kraj byla původně stanovena na 477 milionů korun, dráhy chtěly

vlaky nasadit hlavně na trať mezi Pardubicemi a Havlíčkovým Brodem. Pro Liberecký kraj měla zakázka hodnotu 221 milionů korun.

10. 07. 2012 RegioJet se stal členem Mezinárodní železniční unie

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-se-stal-clenem-mezinarodni-zeleznicni-unie-831667>)

Železniční přepravce RegioJet vstoupil na pondělním zasedání ve Philadelphii do Mezinárodní železniční unie (UIC). Společnost chce členství využít především při expanzi do zahraničí nebo v oblasti širšího napojení na mezinárodní rezervační systémy. „V rámci budování provozních aktivit v regionu střední Evropy je naše členství v UIC významným krokem na této cestě. Je to také jakési potvrzení naší příslušnosti k „dospělým“ železničním dopravcům“, uvedl provozní ředitel a člen představenstva společnosti RegioJet Jiří Schmidt.

UIC je globální organizace, která koordinuje rozvoj a fungování železniční dopravy ve všech členských státech. Řeší mimo jiné problematiku vytváření nových a zachování stávajících mezinárodních spojů, unifikaci železniční techniky a dohlíží na dodržování bezpečnostních kritérií. Vlaky RegioJet přepraví denně mezi Prahou, Ostravskem a Žilinou průměrně 3500 cestujících, dopravce operuje také na Slovensku, kde provozuje regionální vlaky na trase Bratislava – Komárno. Firma v současné době jedná s Deutsche Bahn o budoucím nasazení dálkových spojů mezi Českem a Německem.

11. 07. 2012 Škoda Transportation pohnala spor s ČD k arbitráži (109 E)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/skoda-transportation-pohnala-spor-s-cd-k-arbitrazi/815832>)

Škoda Transportation pohnala k arbitráži spor s Českými drahami (ČD), který firmy vedou kvůli zpoždění dodávek lokomotiv. V dnešním vydání to píše deník E15. Dodání 20 strojů za 2,6 miliardy korun bez DPH má již téměř tříleté zpoždění. ČD začaly Škodě strhávat z plateb penále, což podle deníku přimělo výrobce lokomotiv k zahájení arbitráže. "Nic jiného nám nezbylo, nebyli jsme schopni se dohodnout," řekl deníku šéf Škody Transportation Josef Bernard. I vedení ČD v minulosti uvedlo, že vše míří k arbitráži. Penále požadované drahami neustále roste, už přesáhlo 700 milionů korun. ČD zatím Škodě strhly z plateb 200 milionů korun. Plzeňský výrobce lokomotiv se hájí tím, že zpoždění způsobily nové normy TSI, které přinesly například jiné nárazové parametry. Údajně tak přišly vnuče desetitisíce hodin práce konstruktérů. Na českých kolejích už sice jezdí 12 nových lokomotiv, stále však pouze ve zkušebním provozu.

11. 07. 2012 Stavební povolení: Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 2. stavba

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2012/120711vyhlaska.pdf>)

Stavba navazuje na již zrealizovanou stavbu „Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 1. stavba“, která spočívala v rekonstrukci osobní části železniční stanice, jižního a severního zhlaví a přednádraží. Navazující 2. stavba řeší komplexní rekonstrukci středního zhlaví stanice (km 84,430 – 84,635) a navazujících profesí. Bude zrekonstruováno 6 360 metrů železničního svršku, 67 výhybek s elektrickým ohřevem výměn a 22 kilometrů trakčního vedení. Současně tyto práce vyvolají potřebu rekonstrukce sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, ale i silnoproudých rozvodů a technologie, mostních a pozemní objektů. Realizací stavby nebude změněn stávající charakter železniční stanice tak, jak je již dlouhodobě stabilizován v území.

Cílem rekonstrukce železničního uzlu Břeclav je mimo vlastní rekonstrukci dožitých zařízení i návrh takového technického řešení, které výrazně zrychlí průjezd vlaků ve směru Vídeň – Brno a Vídeň – Přerov. Stavba zajistí zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu s dosažením kvalitativně vyšších parametrů z hlediska přechodnosti a zvýšení rychlosti dopravy. Účelem stavby je uvést žst. Břeclav do stavebně technického a provozního stavu tak, aby odpovídal parametrům stanoveným v dohodách vypracovaných na úrovni Evropské unie a Mezinárodní železniční unie (UIC). Požadavky na stav po rekonstrukci možno shrnout následovně:

- zvýšení traťové rychlosti až do 160 km/hod pro výkyvné soupravy,
- průjezd železničním uzlem rychlostí 120 km/h a průjezd přednádražím rychlostí až 130 km/hod pro výkyvné soupravy

- dosažení prostorové průchodnosti tratě podle ložné míry UIC GC
- dosažení třídy zatížitelnosti D4

Úpravami kolejíště, rekonstrukcí umělých staveb, technologických zařízení (zabezpečovacího, sdělovacího zařízení, silnoproudé technologie, DŘT), osvětlení, silnoproudých rozvodů, ohřevu výměn a trakčního vedení budou dosaženy požadované parametry podle „Zásad modernizace vybrané železniční sítě státních drah, včetně dodatků“.

11. 07. 2012 Trať do Koutů smetla v roce 1997 voda, železnici zachránili místní (Šumperk – Kouty nad Desnou)

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/obnoveni-trate-do-koutu-nad-desnou-po-povodnich-roku-1997-pi5-olomouc-zpravy.aspx?c=A120711_1802480_olomouc-zpravy_stk)

Zatímco symbolů zkázy měly povodně roku 1997 celou řadu, symbolů odhodlání lidí obnovit, co voda zničila, je o poznání méně. Patří mezi ně železnice Desná, kterou voda zničila tak, že jí hrozil zánik. Zvlášť když o ni České dráhy už neměly zájem. Už rok nato se ale na trať Šumperk – Kouty nad Desnou vlaky vrátily. Díky úsilí místních lidí. Na nádraží v Loučné nad Desnou vymlela voda před patnácti lety hlubokou strž. Koleje byly pokroucené jako drátky a zničeny byly i další kilometry trati a celé stanice. Podpis, který ničí povodeň na regionální trati Šumperk – Kouty nad Desnou roku 1997 zanechala, byl strašlivý. Nikdo tehdy nevěřil, že tudy ještě pojedje vlak. Navíc už dlouho před záplavami České dráhy trať odepsaly jako ztrátovou a neperspektivní, takže neměla žádnou budoucnost. Přesto už o rok později vyjel na část obnovené trati vlak poprvé. Zázrak? Ne, jen tvrdá práce a víra, že oblast železnici potřebuje. Obce z údolí Desné se spojily, sehnaly peníze, trať si opravily a zprivatizovaly. Zrodila se tak první privátní železniční trať v Česku. Mezi majitele patřil Svazek obcí údolí Desné, který vznikl právě kvůli obnově trati.



Když jsem viděl pokroucené koleje, nic dobrého jsem nečekal

"Pro mě to byl zázrak. Když jsem po povodních viděl pokroucené koleje na nádraží v Loučné a taky způsob, jak se ke trati stavěly České dráhy, nic dobrého jsem nečekal," vzpomíná obyvatel Šumperka Lubomír Kováčik. Vesnice ležící kolem Desné dal dohromady tehdejší starosta Rapotína Ondřej Kopp. "Bylo jasné, že když se nepostaráme my, trať tady už nikdy nebude," vypráví Kopp. Ten se stal také prvním šéfem Svazku obcí údolí Desné. Ty tak byly doslova průkopníky v železniční dopravě. Kvůli trati Šumperk - Kouty nad Desnou se dokonce měnil zákon. "Byl problém, jak vůbec začít. Tehdejší zákon totiž neumožňoval pronajmout někomu státní majetek, i když byl zničený a nefunkční. Bylo vidět, že pro úředníky v Praze to bylo nové, neznámé. Stále jsme naráželi. Nejčastější slova byla: 'To nejde'," popisuje Kopp.

Naplnění slibu musela vyšetřit až vláda

Svazku se podařilo byrokracii zlomit. Sehnal peníze a do poloviny roku 1999 byla opravena celá trať. Jenže obce pořád neměly jistotu, že ji získají. Pořád totiž patřila Českým drahám. "Bylo to pro nás nepříjemné. Při podpisu smlouvy o pronájmu nám v Praze slibovali, že když dokážeme trať opravit, převedou ji do našeho majetku, ale nějakou dobu to tak nevypadalo a spor se řešil až na vládě," říká starosta Rapotína. Teprve v prosinci 2002 obce trať získaly definitivně. Historie trati od roku 1997 je nejméně tak bohatá jako celých 93 let předtím. Počáteční obavy z toho, že lidé se na obnovenou trať nevrátí a budou jezdit dál svými auty a autobusy, byly brzy pryč. "V prvních letech pořád přibývalo cestujících, až jsme se dostal na 700 tisíc přepravených lidí ročně," shrnul Kopp. Jenže úprk lidí od železnice nakonec potkal i tuto privátní trať. V roce 2009 už využilo jejích služeb jen 359 tisíc cestujících. Jen mezi lety 2008 a 2009 se počet cestujících meziročně propadl o zhruba 172 tisíc. "Ten propad byl velmi výrazný, naštěstí se jej podařilo zastavit a v roce 2011 jsme se dostali o sto tisíc cestujících výš," uvedl současný šéf Svazku obcí údolí Desné Pavel Žerníček.

11. 07. 2012 Auto s ramenem strhlo vedení, vlaky na koridoru nejezdily (Brandýs nad Orlicí)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/185531-auto-s-ramenem-strhlo-vedeni-vlakyna-koridoru-nejezdily/>)

Vlaky mezi Prahou a Ostravou i Brnem asi čtyři hodiny po poledni nejezdily. Nadále musí cestující počítat, že v úseku mezi Chocní a Ústím nad Orlicí budou soupravy nabírat zpoždění. Dopravu zastavila nehoda na přejezdu v Brandýse nad Orlicí, kde nákladní auto s ramenem poškodilo krátce před polednem trakční vedení. Před čtvrtou hodinou byla zprovozněna jedna kolej. V noci bude ještě oprava pokračovat, plně zprovozněna bude trať až ráno.

Kvůli přerušení provozu zavedly České dráhy náhradní autobusovou dopravu, která ale potřeby mnoha cestujících nesplnila – autobusů bylo málo, a tak cestujícím nezbylo, než čekat na jejich návrat. Čekání si krátili kritikou dopravce. "Dopravci nemají takovou kapacitu, aby se nám podařilo nahradit veškeré vlakové spoje autobusy," poznamenala mluvčí ČD Radka Pistoriusová. Většina vlakových souprav se mimořádně obracela v Ústí nad Orlicí a v Chocni, další čekaly na zprovoznění trati. Největší zpoždění nabraly spoje, které vyjely kolem jedenácté hodiny a na výluku narazily záhy po jejím začátku – jeden spoj SC Pendolino tak čekal čtyři hodiny, vlak EC z Prahy do Varšavy tři hodiny a podobně zpožděn byl také jeden spoj IC Regiojet. Několik vlaků Praha – Brno jelo odklonem po havlíčkovobrodské trati.

Zatímco železničáři opravovali poškozenou trolej, přijeli do Brandýsa policisté. Vyslechli řidiče automobilu, který trakční vedení strhl. "Zabýváme se tím, zda se jedná o přestupek nebo trestný čin. V případě trestného činu by se mohlo jednat o poškození veřejně prospěšného zařízení z nedbalosti," uvedl ústecký policista Miloš Štěpánek. Správa železniční dopravní cesty se potom chystá uplatnit po autodopravci náhradu škody. Řidič připustil, že bylo rameno poměrně vysoko, zpochybnil ale uváděnou výšku troleje. "Já jsem na to zapomněl, ale bylo tam pět metrů. Mělo být pět padesát – tak nevím," řekl. Opravu vedení komplikoval odlišný typ zařízení, než je na jiných místech koridoru. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Tomáše Drvoty pracovalo v Brandýse nejméně deset techniků, než se podařilo obnovit provoz alespoň na jedné koleji.

