

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – srpen 2014

OBSAH

01. 08. 2014	JINDŘICHOHRADECKÉ ÚZKOKOLEJKY SEHNALY PENÍZE, INSOLVENCE SKONČILA.....	3
02. 08. 2014	SRÁŽKA VLAKŮ U NÁDRAŽÍ V MANNHEIMU SI VYŽÁDALA PŘES 30 ZRANĚNÝCH.....	3
02. 08. 2014	VLAKY JAKO LETADLA. VOZY S KUPÉ MIZÍ Z ČESKÝCH KOLEJÍ.....	3
04. 08. 2014	HORNOSLAVKOVSKÁ TRAŤ JE OPĚT NA PRODEJ. NEJSPIŠ ZMIZÍ Z MAPY	4
05. 08. 2014	ČESKÉ DRÁHY KOUPILY 14 MODERNÍCH ELEKTRICKÝCH JEDNOTEK PRO VNITROSTÁTNÍ RYCHLÍKY (REGIOPANTER).....	5
06. 08. 2014	ARRIVA NEVZDÁVÁ BOJ O STÁTNÍ RYCHLÍKY. NABÍDLA O PĚTINU NIŽŠÍ CENU (R16 PLZEŇ – MOST).....	6
06. 08. 2014	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE TRATI PRAHA SMÍCHOV (MIMO) – RUDNÁ U PRAHY – BEROUN (MIMO).....	7
07. 08. 2014	ITALOVÉ MAJÍ ZPOŽDĚNÍ, MOHOU PŘIJÍT O LUKRATIVNÍ NÁJEM HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ (GRANDI STAZIONI).....	7
07. 08. 2014	VLAKY LETOS JELY PO „ŠPATNÉ“ KOLEJI UŽ V DESÍTKÁCH PŘÍPADŮ.....	8
11. 08. 2014	REGIOJET UKÁZAL PRVNÍ VAGON Z RUMUNSKA. V KAŽDÉ SEDAČCE BUDE OBRAZOVKA	8
11. 08. 2014	MINISTERSTVO VRÁTIL ARRIVU DO HRY O TRAŤ PLZEŇ – MOST, DRÁHY MUSÍ ZABOJOVAT (R16).....	9
12. 08. 2014	KVALITNĚJŠÍ RYCHLÍKY ODLÍŠÍ NOVÁ OBCHODNÍ ZNAČKA (RX, R6 OD 14. PROSINCE 2014)	9
12. 08. 2014	NA RYCHLODRÁHU Kladno – PRAHA SE ČEKÁ UŽ 20 LET. NEZAČNE SE ANI ZA ROK	10
13. 08. 2014	DRÁHY NEBUDOU MUSET VYPLÁCET NÁHRADY PŘI DELŠÍM ZPOŽDĚNÍ VLAKU (DO ROKU 2019)	12
13. 08. 2014	VE ŠVÝCARSKÝCH ALPÁCH VYKOLEJIL VLAK, VAGONY ZŮSTALY VISET ZE SRÁZU (RHB, TIEFENCASTEL)	12
14. 08. 2014	SPOR O STROMY U KOLEJÍ PATRNĚ VYŘEŠÍ NOVELA.....	13
14. 08. 2014	OPRÝSKANÉ NÁDRAŽÍ SI PROŠLI ARCHITEKTI. OPRAVA VYJDE NA STOVKY MILIONŮ (ČESKÉ BUDĚJOVICE).....	13
15. 08. 2014	DRÁHY MĚNÍ JMÉNA RYCHLÍKŮ. DO OSTRAVY JIŽ NEPOJEDE JANÁČEK, ALE BEZRUČ (OD 14. PROSINCE 2014)	14
17. 08. 2014	ŠÉF ČESKÝCH DRAH JE PO PŮL ROCE NA Odstřel. ZNELÍBIL SE MINISTROVI.....	14
18. 08. 2014	NAPĚTÍ KOLEM ÚZKOKOLEJKY ŘEDITEL MÍRNÍ A CHYSTÁ ÚPRAVY ZA 614 MILIONŮ (JHMD).....	15
18. 08. 2014	MOTORÁK PROJEL V PRAZE ZÁKAZEM A NARAZIL DO BETONU, ZRANILY SE TŘI ŽENY (PRAHA-SMÍCHOV).....	16
18. 08. 2014	PETICE PRO ZACHOVÁNÍ NÁDRAŽÍ V CENTRU BRNA NEMÁ DOST PODPISŮ	17
18. 08. 2014	DRÁHY MAJÍ VOLNÉ RUCE K VYDÁNÍ NOVÝCH DLUHOPISŮ. KURUCZ ŽIJE ..	17
19. 08. 2014	MRTVÝCH NA ŽELEZNICI PŘIBÝVÁ – ÚMYSLEM I NEPOZORNOSTÍ.....	18
19. 08. 2014	DRAHÁM HROZÍ, ŽE NEBUDOU MÍT LOKOMOTIVY PRO RAILJETY.....	18
21. 08. 2014	U PRAHY BUDE PĚT NOVÝCH VLAKOVÝCH ZASTÁVEK.....	19
21. 08. 2014	DÁMSKÁ KUPÉ VE VLACÍCH. ŽENY JE VÍTAJÍ, PRO ČÁST MUŽŮ TO JE ISLAMIZACE	19

26. 08. 2014	MAĎARSKÝ ORIENT EXPRESS POJEDE DO TEHRÁNU. MÁ JÍT O LUXUS.....	20
28. 08. 2014	PRAHA SE LOUČÍ S HISTORICKÝM NÁDRAŽÍM, ŽELEZNIČÁŘI UŽ HO NECHTĚJÍ (PRAHA-BUBENEČ).....	21
29. 08. 2014	OSOBNÍ VLAKY NÁDRAŽÍM BUBENEČ UŽ JEN PROJÍŽDĚJÍ (PRAHA-BUBENEČ).....	22

01. 08. 2014 Jindřichohradecké úzkokolejky sehnaly peníze, insolvence skončila

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/uzkokolejky-uz-nejsou-v-insolvenci-db3-/eko-doprava.aspx?c=A140801_111441_eko-doprava_suj)

Českobudějovický krajský soud skončil insolvenční řízení se společností Jindřichohradecké místní dráhy. Stalo se tak poté, co několik věřitelů stáhlo svůj návrh a firma se s nimi domluvila na vyrovnání pohledávek. Během dvou týdnů se přitom k trojici původních věřitelů Sudop, AK Signal a VHC Trade přidaly postupně další čtyři firmy, které v součtu přihlásily pohledávky za více než šest milionů korun, například za opravy kolejí. Řada pohledávek byla starší než rok. Vedení firmy se za celou dobu insolvenčního řízení k situaci soudu nevyjádřilo. Informace o konci insolvenčního řízení vyplývají z insolvenčního rejstříku. Firma se však nakonec s věřiteli dohodla na splacení a ti ve čtvrtek stáhli své insolvenční návrhy. Soud poté insolvenční řízení zrušil. Případné vyhlášení konkurzu by mohlo mít pro úzkokolejky velké následky i kvůli drážní legislativě: firmě by například hrozilo odebrání licence pro provoz. Jindřichohradecké místní dráhy zveřejnily naposledy údaje o hospodaření za rok 2011.

Ve firmě došlo před časem k rozkolu mezi akcionáři, firmu opustil například její zakladatel Jan Šatava. Firma musí v příštích týdnech vyřešit problém především se schválením modernizovaných vozů pro úzkokolejky, na které chce čerpat evropské peníze. Pokud ale nezíská potřebné povolení do konce září, o dotaci s největší pravděpodobností přijde.

02. 08. 2014 Srážka vlaků u nádraží v Mannheimu si vyžádala přes 30 zraněných

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/281952-srazka-vlaku-u-nadrazi-v-mannheimu-si-vyzadala-pres-30-zranenych/>)

Přes třicet zraněných, z toho čtyři kriticky – to je bilance srážky vlaku EuroCity s nákladní soupravou v německém Mannheimu. Záchranáři museli vyprošťovat cestující ze dvou převrácených vagonů. Příčinou nehody se zabývají vyšetřovatelé. Oba vlaky se srazily blízko nádraží. Podle svědků se pohybovaly poměrně pomalu. Nákladní souprava pak ze strany vjela přímo do vozů vlaku EuroCity. "Expres odhodila kolize na stranu a dva vagony se 110 lidmi se převrátily," uvedl velitel hasičů Simon Berger. Příčinu šetří policie, podle médií je ale možné, že střet způsobila špatně nastavená výhybka. "Vyšetřují se i další možnosti jako chyba v řízení provozu nebo závada na některé z lokomotiv," konstatoval zpravodaj ČT Martin Jonáš.



Nákladní vlak jel do maďarské Šoproně, souprava Eurocity směřovala ze Štýrského Hradce Saarbrückenu na hranici Německa s Francií. V pátek večer byl vlak plný cestujících. Záchranáři je museli nejdříve vyprostit. "Zranění jsou následující – čtyři lidé těžce a 18 s menšími poraněními jsou stále v nemocnici. Dalším lidem s menšími následky jsme pomohli na obvozišti, které jsme zřídili přímo na nástupišti," konstatoval Berger. Při nárazu nebyly poškozeny nádrže s chemikáliemi, takže do okolí neunikly žádné nebezpečné látky. "Měli jsme opravdu štěstí, že nikdo nezemřel," řekl na místě nehody Winfried Hermann, ministr dopravy spolkové země Bádensko-Württembersko. Podle mluvčí německé policie zůstanou převrácené vagony na místě nehody ležet až do konce vyšetřování, což prý může trvat dny. Nehoda způsobila komplikace v železniční dopravě v oblasti Mannheimu. Některé spoje byly zrušeny, další vlaky jely jinou trasou. Podle mluvčí německých drah ale nevznikají větší zpoždění.

Německé vlaky mají pověst přesné a rychlé dopravy, nehody se jim ale nevyhýbají. V listopadu 2011 zemřelo při čelní srážce osobní a nákladní soupravy na regionální trati u Magdeburku deset lidí. K nejhoršímu neštěstí došlo v červenci 1998 u Eschede. Nehoda vysokorychlostního vlaku si vyžádala 101 lidských životů.

02. 08. 2014 Vlaky jako letadla. Vozy s kupé mizí z českých kolejí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/kupe-mizi-z-ceskych-vagonu-dc9-/eko-doprava.aspx?c=A140726_2085314_eko-doprava_spi)

Pokud rádi cestujete tak, že se zavřete do prázdného kupé ve vagonu a doufáte, že nikdo jiný nepřijde a nebude vás rušit, užijte si takové časy. Budou čím dál vzácnější. Dopravci totiž stále častěji nasazují velkoprostorové vozy, které mají uspořádání jako v letadle či autobusech. Pro dopravce jsou výhodnější, pro cestující bezpečnější. Česká železnice zažívá na první pohled nenápadnou, ale dlouhodobou proměnu. Z tuzemských vlaků mizí tradiční vagony se sezením v kupé a nahrazují je

takzvané velkoprostorové vozy. Je to celoevropský trend. S výjimkou ojetých vozů z Rakouska České dráhy (ČD) nekoupily ani nemodernizovaly za posledních pět let žádný vagon, který by měl kupé. Naopak, řadu starších oddílových vozů přestavěly na velkoprostorové. Důvod je jednoduchý. Pro železniční dopravce jsou takové vozy výhodnější. Další desítky velkoprostorových vozů přitom na české koleje míří v blízké budoucnosti. Jde jednak o další jednotky RegioPanter a jednak o soupravy Railjet.

V případě Českých drah dosud převažují v celkovém počtu sedaček u klasických vagonů oddílové vozy, tedy kupé. Podle údajů ČD mají dráhy ve velkoprostorových vozech zhruba 60 tisíc míst, v kupé 87 tisíc míst. Jde hlavně o vozy na dálkovou dopravu. Pokud by se do statistik zahrnula místa například v jednotkách CityElefant nebo RegioPanter či Regionova, bude jednoznačně převažovat velkoprostorové uspořádání. „Vlaková kupé mizí obecně proto, že mizí standardní vozy, které nahrazují elektrické a dieselové jednotky,“ uvádí mluvčí Skoda Transportation Lubomíra Černá. „Jedním z důvodů je i bezpečnost a vyšší obsaditelnost,“ dodává.

Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka jsou velkoprostorové vozy výhodnější pro dopravce i cestující. Například díky většímu pocitu bezpečí, snazší manipulaci se zavazadly nebo třeba dohledem nad kolem. „Pro mnohé zákazníky je to příjemnější i kvůli tomu, že nemusí sdílet malý uzavřený prostor s jinými lidmi,“ říká Joklík. Podle Petra Kadeřávka ze Železničního magazínu se ve velkoprostorových vozech snáze udržuje rovnoměrná teplota. Na druhou stranu může lidem vyhovovat, že v kupé si mohou nastavit teplotu podle sebe. V nasazení velkoprostoru vidí i psychologické důvody. „Řada lidí vnímá jako větší soukromí, když jsou sami na dvojsedadle,“ dodal Kadeřávek.