12. 07. 2012 ČD zadaly zakázky na opravy vozidel za 5,3 miliardy korun

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-zadaly-zakazky-na-opravy-vozidel-za-5-3-miliardy-korun/816594>)

České dráhy dnes vybraly vítěze zakázek na opravy kolejových vozidel za 5,3 miliardy korun. Vítězové 14 výběrových řízení se tak po následující čtyři roky budou starat o plánované opravy vagonů a lokomotiv. ČTK to řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Nejúspěšnější společností byla plzeňská společnost Movo, která získala zakázky za zhruba 1,8 miliardy korun. Druhou nejúspěšnější byla Pars Nova ze Šumperka, která vysoutěžila opravy za necelých 1,4 miliardy korun. "Téměř všechny soutěže byly obelány více uchazeči v rozsahu dvou až šesti nabídek z České republiky nebo ze Slovenska. Díky tomuto postupu se podařilo snížit očekávané náklady na periodické opravy o asi 1,2 miliardy korun," uvedl Štáhlavský. Vítěze soutěží dopravce vybíral formou jednacích řízení, kdy se o výsledné ceně zakázky diskutuje mezi jednotlivými uchazeči a zadavatelem.

Čtyři výběrová řízení na opravu modernizovaných rychlíkových vagonů pro vnitrostátní a mezinárodní provoz, lůžkových vozů a vagonů určených pro rychlosti do 200 kilometrů v hodině, byla podle Štáhlavského zrušena. Důvodem prý byla vyšší cena, než zadavatel očekával, a to i v případech, kdy zájemci předložili více nabídek. Tato řízení budou podle Štáhlavského vypsána znovu. Pokud se podaří nalézt dodavatele i pro tyto zakázky, bude v následujících čtyřech letech zajištěn pravidelný servis pro všechna kolejová vozidla Českých drah, dodal. Kromě Pars Nova a Movo se na zakázkách bude podílet i přerovská společnost DPOV, Krnovské opravny a strojírny, slovenská ŽOS Vrútky, CZ Loko z české Třebové a lounská společnost Legios.

13. 07. 2012 Smíchovské nádraží je třetí nejvytíženější v Praze

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/smichovske-nadrazi-je-treti-nejvytizenejsi-v-praze/816373>)

Jako druhé velké železniční nádraží bylo v Praze po Masarykově nádraží (otevřeno v srpnu 1845) zprovozněno před 150 lety nádraží Praha-Smíchov na trati do Plzně. Nádraží patří nyní k nevytíženějším v Praze spolu s nádražím hlavním a Masarykovým. Smíchovské nádraží bylo otevřeno 14. července 1862, na hlavní nádraží bylo napojeno o deset let později. V roce 2011 prošlo smíchovským nádražím 4,17 milionu cestujících, naproti tomu hlavním nádražím šestkrát více (24,8 milionu) a "Masaryčkou" 9,4 milionu. Ostatními většími pražskými nádražními ale projde daleko méně cestujících než smíchovským: Holešovicemi, Vysočany a Vršovými na 1,4 milionu cestujících ročně, Radotínem a Libní na 1,9 milionu lidí.



Zahájení stavby komplikovali vlastníci pozemků, kteří museli být nakonec vyvlastněni. Dalším problémem bylo právě pohřebiště, které se našlo při výkopu základů v únoru 1862. Některé předměty (kupříkladu i bronzové šperky) zachránil až amatérský archeolog páter František Petera Rohoznický. Na stavbě se podílely tisíce dělníků a 300 zedníků. O slavnostním zahájení provozu 14. července 1862 psal časopis Rodinná kronika: "Davy lidu a nepřehledné řady kočárů táhly se k smíchovskému nádraží, jež působí dojem uspokojující, ač dotud ještě nese ráz nedohotovosti a novoty. V síni na čekání upravené překvapil nás na stěně zavěšený pořádek jízdy v české i německé řeči a v slovanských barvách tištěný. Jinak ale vydala společnost vesměs jen německé vstupné lístky, jména stac jsou po celé dráze taktéž jen německy napsána, konduktéři oznamují po celé dráze štace jen po Německu a vyžadují taktéž fárkarty."



Nádraží i celou trať do Plzně a Bavorska tehdy stavěla ryze německá firma Česká západní dráha (zestátněna k lednu 1894). Ze Smíchova jel vlak se dvěma lokomotivami ráno v 8:30, z Plzně se vracel po sedmé večer. Budovy nádraží byly postaveny ve strohém architektonickém stylu s klasicistními a romantickými prvky. Vedle hlavní jednopatrové budovy zde byla i sousední služební budova s novogotickou hranolovitou věží.



Prvních větších úprav se nádraží dočkalo v roce 1888, v roce 1929 bylo nádraží přemostěno železnou nýtovanou lávkou pro pěší, která umožnila rychlejší spojení mezi Smíchovem a Radlicemi. Nádraží se do 1895 nazývalo "Praha (Česká západní dráha)", poté "Smíchov", v letech 1909 až 1920 "Smíchov státní nádraží", nynější název má od 50. let.

SMÍCHOVSKÉ NÁDRAŽÍ - 150 LET

Jako druhé velké železniční nádraží bylo v Praze po Masarykově nádraží (otevřeno v srpnu 1845) zprovozněno před 150 lety nádraží Praha-Smíchov na trati do Plzně. Smíchovské nádraží bylo otevřeno 14. července 1862,

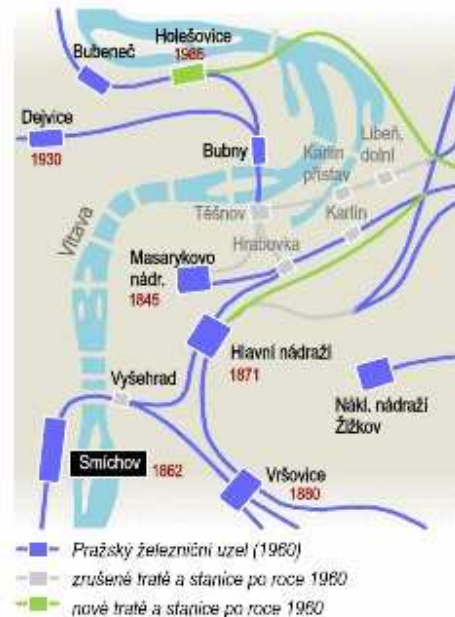


Odbavovací hala s výzdobou malíře Richarda Weisnera (čtyřicetimetrová budovatelská freska).



V letech 1953-1956 bylo vybudováno nádraží nové podle projektu architektů Jana Zázvorky a Ladislava Žáka ve stylu klasicizujícího funkcionalismu.

původní budova nádraží "Praha (Česká západní dráha)"



Do prostoru nádraží spadlo při bombardování Prahy v únoru 1945 asi 50 zápalných a tříštivých bomb, nádraží zasáhlo také do událostí Pražského povstání v roce 1945, kdy v jeho prostoru operovaly tři obrněné vlaky. V 50. letech bylo nádraží bez většího zájmu veřejnosti zbouráno a v letech 1953 – 1956 vybudováno nádraží nové podle projektu architektů Jana Zázvorky a Ladislava Žáka ve stylu klasicizujícího funkcionalismu. Výtvarnou výzdobu odbavovací haly vytvořil malíř Richard Wiesner; tvoří jí čtyřicetimetrová budovatelská freska s téměř 80 postavami symbolizující československý lid v práci, při výstavbě země. V roce 1985 bylo nádraží napojeno na metro. Vzadu na kolejisti je ještě malá stanice s názvem Smíchov severní nástupiště, odkud jezdí vlak na kopcovitou trať zvanou Pražský Semmering. Smíchovské nádraží je také centrem děje dětské knižky Pohádky o mašinkách, podle níž byla vytvořena i série večerníčků.

Vybrané údaje o železničních stanicích v Praze:

- V Praze je nyní celkem 44 stanic a zastávek, 33 železničních přejezdů a síť na území Prahy měří asi 260 kilometrů. V průměrný pracovní den nastoupí ve všech 44 stanicích do vlaku téměř 128.000 cestujících. Termín stanice je přítom v železniční dopravě přibližně synonymní s pojmem

nádraží, někdy se pro stanici používá název dopravná, což je místo, které slouží k řízení vlaků či provádění posunu. Zastávka je místo určené k nastupování a vystupování cestujících, které není dopravnou.

- Nejstarší železniční stanicí v Praze je stanice Praha-Dejvice z roku 1830. Původně se nazývala Praha-Písecká brána, později Bruska, Dejvice, od roku 1941 Praha-Dejvice. Stanice byla součástí nejstarší pražské železnice, tehdy ještě koněspřežní, která od roku 1830 vedla z Dejvic do Kladna. Ve stejném roce byla otevřena i stanice Praha-Veleslavín.

- Nejmladší železniční stanicí v Praze je zastávka Praha-Komořany z roku 1997. Je umístěna na trati Praha-Čerčany/Dobříš, otevřena byla 100 let po zahájení provozu na trati z Modřan do Dobříše.

- V minulých 50 letech byly v Praze železniční stanice a zastávky spíše rušeny než stavěny. Od roku 1960 přibýly v hlavním městě pouze tři stanice: vedle komořanské z roku 1997 a nádraží Praha-Holešovice z roku 1985 byla v roce 1989 otevřena zastávka Praha-Žvahov. Ta se nachází na známém Pražském Semmeringu do Jinonic.

- Od roku 1960 bylo v Praze zrušeno deset železničních stanic a zastávek. Naposledy, v roce 1989, byly zrušeny zastávky Praha-Konvářka a Praha-Hlubočepy zastávka na Pražském Semmeringu, v roce 1985 ukončila provoz na trati do Kladna zastávka Praha-Liboc, o rok dříve na železnici do Lysé nad Labem zastávka Libeň-dolní nádraží a v roce 1976 na kolínské trati zastávka Praha-Hloubětín. V roce 1972 odjely poslední vlaky ze slavného nádraží Praha-Těšnov, o dva roky dříve byla zrušena zastávka Praha-Michle. V roce 1961 ukončila činnost zastávka Praha Karlín-přístav a o rok dříve i zastávka Praha-Spořilov. V roce 1960 bylo také zrušeno secesní nádraží Praha-Vyšehrad jako stanice osobní dopravy, které bylo otevřeno v roce 1872.

- Nejstarším velkým železničním nádražím v Praze je Praha Masarykovo nádraží, na kterém byl zahájen provoz při otevření dopravy na olomoucko-pražské dráze 20. srpna 1845. Nádraží, které několikrát změnilo název (Praha, Praha státní nádraží, Hyberské nádraží, Praha-střed), je nyní jediným neprůjezdným (hlavovým) osobním nádražím v Praze. Polohu nádraží a kolejí navrhl Jan Perner, empírové budovy s prvky novorenesance a klasicismu architekt Antonín Jüngling. Ve stejném roce byla otevřena stanice Praha-Běchovice.

- Stanice Praha-Bubeneč vznikla v roce 1850 na nové trati z Prahy do Drážďan. Součástí této trati již byl slavný Negrelliho viadukt.

- Druhým velkým nádražím v Praze se stalo nádraží Praha-Smíchov, které bylo otevřeno 14. července 1862, kdy zahájila provoz trať do Plzně. V roce 1872 získala spojení na hlavní nádraží.

- Třetí velké pražské nádraží je Praha hlavní nádraží, původně Nádraží císaře Františka Josefa, později Praha Wilsonovo nádraží. Bylo otevřeno 14. prosince 1871, kdy začal provoz z Prahy do Vídně přes jižní Čechy.

- Čtvrté velké pražské nádraží již nestojí. Jednalo se o slavné nádraží Praha-Těšnov, které postavil vídeňský architekt a rodák z Velenic na Žatecku Karl Schlimp v letech 1872-1875 jako konečnou stanici dostavěné severozápadní dráhy do Lysé nad Labem. Do roku 1919 neslo název Praha-severozápadní nádraží, do roku 1949 Praha-Denisovo nádraží, pak do roku 1945 Praha-Vltavské nádraží, od roku 1945 se nazývalo opět Praha-Denisovo nádraží a od ledna 1953 do roku 1972 neslo nádraží svůj poslední název Praha-Těšnov. Z nádraží odjel poslední vlak 1. července 1972, kdy byla stanice zrušena, budova byla odstřelena 16. března 1985.

- K dalším významným pražským osobním nádražím patří například nádraží Praha-Vysočany (z roku 1872 na trati do Turnova a Nymburka), nádraží Praha-Libeň (z roku 1877 na trati do Kolína), nádraží Praha-Vršovice (z roku 1880 na trati do Benešova) či nádraží Praha-Braník (otevřeno v roce 1882 na trati z Nuslí do Modřan, později známém Posázavském pacifiku).

- V posledních letech se Praze stavělo především takzvané Nové spojení, což je estakáda mostů a tunelů pod vrchem Vítkovem.

13. 07. 2012 Dráhy žádají zrušení soutěže na dotované vlaky (Ostrava – Krnov – Olomouc)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-zadaji-zruseni-souteze-na-dotovane-vlaky-832493>)

Spory kolem pilotního tendru na dotované vlaky z Ostravy přes Opavu do Olomouce gradují. Ministerstvo dopravy se ocitlo mezi dvěma mlýnskými kameny, když na jedné straně hlasitě vyslovují nespokojenost někteří soukromí dopravci, na druhé straně podmínky tendru ostře kritizují České

dráhy. Ty se dokonce se stížností včera obrátily na antimonopolní úřad (ÚOHS) a žádají zrušení soutěže. Potvrdil to mluvčí ČD Petr Štáhlavský.

Celý nápad s vpuštěním konkurence do dotované dopravy tak může skončit v troskách. „Konáme v souladu s povinnostmi řádného hospodáře při správě společnosti,“ řekl mluvčí. Dráhy se na ÚOHS obrátily poté, co ministerstvo dle informací deníku E15 všechny námitky národního dopravce smetlo ze stolu. Jádrem drážních nářků je skutečnost, že soukromí dopravci nemusejí podle podmínek tendru kalkulovat se staničními poplatky. Dráhy se tak cítí diskriminované, neboť samy musejí počítat s náklady na údržbu nádraží.

ČD ale vadí i další věci. Na rozdíl od konkurence musejí například vypisovat na každý nákup vlaků výběrové řízení, což akvizici zpomaluje a brání rychlému rozhodnutí. Není ani jasné, jak to bude se vzájemným uznáváním jízdenek a režíjek. Státní akciovka si stěžuje i na údajně přílišné nároky na kvalitu vlaků. Ministerstvo totiž žádá nové nízkopodlažní soupravy, což představuje investici kolem miliardy korun. Relativně málo významná trať s nepřizpůsobenými nástupišti tak dopravce finančně vyčerpá. Ministerstvo chce následně soutěžit i většinu dalších tratí. Pokud by všude měly jezdit nové vlaky, znamenalo by to investice v řádech desítek, možná stovek miliard.

Hrozba zrušení tendru vane i z dalších stran. U antimonopolního úřadu leží stížnost dopravce Abellio CZ, kterému naopak vadí postoj Českých drah. Ty nechtějí svolit se zveřejněním svých tržeb z této trati, takže jiní soutěžitelé prý mohou svou nabídku stavět pouze na odhadech.

13. 07. 2012 Angličané jezdí do Čech poslouchat lokomotivu "Bardotku"

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/anglicane-jezdi-do-cech-poslouchat-lokomotivu-bardotku-832646>)

Léto nahrává nejrůznějším zálibám, jednou z nejbizarnějších je přitom poslouchání lokomotivy. To v českých zemích už několik let praktikují desítky anglických příznivců železnice, česky řečeno šotoušů. A pro České dráhy to znamená zajímavý příjem. Celá akce probíhá jednoduše: Angličané si přes svou cestovní kancelář objednají zvláštní vlak, se kterým pak křižují české tratě včetně těch už nepoužívaných.

Podmínky ostrovanů jsou ovšem striktní. Přísně vyžadují konkrétní lokomotivu řady 749 (případně 751) zvanou Bardotka, Barča nebo Zamračená. K lokomotivě se v určeném pořadí připojí tři nebo čtyři vagony. Barča musí být bez tlumičů, aby vynikl zvuk motoru. Právě ten anglické šotouše přitahuje. „Jsme tu právě kvůli tomu zvuku, máme ho rádi. A to je hlavní důvod naší cesty, ten zvuk nás spojuje, v žádném klubu organizovaní nejsme,“ řekl tento týden serveru E15.cz jeden z turistů při zastávce v Českých Budějovicích. Právě tam si tentokrát cizinci zvláštní vlak objednali, aby následně projeli celé jižní Čechy. Barča bublala například v Temelíně, zajela i do Netolic, kam už pravidelná doprava byla zrušena. Základní šotouši výbavou jsou lyžařské brýle, mikrofon a videokamera. Vyklonění po celou cestu z oken poslouchají netradiční cestující Barčin hluk. Na každé zastávce se pak vyvalí z vlaku, natáčejí a hlavně nahrávají. „Asi si to potom pouštějí doma s manželkou,“ podotkl údržbář na budějovickém nádraží.

„Víme o tom, že sem jezdí více takových skupin. Bardotka jim údajně připomíná zvuk nějaké britské lokomotivy z 50. nebo 60. let,“ řekl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Pronájem vlaku přitom není levný. Podle Štáhlavského jde o stovky tisíc korun, cena je závislá především na délce vlaku a zvolené trase. Tuzemští příznivci železnice se ovšem Britům nevidí. Barča, vyráběná v 60. letech, je jednou z nejpovedenějších československých lokomotiv. Vznikla v dílnách ČKD a mimo jiné získala i medaily za design. Dodnes je k vidění na některých neelektrifikovaných tratích, například mezi Světlou nad Sázavou a Čerčany, postupně jí ale vytlačují novější motorové vozy.

14. 07. 2012 Západní dráha byla třetí, která dosáhla až do Prahy (14. července 1862)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/184873-zapadni-draha-byla-treti-ktera-dosahla-az-do-prahy/>)

Západ byl třetí směr, kam začaly jezdit vlaky z Prahy. Po úvodním napojení na Vídeň prostřednictvím Olomoucko-pražské dráhy a jeho pokračování na sever do Drážďan dostala Praha 14. července 1862 spojení s Plzní a Bavorskem. Česká západní dráha nebyla s tratěmi na Olomouc ani na Drážďany fyzicky propojena, tzv. Pražská spojovací dráha vznikla až o deset let později. Zprvu tak byla konečná stanice trati z Bavorska na výstavném smíchovském nádraží.

Stavba trati Praha – Plzeň – Domažlice – Furth im Wald byla technicky složitá, trasa byla navíc dlouhá, proto bylo nutné nemalé množství peněz. Jak bylo v 19. století obvyklé, trať na základě císařské koncese stavěla a později i provozovala soukromá společnost s příspěvkem státního kapitálu. Po sepsání mezistátních smluv o propojení Čech a Bavorska v 50. letech 19. století získalo koncesi na stavbu uskupení kolem pražského obchodníka Leopolda Lämela. Součástí stavby měly být i další dráhy – kromě odbočných lokálek šlo také o tah Vídeň – České Budějovice – Plzeň – Cheb. Když ale vláda snížila slíbený příspěvek z 30 na 20 milionů zlatých, Lämel se společníky se nakonec ze stavby stáhl. Koncesi potom převzalo uskupení kolem podnikatelů bratří Kleinů a finančníka Vojtěcha Lanny, kteří dosáhli omezení koncese jen na trať Praha – Furth im Wald a odbočnou lokálku Chrást – Radnice. Stavba České západní dráhy (Böhmische Westbahn – BWB) začala 7. května 1860 od hranic, kam už se tehdy blížila stavba Bavorské východní dráhy od Mnichova. Pouhý rok a půl trvala stavba do Plzně, další necelý rok se stavba blížila k Praze.

Úsek Plzeň – Praha se musel vyrovnat s náročným terénem západně od Prahy a také s kopcovitou krajinou východně od Plzně. Nakonec se z Prahy do Berouna vinula trať údolím Berounky (jeden z dávných plánů na železniční spojení Prahy a Plzně vedl severně přes Lány), procházela kolem Zdic, Hořovic, své nádraží dostal i Zbiroh, dále trať pokračovala k Rokycanům, odkud k Plzni následoval velký oblouk severně. Podařilo se tak na železnici napojit i Chrást. Z moderního hlediska nebylo takové trasování zcela šťastné, protože cesta podél Berounky i zajištění do Chrástu vlaky zdržují.

Jenom krátce zůstala západní dráha mezi Prahou a Plzní ve své původní podobě. Již po deseti letech provozu nepostačovala kapacita jediné koleje, došlo proto ke zdvoukolejnění. V roce 1895 potom byla společnost BWB – stejně jako další velké železniční firmy – zestátněna, trať a vlaky na ní se tak dostaly do majetku Státní dráhy (StB). Se vznikem Československa se mnoho nezměnilo, trať zůstala v majetku státních drah (nyní už ČSD). Na významu však nabývalo spojení do lázeňské oblasti západních Čech (tj. část původní Dráhy císaře Františka Josefa z Vídně přes Plzeň do Chebu) na úkor původní domažlické větve České západní dráhy. Po druhé světové válce a pomyslném spuštění železné opony tato větev ještě více posílila, po trase Praha – Plzeň – Cheb jezdila většina rychlíků, spojení směrem na Domažlice bylo ojedinělé. Přes Cheb jezdil i nadlouho jediný spoj do západní Evropy – slavný Západní expres Praha – Frankfurt – Paříž.

Pro příznivce železnice byla zlatým obdobím pražsko-plzeňského úseku 60. léta minulého století. Zatímco úsek do Chebu prošel elektrizací a domažlická větev dále zkomírala, mezi Prahou a Plzní se v čele těžkých rychlíků i osobních vlaků proháněly velké parní lokomotivy, zejména poválečné "Albatrosy". Plzeňská služba byla jejich labutí písni, postupně byly na západ Čech (a ještě také do Děčína) stahovány z jiných výtopen, kam se dostávaly troleje a elektrické lokomotivy, takže mocné rychlíkové parní lokomotivy už nebyly potřeba. Plzeňská výtopna ale své lokomotivy vzorně opečovávala, dokonce jim vracela původní modrou barvu.

S rychlým ústupem parních lokomotiv na počátku 70. let přišla elektrizace i na západní dráhu. (V té době mimochodem už dávno nesloužilo původní smíchovské nádraží, které bylo v 50. letech nahrazeno novostavbou.) Nejprve se troleje objevily nad kolejemi mezi Prahou a Berounem, příměstské "pantografy" mohly na tuto trasu vyjet v roce 1973. Až po dalších 15 letech se začalo v elektrické trakci jezdit i dále do Plzně. Svérázem plzeňských rychlíků byl kombinovaný provoz, kdy v rámci úspor jezdily vlaky z Prahy do Berouna s elektrickou lokomotivou a dieseloví "Brejlovci" na ně nastoupili až potom. Výjimkou byla hrstka "elitních" vlaků, mezi které patřil zejména Západní expres vedený motorovými lokomotivami už z Prahy. Kromě tohoto vlaku začal v 70. letech z Prahy přes Plzeň jezdit ještě druhý vlak do Západního Německa, který oživil takřka zapomenutou domažlickou trať – spoj bez oficiálního jména lidově zvaný "mnichovák". V 80. letech začaly jezdit ještě noční vlaky do Frankfurtu a Stuttgartu.

Krátce po dokončení elektrizace (1987) se změnil režim v Československu. Již před revolucí byl prodloužen mnichovský expres až do švýcarského Curychu, ale až po ní se pražsko-plzeňská trať stala jedním z nejvýznamnějších mezinárodních tahů. Od roku 1993 tudy jezdily dálkové vlaky do Dortmundu (náhrada Západního expresu), Bernu (další prodloužení mnichovského expresu) a přes Furth im Wald do Norimberku a navíc noční vlak do Frankfurtu s přímými vozy do Stuttgartu a Mnichova. Do Plzně zajížděly také expresní vlaky od Brna i Hradce Králové a později i noční rychlík z Bratislavy.