Výhody má velkoprostorové vozidlo hlavně pro dopravce. Mnohem efektivněji se uklízí a méně se ničí. „Personál má lepší přehled o dění ve voze, snáze se ve velkoprostorovém voze manipuluje s minibarem a podobně,“ dodal Joklík. Jiný důvod spočívá v tom, že do velkoprostorových vozů se vejde více sedaček. I proto chce například RegioJet postupně část vozů přestavět z kupé na velkoprostorové. „V přepočtu na sedadlo vychází velkoprostorový vůz přibližně o 20 procent výhodněji,“ řekl Joklík.

Velkoprostorové vozy u dálkových vlaků začaly být běžné v západní Evropě již před časem – v Německu se poslední kupé nakupovala před dvaceti lety. Velkou obměnou prochází také standard sezení v Rakousku. Tamější dráhy se v posledních letech ve velkém zbavují svých oddílových vozů a nahrazují je právě railjety. Díky tomu si tuzemští dopravci vylepšili vozový park, protože v Rakousku nakoupili výhodně použité vagony v dobrém stavu.

Dráhy za posledních pět let předělaly 40 vozů na velkoprostorové, získaly tak navíc 14 míst v každém vagoně. Trendem je ale některé cestující oddělit. Například v soutěži na elektrické jednotky pro rychlíky České dráhy požadovaly, aby bylo několik míst v jednotkách odděleno od ostatních skleněnou příčkou. Kupé z vlaků zřejmě úplně nezmizí, budou však výrazně ubývat. Podle Joklíka si nicméně dosud nikdo na úbytek oddílových vozů nestěžoval.

Proč je vagon bez kupé pro ČD výhodnější

- Vzhledem k vyššímu počtu sedadel jsou velkoprostorové vagony oproti vozům s kupé zhruba o pětinu ekonomičtější.
- Velké společné prostory jsou jednodušší na údržbu a snáze se uklízí.
- Personál železničního dopravce má ve velkoprostorovém voze lepší přehled o dění, lépe se mu manipuluje s minibarem.

České dráhy mají asi 60 tisíc míst ve velkoprostorových vozech, v kupé si může sednout 87 tisíc lidí. Týká se to však jen vlaků pro dálkovou dopravu, celkově velkoprostorové vozy dávno na kolejích převládají.

04. 08. 2014 Hornoslavkovská trať je opět na prodej. Nejspíš zmizí z mapy

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/zeleznice-z-horniho-slavkova-do-lokte-je-na-prodej-fsg/vary-zpravy.aspx?c=A140804_2087669_vary-zpravy_kol)

Historická, ale zpustošená a už sedmáct let zavřená železnice z Horního Slavkova do Lokte je na prodej. Zájemce by ale na kontě musel mít 100 milionu na její opravu. Když se zájemce nenajde, čeká trať z roku 1901 likvidace. Opět se mluví o cyklostezce místo kolejí. Slavkovská dráha je v Česku mezi 21 nepotřebnými, kterých se chce státní organizace Správa železniční dopravní cesty zbavit. Když to nevyjde, vytrhá mezi Horním Slavkovem a Loktem i zbytek kolejí a navždy vymaže trať z mapy železničních spojení. Pro MF DNES to uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Že to tak dopadne, je

téměř jisté. Tedy pokud se nezmění podmínky, podle nichž bude vítězem soutěže vyhlášen zájemce s nejvyšší nabídkou. Ten by se navíc musel zavázat, že dráhu dalších aspoň pět let udrží v provozu. S ohledem na to, že by musel také trať za více než 100 milionů korun opravit, se jeví tato varianta jako nereálná. O osud železnice se zajímá i město Horní Slavkov. Poslalo Správu železniční dopravní cesty na toto téma dopis. „Podle odpovědi se zařídíme. Případně bychom o trať i požádali. Kdyby město bylo jejím vlastníkem, mohlo by zkusit žádat o dotace. To už se však netýká obnovení provozu, ale přestavby na cyklostezku,“ oživuje dřívější nápad starosta Slavkova Martin Kasal.

Trať se opravila i kvůli firmě. Ta mlčí

O něco lépe je na tom úsek slavkovské železnice směrem z Ležnice (okrajová část Horního Slavkova) do Krásného Jezu u Bečova. Tuto část loni v červnu stát za 20 milionů korun opravil, aby tudy mohly jezdit letní víkendové turistické vlaky a hlavně aby místní firma Legios mohla přepravovat své výrobky – železniční cisterny. Jenže Legios stále jako dřív vozí montované cisterny i po silnici. Jak často, není jasné. Strojírenská firma na otázky MF DNES ani po deseti dnech neodpověděla. Správa železniční dopravní cesty, které koleje patří a u níž si Legios využití trasy nasmlouval, mlčí také. Prý kvůli obchodnímu tajemství. „Průběžná čísla máme k dispozici, ale nejsem oprávněn je sdělit třetím osobám. Smlouva s Legiosem je uzavřena na pět let, vyhodnocení plnění závazků se uskuteční až na konci její platnosti,“ sdělil mluvčí SŽDC Illiaš.

Firma je v insolvenci a dva měsíce nevypravila ani vagon

Předseda dopravní komise Hospodářské a sociální rady Sokolovska Robert Koutný zjistil, že Legios využívá železnici jen občas. „Několikrát do měsíce, když potřebuje přepravit větší zásilku. Jednotlivé cisterny ale vozí po silnici na autech,“ uvedl Koutný. Legios je v insolvenci a soud mu povolil reorganizaci, aby se z potíží dostal. Kvůli platební neschopnosti firma podle Koutného dva měsíce na jaře dokonce neodvezla ze Slavkova po kolejích ani vagon. O schůzku s vedením strojírenské firmy se snaží i starosta Kasal, zatím odpověď nedostal.

Vedení Slavkova si dělá naděje, že SŽDC prodlouží opravený úsek z Ležnice (tady v okrajové čtvrti koleje prakticky končí) o dalších asi 1,5 kilometru až na slavkovské nádraží. Podle některých odhadů by rekonstrukce stála 20, podle jiných až 40 milionů. Pak by dráha byla mnohem zajímavější pro větší počet cestujících, vlaky by zajížděly jako před sedmnácti lety až do centra. Jenže správa železnice opravu nechystá. „S dostavbou nebo opravou tohoto úseku SŽDC letos ani v následujících letech nepočítá. V první řadě řešíme, jak udržet provoz na tratích s celoročním provozem,“ vzkázal mluvčí Illiaš.

05. 08. 2014 České dráhy koupily 14 moderních elektrických jednotek pro vnitrostátní rychlíky (RegioPanter)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-21341/>)

České dráhy a Škoda Vagonka uzavřely kontrakt na dodávku 14 jednotek z osvědčené rodiny RegioPanter v úpravě pro dálkovou dopravu. Jednotky budou vyrobeny v letech 2015 a 2016 a budou nasazeny na vnitrostátní rychlíky. O přesném nasazení na konkrétní linky bude rozhodnuto v průběhu roku 2015 po dohodě s objednatelem dálkové dopravy MD ČR. Pořízení nových elektrických jednotek souvisí s přípravou na otevírání trhu dálkové osobní železniční dopravy a s postupným rušením starších rychlíkových vozů z bývalé NDR. Hodnota kontraktu je 2,6 miliardy Kč.

Nové jednotky pro rychlíky vycházejí z osvědčené koncepce elektrických jednotek RegioPanter. „Cestujícím nabídnou moderní, přehledný, světlý a klimatizovaný interiér. Nástupní prostory mají sníženou podlahu, což umožní pohodlný nástup a výstup vozíčkářům, maminkám s kočárky a malými dětmi, ale i dalším osobám se sníženou schopností pohybu a orientace včetně seniorů. Nízkopodlažní koncepce vozidla umožní také rychlý výstup a nástup ostatním cestujícím s pozitivním dopadem do délky pobytu ve stanicích,“ vyjmenovává některé výhody moderního vlaku Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu.

Cestující budou mít k dispozici i další výhody známé z jednotek RegioPanter, jako jsou například elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících, moderní audiovizuální informační systém s LCD displeji, palubní WiFi připojení k internetu nebo nástupní dveře ovládané tlačítky a za jízdy blokované.

Určení jednotek pro dálkovou dopravu si vyžádá ale některé úpravy, jak říká Michal Štěpán: „V každém voze budou na rozdíl od regionální verze pouze jedny nástupní dvoukřídlové dveře. Nástupní prostory budou odděleny od oddílů pro cestující příčkou s posuvnými dveřmi. V soupravě bude také více multifunkčních míst pro uložení objemných zavazadel a podélně umístěné zavazadlové police

nad místy k sezení pojmu větší zavazadla než v regionální verzi jednotky. V rámci rozvoje cyklistiky věnujeme pozornost místům pro umístění jízdních kol. Pro kočárky počítáme také se zvláštními místy. Oddělené prostory se předpokládají pro cestující s malými dětmi. Dveře u prostoru pro cestující s dětmi budou ovládané tlačítkem, aby pobíhající děti tyto dveře neotvíraly svým pohybem. Ostatní dveře mezi oddíly budou automatické na fotobuňku. České dráhy požadují také instalování komfortnějších sedaček pro dálkovou dopravu. Rezervaci místa budou indikovat displeje elektronického rezervačního systému nejen u míst k sezení ale i u háků pro zavěšení jízdních kol," vyjmenoval Michal Štěpán některé odlišnosti od regionální jednotky RegioPanter.

Výhodou nových souprav budou také rychlé rozjezdy a účinné brzdy, které umožní na rychlíkových linkách s větším počtem zastávek dosahovat optimální cestovní časy. Využití ucelených jednotek v dálkové dopravě nebylo v České republice v posledních desetiletích na rozdíl od západní Evropy příliš obvyklé. Tento koncept je přitom pro některé rychlíkové linky výhodný. Umožňuje na nich garantovat vysokou kvalitu služeb, optimalizovat náklady na provoz dálkových vlaků, např. v oblasti poplatku za dopravní cestu. Díky možnosti rychle spojovat a rozpojovat několik jednotek do jednoho vlaku prostřednictvím automatických spřáhel pak může dopravce pružně reagovat na poptávku cestujících ve špičce a v sedle nebo v některých úsecích tratí včetně možnosti vytvářet přímá, tzv. křídlová spojení bez nutnosti přestupování. Ucelené jednotky v dálkové dopravě hojně využívají například ve Švýcarsku, Velké Británii, Dánsku nebo v Nizozemí.

Orientační parametry jednotek

	5 vozů	3 vozy
Počet jednotek	10	4
Délka	132 m	79 m
Hmotnost	240 tun	153 tun
Rychlost	160 km/h	160 km/h
Počet míst 2. třída (+ sklopné)	292 + 16	162 + 13
- z toho v dětských oddílech (zónách)	30	24
Počet míst 1. třída	42	25
Zvláštní místa pro kočárky	8	6
Počet držáků pro jízdní kola	15	10
Napájení	3 kV ss, 25 kV 50 Hz	3 kV ss, 25 kV 50 Hz

06. 08. 2014 Arriva nevzdává boj o státní rychlíky. Nabídla o pětinu nižší cenu (R16 Plzeň – Most)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/arriva-chce-rychliky-plzen-most-dnu-eko-doprava.aspx?c=A140806_001259_eko-doprava_suj)

Boj o provoz rychlíků mezi Plzní a Mostem od prosince příštího roku má překvapivě pokračování. Měsíc poté, co Ministerstvo dopravy oznámilo plán uzavřít na další rok smlouvu s Českými drahami, přišla společnost Arriva vlaky s novou nabídkou. Namísto původních jednotek Siemens Desiro nabídla Arriva starší vlaky řady 628, které prošly částečnou modernizací a firma je loni nasadila na zkušební provoz mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou. „Ukázalo se, že ministerstvo na tuto trať moderní vlaky nechce a vybralo si levnější staré vlaky ČD, které nabídl neklimatizované motoráky bez internetu, vyrobené v devadesátých letech,“ řekl Daniel Adamka, šéf české pobočky Arrivy. Dopravce je kapitálově ovládan německými státními drahami Deutsche Bahn. Arriva proto přišla s novou nabídkou, která je nižší oproti původní nabídce o více než 20 procent. Původně chtěla Arriva za vlakokilometr 118,8 koruny, což bylo více, než chtěly České dráhy. „Soupravy jsou obdobného stáří jako vozy nabídnuté Českými drahami, ale na rozdíl od ČD mají připojení na wifi,“ řekl Adamka. České dráhy dosud na trati jezdí s jednotkami 843.

Vítězství za podnákladové ceny

Ministerstvo ani České dráhy dosud nezveřejnily, s jakou cenou od prosince počítají. Smlouva ale není dosud uzavřená. Pokud Arriva nabídne nižší cenu a dráhy nabídku nesníží, mělo by ministerstvo uzavřít smlouvu s Arrivou. Českým drahám letos končí na trati Plzeň – Most desetiletá smlouva, kterou řádně vysoutěžily. Nabídlly tehdy ale výrazně podnákladovou cenu, aby odradily další konkurenci. Deset let byl provoz pro dráhy i přes dotace silně ztrátový. Zatímco v průměru dostávají

ČD za každý ujetý kilometr 128 korun od státu, na této trati letos mají podle smlouvy nárok na 27 korun za kilometr, v součtu zhruba 12,7 milionu korun. Ministerstvo zatím nechce výběr dopravce příliš komentovat. „Nový návrh od Arrivy jsme obdrželi. Samozřejmě se s nabídkou seznámíme a budeme se jí zabývat,“ řekl mluvčí Ministerstva dopravy Martin Novák.