V 90. letech byla trať Praha – Plzeň – Cheb označena za součást III. tranzitního železničního koridoru a trať Plzeň – Domažlice za jeho odbočnou větev. Po roce 2005 začala modernizace trati, oproti původním plánům na úplné zdvoukolejnění (úsek Plzeň – Cheb byl před modernizací jednokolejný), zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h (dosud maximálně 100) a výstavbu rozsáhlých přeložek v nejpomalejších úsecích však byla konečná podoba mnohem méně ambiciózní. Dokonce zůstala velká část trasy Plzeň – Cheb jednokolejná a maximální rychlost pro klasické soupravy se zvýšila pouze na 120 km/h. Stavba přeložky Praha – Beroun, která měla vést tunelem pod Barrandovem, byla

zrušena, původní parametry by měl splňovat pouze přeložený úsek Plzeň – Rokycany (mimo Chrást), který se však ještě nezačal stavět. Modernizace trati přinesla velké omezení dálkové dopravy na západní dráze. Nejprve byly zrušeny vlaky Eurocity do Bavorska a nahrazeny expresy přes Domažlice do Mnichova. Ty už dnes mají svoji tradici, linka Praha – Cheb je však izolovaná a rychlíky, které na ní jezdí, nepokračují ani z Chebu do Bavorska ani z Prahy dále na východ.

Ani po dokončení všech úseků mezi Prahou a Plzní však nebude Západní dráha zcela v novém. Mezi Plzní a Furth im Wald probíhaly v minulých letech pouze drobné opravy, na několika místech byla dokonce zvýšena traťová rychlost, avšak pouze z 80 na 100 km/h. Navíc je tato neelektrizovaná trasa dodnes doménou motorových lokomotiv. Česká i bavorská vláda už několikrát deklarovaly podporu její modernizaci, která by měla umožnit lepší železniční spojení Prahy s Mnichovem. Ambiciózní rekonstrukce trati Plzeň – Domažlice ale zatím není na pořadu dne...

Jubileum tří smíchovských a dvou plzeňských tratí

Kromě České západní dráhy jubilují v těchto dnech i další dvě trati, které vycházejí z pražského smíchovského nádraží, a jedna, která prochází Plzní. V roce 1872 byla otevřena Pražská spojovací dráha, která propojila dosud oddělená nádraží. Společnost Dráhy císaře Františka Josefa dostala propojení pražské železniční sítě za úkol v rámci koncese na spojení Českých Velenic s Prahou, klíčová však byla nová spojka pro západní dráhu, která konečně přestala být izolována a přes železniční most se z ní vlaky dostaly na nádraží Císaře Františka Josefa (dnešní hlavní) i do Vršovic-Nuslí. Spojovací dráha byla otevřena 15. srpna. Osobní doprava však po ní dlouho nejezdila, a tak až do roku 1888 museli cestující od Plzně cestovat ze Smíchova do centra drožkou nebo po svých.

Přibližně měsíc před otevřením spojovací dráhy byla otevřena další pražská spojka. Tentokrát šlo o trať z Hostovic přes Jinonice, která končila na druhém smíchovském nádraží postaveném vedle nádraží BWB. Trať s horským charakterem, která se dočkala označení Pražský Semmering, byla otevřena 3. července 1872. Pro své účely ji postavila Buštěhradská dráha, která už provozovala síť drah na Kladensku, Rakovnicku a Chomutovsku včetně trati z Kladna do Buben.

Ještě dříve, 28. ledna 1872, se rozjely první vlaky po posledním, západním úseku Dráhy císaře Františka Josefa z Plzně do Chebu. Rakousko se zavázalo trať postavit po pohrané válce s Pruskem, vzniklo tak významné mezinárodní spojení, protože z Chebu pokračovala železnice dále na Norimberk. Dnes je právě tento úsek uváděn v jízdním řádu společně se východní částí původní České západní dráhy jako jedna trať Praha – Plzeň – Cheb.

Ze života západní dráhy v úseku Praha – Plzeň

1860 – začátek stavby

1862 – zahájení provozu České západní dráhy do stanice Praha-Smíchov

1874 – napojení na Pražskou spojovací dráhu (osobní doprava do centra zahájena 1888)

1895 – postátnění společnosti BWB (do 1918 provozovala StB, od 1918 ČSD, od 1993 ČD, od 2008 SŽDC)

1973 – elektrizace úseku Praha – Beroun (3 kV stejnosměrně)

1987 – elektrizace úseku Beroun – Plzeň (25 kV, 50 Hz)

2009 – zahájení modernizace

Slavné vlaky západní dráhy

- Západní expres (Praha – Paříž, později Praha – Frankfurt) – jezdil od 50. let do roku 1993
- Karlštejn (Praha – Dortmund, později Praha – Norimberk) – jezdil v letech 1993 – 2003
- mnichovský expres (Praha – Mnichov, později Praha – Curych) – jezdil v letech 1970 – 1993
- Albert Einstein (Praha – Bern, později Praha – Curych, po r. 2008 Praha – Mnichov) – jezdil v letech 1993 – 2001 a od 2007
- Franz Kafka (Praha – Norimberk, později Praha – Mnichov) – jezdil v letech 1993 – 2001 a od 2007

Dnešní rychlíkové linky na západní dráze:

- linka Praha – Plzeň – Furth im Wald – Mnichov/Norimberk a zpět (čtyřikrát denně)
- linka Praha – Plzeň – Cheb a zpět (osmkrát denně)
- linka Praha – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda (čtyřikrát denně a dvakrát denně jen do Plzně)

15. 07. 2012 ÖBB pošlou na koleje další Railjety. Budou i v Česku? (Wien – Villach)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/185953-obb-poslou-na-koleje-dalsi-railjety-budou-i-v-cesku/>)

Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) pošlí své vlaky Railjet na lince z Vídně do Villachu. Dosud jezdil do Villachu pouze jeden Railjet, od neděle naopak bude na Jižní dráze vzácností klasická souprava. Už dříve Railjety ovládly trasu z Vídně do Štýrského Hradce. Právě z Vídně na jih by měly podle předběžných dohod ÖBB s Českými drahami jezdit i Railjety v barvách ČD. Současná změna je dalším kolem velkých změn, které postupně vytlačují z rakouských tratí tradiční soupravy sestavené z různých typů vagonů – starších i novějších, s velkoprostorovým uspořádáním interiéru i oddílových – a nahrazují je unifikovanými sedmivozovými tzv. netrakčními jednotkami nazvanými Viaggio Comfort. Podle vedení ÖBB nové soupravy lákají více cestujících. Nadále budou jezdit čtrnáctkrát denně z Vídně do Štýrského Hradce a zpět, čtyřikrát denně z Vídně do Villachu a pětkrát denně zpět. Zvýšením jejich počtu na trase do Villachu chce firma přilákat další cestující. "Naši zákazníci si s novou nabídkou polepší. Railjet je bezpečný, bezbariérový, komfortní a nabízí nejlepší servis," uvedla ředitelka osobní dopravy ÖBB.

Zda začnou jižně od Vídně jezdit vlaky Railjet také v barvách Českých drah, ještě není zcela jisté. Již na konci června však ČD potvrdily deníkům MF Dnes a Hospodářské noviny, že jednájí o nákupu sedmi souprav Viaggio Comfort s jejich výrobcem, společností Siemens. Vlaky by potom jezdily po trase Praha – Vídeň – Štýrský Hradec a také z Prahy do Budapešti. Zatím však konečná dohoda nebyla uzavřena. Již dříve podepsaly dráhy se Siemensem smlouvu dokonce na 15 těchto netrakčních jednotek. Poté, co Německé dráhy odmítly jejich nabídku na nasazení nových vlaků na linku z Prahy do Hamburku, se však dráhy rozhodly původní smlouvu vypovědět. K jednání o nákupu souprav Viaggio Comfort přivedly ČD a Siemens právě ÖBB, které se rozhodly nevyužít opci, kterou měly na posledních šestnáct souprav.

15. 07. 2012 Poruchy opět zastavily berounskou trať

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/186013-poruchy-opet-zastavily-berounskou-trat/>)

Železniční trať mezi Prahou a Plzní byla odpoledne neprůjezdná. Dráhu, které se nevyhýbaly problémy ani v průběhu posledních týdnů, uzavřely dvě poruchy trakčního vedení. Vlaky kvůli přetržené troleji v Berouně a jejímu prověšení v sousedním úseku zprvu nejezdily mezi Karlštejnem a Berounem a Berounem a Zdicemi. Kvůli překážce na trati navíc musel již před polednem zastavit rychlík z Chebu do Plzně, dále mohl pokračovat až po hodině.

Nejprve kvůli poruše trakčního vedení u Karlštejna zavedly České dráhy náhradní autobusovou dopravu za osobní vlaky mezi Karlštejnem a Berounem. Cestující z mezistátního expresu z Bavorska potom museli v Berouně ze své soupravy přestoupit do motorového vlaku, který je odvezl objíždnou trasou přes Rudnou. Další porucha ovšem zastavila dopravu i opačným směrem z Berouna na Zdice, a tak musela být zavedena další náhradní autobusová doprava.

Troleje směrem do Karlštejna opravila Správa železniční dopravní cesty před půl čtvrtou. Nadále ale trvala výluka mezi Berounem a Zdicemi. Plně průjezdné byly koleje na Berounsku až k sedmé hodině večer. Velké problémy zasáhly trasu Praha – Plzeň také takřka přesně před měsícem. Dopravu mezi Prahou a Berounem zastavily dvě poruchy trakčního vedení – v Praze a Karlštejně. V Karlštejně navíc začalo hořet. Současně ještě hořelo ve vlaku na nádraží v Dobřichovicích.

16. 07. 2012 Hlavní nádraží Italům vydělává (Praha hl. n.)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/hlavni-nadrazi-italum-vydelava-833025>)

Investice italské společnosti Grandi Stazioni do pražského hlavního nádraží se začíná vyplácet. Ukázal to hned první rok plného provozu zmodernizované odbavovací haly, která prošla čtyřletou rekonstrukcí. Tržby plynoucí z pronájmů nových obchodních prostor na nádraží zvedly firmě v loňském roce obrát o 70 procent na 162,5 milionu korun. Ještě výrazněji stoupl čistý zisk – o 200 procent na téměř 47 milionů. „Pro náš projekt to byl klíčový rok, protože se podařilo dokončit všechny obchodní prostory a postupně je naplnit novými nájemci. Mohli jsme tak začít plně využívat

potenciál, který odbavovací hala skýtá," sdělil deníku E15 jednatel společnosti Andrea Odoardi. Z celkových deseti tisíc metrů čtverečních obchodních ploch je podle něho pronajato 95 procent.

Před investorem však ještě stojí stamilionová investice – rekonstrukce zchátralé secesní památky, Fantovy budovy, která nyní hlavní nádraží hyzdí. A s tou chce Grandi Stazioni začít již letos na podzim. Kdo se pak do budovy starého nádraží, které přestalo sloužit své původní funkci už koncem sedmdesátých let, po rekonstrukci nastěhuje, však stále není rozhodnuto. Dříve se mluvilo například o hotelu nebo divadle. Jistá je pouze obnova legendární Fantovy kavárny. Celkem má ve Fantově budově být dalších pět tisíc metrů čtverečních pro obchod.

Hlavní nádraží je nejfrekventovanější železniční stanicí v České republice, měsíčně tudy projde kolem milionu „vlakových“ cestujících, další desítky tisíc lidí se sem dostanou z metra nebo z ulice. Po rekonstrukci snese jako jedno z mála v tuzemsku srovnání s nádražími například v Německu. Slabinou pražského hlavního nádraží zůstává vedle zchátralé Fantovy budovy i přilehlý park zvaný Vrchlického sady, který na revitalizaci stále marně čeká. Železniční byrokrati navíc tvrději odmítají zbudovat jednoduché propojení nádraží na Prahu 3, což by významně zvýšilo obchodní potenciál místa.

16. 07. 2012 Dráhy spustily internet v pendolinech. Po třech letech slibů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-spustily-v-pendolinech-internet-fmy/eko-doprava.aspx?c=A120716_100232_eko-doprava_spi)

Cestující v pendolinech na trati mezi Prahou a Ostravou čeká v pondělí překvapivá premiéra. České dráhy spouští po třech letech slibů ve svých vlacích internet. Zavádějí ho v době, kdy je bezdrátové připojení běžné už v řadě jiných dopravních prostředků. Jednotky Pendolino jsou prvními vlaky Českých drah, které poskytnou cestujícím možnost během jízdy například posílat zdarma e-maily nebo si prohlížet webové stránky. "Je to ověřovací provoz, během kterého si chceme otestovat kvalitu poskytované služby a zároveň dokončit některé s tím související administrativní úkony," řekl mluvčí drah Radek Joklík. Dráhy za instalaci a pětiletý provoz zaplatí dvacet milionů korun.

Připojení k internetu je už běžné například u řady autobusových společností, od své premiéry loni v září je mají i žluté vlaky RegioJet a velké plány s internetem má i Leo Express. Na rozdíl od řady západoevropských železnic je připojení v tuzemských dopravních prostředcích zdarma. Dráhy se internetem v pendolinu příliš nepochlubily, zahájení zkušebního provozu od 16. července avizují jen malým oznámením na webu a v časopise ČD pro Vás. Dráhy slibují k připojení další vylepšení. Ve vlaku se bude možné připojit na portál, kde budou podrobné informace o jízdě vlaku, informace o přípojích nebo službách na palubě.

Všude se připojit nepůjde

Dráhy využívají k šíření internetu signál od všech tří mobilních operátorů, na řadě míst se ale kvůli jejich špatnému pokrytí nepřipojí. Jde hlavně o úsek mezi Chocní a Zábřehem na Moravě. V pendolinu nejdou pustit některé stránky, jež příliš zatěžují systém na přenos dat, jde především o stránky na aktualizace programů nebo streamování videí. "V rámci zabezpečení používání služby je také monitorován přístup na webové stránky s nelegálním obsahem či pokus o jeho distribuci prostřednictvím připojení k internetu pomocí bezdrátové sítě," upozorňují dráhy. Dráhy postupně zavedou internet do dalších vlaků, další na řadě jsou vozy EC/IC. Samozřejmě má být připojení také v nových vlacích RegioPanther a RegioShark, které začnou jezdit v pravidelném provozu letos na podzim.

16. 07. 2012 České dráhy zmodernizují kombinované vozy s 1. a 2. třídou pro rychlíky (Bdt -> ABpee)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13960/>)

České dráhy uzavřely kontrakt s polskou společností Pesa na modernizaci 15 kusů kombinovaných rychlíkových vozů s oddíly 1. a 2. třídy. Všechny vozy budou uvedeny do provozu v rychlíkových spojích postupně do 2 let od podpisu smlouvy, tedy do poloviny roku 2014. Hodnota zakázky je necelých 191 milionů Kč (bez DPH). Kontrakt byl uzavřen na základě otevřené soutěže formou jednacím řízení s uveřejněním. Soutěže se zúčastnili tři zájemci z Česka, Slovenska a Polska. Díky tomu se podařilo původně očekávanou hodnotu zakázky 270 mil. Kč snížit na vítěznou nabídku 190,795 mil. Kč bez DPH předloženou polskou společností PESA Bydgoszcz SA. České dráhy tak při této modernizaci 15 osobních vozů uspoří 1/3 očekávaných nákladů, tedy přibližně 80 milionů Kč.

Modernizované vozy nabídnou cestujícím dva velkoprostorové oddíly. V polovině vozu bude oddíl 1. třídy s 30 místy a ve druhé polovině bude oddíl 2. třídy se 40 místy. Oba oddíly budou vybaveny zcela novým interiérem a sedačkami. V 1. třídě bude mít například každý cestující k dispozici vlastní stůl. Interiér bude vybaven také elektrickými zásuvkami 230V 50 Hz pro napájení drobné elektroniky cestujících, jako jsou notebooky nebo mobilní telefony. Příjemnou teplotu v průběhu celého roku, především v letních měsících, zajistí nově instalovaná klimatizace. Informace o průběhu cesty a zastávkách získají cestující z audiovizuálního informačního systému. Ve vozech budou instalovány také dvě nové toalety s uzavřeným systémem a v jednom nástupním prostoru prostor pro uložení kočárku nebo jízdních kol. Snadný nástup a bezpečnost za jízdy zajistí nové nástupní dveře, které budou předsuvné a ovládané tlačítky. Za jízdy budou blokovány proti otevření. Vozy budou svým vybavením splňovat parametry pro provoz v komfortní mezinárodní síti vlaků EuroCity. České dráhy s nimi ale počítají především pro vnitrostátní rychlíkové spoje.

Vozy prodělají také modernizaci řady technických prvků. Například dojde k úpravě podvozku na maximální rychlost 140 km/h (dosud 120 km/h), dosazena bude elektropneumatická brzda s možností překlenutí účinku záchranné brzdy nutná pro provoz na tratích s tunely do délky 5 km a dosazen bude nový výkonný centrální zdroj energie (CZE). Nový typ vozů s plánovaným označením ABpee vznikne přestavbou osobních vozů z přelomu 80. a 90. let typu Bdt. Budou vybaveny také pro provoz s řídicími vozy známými pod označením 961, nebo přezdívkou „sysel“. Právě s nimi by měly být nasazeny do provozu na vybrané rychlíkové linky v Čechách a na Moravě. Jednou z uvažovaných linek je Olomouc – Přerov – Otrokovice – Břeclav – Brno.

16. 07. 2012 Británie plánuje rozsáhlou investici do železniční sítě

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/britanie-planuje-rozsahlou-investici-do-zeleznicni-site/817738>)

Británie hodlá investovat 9,4 miliardy liber (přes 300 miliard Kč) do rozvoje domácí železniční sítě. Oznámila to dnes vláda. Premiér David Cameron označil tento balík projektů za největší modernizační britských železnic od viktoriánské éry. Investice se uskuteční v letech 2014 až 2019. "Dnešní oznámení představuje další mezník v obnově a modernizaci britských železnic," uvedlo britské ministerstvo dopravy. "Tato investice bude znamenat rychlejší cestování, více sedadel, lepší přístup ke stanicím, lepší spojení v nákladní přepravě a železniční síť skutečně světové třídy," prohlásil premiér. Plánované projekty budou podle vlády financovány "zčásti ze zvýšení jízdného ohlášeného v roce 2010 a také ze značných úspor, které přinesou projekty jako elektrifikace u dlouhodobých provozních nákladů". Vláda má podle ministerstva dopravy dlouhodobý plán na zefektivnění železnic a zastavení rychlého růstu cen jízdného.

16. 07. 2012 Krušné hory budou mít unikátní cyklostezku, povede i stoletým tunelem (Ostrov nad Ohří – Jáchymov)

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/cyklostezka-propoji-ostrov-a-jachymov-dy8/-vary-zpravy.aspx?c=A120716_132856_vary-zpravy_pl)

Mezi Ostrovem a Jáchymovem na Karlovarsku vzniká nová cyklotrasa. Povede po bývalé železniční trati, po níž jezdily vlaky od konce 19. století do roku 1957. Využije i dávno opuštěný tunel, kterým kdysi supěly lokomotivy. "Cyklostezku jsme už předali stavební firmě, nyní nás čeká jednání se zástupci Lesů ČR. Je nutné vykácet vzrostlé stromy, kterým se na nepoužívané trati daří. Pak začneme strhávat přebytečný terén," řekl Pavel Čekan, starosta Ostrova. První cyklisté si unikátní stezku projedou příští rok o prázdninách. Cestou do Jáchymova se svezou přes dva mosty, kamenný propustek a projedou tunelem. Všechny pozůstatky dráhy čeká rekonstrukce. Železniční trať byla proslulá svou příkrostití, neboť její sklon místy dosahoval až 52,6 promile, což z ní činilo jednu z nejstrmějších drah v Čechách.



Zima vlakům nepřála

Oblíbená nebyla u cestujících především v zimě, kdy se kvůli sněhovým závějím často stávalo, že vlaková souprava uvázla v kopci. Lidé pak museli čekat na příjezd záložní lokomotivy. Přestavět pozůstatky trati na cyklostezku bude stát 13,9 milionu korun. Na rekonstrukci přispěje z pětaosmdesáti procent Evropská unie, o zbytek investic se podělí ostrovská a jáchymovská kasa, pěti procenty přispěje i stát. "Cyklostezka bude zajímavá několika věcmi. Jednak tunelem, kterým povede, převýšením, které bude 110 metrů, a pak také tím, že se cyklisté dostanou deset metrů nad úroveň

komunikace," řekl místostarosta Ostrova Milan Matějka. Nová stezka pro cyklisty bude začínat v Horním Žďáru a končit u bývalého jáchymovského nádraží. Dlouhá bude více než 2,5 kilometru.

17. 07. 2012 Železniční trať do Polné nemůže chátrat, rozhodl Drážní úřad

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/zeleznice-do-polne-chatra-vlak-y-po-ni-nejezdi-fnn-jihlava-zpravy.aspx?c=A120714_1803838_jihlava-zpravy_mkk)

Vlakové spoje z Jihlavy na zářijovou Mrkvancovou pouť jsou sice v jízdním řádu, ale vypadá to, že cestující se do Polné přes Dobronín po kolejích nedostanou. K opravě tří kilometrů trati není vůle. O návrat na mapu míst, kam vede železniční doprava, usiluje Polná na Jihlavsku. Probit se zpět do jízdního řádu se sice soukromému dopravci KŽC povedlo, ale z druhé strany hned tato firma uslyšela: "Nepojedete, na trati do Polné je výluka ve směru od Dobronína po 3,4 kilometru." O tom, že trať má být uvedena do provozuschopného stavu, přitom na konci května rozhodl Drážní úřad. Zamítl odvolání Správy železniční dopravní cesty i její žádost o definitivní zastavení osobní dopravy na této lokální dráze. Drážní úřad poukázal na to, že jsou zájemci, kteří by dopravu zajišťovali nebo si ji platili – například město, soukromý dopravce KŽC nebo firmy.

Společnost Japeda Sunrise například předpokládá přepravu zhruba 60 vagonů se dřevem ročně. "To je začátek. Třeba by se přidaly z polenské průmyslové zóny i další firmy. Kovošrot by se odtud mohl odvážet, mlékárna by mohla jezdit," poznamenal Zdeněk Beránek z Polné, příznivec místní dráhy a bývalý dlouholetý zaměstnanec na železnici. "Správa železniční dopravní cesty v tuto chvíli nemá finanční prostředky, které by uvolnila na opravu této trati," sdělil za SŽDC mluvčí Tomáš Drvota. "V době velkých finančních úspor musíme vynakládat peníze na údržbu především na tratích, kde je ze strany objednavatele osobní dopravy zájem o provozování vlaků," dodal.

Na znovuzprovoznění je třeba deset milionů korun

Nedávná prohlídka trati podle Drvoty ukázala, že ke zprovoznění několik let neprovozovaného tříkilometrového úseku z Polné po Dobronínský Agropodnik by bylo zapotřebí nejméně 10 milionů korun. "Na trati je zavedena nepřetržitá výluka a vzhledem k výše uvedenému je tedy velmi pravděpodobné, že vlaky na tuto trať letos o Mrkvancové pouti nevyjedou," řekl Tomáš Drvota. "Jeden úřad si trať přehazuje s druhým jako horký brambor," okomentoval situaci starosta Polné Jindřich Skočdopole. "Jedna část SŽDC mi přidělí volnou kapacitu na dráze a dá spoje do jízdního řádu, druhý odbor mi řekne, že tam bude výluka," kroutí hlavou Bohumil Augusta ze společnosti KŽC. Podle něj SŽDC porušuje zákon o drahách i povinnosti vlastníka a provozovatele trati. "Nevím, jaké pokuty za to platí. Ale zřejmě nejsou výchovné ani motivační," uvedl Augusta.

Historie trati

Snahy o to, aby do Polné vedlo nějaké železniční spojení, začaly už v roce 1868 v souvislosti s výstavbou Severozápadní dráhy Vídeň – Znojmo – Jihlava – Kolín – Mladá Boleslav. Ta město minula, ale byla na ní alespoň nedaleká stanice Polná-Štoky (nyní Dobronín). Lokálka Dobronín – Polná obdržela stavební povolení v prosinci 1903. Náklady na vybudování trati se tehdy pohybovaly kolem 570 tisíc korun. Pravidelný provoz byl zahájen 17. listopadu 1904. Trať měla od počátku délku šesti kilometrů, byla na ní jedna zastávka, v Cihelně. Podle jízdního řádu z května 1913 trvalo ujetí těch šesti kilometrů dvacet minut. A lidé vlaky hojně využívali. Třeba v roce 1924 bylo přepraveno 102 158 cestujících. Dost lidí jezdilo třeba i za Protektorátu. Posledním dnem provozu pravidelné osobní dopravy byl 22. květen 1982.