06. 08. 2014 Stavební povolení: Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná u Prahy – Beroun (mimo)

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2014/140806vyhlaska.pdf>)

Železniční trať Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun (jednokolejná, neelektrifikovaná trať, zařazená do kategorie regionální dráhy) má v blízké době sloužit jako odklonová trať při výlukách na trati č. 171 Praha-Smíchov – Dobřichovice – Beroun spojených se stavebními činnostmi při modernizaci tohoto úseku. Zároveň je třeba na řešené trati zachovat provoz stávající příměstské dopravy a vytvořit podmínky pro jeho výhledové rozšíření.

Pomocí souhrnu technických návrhů a opatření mají být na trati zajištěna následující vylepšení:

- zvýšení propustné výkonnosti trati;
- zajištění dálkového řízení provozu;
- odstranění zbytné dopravní infrastruktury ve stanicích;
- zajištění vyhovujícího technického stavu železničního svršku a spodku, zřízení bezстыkové koleje a oprava výhybek.

Vlastní realizace byla rozdělena do dvou etap. Stavba „Rekonstrukce trati Praha Smíchov (mimo) – Rudná – Beroun (mimo)“ navazuje na 1. etapu, která představovala opravné práce, které proběhly v letních měsících let 2012 a 2013 zajišťující především provozuschopnost a údržbu stávajících tratí. Účelem prací bylo uvedení tratě do stavu vyhovujícímu předpokládanému zvýšení dopravy v následujících letech, včetně přípravy pro instalaci nového zabezpečovacího zařízení tak, aby samotná investice nevyžadovala dlouhodobé výluky. Opravné práce netvoří náplň této stavby, byly součástí samostatných staveb „Oprava trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy“ (realizován v 8–9/2012) a „Oprava trati Rudná u Prahy – Beroun-Závodí“ (5–6/2013). Předmětná stavba zahrnuje především samotnou investici pro zvýšení kapacity dráhy, instalaci nového zabezpečovacího zařízení a výstavbu nových nástupišť. V souvislosti s novým zabezpečovacím zařízením trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun dochází i ke změně traťového a přejezdového zabezpečovacího zařízení u mezistaničních úseků Rudná u Prahy – Odbočka Jeneček a Hýskov – Beroun-Závodí.

07. 08. 2014 Italové mají zpoždění, mohou přijít o lukrativní nájem hlavního nádraží (Grandi Stazioni)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/italove-mohou-prijit-o-lukrativni-najem-hlavniho-nadrazi-pxmi-/ekonomika.aspx?c=A140806_201126_ekonomika_js)

Italská společnost Grandi Stazioni, která za více než miliardu korun proměnila pražské hlavní nádraží v moderní železniční stanici, může svůj byznys v Česku ukončit podstatně dříve, než plánovala. Českým drahám, které budovu vlastní a Italům ji pronajímají, totiž dochází trpělivost s pomalostí, s jakou firma Grandi Stazioni opravuje další části nádraží. K tomu se zavázala ve smlouvě z roku 2003. Italové ve smlouvě podepsali, že opraví nejen nejlukrativnější prostory pro pronájem obchodních ploch ve vstupní hale, ale také historickou část nádraží. Rekonstrukce měla proběhnout do roku 2013, už loni proto mohly dráhy smlouvu vypovědět. Nestalo se tak. Vedení Dalibora Zeleného dosazeného úřednickým ministrem dopravy Zdeňkem Žákem tuto povinnost prodloužilo o další tři roky do října 2016. Italové zatím dali do pořádku necelé dvě třetiny požadovaných prostor. Chybí například oprava fasády nebo výměna oken v památkově chráněné historické části. „Chceme od nich harmonogram prací, ale stavějí se k němu velmi vlažně,“ řekl Martin Ďurina, náměstek ředitele drah pro správu majetku.

Pokud Italové splní podmínky a do října 2016 budovy opraví, dráhy jim prodlouží podle současné smlouvy nájem o dalších 30 let. V opačném případě jsou ČD připraveny nádraží převzít zpět do své správy. Italové odmítají připustit, že by o hlavní nádraží přišli. Podle jednatele Andrey Odoardiho chce firma rekonstrukci dokončit a věří v dohodu s Českými drahami. Argumentuje například tím, že modernizace hlavní části stála více, než kolik bylo ve smlouvě.

07. 08. 2014 Vlaky letos jely po „špatné“ koleji už v desítkách případů

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/drazni-inspekce-eviduje-desitky-pripadu-nedovolene-jizdy-vlaku-p8c/domaci.aspx?c=A140806_160941_domaci_jp)

Nebezpečná jízda dvou vlaků proti sobě není v Česku kupodivu vůbec výjimečná. Jen za první pololetí letos Drážní inspekce napočítala 38 případů „nedovolené jízdy“. Ochránit cestující před rizikem srážek vlaků by mělo především moderní zabezpečovací zařízení ETCS, které dokáže zastavit vlaky samo. Poslední podobný případ se stal ve stanici Praha-Ruzyně v úterý, když výpravčí pustil vlak, který pak projel na červenou. O vinu se tedy dělí výpravčí a strojvůdce. Poslední červencovou neděli se ovšem dva vlaky zastavily jen 27 metrů proti sobě v Kolíně. Z letošních 38 případů se jich půlka stala při posunování a půlka při běžné jízdě. Ne vždycky byly tak vážné, aby se řítily přímo jeden vlak na druhý. Stačí ale, že vlak vjede na cestu, která není volná, a může poškodit výhybku. „V letošním roce je škoda již vyšší než 3 milióny korun. Ke zraněním ani k úmrtím nedošlo,“ uvedl Martin Drápal z Drážní inspekce. V roce 2013 inspekce evidovala v prvním pololetí 41 případů.

Smrtelný železniční hřích

Mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský tvrdí, že v devadesáti procent případů je vina na straně dopravce a výpravčí je v tom nevině. Vše by se mohlo zlepšit, až správce železnic nainstaluje nové zabezpečovací zařízení označované jako ETCS. „Zařízení vyše signál, že došlo k chybě, do lokomotivy, pokud je i ona stejným systémem vybavena. Dokonce to lze nastavit tak, že zařízení samo zastaví vlak,“ vysvětluje Ptačinský. Signál obdrží i dispečer, který může buď aktivovat generální stop (zastavit kvůli hrozící srážce všechny vlaky) nebo kontaktovat strojvůdce. „Nyní systém ETCS vybavujeme trať z Prahy směrem na Českou Třebovou,“ sdělil Ptačinský.

Jeden ze zkušených strojvůdců říká, že projet na dráze červenou se bere jako „smrtelný hřích“. „To není jako na silnici, kde to ještě líznete mezi žlutou a červenou. Nechápu, jak se to může někomu stát. Dopravci dodržují zákon, tohle je chyba konkrétního člověka v lokomotivě,“ myslí si strojvůdce. Podobné chyby nedělají jen strojvedoucí Českých drah, i když obhospodařují drtivou většinu spojů. Lokomotiva RegioJetu takhle jela na červenou a poškodila výhybku poprvé v Lipníku nad Bečvou v roce 2011 dokonce ještě před zahájením pravidelného provozu.

Jednou za miliony kilometrů

Mluvčí ČD Petr Šťáhlavský zdůrazňuje, že případům nedovolené jízdy věnuje firma značnou pozornost. „Vyhodnocujeme je a výsledky slouží pro úpravy předpisů, technologie a při školení zaměstnanců,“ uvedl Šťáhlavský. Zároveň vyčíslil, že na jednu takovou událost připadá 2,5 milionu kilometrů, které vlaky ČD najedou bezpečně. Připojil, že někdy se stane, že „strojvedoucí si svoji chybu uvědomí sám (hned u návštěvníka) a začne brzdit, ale vzhledem k zábrzdě vzdálenosti dojde k projetí“ a už i to se bere jako mimořádná událost. Šťáhlavský dodal, že se pořád zdokonalují i technické zabezpečovací systémy všeho druhu – vlakový zabezpečovač u lokomotiv, radiostanice a systém takzvaného „generálního stopu“, kdy výpravčí může zastavit na dálku vybrané nebo dokonce všechny vlaky v určité oblasti.

11. 08. 2014 RegioJet ukázal první vagon z Rumunska. V každé sedačce bude obrazovka

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-ma-prvni-novy-vagon-z-rumunska-v-kazde-sedacce-bude-obrazovka-1z1/-eko-doprava.aspx?c=A140810_150647_eko-doprava_spi)

Soukromý železniční dopravce RegioJet chystá v příštích týdnech představení úplně nového typu vagonů, které chce postupně nasazovat na tratě v Česku a na Slovensku. První fotografie nového vozu unikly na internet od železničních fandů, firma nakonec některé záběry zveřejnila sama. Majitel firmy Radim Jančura slíbí, že půjde o nejlepší vozy na českých kolejích. „Je to vážně nejkrásnější klasický vagon, co kdy vznikl,“ nechal se slyšet. Vozy vznikly podle návrhu designéra a architekta Patrika Kotase. Vagon se zatím testuje. Jde o vozy, které byly původně určeny pro linku z Prahy do Hamburku, kterou chtěl RegioJet provozovat společně s Deutsche Bahn (DB). Německý dopravce se však nakonec rozhodl pro další spolupráci s Českými drahami. Jančura nechce zatím mnoho detailů o nových vozech říct. „Chystáme představení vagonu v Praze, Bratislavě a na železničním veletrhu Innotrans v Berlíně,“ vysvětlil. Jde o vagony vyráběné v rumunské společnosti Astra Vagoane Calatori v Aradu. O jejich výrobě mluvil Jančura několik let, teď je hotový první vůz.



Jančura vyzkouší 10 vozů

"Objednáno je deset nových vozů, v září dorazí první," dodal Jančura. Ještě loni v červnu firma uváděla, že má objednaných 73 vozů. Jeden nový vůz má přijít na zhruba milion eur, tedy zhruba polovinu toho, co přijde jeden vůz v soupravě railjet nakupované Českými drahami. Až dosud jezdí RegioJet výhradně s ojetými vozy, které ale prošly modernizací. Vozy s velkoprostorovým uspořádáním budou mít větší kapacitu, než dosavadní vozy Regiojetu. Podle Jančury se vyrábí v licenci francouzského Alstomu. Firma zvolila na sezení německé sedačky od firmy Grammer, které vybaví současně desetipalcovým monitorem. Interiér tak bude vypadat nakonec jinak než na obrázcích: sedačky na snímcích jsou totiž určeny původně pro projekt s DB. "Vagon byl designovaný na maximální pohodlí cestujících. Měří 186 cm a přesto i při sklopené sedačce mám před koleny 10 – 15 cm prostoru. Zvýšili jsme také rozestup mezi dvěma sedícími cestujícími. Pro naše cestující je nejdůležitější nejen pohodlná sedačka, ale prostorový komfort," dodal Jančura. Podle něj je chybou, že státní dopravci například vymýšlí nejprve slušnou první třídu a pak přemýšlí, jak oškubat druhou třídu. Kritizuje nové railjety Českých drah za to, že nemají ani sklápěcí sedačky.

11. 08. 2014 Ministerstvo vrátilo Arrivu do hry o trať Plzeň – Most, dráhy musí zabojovat (R16)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ministerstvo-vratilo-arrivu-do-hry-o-trat-plzen-most-drahy-musi-zabojovat-1108902>)

Společnost Arriva má stále šanci, že se ještě letos dostane pod dotační deštník ministerstva dopravy. Úřad totiž zareagoval na nabídku firmy, která by ráda od prosince provozovala vlaky na trati Plzeň – Most. České dráhy, které měly trať v podstatě jistou, tak o ni budou muset ještě bojovat. Ministerstvo dnes oběma společnostem poslalo žádost o definitivní nabídku. „Aby zaslaly závazný návrh smlouvy, ve které bude stanovena konečná výše požadované kompenzace. Podle nabídnuté výše kompenzace následně úřad vybere dopravce, se kterým uzavře smlouvu na jeden rok,“ uvedl mluvčí ministerstva Martin Novák. Požadovaná dotace bude podle něj jediným kritériem. Firmy mají na zaslání konečného návrhu čas do 3. září. Pokud úřad trať nakonec skutečně přiklepne Arrivě, bude to průlom do dosavadního modelu české železnice. Šlo by o první dotovaný rychlík, který nebudou provozovat České dráhy. Arriva patří do skupiny Deutsche Bahn.

Unikátní linka

Trať Plzeň – Most je (spolu s linkou Liberec – Pardubice) českým unikátem. Šlo o první linky, kde se o provoz vlaků před téměř deseti lety soutěžilo. Dráhy tehdy soutěže vyhrály, celily ale podezření, že takřikajíc podkoply ceny. Smlouvy definitivně vyprší letos v prosinci. Stát se svou nečinností dostal do časové tísně, neboť řádný tendr na další období nestihl vypsát. Čas chce získat právě uzavřením smlouvy na jediný rok. Jednoduché přidělení trati Českým drahám hatí právě Arriva. Ta nejprve na ministerstvo přispěchala s nabídkou motoráků Desiro a požadavkem na téměř 119 korun za vlakový kilometr. Kvůli vysoké ceně ji ale ministerstvo ignorovalo, Arriva proto následně nabídla starší vlaky a podle serveru iDnes.cz dotační požadavek ponížila o pětinu. Právě proto, aby se přetahovaná neprodužovala do nekonečna, vyzvalo ministerstvo oba dopravce k definitivnímu návrhu smluv. Letošní dotace státu na liberecké trati činí 56 korun na vlakový kilometr, na mostecké trati 28 korun. To je hluboce pod průměrem, který přesahuje 120 korun na kilometr.

12. 08. 2014 Kvalitnější rychlíky odliší nová obchodní značka (Rx, R6 od 14. prosince 2014)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-21378/>)

Zákazníci Českých drah poznají v novém jízdním řádu 2015 mnohem snáze lepší rychlíkové soupravy. Rychlíky provozované moderními, komfortními osobními vozy budou označeny novou kategorií „rychlík vyšší kvality“, v jízdním řádu zkráceně písmeny Rx (výslovnost Rex). „Novou kategorií vlaků »rychlík vyšší kvality«, zkráceně jen Rx, chceme odlišit již modernizované spoje od původních rychlíků pověstných dříve tradičními východoněmeckými vozy s koženkovými lavicemi,“ řekl člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu Michal Štěpán a doplnil: „Naše zákazníci tak chceme informovat o tom, na kterých spojích je už čeká vyšší kvalita vozů srovnatelná s vlaky EuroCity nebo InterCity. Cestující tak budou moci počítat i na běžných rychlíkových linkách s komfortem dosud oceňovaným obvykle na mezistátních dálkových linkách. Od prosince bychom chtěli zavést prvních téměř třicet takových spojů, v prvním kole to budou vlaky z Prahy přes Plzeň do Chebu a do Klatov.“ „Rychlík vyšší kvality“ (Rx) bude sestaven nejméně z 80 % z nových nebo

modernizovaných vozů, které znají cestující především z vlaků EuroCity a InterCity. Díky tomu tyto spoje nabídnou cestujícím například el. zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky. Ve vlacích budou také poskytovány informace o jízdě, následných zastávkách a mimořádnostech prostřednictvím vlakového rozhlasu. Část vozů v „rychlících vyšší kvality“ (Rx) nabídne také klimatizovaný interiér nebo větší stoly. Původní vozy budou moci být využívány jen minimálně, a to jako posilové v době zvýšené přepravní poptávky např. v pátek nebo v neděli odpoledne. V kategorii Rx budou v novém jízdním řádu 2015 vedeny například spoje Praha – Plzeň – Cheb nebo Praha – Plzeň – Klatovy a případně některé další podmínky splňující spoje na dalších tratích. V příštích letech, v návaznosti na dodávky dalších modernizovaných vozů, se počet vlaků kategorie „rychlík vyšší kvality“ (Rx) bude dále rozšiřovat.

České dráhy od prosince letošního roku zavedou také další novou obchodní kategorii railjet, která patří do skupiny vlaků vyšší kvality, jako jsou SuperCity Pendolino (SC Pendolino), EuroCity (EC) nebo InterCity (IC). Railjet je mezinárodní značka komfortních vysokorychlostních souprav provozovaných ČD a ÖBB na středoevropských tratích. V České republice budou jezdit v pravidelných dvouhodinových intervalech na lince Praha – Pardubice – Brno – Břeclav a dále do rakouské Vídně a Grazu. Na našem území budou dosahovat průměrnou rychlost (včetně zastávek) cca 100 km/h.

Vybrané kategorie dálkových vlaků ČD v JŘ 2015:

- railjet: komfortní dálkové spoje provozované jednotkami ČD railjet nebo ÖBB railjet nabízející nejvyšší kvalitu cestování, soupravy jsou klimatizované a tlakotěsné, spoj nabízí gastronomické služby (restaurant a minibar), business class, dětské kino, el. zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících, místa pro jízdní kočárky, jízdní kola atp., maximální rychlost vlaků 160 km/h.

- SC Pendolino: komfortní dálkové spoje provozované jednotkami pendolino nabízející nejvyšší kvalitu, soupravy jsou klimatizované a tlakotěsné, spoj nabízí gastronomické služby (bistro a minibar), el. zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících, Wi-Fi připojení k internetu a palubní portál, rodinná zóna (vyhrazená hrací místa pro cestující s dětmi), místa pro jízdní kola atp., maximální rychlost vlaků 160 km/h.

- EuroCity (EC): komfortní mezistátní dálkové spoje z nových nebo modernizovaných vozů různých železnic, vozy jsou obvykle klimatizované, ve vlacích je zajištěna nabídka gastronomických služeb (restaurant nebo bistro a minibar), ve většině vozů (kromě maďarských železnic) jsou k dispozici el. zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících, maximální rychlost vlaků 160 km/h.

- InterCity (IC): komfortní obvykle vnitrostátní dálkové spoje z nových nebo modernizovaných vozů ČD, vozy jsou obvykle klimatizované, ve vlacích je zajištěna nabídka gastronomických služeb (restaurant nebo bistro a minibar), ve většině vozů jsou k dispozici el. zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících, maximální rychlost vlaků 160 km/h.

- EuroNight (EN): komfortní noční mezistátní dálkové spoje z nových nebo modernizovaných vozů různých železnic, vozy jsou obvykle klimatizované, ve vlacích jsou zařazeny lůžkové a lehátkové vozy, ve většině vozů jsou k dispozici el. zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících, maximální rychlost vlaků 160 km/h.

- Expres (Ex): komfortní vnitrostátní nebo mezistátní dálkové spoje s menším počtem zastavení z nových nebo modernizovaných vozů ČD, některé vozy jsou klimatizované, v části vozů jsou k dispozici el. zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících, maximální rychlost vlaků 160 km/h. Rychlík vyšší kvality (Rx): komfortní dálkové spoje s větším počtem zastávek obdobně jako u rychlíku, ale sestavené z nových nebo modernizovaných vozů ČD, některé vozy jsou klimatizované, ve většině vozů jsou k dispozici el. zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících, maximální rychlost vlaků 140 km/h (s novými soupravami bude zvýšena na 160 km/h).

- Rychlík: bez zvláštních kvalitativních podmínek

Ve velké části výše uvedených kategorií spojů jsou poskytovány i další služby, např. přeprava vozíčkářů v bezbariérových vozech, přeprava jízdních kol jako spoluzavazadel nebo v úschově během přepravy, vyhrazené oddíly pro cestující s dětmi, tiché oddíly nebo vozy atp.

12. 08. 2014 Na rychlodráhu Kladno – Praha se čeká už 20 let. Nezačne se ani za rok

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/stavba-kladenske-rychlodrahy-se-odklada-f0o-/praha-zpravy.aspx?c=A140811_2089499_praha-zpravy_bur)

Už dvacet let se mluví o železniční rychlodráze, která by měla spojit Prahu s Kladnem. Ani dvacet let od zahájení příprav ale k fyzické stavbě zatím nedošlo. Spojení, které by mělo usnadnit cestu tisícům lidí, se ale nezačne budovat ani příští rok. Je to jako na houpačce a trvá to už dvacet let. Právě

16. srpna 1994 založili pražští a kladenští politici společnost PRaK, která měla dohlížet na výstavbu železniční rychlodráhy mezi oběma městy. Akciovka je už tři roky v likvidaci a vlaky pořád jezdí po stejných kolejích. Ani poslední novinový titulek z ledna 2013 už neodpovídá realitě. Stavba trati, která má tisícům lidí usnadnit spojení mezi metropolí a největším středočeským městem, nezačne ani letos. A už teď je jisté, že ani příští rok.

- Srpen 1994: Spojení Prahy a Kladna rychlodráhou zajistí společnost PRaK.
- Leden 1999: Rychlodráha nebude, rozhodlo ministerstvo.
- Duben 2001: Rychlodráha je konečně na dohled.
- Září 2003: Projekt rychlodráhy se odsouvá, čeká ji nové ekologické hodnocení.
- Duben 2008: Prahu a Kladno spojí rychlodráha za miliardy.
- Září 2009: Rychlodráha Praha – Kladno nebude, politici stavbu zmrazili.
- Duben 2011: Rychlodráha z Prahy do Kladna možná bude.
- Listopad 2011: Rychlodráha z Kladna se začne stavět do dvou let.
- Leden 2013: SŽDC chce ještě letos nebo v příštím roce zahájit výstavbu rychlodráhy.

Začátek? Nikdo nechce odhadovat

„Pracuje se na studiích proveditelnosti, které mají prověřit možnosti realizace. Nelze proto předpokládat, že bychom se během příštího roku dostali už k financování stavby,“ potvrdil MF DNES mluvčí Ministerstva dopravy Martin Novák. Ministerstvo chce přitom v roce 2015 na silnice a železnice vyčlenit rekordních sto šest miliard korun. Odhady nákladů na nové koleje mezi Kladnem a Prahou se pohybují mezi deseti až třiceti miliardami. Z větší části má přitom nová trasa vést po stávající trati. Po rekonstrukci se zvýší traťová rychlost na 120 kilometrů za hodinu, v některých úsecích však bude omezena. Jinde budou smět vlaky naopak jezdit až 145 kilometrů za hodinu. Zmodernizovaná trať by pak mohla částečně nahradit zdlouhavou autobusovou dopravu, kterou zatím velká část Kladeňáků k dopravě do metropole využívá.

Mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský tvrdí, že za zdržením stojí připomínky Ministerstva dopravy, které chtělo zpracovat více variant. „V příštím roce se (v souvislosti s rychlodráhou) předpokládá pouze začátek související akce, rekonstrukce pražského Negrelliho viaduktu,“ dodal Ptačinský. Kdy by se mohl projekt rozeběhnout naplno, obě instituce nechtějí odhadovat. Samotný viadukt by se mohl začít opravovat koncem roku 2015. Vlaky na Kladno pak nebudou z pražského Masarykova nádraží jezdit přibližně dva roky.

Některé tratě úpravy čekají

Kvůli rychlodráze se už připravují dokumenty pro územní rozhodnutí. Kladenský magistrát navíc nyní zpracovává nový územní plán města, ve kterém musí prostor pro vedení tratě vytyčit. „Město se snaží koridor pro takzvanou rychlodráhu zúžit tak, aby to nemělo zásadní vliv na okolí,“ vysvětlil primátor Dan Jiránek. Chce tak předejít případným sporům o pozemky v blízkosti trati, jako se to stalo u řady dopravních staveb v minulosti. I když se nebude stavět rychlodráha, podle dokumentů, které má MF DNES k dispozici, čekají úpravy některé části středočeské železnice. Fond dopravní infrastruktury chce poslat peníze třeba na rekonstrukci jednoho z úseků mezi Berounem a Rakovníkem, dokončovat se bude také nový přístup a nástupiště na nádraží v Českém Brodě. U Jílového a mezi Davlí a Skochovicemi se zase budou zpevňovat skály nad tratí.

Kam mají jít peníze ministerstva dopravy

Pokračování z roku 2014:

- Výstavba obchvatu Mělníka
- Sanace skal nad tratěmi u Davle a Jílového
- Severovýchodní obchvat Mladé Boleslavi
- Rekonstrukce nádraží v Č. Brodě

Začátek v roce 2015:

- Nový most silnice I/2 v K. Hoře
- Modernizace úseku dálnice D1 Hvězdonice – Ostředek
- Nový most přes trať v Nové Vsi
- Částečná rekonstrukce trati Beroun – Rakovník

13. 08. 2014 Dráhy nebudou muset vyplácet náhrady při delším zpoždění vlaku (do roku 2019)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/drahy-nejbudou-muset-vyplacet-nahrady-pri-delsim-zpozdeni-vlak/1111782>)

Železniční dopravci dalších pět let nebudou muset vyplácet náhrady při zpoždění vlaku delším než hodinu. Novelu zákona o drahách, která prodlužuje výjimku z evropského nařízení až do roku 2019, podepsal prezident Miloš Zeman. Informoval o tom jeho mluvčí Jiří Ovčáček. Výjimka z unijního nařízení měla skončit letos v prosinci. Prodloužení výjimky je dáno tím, že dopravci nemají šanci ovlivnit vznik zpoždění zejména kvůli stavební činnosti na tuzemských tratích.

Nařízení Evropského parlamentu z roku 2007 ukládá dopravcům na železnici mimo jiné to, aby v případě zpoždění nad 60 minut vraceli cestujícím 25 až 50 procent jízdného. Při zpoždění nad 60 minut už by dopravce musel zdarma zajistit občerstvení, ubytování a náhradní dopravu. I toto opatření návrh o pět let odsunul, i když v praxi už mnohdy tato výjimka není využívána. Výjimka se ale týká i poskytování informací o mezinárodních cestách, které by musel dopravce poskytovat ve všech prodejních místech. To by údajně znamenalo nutnost enormního proškolení personálu.