17. 07. 2012 Nádraží už nebudou uklízet zaměstnanci. Dráhy vypisují tendr za 700 milionů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nadrazi-uz-nebudou-uklizet-zamestnanci-drahy-vypisuji-tendr-za-700-milionu-833435>)

České dráhy jsou další ze státních institucí, která plánuje předat správu svých objektů do rukou soukromých firem. Údržbu a úklid budov železničářů včetně nádraží zajistí vítězové šesti tendrů v celkové hodnotě 700 milionů korun. Kontrakty uzavřou na tři roky. „Zhruba před třemi lety jsme takto centralizovali údržbu budov, a protože se tento postup osvědčil, na další období soutěžíme centrálně nejen údržbu, ale přidali jsme k ní i úklid veřejných prostor. Doposud byl úklid řešen zčásti našimi zaměstnanci a zčásti různými externími dodavateli,“ říká Radek Joklík z tiskového oddělení Českých drah. Soutěže vycházejí z členění Regionálních správ majetku ČD, je jich tedy jen šest, ale pokrývají celé území státu.

Spolupráci s privátním sektorem na poli facility managementu hodlá ve velkém odzkoušet ministerstvo práce a sociálních věcí. Obří tendr finančním objem, ale i rozsahem služeb, chce vypsat dle informací Hospodářských novin v průběhu léta. Půjde o dvě miliardy korun a soukromá firma zajistí vše, co souvisí se správou a provozem budov od evidence majetku, ostrahy, úklidu, nákupu energií až po sekání trávy. Pokud neskončí tendr u ministra Drábka fiaskem, pravděpodobně se o totéž pokusí obrana. Dosud veřejný sektor spoléhal při zajištění facility managementu spíše na vlastní síly nebo jej řešil najímáním firem pro různé objekty a na jednotlivé dílčí části zvláště – například strážních služeb, úklidových nebo správcovských firem.

18. 07. 2012 Secesní skvost v centru Prahy se rozpadá (Praha hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/clanek.aspx?c=A120717_223042_architektura_rez)

Až hrůzostrašně opadávající fasáda, zčernalé oprýskané stěny secesní dvorany. I to je současné pražské hlavní nádraží. Přitom právě jeho historické budovy skrývají neuvěřitelné secesní skvosty v saloncích. Salonky jsou pro veřejnost uzavřené, pouze se pronajímají. A je otázkou, jak dopadne rekonstrukce, na niž se netrpělivě čeká. Při pohledu na současný stav slavné Fantovy kavárny či fasád historických budov tak značně klesá nadšení z nové odbavovací haly otevřené v loňském roce.

Italská společnost Grandi Stazioni investovala zatím více než miliardu korun, ale obchod, který uzavřela, je určitě výhodný. Tržby z pronájmů dosáhly za loňský rok přes 162 milionů korun. Historické budovy na rekonstrukci čekají, což platí i o Vrchlického sádkách před nádražím. Jenže zatímco za ně zodpovídá Městská část Praha 1, budovy nádraží má pronajaté Grandi Stazioni od Českých drah, a to na 30 let. Záleží na této společnosti, jak opravy dopadnou. "Čekáme jen na předání posledních podkladů od Českých drah, na podzim by se mohlo začít s rekonstrukcí," tvrdí Martin Hamšík, mluvčí italské společnosti. I jeho protějšek, tiskový mluvčí Českých drah Radek Joklík, jeho slova potvrzuje: "Je v našem zájmu, aby rekonstrukce začala co nejdříve." Při pohledu na chátrající budovy je opravdu nejvyšší čas.

Kdo si počká, snad se dočká

Jenže. Už v loňském roce při slavnostním otevření odbavovací haly zástupci Grandi Stazioni tvrdili, že rekonstrukce začne ještě v roce 2011 a bude do konce roku 2013 hotova. Polovina roku 2012 je pryč. A nic se neděje. Investice stovek milionů se těžko zvládne za jediný rok, takže termín dokončení se jistě posune o několik let. A co vlastně bude v historické části? Zachována by měla být slavná Fantova kavárna. Ale nezůstane z ní jen torzo? Zatím se ještě ani neví, jak budou prostory vypadat, vizualizace z roku 2005 se realizovat nebudou. "Projektová dokumentace právě finišuje," vysvětluje Martin Hamšík. Navíc se stále neví, kdo se do historických budov nastěhuje: hotel, divadlo, restaurace, obchody? Poslední typ zájemců určitě, protože pro obchodní účely počítá firma s dalšími 5 000 m², z 10 000 m² v odbavovací hale je obsazeno přibližně 95 procent. Už v loňském roce zástupci Grandi Stazioni prohlašovali, že se projekt v historických budovách přizpůsobí nájemcům, že jim bude "ušit" na tělo. Taková prohlášení však mnohé architektky i památkáře děsí.

Poklady pro vyvolené

Většina cestujících ani návštěvníků Prahy ani netuší, že v historických budovách hlavního nádraží existují luxusní salonky. Železniční společnosti totiž akceptovaly už v 19. století hierarchizaci tehdejší společnosti. Začaly se objevovat první "hofsalony" neboli dvorní salony. Byly určeny především pro císaře, příslušníky jeho rodiny a jejich doprovod. Proto se dvorní salony zřizovaly na nádražích ve všech hlavních městech Rakousko-Uherska, tedy i v Praze, ale nejen v ní. Třeba na nádraží v Doksech byl takový salon vybudován pro potřeby excísaře Ferdinanda V., který žil na zámku v Zákupích.



Hlavní nádraží v Praze bylo postaveno v roce 1871 jako "nádraží císaře Františka Josefa". Pro pražskou "konečnou" (dál totiž koleje původně nevedly) vznikl komplex budov v novorenesančním slohu podle návrhu architektů Josefa Ignáce Ullmanna a Antonína Barvitia. Na přelomu 19. a 20. století však ustoupila tato nádražní budova nové, která se hlásila (a zejména její bohatá výzdoba) k secesi. Právě v tomto slohu navrhl architekt Josef Fanta i dvorní čekárny. Módní styl se uplatnil jak u mobiliáře, tak také při výzdobě a v řadě detailů včetně dveřního ostění.

Se secesním pojetím ladila i malířská výzdoba v saloncích. Velká plátna z ateliérů Václava Jansy a Viktora Strettiho jsou věnována pražským motivům. Dvorní salony však nepočítaly s plebejci. Nikdy. Jen císaře vystřídal prezident a vládní hosté, z císařského se stal "vládní" či "prezidentský". Dnes salonky pronajímají České dráhy hlavně pro komerční akce, pro veřejnost jsou uzavřeny. "V historických budovách jsou nádherné secesní památky plně srovnatelné s Obecním domem, je velmi smutné vidět, v jakém jsou stavu," říká profesor Roman Prahel z Ústavu pro dějiny umění Filozofické fakulty Univerzity Karlovy.



Co se děje před nádražím

Vrchlického sady fungují před nádražím už od roku 1876, byť jim většina dnešních obyvatel Prahy přezdívá Sherwood. Důvod? Zástupy bezdomovců, narkomanů, mužských prostitutů. Letos v dubnu rozhodli zastupitelé městské části Prahy 1 o zpracování ideové studie na rehabilitaci Vrchlického sadů. Tu by měli architekti z MCA ateliéru, který vzešel z výběrového řízení, odevzdat do konce srpna. "Jde o to přijít s nápady, jak vyřešit zeleň, lavičky, osvětlení i mobiliář, dnes je to chaotické, nefunguje to. Italové na řešení parku samozřejmě tlačí," vysvětluje architekt Miroslav Cikán z MCA Ateliéru. Ten má pro podobný projekt to nejlepší doporučení: svou práci. Studio získalo cenu Grand Prix Obce architektů za rok 2011 za revitalizaci Bastionu u Božích muk v Praze na Karlově, má i řadu zkušeností z rekonstrukcí i ze zahraničí. Jenže i když se seženou peníze na realizaci úprav Vrchlického sadů, nemusí se problém s bezdomovci vyřešit, řešení záleží na řadě okolností a zejména na vzájemné spolupráci úřadů a dalších zúčastněných.

Pokud vám vadí stav schodů v prosklených tubusech vedoucích na parkoviště na střeše budovy, protože slouží často jako veřejná WC, jste na tom stejně jako společnost Grandi Stazioni. Jenže nejsou její, kompetence v tomto případě patří Technické správě komunikací pražského magistrátu. "Chtěli jsme, ať je opraví, nebo třeba uzavřou, protože dnes už lze využít výtah umístěný uvnitř nádraží," vysvětluje existenci zapáchajících "dominant" před vstupem do odbavovací haly a metra Martin Hamšík. "Nejsou finance na jejich opravu," vysvětluje Tomáš Mrázek, mluvčí Technické správy komunikací hlavního města Prahy.

19. 07. 2012 Železniční mýto by letos přeci jen mohlo zdražit

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/186450-zeleznicni-myto-by-letos-precij-en-mohlo-zdrazit/>)

Spor mezi správcem kolejí a dopravci pokračuje. Ministerstvo dopravy totiž vyzvalo Drážní úřad, aby znovu posoudil své rozhodnutí, kterým lednové zvýšení ceny už jednou zamítl. Dopravci si u něj stěžovali na zavedení mýtného a Drážní úřad jim vyhověl a rozhodnutí SŽDC zrušil. Avšak podle ministerstva dopravy udělal chyby. Podle mluvčího ministerstva dopravy Martina Nováka došlo při postupu Drážního úřadu k procesní chybě, kdy úřad neinformoval všechny dopravce, kterých se týká prohlášení o dráze. Ministerstvu se ale také nelíbí to, že Drážní úřad zrušil vyšší poplatek za jízdu dieselových lokomotiv na elektrifikovaných tratích. Resort dopravy přitom požadoval naopak zdražení jízd dieselových strojů tam, kde by mohly jezdit elektrické lokomotivy. Nákladní dopravce chtělo ministerstvo tímto návrhem motivovat k ekologicky šetrnějšímu provozu.

Zdražení mělo jen letos vynést čtvrt miliardy korun. Nákladní dopravci přitom už teď platí za používání kolejí mnohem vyšší poplatky než v okolních zemích. Někteří dopravci proto Česko už raději objíždějí. "ČR má suveréne nejvyšší poplatky za koleje. Pokud by k tomu zdražení došlo, ještě víc by poklesla konkurenceschopnost českých dopravců," konstatuje mluvčí AWT Petr Jonák. I kdyby se ale poplatek za používání kolejí zvedl, cestující se zdražení jízdenek zatím bát nemusejí. Tratili by na tom jen dopravci. Nové rozhodnutí o zdražení železničního mýta by měl Drážní úřad vydat do dvou měsíců.

Ministr dopravy Pavel Dobeš zvýšení poplatku za využívání železnice navrhl v době, kdy ministerstvo financí avizovalo, že ze státního rozpočtu krajům neproplatí plných 2,6 miliardy korun, které jim na regionální vlakové spoje slibovalo memorandum podepsané s úřednickou vládou Jana Fischera. Zhruba 300milionový výpadek měly svými penězi smazat České dráhy, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a formou zvýšení poplatku za použití kolejí i kraje. Peníze pro letošní rok ale podle

Nováka nakonec ministerstvo financí poslalo v plné výši. Ročně kraje za objednávku vlaků zaplatí zhruba osm miliard korun.

19. 07. 2012 Další politik do drah. Hospodaření bude hlídat sociální demokrat Smýkal

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/v-dozorci-rade-ceskych-drah-usedne-josef-smykal-fr1-eko-doprava.aspx?c=A120719_171414_eko-doprava_neh)

Obsazování dozorčí rady Českých drah politiky opět pokračuje. Jejím novým členem se stal sociálnědemokratický poslanec Josef Smýkal. Člena hospodářského výboru Sněmovny do funkce zvolil řídicí výbor drah, který je ovládaný ministerstvem dopravy. Novým členem se stal také ministrův náměstek Miroslav Drobny. České dráhy to zveřejnily v informacích pro burzu. Smýkal nahradí náměstka ministra dopravy Lukáše Hampla, který na post v dozorčí radě rezignoval a bude působit jen v řídicím výboru. Smýkal je jediným poslancem, který v dozorčí radě drah sedí. Dříve hospodaření hlídal například jeho stranický kolega Jaroslav Palas nebo Karel Březina. Novým členem je také ministrův náměstek Miroslav Drobny, který je v posledních dnech spojován hlavně s poruchovým centrálním registrem vozidel. Nahradil v dozorčí radě svého předchůdce na ministerstvu Daniela Barteka.