Vládní novela drážního zákona také nově stanovuje, že rozhodnutí Drážního úřadu bude nově posuzovat soud, a nikoli jako dosud ministerstvo dopravy. Pokud nebude některý ze subjektů souhlasit s rozhodnutím úřadu, bude moci podat pouze žalobu k soudu. V praxi se to týká především prohlášení o dráze, přidělování kapacity dopravní cesty, spory při uzavírání smluv mezi provozovatelem dráhy a dopravcem nebo řízení o dočasném omezení a zastavení drážní dopravy.

13. 08. 2014 Ve švýcarských Alpách vykolejil vlak, vagony zůstaly viset ze srázu (RhB, Tiefencastel)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/ve-svycarsku-u-obce-tiefencastel-vykolejil-vlak-rhatische-bahn-vagony-zustaly-viset-ze-srazu-ipe-zahranicni.aspx?c=A140813_151041_zahranicni_im)

Ve východní části Švýcarska vykolejil v horách kvůli sesuvu půdy osobní vlak. Dva vagony zůstaly viset z trati dolů. V době neštěstí ve vlaku cestovalo asi 140 lidí. Podle švýcarské policie bylo pět cestujících zraněno vážně a šest lehce. Na místě zasahovali i záchranáři ve vrtulnicích. Osobní vlak mířící z Churu do Svatého Mořice vykolejil asi 12.45 místního času u obce Tiefencastel ve východošvýcarském kantonu Graubünden, informovala s odkazem na policejní zdroje švýcarská média. Ve vlaku v době nehody cestovalo asi 140 lidí, upřesnila později policie. Původní zprávy přitom hovořily až o 200 pasažérech. Příčinou neštěstí je podle předběžných závěrů sesuv půdy. Souprava vykolejila na krátkém úseku mezi dvěma tunely. Strojvedoucí tak podle všeho nemohl včas zareagovat na sesuv půdy na trati. Záběry z místa ukazují, že vlaková souprava se při nehodě rozpojila. Dva vagony zůstaly viset z trati dolů ze srázu, jeden z nich se zaklínil o stromy. Svědci švýcarskému serveru Blick.ch popsali, že ve vagonu, který se utrhl a visel dolů ze stráně, cestovalo pět až deset lidí. Podle kantonální policie z Graubündenu pět lidí utrpělo vážná zranění, šest lehčí. Mezi raněnými jsou kromě Švýcarů také dva Japonci a jeden Australan. Několik svědků umístilo krátce po nehodě na sociální síti snímky, jak na místě zasahují záchranářské vrtulníky.



Tři hodiny po vykolejení vlaku se podařilo dopravit do bezpečí všechny cestující, informoval server Tagesanzeiger.ch s odvoláním na policejní zdroje. Nezanranění pasažéři dostali pokyn dojít pěšky do nedalekého Tiefencastelu. Na místo neštěstí i navzdory těžko přístupnému terénu po silnici dorazily desítky příslušníků záchranných sborů. Celkem tam zasahovalo na šedesát hasičů, čtyři vrtulníky a posádky nejméně osmi ambulancí.

Za sesuv půdy mohou vydatné srážky

Švýcarské úřady varují, že je to již několikátý případ, kdy se ze svahu vlivem silných dešťů sesunula půda. V místě nehody napršelo ve středu okolo 40 až 50 mm srážek na metr čtvereční. Železniční doprava na trase mezi městy Chur a Svatý Mořic byla kompletně přerušena a náhradní přepravu cestujících zajišťují autobusy. Vzdušný prostor nad místem nehody by měl být uzavřen nejméně do půlnoci. Podle místních informací by měla být trať neprůjezdná nejméně dva dny. Souprava

havarovaného vlaku patří společnosti Rhätische Bahn. Alpské srázy se staly v minulosti dějištěm hned několika železničních neštěstí. Oproti tomu středěčinnému však měly předchodit nehody tragičtější následky. Naposledy počátkem února vykolejil ve francouzských Alpách výletní vlak s turisty. Zemřely tehdy dvě ženy.

14. 08. 2014 Spor o stromy u kolejí patrně vyřeší novela

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/spor-o-stromy-u-koleji-patrne-vyresi-novela-1109556>)

Smírem v podobě novely zákona o ochraně přírody a krajiny zřejmě skončí spor mezi ministerstvy dopravy a životního prostředí o kácení dřevin kolem kolejí. Ministři kvůli vzájemným třenicím mezi podřízenými organizacemi založili pracovní skupinu, která má najít řešení. Spor vypukl před několika měsíci poté, co se Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) pustila do nebývalé očisty tratí od dřevin. Tuto činnost stát od ukončení parního provozu před více než třiceti lety více či méně zanedbával. Zeleň kolem kolejí a na náspech tak měla dostatek času se rozbujet. Dřevorubci se přitom vrhli na stromy bez souhlasu České inspekce životního prostředí (ČIŽP). Správa železnic si totiž obstarala právní posudky, podle kterých dřeviny ohrožují dráhy a jejich bezpečnost, tudíž je mají železničáři povinnost odstranit bez ohledu na orgány ochrany životního prostředí. Inspektoři na oplátku neváhali, vyrazili do terénu a zahájili se SŽDC řadu řízení ve věci porušení zákona.

Bezpečnost především

„Jednoznačnou prioritou rezortu dopravy je zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, neboť nejde pouze o hmotné škody a zpoždění vlaků, ale v krajních případech může dojít i ke zranění strojvedoucích a případně i cestujících, což nelze připustit,“ uvedla Andrea Volaříková z tiskového oddělení ministerstva dopravy. Spor se dostal až na stůl oběma ministrům, Antonínu Prachařovi a Richardu Brabcovi, výsledkem je zmíněná pracovní skupina a chystaná novela. Její podoba zatím není jasná, zřejmě ale zpracuje argumenty železničářů. „MŽP si je vědomo nebezpečí, a proto řeší s ministerstvem dopravy možnou legislativní úpravu,“ uvedla mluvčí životního prostředí Petra Roubíčková. Podle informací deníku E15 ale Brabcovu vstřícnost vůči postupu železničářů zatím ČIŽP nesdílí a dál postupuje podle svého výkladu. V krajním případě by tak mohl rozhodovat správní soud.

14. 08. 2014 Oprýskané nádraží si prošli architekti. Oprava vyjde na stovky milionů (České Budějovice)

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/vlakovi-nadrazi-v-ceskych-budejovicich-d92-/budejovice-zpravy.aspx?c=A140814_091833_budejovice-zpravy_khr)

Do Českých Budějovic se sjeli architekti, kteří mají připravit kompletní plán rekonstrukce historické budovy vlakového nádraží z roku 1908. Oprava vyjde na stovky milionů korun a bude rozdělena do tří etap. Letos měli cestující v Českých Budějovicích přicházet k vlakům moderní budovou, která bude propojená s autobusovým nádražím. Tyto velkolepé plány za téměř pět miliard korun představila v roce 2008 společnost CB Station Development. Místo toho novorenesanční budova, která před půl rokem oslavila 105 let života, dál chátrá a je ostudnou bránou do města. Roky připravovaná kompletní rekonstrukce se však přece jen posunula dál.



Do Českých Budějovic se před několika dny sjely skupiny architektů, kteří mají připravit kompletní plán obnovy historického nádraží. Zadávací dokumentaci od Českých drah v ruce sice ještě nemají, ale v nejbližší době by měla vítězná firma začít návrh zpracovávat. "V současné době je vypsané výběrové řízení na projektanta. V souvislosti s tím se uskutečnila prohlídka budovy s možnými uchazeči o vypracování projektové dokumentace," potvrdila Radka Pistoriusová, mluvčí Českých drah. Zdůraznila, že záměr ještě budou projednávat s památkáři. Do té doby tak nelze upřesnit sumu, za kterou nádraží opraví. Podle odhadů to ale bude až několik stovek milionů korun.

České dráhy chystají nádraží modernizovat ve třech etapách. "Bude to střecha, fasáda a interiéry s vnitřními dispozicemi," vyjmenovala Pistoriusová. Konkrétní termíny, kdy by mohly začít samotné stavební práce, nechťejí dráhy, ale i ostatní zainteresovaní upřesnit. Naposledy padl konec roku 2016. Reálnější je spíše rok 2018, budova by se tak dočkala obnovy po jubilejních sto deseti letech svého života. Podle platných smluv mají hradit náklady rekonstrukce výpravní budovy České dráhy, posloužit jim k tomu mají příjmy z prodeje zbytných pozemků v lokalitě železniční stanice České Budějovice.

SŽDC má blíž k evropským dotacím

Důležitým hráčem v celém projektu však ještě může být Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). I nadále s ní dráhy jednájí o převodu, respektive prodeji budovy. Modernizace by totiž pro SŽDC byla snadnější v tom smyslu, že může na podobné akce čerpat evropské dotace, na které dráhy nedosáhnou. "Jsme na převod objektů připraveni. Dotace by mohla financování rekonstrukce usnadnit," konstatoval mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Nakloněn tomuto řešení byl dnes už bývalý ředitel Českých drah Dalibor Zelený. Akce s převodem majetku se měla týkat třeba i podobně zchátralého nádraží v Karlových Varech. Jenže právě příliš časté změny na vedoucích postech zmíněných společností vedou k tomu, že se jednání protahují, a tím se odsouvají i samotné opravy budov. "Když se podíváme na nástupiště, která po obnově výrazně zvýšila komfort cestování, je to nepoměr s tím, co vidíme na druhé straně. Nádraží je ve velmi špatném stavu a České dráhy s tím v posledních letech mnoho neudělaly," povzdechl si před časem Ivan Študlar, poradce jihočeského hejtmana pro dopravu. A podobně to vnímají i pravidelní cestující. "Především venkovní část je tragická. Uvnitř to tak hrozné není, je tu nabídka občerstvení i čekárna," zhodnotil Jan Podlešák z Protivína.

15. 08. 2014 Dráhy mění jména rychlíků. Do Ostravy již nepojede Janáček, ale Bezruč (od 14. prosince 2014)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/rychliky-meni-jmena-044/-eko-doprava.aspx?c=A140814_205936_ekonomika_zt)

České dráhy přejmenovávají své rychlíky. Třeba vlak do Ostravy doposud pojmenovaný po skladateli Leoši Janáčkovi nově ponese jméno básníka Petra Bezruče. Ohrožen je i název Košičan, z jízdních řádů zcela zmizí Vindobona. Janáčka České dráhy přesunou na exkluzivnější adresu: jeho jméno ponese jeden přímý spoj z Prahy do Vídně a Štýrského Hradce. Do Ostravy ho nahradí Petr Bezruč. „Je to určitě jeden z nejnámějších autorů z pomezí Moravy a Slezska, takže je to pro ten region více než charakteristické pojmenování,“ vysvětlil mluvčí drah Petr Štáhlavský. Dráhy mají vysvětlení i pro přesun Janáčka na vídeňské vlaky: s rakouskými železnicemi se domluvily, že všechny vlaky ponese jména známých hudebních skladatelů. Padesát sedm let jezdí mezi Berlínem, Prahou a Vídní vlak Vindobona. V dobách socialismu šlo o jedno z mála přímých železničních spojení do kapitalistického světa, od prosince vlak definitivně skončí. Nástup jednotek Railjet, které České dráhy (ČD) koupily od Siemensu a nasadí na trasu mezi Prahou, Vídní a Štýrským Hradcem, přinese zároveň konec přímého spojení Vídně s Berlínem přes české území. Pro rakouské i německé pasažéry je totiž díky vysokorychlostnímu koridoru rychlejší, když si několik set kilometrů zajedou. Ploužení se po české železnici je sice přímější cestou, ale také časově náročnější. Vindobona je jedno z tradičních jmen na železnici, které se v novém jízdním řádu neobjeví. V ohrožení jsou i další názvy, například expres Košičan spojující Prahu a Košice. ČD totiž chtějí klasickou soupravu nahradit od prosince pendoliny včetně názvu SuperCity. Košičan jezdí mezi oběma městy čtyřicet let.

Na koleje nově vyjede Ostravan či Porta Bohemica

Pro většinu cestujících jsou názvy vlaků spíše malichernou informací, pro železniční fandy však často představují téma velkých debat a sporů. Po půlroční pauze se v prosinci vrátí Ostravan, na železnici se objeví také Porta Bohemica, která bude spojit Budapešť s Hamburkem přes Prahu. S příchodem nového jízdního řádu naopak skončí noční rychlík Excelsior z Chebu do Košic, či vlak Avala z Bělehradu, který mívá často extrémní zpoždění kvůli kontrolám mezi Srbskem a Maďarskem. Tento týden si například přivezl bezmála desetihodinové zpoždění.

Pojmenování vlaků po osobnostech či geografických názvech je v Evropě čím dál méně časté. V Rakousku se například po velkém nákupu nových souprav většina vlaků jmenuje prostě Railjet. Dráhy aktuálně pojmenovávají zhruba 150 vlaků, nejčastější jsou názvy hor či řek. V minulosti ČD nabídly rovněž pronájem názvu za úplaty, takže po kolejích jezdil například lidovecký rychlík Klidná síla nebo vlak Mladý svět. Tato praxe se rozšířila hlavně na Slovensku, kde letos v jízdním řádu najdete například Horalky Sedita nebo rychlík Union Poist'ovna.

17. 08. 2014 Šéf Českých drah je po půl roce na odstřel. Znelíbil se ministru

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-reditel-prachar-kurucz-dt5/-eko-doprava.aspx?c=A140814_2090421_ekonomika_aha)

Ministr dopravy Antonín Prachař se rozhodl zbavit dalšího generálního ředitele, kterého instaloval do čela podřízené organizace. Jeho snahy však zatím narazily. Podle informací MF DNES je

na odstřel generální ředitel Českých drah Daniel Kurucz. Odejít má přitom teprve půl roku poté, co se stal jejich šéfem. K odvolání Kurucze mělo podle původních plánů dojít na střeďeční dozorčí radě. Ministerstvu dopravy se ale nepodařilo přesvědčit potřebných pět členů, aby se tak mohlo stát. Navenek se přitom resort tváří, že se nic neděje: bod odvolání se nedostal ani na program jednání. Celý týden však ministr i jeho podřízení Kuruczův konec ve funkci řešili.

O Kuruczově odvolání se hovoří od začátku srpna. Prachař (ANO) minulý týden odmítl tyto spekulace komentovat. MF DNES ale mluvila s několika členy dozorčí rady Českých drah, které Prachař kontaktoval a přemlouval je, ať hlasují pro Kuruczovo odvolání. Včera Prachař na dotazy nereagoval vůbec. Ministerstvo nicméně nemá úplně nabito argumenty, proč Kurucze vyhodit. Půl roku je příliš krátká doba na dosažení zásadních změn, navíc podle informací MF DNES za první pololetí došlo ke zlepšení výsledků hospodaření. Jedním ze skutečných důvodů může být fakt, že Prachař s Kuruczem se nemají v oblibě.

Ministrovi může vadit kritika i plat šéfa Drah

Ministrovi vadí především nedostatečná loajalita vůči resortu, Kurucz totiž několikrát Prachaře veřejně kritizoval. Dráhy jsou přitom na dobrých vztazích s ministerstvem závislé. Nejenže vykonává akcionářská práva, ale také posílá potřebné peníze do firmy. Na obtížnou komunikaci si stěžují i někteří členové dozorčí rady. „Dostat některá čísla z představenstva je velmi složité,“ říká jeden z nich. Kurucz sám nevidí důvod, proč by měl odcházet. „Myslím, že celá skupina ČD se posunula kupředu a správným směrem,“ hodnotí své působení v čele podniku. „Myslím, že spolu se svým managementem odvádíme dobrou práci,“ dodal.

Daniel Kurucz dříve pracoval pro Agrofert Andreje Babiše, v němž mimo jiné řídil pardubickou chemičku Synthesia. Na Dráhy ale přišel dříve, než Babiš vstoupil do politiky. Jedním z problémových bodů může být Kuruczův plat. Kromě příjmu 370 tisíc korun měsíčně a dalších možných 222 tisíc v podobě bonusů za splnění plánu totiž má jistý také příjem z pozice šéfa dozorčích rad čtyř dceřiných firem. Kolik přesně to je, Kurucz nevedl, řádově však půjde minimálně o desítky tisíc. Vedení Drah se s ministerstvem neshoduje ani na prodeji Masarykova nádraží skupině Penta a na dosažené ceně. Dráhy v tuto chvíli ale nemají páku, jak cenu navýšit. Smlouvu uzavřelo vedení Drah dávno v minulosti.

Ministerstvo potřebné hlasy k odvolání ve středu nesehnalo, i když některé podporovatele Kurucze se ještě snažili zástupci ministerstva před jednáním přetáhnout na svou stranu. Proti jsou kromě jiných odboráři. „Neradi bychom dopadli jako Ředitelství silnic a dálnic,“ říká šéf železničních odborářů Jaroslav Pejša v narážce na skutečnost, že u silničářů se za rok vyměnilo pět generálních ředitelů. U Českých drah by šlo o třetího ředitele za rok. Za pár dní ale může být vše jinak. Stačí, aby řídicí výbor změnil složení dozorčí rady tak, aby v něm převládli Kuruczovi odpůrci. Přesně tak totiž postupoval loni bývalý ministr dopravy Zdeněk Žák, když odvolával Petra Žaludu z čela Českých drah.

Zajímavé časy v ČD

Když byl v červenci loňského roku odvolán Petr Žaluda (1. února 2008 až 30. července 2013) z postu generálního ředitele Českých drah, začalo ve státním podniku turbulentní období. Jeho nástupce Dalibor Zelený (31. července 2013 až 20. února 2014), kterého na post dosadil ministr dopravy vlády Jiřího Rusnoka Zdeněk Žák, nevydržel ani sedm měsíců. Současný šéf Daniel Kurucz je v ohrožení už po půlroce. Znelíbil se totiž ministru dopravy Antonínu Prachařovi, který ho jmenoval. Stabilita v letech 2008 až 2013 přitom ČD svědčila. Žaludovi se podařilo politiky přesvědčit, že Dráhy potřebují stabilní příjem. V závěru roku 2009 tak k nelibosti soukromých dopravců uzavřel s kraji a se státem dlouhodobé smlouvy o placení za ztrátové vlaky, jež zajistily ČD 12 miliard korun ročně.

18. 08. 2014 Napětí kolem úzkokolejky ředitel mírní a chystá úpravy za 614 milionů (JHMD)

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/do-uzkokolejky-investuji-614-milionu-d7f-budejovice-zpravy.aspx?c=A140818_2091562_budejovice-zpravy_mrl)

Kolem jihočeské úzkokolejky nadále panuje napětí. Společnost Jindřichohradecké místní dráhy se sice dostala z insolvence, ale otazníky kolem jejího finančního stavu trvají. Kraj i obce se bojí, aby turistická atrakce nešla ke dnu. Firma naopak tvrdí, že není důvod k obavám. „Úzkokolejka je stěžejní pro turismus v Nové Bystřici. První cesta z nádraží zaveze každého do města, kde zamíří do obchodů a restaurací,“ poukázal na význam úzkokolejky pro Novou Bystřici starosta města Vladimír Bláha. „Bohužel, od vedení drah nemáme žádné zprávy, všechno se dozvídáme z médií. Čekal jsem, že situaci okolo insolvence nám někdo vysvětlí, aby se nešířily spekulace. A také abychom mohli poskytovat informace místním,“ podotkl. Podle něj nefunguje vzájemná spolupráce mezi městem

s koncovou stanicí a dopravcem jako dřív. Trasa mezi Hradcem a Novou Bystřicí je hlavně turistickou atrakcí, na rozdíl od cesty na Obrataň, která slouží spíš lidem jako doprava za prací a do škol. „Zatímco za předchozího vedení drah jsme jezdili společně na veletrhy a prezentovali se, nyní jsme tam byli už sami s Jihočeským krajem. Je to škoda, protože jsme na jedné lodi,“ posteskl si Bláha.

Situaci bedlivě sleduje i jihočeský hejtman Jiří Zimola. Kraj si u železničního dopravce objednává spoje a vyplácí mu dotace. Hejtmana osud úzkokolejky zajímá o to víc, že pochází z Nové Bystřice, kde také působil jako starosta. „Pamatuji si, jak v roce 1997 převzala úzkokolejku parta nadšenců a jak vůči nim byla mezi starosty skepse, jestli to zvládnou. Postupně se všichni přesvědčili, že to funguje, investovalo se do vozů i tratě,“ vzpomínal Zimola. Původní partu nadšenců ale předloni vystřídal nové vedení a atmosféra na kolejích se změnila. „Bojím se, že s novým vedením se ta důvěra ztrácí,“ podotkl Zimola.

Hejtman se sešel s šéfem JHMD

Společnost vede podnikatel Boris Čajánek z Jablonce nad Nisou. S ním se hejtman již několikrát setkal. Ujistil ho, že kraj s místními drahami počítá a bude společnosti poskytovat dotace jako dřívě. „Když jsem v médiích zaregistroval, že JHMD jsou ve finančních potížích, požádal jsem Jikord, který rozděluje peníze dopravcům, aby situaci bedlivě sledoval. Sešel jsem se s panem Čajánkem, abych zjistil, jak se situace vyvíjí. Obával jsem se insolvence. Bylo mi řečeno, že nic takového nehrozí. A za čtrnáct dnů jsem si přečetl v novinách, že je firma v insolvenci,“ řekl rozmrzele hejtman. Jindřichohradeckým místním drahám se podařilo nakonec šestimilionové dluhy splatit, takže po dohodě s věřiteli byl návrh na insolveniční stažení. Obavy o osud firmy to ale nezahalo.

Zimola bude hospodaření společnosti dále sledovat. Hlavně se bojí, aby dluhy nesplácela prodejem majetku. „Pokud by se začal prodávat dlouhodobě vytvářený majetek, jako je vozový park či nádraží, byla by to pro úzkokolejku cesta do záhuby. Pak by neměla hodnotu ani pro další zájemce,“ nastínil nejčernější scénář hejtman Zimola. Jakýkoli výprodej majetku ale vedení Jindřichohradeckých místních drah odmítá. „Neplánujeme žádný rozsáhlý prodej lokomotiv nebo nemovitostí. Ani to v plánu nikdy nebylo. Máme pouze dojednaný odprodej jedné lokomotivy jako rozšíření muzejní sbírky jednoho našeho zahraničního partnera. Ale to bylo domluveno už před třičtvrtě rokem. Nemá to nic společného s insolvencí,“ zdůraznil výkonný ředitel společnosti Jiří Pavel.

Investice za 614 milionů korun

JHMD se místo černých scénářů soustředí na obrovskou investiční akci, která by měla firmu pozvednout. Projekt s názvem Modernizace infrastruktury regionálních drah Jindřichův Hradec – Obrataň a Jindřichův Hradec – Nová Bystřice by měl vyjít na 614 milionů korun. „Součástí jsou nová nástupiště, osvětlení, asi 20 kilometrů nového kolejiště a 30 nových přejezdů se světelným zabezpečením,“ vypočetl výkonný ředitel. Sedmdesát procent investice pokryje dotace z evropských fondů, část zaplatí stát a zhruba šest milionů musely zaplatit Jindřichohradecké místní dráhy. Právě kvůli nákladné přípravě tohoto projektu se společnost podle ředitele Jiřího Pavla dostala do dluhů. Původně měla být rozsáhlá modernizace provedena do konce roku 2015, to se ale kvůli zdržení nestihne. „Projekt je stoprocentně připraven, vypsalí jsme výběrové řízení, ale nikdo se do něj nepřihlásil. Nyní řešíme, co dál,“ uvedl. Projekt tak zřejmě bude převeden do dalšího období, takže by měl být zahájen až po roce 2015.

18. 08. 2014 Motorák projel v Praze zákazem a narazil do betonu, zranily se tři ženy (Praha-Smíchov)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/vlak-vykolejil-na-smichovskem-nadrazi-dh1-/praha-zpravy.aspx?c=A140818_104336_praha-zpravy_bur)

Na Smíchovském nádraží v Praze dopoledne vykolejil osobní vlak. Strojvedoucí při vjezdu do stanice nestačil zastavit před návěstidlem zakazujícím další jízdu a narazil do betonového zarážedla. Lehce se zranily tři ženy. Nehoda se stala v 9:28 při vjezdu k nástupišti, kde žlutý osobní vlak Regionova z Nučic na Smíchov svou jízdu běžně končí. Vlak měl zastavit v dostatečné vzdálenosti před zarážedlem. To se ale nestalo. „Osobní vlak projel návěstidlo zakazující jízdu s tím, že následně došlo ke srážce se zarážedlem kusé koleje,“ řekl iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Souprava nárazem vykolejila. Při nehodě byly zraněny tři ženy. „Naštěstí vzhledem k nízké rychlosti vlaku šlo o zranění lehkého charakteru. Ženy utrpěly zhmožděninu hlavy a dolních končetin, po akutním ošetření byly převezeny do motolské nemocnice,“ uvedla mluvčí pražské záchranky Jiřina Ernestová. „Vlakem



cestovalo asi dvacet lidí. Zraněny byly ženy, které už byly připraveny na výstup," uvedl mluvčí inspekce.

Škoda na soupravě byla vyčíslena asi na 80 tisíc korun, na trati pak 100 tisíc.. Přesnou příčinu nehody Drážní inspekce dál vyšetřuje. Nevylučuje zatím ani technickou závadu na soupravě. Vlak proto bude podroben důkladné kontrole. Pokud by se ukázalo, že chyboval strojvedoucí, mohl by ho podle mluvčího inspekce zaměstnavatel potrestat například zákazem řízení nebo odebráním osobního ohodnocení. "Kdyby bylo zjištěno dejme tomu obecné ohrožení nebo nějaká trestněprávní odpovědnost, tak by začala konat i policie," doplnil. Provozu na nádraží se nehoda nedotkla. Jen lidé, kteří měli cestovat stejnou soupravou opačným směrem, museli jet autobusem.