20. 07. 2012 Železnice dostane peníze na úpravu nepřehledných přejezdů, ty brzdi vlaky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/modernizace-zeleznicnich-prejezdu-dui-ekonomika.aspx?c=A120719_195902_ekonomika_brm)

Správa železniční dopravní cesty dostane od ministerstva dopravy a Státního fondu dopravní infrastruktury téměř dvě miliardy na modernizaci železničních přejezdů. Před těmi nepřehlednými totiž musí vlaky zbytečně zpomalovat, a nemohou tak konkurovat automobilové dopravě. Jízda padesátkilometrovou rychlostí, náhlé zpomalení na "desítku" kvůli nepřehlednému přejezdu bez signalizace, hlasité troubení a opět zrychlení. A takhle třeba každý kilometr znovu. Zážitek z jízdy vlakem známý všem cestujícím hlavně na regionálních tratích může během tří let na velké části české železnice zmizet.

Ministerstvo dopravy a Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) chtějí v příštích letech rozdělit z evropských peněz v Operačním programu doprava až 1,8 miliardy korun na úpravy železničních přejezdů hlavně na lokálních tratích. Každý rok by do přejezdů mělo jít 600 milionů. Kromě zrychlení provozu si stát od obří investice slibuje také zvýšení bezpečnosti. Při nehodách na přejezdech ročně zemřou desítky lidí. Kde najednou vezme stát peníze, když se na financování dopravních staveb mocně šetří? "Půjde o náhradní projekty pro případ, že by se nestihly včas dokončit některé velké akce," vysvětlil šéf SFDI Tomáš Čoček.

Přejezdy se budou opravovat v souvislých úsecích

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) má totiž v zásobě řadu projektů, které původně měly být zaplacené z evropských peněz, ale není jisté, zda se je podaří dokončit. Například nedávno kvůli chybám v soutěži padl miliardový plán na modernizaci tratě z Veselí nad Lužnicí do Ševětína. Navíc nově soutěžené stavby vycházejí podstatně levněji, než se odhadovalo. Na SŽDC už vzniká seznam přejezdů, které by mohly projít zlepšením. Má jít jak o nezabezpečené, tak o zastaralé mechanické přejezdy, které musí dosud ručně obsluhovat zaměstnanci. Celkem by se úpravy mohly dotknout až sedmi set přejezdů. Podmínkou bude, aby se neopravovaly přejezdy náhodně vybrané, ale vždy v souvislejším úseku. Tím je pak možné i výrazně zrychlit samotný průjezd vlaků. Jde prakticky o zdvojnásobení peněz do modernizace přejezdů, loni SŽDC úpravy křížení se silnicí stály téměř 800 milionů korun. Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka je to pro dopravce dobrá zpráva. Už teď mají na řadě míst dráhy problémy se zbytečně dlouhou dobou jízdy zaviněnou nevyhovujícími přejezdy, kvůli kterým je vlak často naprosto nekonkurenceschopný v porovnání s automobilovou dopravou.

Často stačí jen prořezat zeleň, aby bylo vidět

Například mezi Libercem a Tanvaldem měly vlaky původně jezdit po půlhodině, ale kvůli nevyhovujícím přejezdům musí jezdit po čtyřiceti minutách. Jde přitom o trať, kde vlaky mohou rychlostí úspěšně konkurovat autům. "Spolupracujeme se SŽDC na výběru úseků, kde by modernizace znamenala zvýšení bezpečnosti provozu, zrychlení a s tím související úsporu energie," dodal Joklík. Podle něj jsou mezi prioritami například trať Praha – Čerčany nebo Brno – Nezamyslice

– Přerov. Na řadě míst by přitom stačily často menší úpravy, například prořezat hustou vegetací, která brání autům i strojvůdcům včas se vidět. SŽDC už dříve přišla s jinou iniciativou – rušením málo používaných přejezdů. Za posledních pět let jich zmizely zhruba tři stovky. Loni skončilo 63 přejezdů, za první pololetí letošního roku 22. Na české železnici je přes osm tisíc přejezdů, více než polovina je zabezpečena jen výstražným křížem.

SŽDC musí soutěže otevřít pro více firem

Loňský rok byl po dlouhé době jedním z nejbezpečnějších na železnici, celkem se s vlakem střetlo podle údajů Drážní inspekce 190 aut a 34 lidí na přejezdech zahynulo. Letošní bilance je však zatím oproti loňsku výrazně horší. Ani zabezpečení však často nepomáhá: velká část nehod se stala na přejezdech se signalizací, nebo dokonce se závorami. Přejezdy jsou dosud na české železnici záležitostí hlavně firmy AŽD Praha, která získává většinu zakázek na modernizaci a sama se zapojuje do některých aktivit na ochranu před nehodami na přejezdu. Pro SŽDC bude nově platit podmínka, že musí soutěže otevřít natolik, aby měla nabídky od více firem nebo alespoň více firem prošlo kvalifikací. Nebudou se soutěžit jednotlivé přejezdy, ale vždy balík několika najednou.

23. 07. 2012 V Německu zahájil provoz druhý dálkový konkurent Deutsche Bahn (Hamburg-Köln-Express)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-nemecku-zahajil-provoz-druhy-dalkovy-konkurent-deutsche-bahn/820389>)

Na lukrativních dálkových železničních linkách v Německu dnes zahájil provoz druhý konkurent dominantního provozovatele Deutsche Bahn. Firma Hamburg-Köln-Express GmbH vlastněná z většiny americkým investorem začala jezdit mezi Hamburkem a Kolínem nad Rýnem. Nového přepravce většinově vlastní pittsburská společnost Railroad Development Company. Firma bude používat renovované vagony ze 70. let a její vlaky bude provozovat francouzská společnost Veolia. Ta je vlastníkem přepravce InterConnex, který je na německých dálkových tratích už asi deset let jediným konkurentem státem vlastněné Deutsche Bahn. Jízdenky na první cestu na trase dlouhé 425 kilometrů se dnes prodávaly za zaváděcí cenu 20 eur (511 Kč). To je podle agentury AP asi čtvrtina toho, co si na stejné trase účtuje Deutsche Bahn.

23. 07. 2012 Tunely u Hrubé Vody jsou uzavřeny, objížďka je hodinová

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/187081-tunely-u-hrube-vody-jsou-uzavreny-objizdka-je-hodinova/>)

Oprava dvou železničních tunelů uzavřela na tři měsíce trať mezi Hrubou Vodou a Domašovem nad Bystřicí. Nutnost přestupovat do autobusů působí problémy hlavně lidem, kteří dojíždějí do továren v Mariánském Údolí. Cesta se tak dvojnásobně prodloužila – nejenom vzdáleností, ale především časově. Konec výluky je přitom v nedohlednu. Domašovský a Jívovský tunel měří 120, respektive 150 metrů. Vznikly v roce 1872 společně s celou tratí z Olomouce přes Krnov do Opavy. Jejich oprava teď zastavila všechny vlaky na místní trati. Všichni musí přestupovat do autobusů, které však mají mnohem delší trasu. Například cesta z Moravského Berouna do Hluboček tak trvá až hodinu a půl místo obvyklých 35 minut. Z Hluboček do Domašova nad Bystřicí totiž nevede silnice, a tak je nutné výluku složitě objíždět. "Vlakem do Olomouce, z Olomouce autobusem do Domašova a pak vlakem do Moravského Berouna," popsal svoji každodenní anabázi Milan Reich, který z Moravského Berouna do Hluboček dojíždí za prací. Až do 16. října čeká podobné zdržení všechny, kteří zamíří po trati z Olomouce na Bruntál. Správa železniční dopravní cesty se do rekonstrukce 140 let starých tunelů pustila hlavně kvůli bezpečnosti. Z klenby totiž v některých místech začaly odpadávat kameny. Protože tunely jsou v nepřístupném terénu, složitě se k nim dostává těžká technika. Stavebníci proto museli uzavřít i vyhledávané údolí řeky Bystřice. Správci železnice alespoň pro pěší vytyčili trasy, kudy je možno staveniště obejít. Podle starosty Ladislava Štefánky jsou ale téměř nepoužitelné.

25. 07. 2012 České dráhy si na nové vlaky půjčují levněji. Prodal dluhopisy za 7,6 miliardy

Zdroj: iHNed.cz (<http://byznys.ihned.cz/zpravodajstvi-cesko/c1-56721490-ceske-drahy-si-na-nove-vlaky-pujcuj-levneji-prodaly-dluhopisy-za-7-6-miliardy>)

ČD snadno udaly obligace za 300 milionů eur. Investorům nyní stačí úrok 4,1 procenta. Banky by tak levně železničnímu dopravci nepůjčily. Peníze půjdou hlavně na modernizaci a nákup nových železničních vozidel. Nákup nových lokomotiv a vagonů financují České dráhy stále levněji. Před třemi lety si půjčovaly za pět procent, loni za 4,5 procenta a tento týden za 4,1 procenta. Dluhopisy za 300 milionů eur (7,6 miliardy korun) byly opět rychle vyprodány. Skutečnou výhodnost vydávání obligací ale prověří až další vývoj kurzu koruny vůči euru. Zatím totiž nevychází předpověď dlouhodobého posilování koruny. Například loňskou emisi dluhopisů za 300 milionů eur vydaly dráhy při kurzu kolem 24,3 koruny za euro. Úroky za první rok ale splácejí současnou slabší korunou (kolem 25,50 Kč/euro), což je pro ně nevýhodné. Reálný úrok v korunách tak byl v prvním čtvrtletí zhruba o čtvrt procentního bodu vyšší než v eurech.

Umoří se dluhy u bank

„Finanční prostředky z nové emise budou použity na pokrytí investic, primárně na modernizaci a nákup nových železničních vozidel a také na částečnou úhradu dluhů,“ popisuje mluvčí firmy Radek Joklík. Ze získaných peněz splatí České dráhy emisi korunových dluhopisů v hodnotě dvou miliard korun z roku 2009, která byla úročena 5 procenty. Pokusí se také splatit krátkodobé bankovní úvěry. Co zbude, půjde podle rozhodnutí dozorčí rady drah na pořízení nových vozidel. Letos se očekává převzetí například polských souprav RegioShark od firmy Pesa nebo českých elektrických jednotek RegioPanter od Škody Transportation. Vydávání dluhopisů je nyní pro dráhy jednodušší poté, co získaly mezinárodní rating (Baa+). Obligace se jim daří udávat na trhu, i když jde o poměrně malé emise s omezenou možností likvidity. Na evropském trhu chybějí podle makléřů jiné příležitosti investovat v železniční dopravě. Pro dráhy je to pak podstatně výhodnější a levnější způsob získání peněz než bankovní úvěry.

25. 07. 2012 Kabinet schválil železniční zakázku za 1,7 miliardy korun (Horusice – Veselí nad Lužnicí)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/kabinet-schvalil-zeleznicni-zakazku-za-1-7-miliardy-korun/820983>)

Vláda schválila parametry nadlimitní veřejné zakázky na modernizaci železniční trati mezi Horusicemi a Veselí nad Lužnicí. Podle předběžných odhadů jde o zakázku za necelých 1,7 miliardy korun. ČTK to řekl tiskový mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. K současnému jednokolejnému úseku trati by podle ministerstva měla být připojena druhá kolej. Tím by se výrazně zvýšila kapacita tohoto spojení, které v současnosti neposkytuje adekvátní úroveň služeb na spojnici hlavního města a jižních Čech. Úsek mezi Horusicemi a Veselí nad Lužnicí podle úřadu dlouhodobě trpí nedostatečnou údržbou, která si na několika úsecích vyžádala snížení maximální rychlosti. Zastaralé a nevyhovující je prý i zabezpečovací zařízení včetně zabezpečení přejezdů.

Modernizovaná trať umožní průjezd vlaků až 140kilometrovou rychlostí. Vozidla s výklopnou skříní budou podle materiálu ministerstva dopravy daným úsekem projíždět rychlostí 160 kilometrů v hodině. Délka modernizovaného úseku je necelých pět kilometrů. Součástí zakázky je kromě dalšího i stavba osmi nových železničních a pěti silničních mostů. Modernizace trati je součástí plánovaného zmodernizování IV. tranzitního železničního koridoru spojujícího Prahu s Německem a v jižním směru přes Budějovice a Tábor s Rakouskem. Stavba by podle ministerstva dopravy měla být spolufinancovaná z evropského Operačního programu doprava.

27. 07. 2012 Koule a košťata nepomohly, troleje půjdou níž (Indonésie)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/187742-koule-a-kostata-nepomohly-troleje-pujdou-niz/>)

Výrazně přitvrdit proti černým pasažérům na střeších vlaků se rozhodly indonéské železnice. Na hlavních tratích chtějí svést troleje natolik, aby se pod ně lidé na vagonech jednoduše nevešli. Černé pasažéry totiž v minulosti neodradilo stříkání střech vagonů olejem nebo barvou, zábrany

při vjezdu na nádraží v podobě betonových koulí nebo ostnatých drátů, vypouštění psů, výzvy náboženských vůdců ani zásahy specializovaných zřízenců, kteří se cestující pokoušejí srazit ze střechy košťaty.

Vlaky křižující Indonésii po zanedbaných tratích, které za sebou v zemi zanechali nizozemští kolonizátoři, jsou zvláště v dopravní špičce přeplněné lidmi. Stovky cestujících se ve snaze uniknout tlačenci ve vagonech uchylují na střechy železničních souprav, velkou motivací jsou také ušetřené peníze za jízdenky. Jízda na střeších je však velmi nebezpečná a železnice si stěžuje i na ušlé zisky, proto v minulých letech neúspěšně zkoušela řadu více či méně kuriózních opatření, jak lidi od dobrodružné jízdy odradit. Jízda pod svěšenými trolejemi bude na rozdíl od nich ale smrtelně nebezpečná. Nové opatření začíná železniční společnost PT Kereta Api uvádět do praxe právě dnes.

Kvůli riskantní jízdě na střeších vlaků zahynulo loni 11 lidí, pasažéři ale nové opatření kritizují. Podle nich by pomohlo spíše snížení ceny jízdenek, přičemž státní železnice chystají pravý opak. Od letošního října jízdné podraží o 40 procent. K nejvytíženějším tratím patří v Indonésii spojnice metropole Jakarty s okolními městy, odkud dojíždí denně do práce asi půl milionu lidí.

30. 07. 2012 Požár nočního vlaku v Indii si vyžádal 32 mrtvých

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/188171-pozar-nocniho-vlaku-v-indii-si-vyzadal-32-mrtvych/>)

Nejméně 32 mrtvých a 28 zraněných si dnes vyžádal požár v jedoucím vlaku na jihu Indie. Předcházející zprávy o neštěstí hovořily o 25 mrtvých. Plameny zachvátily jeden z vagonů nočního rychlíku na trase z indického hlavního města Dillí do Čennaje v jihoindickém státě Tamilnádu. Oheň byl podle zaměstnanců dráhy způsoben zřejmě zkratem ve vagonu, indický ministr železnic Mukul Roy ovšem podotkl, že mohlo jít o sabotáž. Požáru dle jeho informací prý předcházela exploze.

Osobní vlak byl zastaven poté, co byl oheň zpozorován při průjezdu železniční stanicí. Podle indických médií hořelo ve spacím vagonu, kde tou dobou cestovalo 72 lidí. "Když v půl páté ráno vypukl požár, všichni pasažéři spali," uvedl pro Times of India průvodčí z postižené soupravy. Někteří cestující zvládli vyskočit z vlaku ještě předtím, než zastavil. Vyhořelý vagon byl silně poničený a záchranářské týmy musely po uhašení ohně použít speciální zařízení, aby pronikly dovnitř. Jejich práci navíc komplikovalo horko ve vagonu. "Oheň se rychle šířil a lidé se nemohli dostat ven. Jedny dveře byly kvůli požáru zablokované, takže všichni museli druhými. Mnozí proto ve vagonu zemřeli," popsal paniku ve vlaku průvodčí. "Probudil mne hlasitý křik. Neviděl jsem nic, jen černý dým," vypověděl pro list The Hindu programátor J. Sampath. Ten z neštěstí vyvázl bez úhony, jeho sestra, s ním cestoval, se ale pohřešuje. Na místě pokračují záchrané práce, počet postižených osob tak může ještě vzrůst. Ohořelé ostatky řady obětí byly nalezeny na jejich lůžcích a vyšetřovatelé mají problémy s identifikací mrtvol. Zranění, kteří většinou utrpěli popáleniny, byli převezeni do místních nemocnic. Zpráva o požáru ve vlaku přišla z města Nelúr ležícího 500 kilometrů jižně od Haidarábádu, hlavního města státu Ándhrapradéš. Expres s názvem Tamil Nadu mířil z indického hlavního města do pátého největšího města Čennaj (dříve Madras), které leží na pobřeží Bengálského zálivu. Indická železnice Indické železnice přepraví v 9 000 osobních vlacích 18 milionů pasažérů denně. Nehody jsou na indických tratích velmi časté; za posledních pět let při nich podle zpravodajského serveru BBC zahynulo 1 220 lidí.

30. 07. 2012 Dráhy odložily tendr na automaty

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-odložily-tendr-na-automaty-859182>)

Obří soutěž Českých drah na dodávku prodejních automatů nabírá zpoždění. Podnik změnil podmínky tendru a posunul termín pro podání nabídek z poloviny srpna na 2. října. „Zrušili jsme omezení kvalifikačních požadavků pouze na Českou republiku, okruh zájemců by se tak měl rozšířit," řekl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Harmonogram zavádění automatů by to prý zásadně narušit nemělo. Dráhy chtějí novými jízdenkovými automaty v odhadované hodnotě 370 milionů korun vybavit 80 největších stanic. Podle dřívějšího vyjádření drah bude následně možné propustit 420 zaměstnanců, tedy čtvrtinu všech pokladních. Někteří z nich zamíří do penze. Automaty se budou zprovozňovat ve třech etapách v letech 2013 až 2015. Příští rok se v pilotním provozu začne se 70 přístroji.

Jízdenkové automaty nejsou na české železnici novinkou. Česká nádraží pamatují počínaje sedmdesátými lety několik generací těchto přístrojů, které však vždy po letech provozu nenápadně

zmizely. Zašlou slávu automatů se České dráhy snažily obnovit už v roce 2008. Tehdy instalované přístroje však nenabízejí všechny služby a mají řadu omezení. Celkem dráhy nyní mají 31 automatů, komplexní servis nabízí pouze jeden.

30. 07. 2012 Oprava trati zastaví na týdny vlaky z Prahy přes Rudnou do Berouna (1. srpna – 29. září 2012)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/vyluka-na-trati-pres-rudnou-dpt-/praha-zpravy.aspx?c=A120730_100729_praha-zpravy_ab)

Cestující ve vlacích směrem z Prahy přes Nučice do Berouna se budou muset připravit na komplikace. Výluka začne 1. srpna kvůli modernizaci tratě. Namísto vlaků budou jezdit náhradní autobusy. Výluka kvůli modernizaci tratě číslo 173 (S6) začne 1. srpna a potrvá až do 29. září. Namísto vlaků budou jezdit náhradní autobusy označené X-S6. Autobus pojedí ke všem zastávkám s výjimkou stanic Praha-Hlubočepy a Praha-Holyně. "Náhradní autobusy X-S6 budou navíc zastavovat v zastávkách Rudná, U kina, Rudná Dušníky a Jinočany, náměstí. V autobusech náhradní dopravy platí jízdní doklady PID i ČD, stejně jako ve vlacích linky S6," uvedl mluvčí Ropidu Filip Drápal s tím, že autobusy pojedou podle zvláštního výlukového jízdního řádu.

Kromě opravy samotné trati bude rovněž zvýšeno nástupiště v Rudné u Prahy, bude odstraněna část omezení rychlosti a zaměstnanci SŽDC také zahájí práce na vybudování nové výhybny ve stanici Praha-Hlubočepy – ta zvýší kapacitu trati. Modernizaci tratě přes Rudnou si vlastně vyžádala chystaná velká oprava hlavní trati z Prahy-Smíchova do Berouna, která začne v roce 2013. Objevil se totiž problém – most v Mokropsech. Opravit půjde, ale během rekonstrukce budou muset vlaky jezdit právě přes Rudnou.

30. 07. 2012 V Praze vzniknou nové vlakové zastávky. Budou v Podbabě i na Kačerově

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/v-praze-vzniknou-nove-vlakove-zastavky-f0f-/praha-zpravy.aspx?c=A120730_1810102_praha-zpravy_mav)

K pravidelnému cestování po metropoli budou moci Pražané za několik let využívat výhodných vlakových spojů. V hlavním městě se totiž plánuje výstavba více než deseti nových železničních zastávek. Ty by měly vytvořit lepší přestupní body a zároveň být blíž cestujícím. Se stejnou samozřejmostí, s jakou dnes Pražané míří na tramvajové zastávky, možná už za pár let půjdou na vlak. Město chce na železniční spoje křižující metropoli klást větší důraz a nalákat na ně více cestujících. Statistiky navíc dokazují, že od roku 2006 roste počet cestujících, kteří využívají vlaky jezdící v systému Pražské integrované dopravy, na některých trasách jsou totiž rychlejší než MHD.

Loni převezly během pracovního dne v průměru přes 96 tisíc lidí. V roce 2010 se denní průměr pohyboval kolem 88 tisíc cestujících, tramvají v Praze jezdí denně v průměru zhruba milion cestujících. Organizátor pražské MHD společnost ROPID by ráda stotisícovou hranici u vlaků překročila. Ale do budoucna k tomu bude zapotřebí víc než jen přetrasování některých autobusových spojů, které cestující k železnici svezou. Nutností bude vybudování nových zastávek, které budou cestujícím blíž a zároveň umožní rychlý přestup z vlaků na jiný dopravní prostředek.

Stavba zastávky Kačerov je skoro připravena

Vytipováno je teď asi dvanáct zastávek, které by cestování po metropoli vlakem mohly vylepšit. Mezi ně patří třeba dlouho plánovaná zastávka v Podbabě v Praze 6. Není to tak dávno, co se k železniční trati přiblížila tramvajová smyčka, která dříve končila před hotelem Crowne Plaza. Prodloužení trati mělo jediný důvod – měl tu vzniknout přestupní terminál mezi železnicí a tramvají. Jenže výstavba vlakové zastávky má zpoždění. "V rámci rekonstrukce trati mezi Holešovicemi a Bubenčí se počítá se zastávkou Podbaba. Předpokládáme, že ji zprovozníme do roku 2015," ujišťuje mluvčí Správy železniční dopravní cesty Tomáš Drvota.

Lepší přestup ze železnice mají zajistit i další plánované zastávky. Třeba Zahradní Město, která má stát v blízkosti dnešní stejnojmenné tramvajové stanice. Zastávka na železnici Rajská zahrada zase usnadní přestup na metro. Zatímco první jmenovaná zastávka by se měla stavět mezi lety 2012



a 2018, kdy se bude přestupovat u metra Rajská zahrada na vlak, se zatím neví. "Její příprava byla pozastavena, je tu potřeba spolupráce s pražským magistrátem," říká Drvota. Téměř připravená je výstavba železniční zastávky Kačerov, která by na zdejší trať dokázala přilákat mnoho cestujících. "Vznikl by tu dobrý přestupní uzel na metro do centra i směrem na Jižní Město. Vede tudy trať z Vraného nad Vltavou, která má velký potenciál, ale po jižní části Prahy dosud staví v místech, kde se nepohybuje tolik lidí," říká mluvčí ROPID Filip Drápal. SŽDC s Kačerovem počítá. Pokud se najdou peníze, může stanice sloužit cestujícím už v roce 2014.

Kde a kdy plánují nové zastávky

- Podbaba do 2015
- Radotín sídliště asi do 2018
- Zahradní Město do 2018
- Eden do 2018
- Výtoň po 2016
- Kačerov asi do 2014

Termín nejasný: Rajská zahrada, Karlín, Třeboradice, Běchovice střed, U Kříže, Konvářka