18. 08. 2014 Petice pro zachování nádraží v centru Brna nemá dost podpisů

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/petice-pro-zachovani-nadrazi-v-centru-brna-nema-dost-podpisu/1113282>)

Petice, která požaduje vyhlášení referenda o poloze nového brněnského vlakového nádraží, nemá dostatek podpisů. Zapotřebí jich bylo 18 508, ale úředníci jich uznali jen 13 257. Brněnský magistrát tak vyzval občanskou alianci Referendum 2014, aby do 1. září odstranila nedostatky. ČTK to dnes sdělil mluvčí magistrátu Pavel Žára. Předseda aliance Jakub Patočka ČTK v SMS zprávě z dovolené sdělil, že přístup úředníků pokládá za zvůli a skandální pohrdání občany. Kromě nedostatečného počtu platných podpisů je podle magistrátu závadou petice také absence odhadu nákladů spojených s položenými otázkami. Není tedy jasné, kolik by město muselo zaplatit za uskutečnění všech kroků k modernizaci nádraží v dosavadní poloze, a kolik by muselo vynaložit peněz k tomu, aby se nejlepší řešení modernizace železničního uzlu určilo prostřednictvím otevřených návrhových soutěží. Aliance odevzdala na magistrátu archy s podpisy 1. srpna, měla jich přes 21 000. Úředníci jich tedy neuznali zhruba 8 000. Podepisovat mohli pouze ti, kteří dosáhli věku 18 let a mají trvalé bydliště v Brně. Zákon o referendu říká, že ve městech nad 200 000 obyvatel musí návrh podepsat alespoň šest procent z nich.

Vypsání referenda v Brně podporují strany TOP 09, zelení, nové sdružení nezávislých kandidátů A co Brno? a Piráti a také sdružení Děti Země. Jeho představitelé v květnu na tiskové konferenci prohlásili, že odmítají obě porovnávané varianty, a to jak nádraží přesunutě o 800 metrů směrem ke Zvonařce, tak nádraží pod Petrovem. Požadují, aby byl celý projekt rekonstrukce železničního uzlu zahájen od samého počátku, přestože kapacita současného nádraží je v dopravní špičce již vyčerpaná. Na svém webu naopak tvrdí, že nádraží pod Petrovem je jimi podporovanou variantou nádraží v centru. Město se sice kloní k variantě odsunutého nádraží, je však připravené podpořit tu, kterou vybere stát jako investor. Srovnávací studie určila, že obě navrhované varianty by stály zhruba 20 miliard korun bez započtení nákladů na zapojení vysokorychlostních tratí. Nyní se zpracovávají studie proveditelnosti. Variantu nádraží pod Petrovem prosazuje občanská koalice Nádraží v centru.

18. 08. 2014 Dráhy mají volné ruce k vydání nových dluhopisů. Kurucz žije

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-maji-volne-ruce-k-vydani-novych-dluhopisu-kurucz-zije-1110657>)

Řídící výbor Českých drah, který ve firmě plní funkci valné hromady, dnes na svém mimořádném zasedání schválil vydání nových dluhopisů. Managementu společnosti se tak uvolnily ruce k až pětimiliardové mezinárodní emisi. Vyplyvá to z informací, které má deník E15 k dispozici. Samy dráhy věc komentovat nechtějí. Mluvčí Radek Joklík se omezil pouze na konstatování, že „řídící výbor řádně projednal všechny body programu.“ Dluhopisy chtějí dráhy vydat ještě letos. Z výnosu emise by měly být přednostně splaceny směnky vydané v rámci směnečného programu, který umožňuje Českým drahám vydávat směnky až do celkového objemu osmi miliard korun. Dráhy potřebují peníze i na splátky nových vlaků nebo rekonstrukce starších vagonů. Tíží je například splátky rychlovlaků Railjet, k tomu podnik nedávno objednal rychlíkové jednotky od Škody Vagonky za 2,6 miliardy korun.

Kurucz si může oddechnout

Řídící výbor se naopak podle dostupných informací nevěnoval změnám v dozorčí radě. O výměně některých členů rady se spekulovalo v souvislosti s možným odvoláním generálního ředitele drah Daniela Kurucze ministerstvem dopravy. Kurucz si tak může na nějaký čas oddechnout.

19. 08. 2014 Mrtvých na železnici přibývá – úmyslem i nepozorností

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/283496-mrtvych-na-zeleznici-pribyva-umyslem-i-nepozornosti/>)

Téměř jeden člověk denně umírá letos v Česku na kolejích. Ve většině případů jde o sebevrahy, nicméně stále častěji se pod vlak připlou nepozorní lidé. Podle Správy železniční dopravní cesty se rýsuje tragický "rekord" ke konci roku, který výrazně překoná všechny dosavadní statistiky úmrtí na železnici. Každá smrt na kolejích přitom má velký dopad. Vlaky se zastaví, a když se nehoda stane na hlavním tahu, přijíždějí do cíle se zpožděním tisíce lidí. Na prevenci takových nehod se zaměřuje kampaň Drážní inspekce, která však – jak čísla ukazují – přestala fungovat.

Za prvních sedm měsíců roku 2014 zemřelo na českých tratích 164 lidí, dalších 107 utrpělo zranění. Dnes je počet ještě vyšší. Za poslední dva týdny zemřelo osm lidí, z toho pět chodců, zbylí tři byli v autech. Nezmění-li se situace na podzim, počet mrtvých na kolejích patrně přesáhne i tři roky staré historické maximum 222 úmrtí. "Už teď jsme řádově o 30 procent výše, než jsme byli v srovnatelných měsících předchozích let," podotkl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. Letošní číslo se již v létě blíží tomu, kterým skončil loňský rok – tehdy zahynulo 196 osob.

Podstatnou část mrtvých na kolejích tvoří sebevrazi. Přibývá ale i těch, kteří pod koly vlaku nezemřou dobrovolně, nýbrž při neopatrném přecházení kolejí či chůzi v těsné blízkosti trati se sluchátky v uších. I test, který provedla Česká televize, ukázal, že chodec se sluchátky neslyší ani zahoukání, natožpak pouhý hluk přijíždějícího vlaku. Podle Drážní inspekce tak lze nárůst smrtelných nehod spojovat s letošním teplým počasím, které láká lidi k procházkám. "Častěji se pohybovali kolem kolejí, a tak i častěji docházelo k těm nehodám," nastínil mluvčí inspektorů Martin Drápal.

Náklady jdou nejméně do desítek tisíc

Každé úmrtí na železnici je tragické, obzvláště pak, když člověk zemře kvůli neopatrnosti, a ne ze své vůle. S každou nehodou ale také souvisejí náklady, které mají železničáři i cestující. "Minimální finanční obnos, který je potřeba na výjezd záchranného týmu, je 20 tisíc korun. Je to jenom zaplacená práce posádky hasičů, dojezd na místo. Není tam započítáno případné poškození vlaku, zpoždění vlaků a následné kompenzace," shrnul mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Železniční správa přitom náhradu od pozůstalých nevyvádí. Stejně už dnes postupují i ČD. V minulosti se hlásily do dědických řízení, nakonec však zjistily, že se jim to nevyplatí. Přitom však jejich škody nejsou zanedbatelné ani v případě, že není poškozeno vozidlo. Po nehodě se totiž vždy nejméně na dvě hodiny zastaví doprava, vlaky buď stojí a je nutné vypravovat náhradní soupravy, nebo jezdí odklonem po delších trasách. Strojvedoucí, kterým pod stroj skočí sebevrah nebo vstoupí neopatrný chodec, potom tři dny nejezdí. "Je to traumatizující věc, která je pro každého z nás velice nepříjemná," říká vrchní přednosta Depa kolejových vozidel Praha Václav Sosna. Strojvedoucí, kteří takovou nehodu zažijí, mají také nárok na psychologickou péči. Strojvedoucí přitom úmrtí na kolejích – ať už sebevraždám, nebo nešťastným nehodám – většinou zabránit nemohou. Například motorák na lokálce s traťovou rychlostí 60 km/h potřebuje na zastavení přes sto metrů, u rychlíku na hlavní trati rozjetého na 140 km/h už může jít až o kilometr. Přitom když je vlak tak daleko, chodec na kolejích ještě vůbec nemusí být.

Počet mrtvých snižovala kampaň, zabírá už jen na přejezdech

Počet mrtvých ukazuje, že kampaň, kterou léta pořádá Drážní inspekce spolu se SŽDC, železničními dopravci a slovenskými ŽSR, buď vyčpěla, anebo vůbec nefunguje. Její součástí jsou například plakáty s hesly jako "Zkracujete si čekání? Pozor, ať si nezkrátíte život" nebo filmy ukazující následky železničních nehod. Je přitom pozoruhodné, že i když množství střetů vlaků s chodci stoupá, děje se tak pouze v místech, která jsou široké veřejnosti nepřístupná. Počet nehod na přejezdech – a to jak s chodci, tak s auty – totiž dlouhodobě klesá. Letošní čísla ukazují, že navzdory rostoucímu množství nehod na širé trati se pokles na přejezdech nezastavil. Ke snížení množství nehod na přejezdech však kromě bezpečnostní kampaně nepochybně přispívá i jejich lepší zabezpečení. SŽDC do nich ročně investuje stovky milionů korun.

19. 08. 2014 Drahám hrozí, že nebudou mít lokomotivy pro railjety

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/problemy-s-lokomotivami-pro-railjety-d84/eko-doprava.aspx?c=A140819_140902_eko-doprava_neh)

Českým drahám hrozí vážný problém, který může zhatit téměř třímiliardovou investici do nákupu sedmi jednotek railjet pro vlaky mezi Prahou a Štýrským Hradcem. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže totiž stále nevyřešil, zda smlouva o pronájmu lokomotiv Taurus od rakouských drah ÖBB je platná a zda jejím uzavřením bez soutěže nedošlo k porušení zákona. "Je to reálný problém, který

řešíme," potvrdil generální ředitel Českých drah Daniel Kurucz. Brzy tak může nastat paradoxní situace, kdy po českém území potáhne vlak jedna lokomotiva a v Břeclavi přepřáhne rakouská. To by cestování znovu prodloužilo. Antimonopolní úřad (ÚOHS) už přitom jednou rozhodl, že smlouva uzavřená ještě za Petra Žaludy je neplatná a zakázal plnění smlouvy. České dráhy se odvolaly, zákaz plnění smlouvy tak zatím ještě není pravomocný. Pokud ale s odvoláním neuspějí, budou bez lokomotiv pro railjety.

Railjety jsou netrakové jednotky, takže potřebují k uvedení do pohybu lokomotivu. Jsou vyvinuté společností Siemens tak, aby je mohly táhnout nebo tlačit jejich už nevyroběné lokomotivy Taurus. Ty si Dráhy pronajímají už teď z Rakouska, antimonopolnímu úřadu se však smlouva nelíbí a z moci úřední s Drahami zahájil správní řízení. Kurucz minulý týden s antimonopolním úřadem jednal a úředníkům vysvětlil postoj Drahy. Ty argumentují tím, že takové pronájmy vozidel mezi dopravci jsou běžné. Dráhy zkoušely jednat se Siemensem, zda by mohl jako výrobce railjetů poskytnout komunikační protokol, který umožní táhnout jednotky i jinou lokomotivou, než je Taurus. Nabízí se například propojení s moderní lokomotivou Škoda 109 E. To však Siemens odmítl. Škoda v minulosti nákup railjetů silně kritizovala, za tímto správním řízením ale nestojí. Podle Kurucze mají Dráhy pro případ, že by ÚOHS námitky odmítl, několik variant řešení. Všechny počítají s tím, že budou railjety do Rakouska jezdit. Nejpravděpodobnější by byl scénář, kdy by docházelo k přepřahu jednotek v Břeclavi.

21. 08. 2014 U Prahy bude pět nových vlakových zastávek

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/u-prahy-bude-pet-novych-vlakovych-zastavek-1111414>)

Západní příhraničí Prahy čeká v září malá železniční revoluce. První den školního roku se tu cestujícím otevře hned pět nových železničních zastávek, což je věc v posledních několika desetiletích svým rozsahem nevídaná. „Věříme, že nové zastávky zásadně ulehčí cestujícím život a nabídnou alternativu těm, kteří vlak zatím nevyužívají,“ řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. Nejvíce si polepší při cestách do Prahy obyvatelé Hostivice, kde bude vlak nově zastavovat v okrajových oblastech U hřbitova a Sadová. Stanice vzniknou i v nedaleké vsi Chýně, blízko centra Rudné u Prahy a v Jinočanech.

Méně přestupů

Nové situaci se přizpůsobí i vlakové spoje. Z řady obcí dojedou lidé do Prahy rychleji a nebudou muset tak často přestupovat. Vedle těchto změn se chystá jedna železniční novinka i přímo v metropoli. Koncem srpna se Pražanům otevře stanice Podbaba, kde vzniká významný přestupní uzel veřejné hromadné dopravy. „Železniční spojení se výrazně přibližuje hustě obydleným lokalitám,“ uvedl ke změnám na západě Prahy mluvčí organizátora dopravy Ropid Ondřej Kubala. Správu železnic a Středočeský kraj vyšlo pět nových zastávek na bezmála 20 milionů korun. Jízdní řád se zcela změní na lince S6 z Prahy přes Rudnou u Prahy do Berouna, aby na sebe nové spoje v Rudné navazovaly. Linka S65 z Prahy Na Knížecí do Hostivice bude jezdit stejně často jako dosud, téměř všechny spoje ale navíc budou pokračovat až do Rudné.

Rychlejší než autobusy

Vlaky v mnoha případech získají navrch nad autobusy. Například z centra Rudné bude cesta na Smíchov trvat 24 minut, cesta autobusem a metrem zabere podle Ropidu 32 minut. Ještě výrazněji si polepší obyvatelé Chýně, kteří budou mít na výběr mezi cestou na Smíchov a do Dejvic. Nejde ale pouze o napojení na Prahu. Nově vznikne i rychlé vlakové spojení Nučic a Rudné s Kladnem. Přestupní uzly zůstávají v Rudné a Hostivici. Pokud jde o pražskou Podbabu, nelze ji vnímat jako přírůstek do sítě stanic. Praha bude totiž muset v rámci stavby prvního koridoru zároveň oželet o 800 metrů dál ležící malebné nádraží Bubeneč, které se cestujícím zavře. Na Podbabě bude ale výrazně snazší přestup na tramvaj či autobus.

21. 08. 2014 Dámská kupé ve vlacích. Ženy je vítají, pro část mužů to je islamizace

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zenska-kupe-ve-vlakich-ceskych-drah-dum-/eko-doprava.aspx?c=A140821_121145_eko-doprava_spi)

České dráhy po více než dvou letech provozu speciálních kupé pro ženy vědí, komu se líbí a komu protiví. Dámy a rodiče mladých dívek je vítají, někteří muži je naopak nesou nelibě a chápou je jako přebírání kultur některých muslimských zemí, kde muži a ženy jezdí odděleně. Dráhy otevřely

první kupé pro dámy na začátku roku 2012, aby do vlaků přitáhly ženy, které se bojí jezdit například v méně vytížených spojích či za šera v jednom kupé společně s muži. Od té doby jezdí speciální kupé zhruba na stovce vlaků EC/IC a rychlíků, v nichž se používají vozy s oddíly, kde je prostor rozdělen, a je tak méně přehledný.

Islamizace či vehementní feminismus? Nesmysl, říkají Dráhy

Ženy si tyto vyhrazené prostory pochvalují, někteří muži je naopak nesou těžce, vyplývá ze zkušeností Svazu cestujících ve veřejné dopravě. „Když Dráhy kupé zavedly, procházeli jsme vlaky a viděli jsme, že je ženy hodně využívaly. Někteří muži se však proti nim vymezují, protože to chápou jako vyrocený feminismus. Myslím, že to není třeba. Vzhledem k tomu, že takové kupé je v celém vlaku většinou jen jedno, tak to považuji za zanedbatelnou plochu, která by byla mužům 'upírána',“ uvedl Miroslav Vyka, prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě.

Podobně rozdělené reakce zaznamenávají i Dráhy. „Ženy a rodiče dívek tyto oddíly vnímají pozitivně. Naopak jsou skupiny, především muži, kteří tuto službu vnímají negativně a označují ji dokonce za islamizaci,“ říká mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. „To je samozřejmě nesmysl, protože zdvořilost k ženě, péče o ženu, její hýčkáni a ochrana je spojeno především s naší západní křesťanskou kulturou. Mimochodem tato služba mnohem déle a bez jakýchkoliv komplikací funguje v sousedním katolickém Rakousku, odkud k nám před několika lety vlastně přišla,“ dodává. Podle něj jdou speciální kupé přirovnat k parkovacím místům pro ženy, které se na základě evropské vyhlášky doporučuje zřizovat ve velkých parkovacích domech. Tam se staví v blízkosti východů, na přehledných a zvláště osvětlených místech, aby ženy měly větší pocit bezpečí.

Žena může nechat muže vykázat, pokud jsou jiná místa volná

Mají však ženy na kupé označené speciálním piktogramem výhradní nárok, nebo si do něj mohou sedat i muži? Na to se redakce iDNES.cz ptala čtenářka, která si přála sedět v kupé bez mužů, ale u průvodčí se žádostí o jejich vyvedení nepochodila. „Ráda bych věděla, jak je to s oddílem pro ženy. S muži mám špatné zkušenosti. Dost často mě obtěžují a mamka mě potom nechce pustit samotnou. Průvodčí mi nechtěla vyhovět, když jsem jí požádala, aby je vyprovodila. Pánové si tam seděli s klidem dál. Průvodčí tvrdila, že to je na jejich benevolenci. Pokud měla pravdu, tak jaký mají takové oddíly smysl?,“ ptala se dvacetiletá dívka.

Podle Štáhlavského není z dotazu jasné, zda byl vlak plně vytížený, nebo v něm byla jiná volná místa. „Pokud by se jednalo o méně vytížený spoj, pak byl postup průvodčí nesprávný. Dáma má nárok být v oddíle zcela sama, když o to vysloveně požádá. Muž musí oddíl opustit a využít místo v jiném kupé. Je to i otázka slušného vychování. Pokud tak muž neučiní sám, je povinností průvodčí vyžadovat dodržení přepravních podmínek,“ říká mluvčí Drah. Odlišná situace by však podle něj byla v přepravní špičce. Za takové situace není možné nechat cestující stát na chodbě vozu a doprovod vlaku může do oddílu usadit i muže. „V plně obsazeném vlaku s mnoha spolucestujícími v blízkosti, kteří mohou poskytnout pomoc, pozbývá platnost i argument bezpečnosti,“ dodává Štáhlavský.

Kupé ale obecně ve vlacích mizí ve prospěch velkoprostorových vozů. Ženy se tak se speciálními prostory určenými pouze jim například na lince Praha – Brno – Vídeň budou muset do konce roku rozloučit. Nahradí je totiž velkoprostorové vagonové soupravy railjet, které podle Štáhlavského právě svým uspořádáním zajišťují samy o sobě větší bezpečnost.

26. 08. 2014 Maďarský Orient Express pojedou do Teheránu. Má jít o luxus

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/madarsky-orient-express-pojede-do-iranu-slibuje-luxus-1112681>)

Železniční nadšenci s láskou pro nostalgii – a dostatkem finančních prostředků – si brzy budou moci vyzkoušet jízdu maďarským luxusním vlakem Orient Express. Na trať z Budapešti do Teheránu ho pošle železniční společnost Hungarian Railways. Ceny jízdenek budou podle agentury AFP sahat od 10 tisíc do 23 tisíc eur (asi 260 tisíc až 620 tisíc korun) za osobu. Cestujícím se dostane „pětihvězdičkového“ zacházení včetně alkoholu zdarma až k iránským hranicím, pak už se budou podávat jen limonády a nealkoholické pivo. „Írán se v poslední době začal otevírat Západu, proto si myslíme, že je na podobnou službu ten pravý čas,“ řekla AFP obchodní ředitelka odboru Nostalgia maďarských státních železnic Marcella Bekeová. První vlak složený z 13 nákladně vyzdobených vagonů z 50. let s kapacitou pro asi 70 hostů vyjede z Budapešti 15. října. Dva týdny trvající cesta ho zavede přes Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko a Turecko, a poté přes iránská města Šíráz a Persepolis do Teheránu. Všechna kupé první jízdy už jsou vyprodaná – obsadili je převážně britští a australské cestující, dodala Bekeová. Dalších pět jízd se plánuje na rok 2015.

Orient expres

Orient expres je označení pro více železničních spojení mezi západní Evropou a Balkánským poloostrovem. Až do 2. světové války se jednalo o luxusní vlaky Mezinárodní společnosti lůžkových vozů – Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) spojující Paříž a Konstantinopol, potažmo Istanbul. Proslulým se stal Orient Expres také díky románu Agathy Christie Vražda v Orient-expresu. Posledním pozůstatkem slavné éry byl vlak Orient expres, který od června 2007 jezdil na trase Štrasburk – Vídeň. Se změnou jízdního řádu v prosinci roku 2009 přišel definitivní konec legendárního spoje. Ale již od 70. let 20. století jsou jako Orient expres provozovány nostalgické vlaky složené z původních vozů z 20. a 30. let 20. století, přizpůsobených dnešním požadavkům.

28. 08. 2014 Praha se loučí s historickým nádražím, železničáři už ho nechtějí (Praha-Bubeneč)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/284421-praha-se-louci-s-historickym-nadrazim-zeleznicari-uz-ho-nechteji/>)

Nádraží s druhou nejstarší staniční budovou v Praze zaniká. V Bubenči přestanou v noci, s koncem denního provozu, zastavovat vlaky, místo toho bude možné vystoupit na nedaleké nové zastávce v Podbabě.



Klidný kout na západním okraji pražské Stromovky ukrývá unikát – nádraží z roku 1850 dochované takřka v původní podobě. Budova byla druhá nejstarší původní nádražní budova sloužící svému účelu v celé metropoli – hned po Masarykově nádraží. To však platilo pouze do letošního 28. srpna. Od pátku již vlaky nebudou ve stanici Praha-Bubeneč zastavovat, původní kolejiště, které od původního stavu odlišují především poloperony a trakční vedení postavené v roce 1963, by mělo zaniknout ve prospěch rychlého koridoru vedoucího až do Holešovic, vlaky budou místo Bubenče zastavovat na Podbabě. Pro ty, kdo se z vycházek ve Stromovce rádi vraceli vlakem na Masarykovo nádraží či do Holešovic, už není v současné koncepci pražské MHD místo.

Přesun cestujících z Bubenče do zastávky Podbaba je však podle generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty Pavla Surého příklad, jak by měla moderní železnice fungovat a přibližovat zastávky zástavbě. Otevření železniční stanice v Podbabě rovněž zhodnotí investici na nedávné prodloužení tramvajové linky právě do Podbabě. Ta vznikala s vidinou okamžitého propojení tramvajů a vlaků, nakonec však SŽDC výstavbu zastávky odložila, několik let tak cestující z konečné tramvajů mohli pouze sledovat projíždějící vlaky.

Zrušení druhého nejstaršího nádraží v Praze a otevření zastávky v Podbabě předznamenává rozsáhlejší smršť nových zastávek ve městě a jeho bezprostředním okolí. Od 1. září totiž začne sloužit dalších pět předměstských zastávek: Rudná-zastávka, Chýně, Jinočany, Hostivice-Sadová a Hostivice-U hřbitova. "Zejména oblast Rudné je bouřlivě se rozvíjející oblastí a dnešní autobusová doprava soustředěná na Zličíně nestačí pokrývat nároky a potřeby obyvatel," uvedl ředitel pražského organizátora veřejné dopravy ROPID Pavel Procházka. Oproti kombinaci autobusu a metra je cesta vlakem na Smíchov, popř. s přestupem i na hlavní nádraží či do Libně, rychlejší, v dopravní špičce, kdy je Praha ucpaná, může soupeřit i s auty. Nevýhodou některých nových zastávek, zejména v Jinočanech, je vzdálenost od zástavby. To by měl změnit až do budoucna plánovaný další rozvoj obce směrem k trati. Přímo v Praze se potom má otevřít zastávka Kačerov, která umožní rychlý přestup mezi vlaky, metrem a městskými i příměstskými autobusy. Při přípravě stavby se ale vyskytly potíže s projektem. Je proto otázka, zda bude zastávka sloužit od ohlášeného listopadového termínu.

Nádraží Bubeneč vzniklo při stavbě Severní státní dráhy z Prahy do Podmokel (a dále do Drážďan) v roce 1850. "Vyrostla tu menší typizovaná stanice podle plánů Antonína Jünglinga v pozdně klasicistním stylu podle normálie shodné s olomoucko-pražskou dráhou," popsal nádražní budovu autor knih o pražské lokální historii Milan Polák v práci Praha a železnice. Od roku 1942 nese nádraží jméno Praha-Bubeneč. V roce 1963 proběhla elektrizace, ovšem pouze troleje potom déle než dvě desetiletí končily zde. Dále do Ústí nad Labem pokračovala jejich stavba až v roce 1985. Bubenečské nádraží zatím sloužilo osobním vlakům (linek S4 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem a S41 Praha – Rožtoky) a spěšným vlakům z Loun, popř. Mostu. Z nádraží vedly také vlečky k teplárně na Julisce a papírně u Císařského mlýna. Obě však již byly sneseny.

29. 08. 2014 Osobní vlaky nádražím Bubeneč už jen projíždějí (Praha-Bubeneč)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/284590-osobni-vlaky-nadrazim-bubenec-uz-jen-projizdeji/>)

Po 164 letech přestaly na železničním nádraží Praha Bubeneč zastavovat osobní vlaky. Cestující musí využívat novou zastávku Podbaba. Rekonstrukce trati směrem na Roztoky se stanicí Bubeneč vůbec nepočítala. Včera večer se proto s historickou budovou rozloučili fanoušci symbolickým pohřbem. Smuteční oslavu konce provozu nádraží postaveného v polovině 19 století si ve čtvrtek nenechalo ujít přes 300 lidí, jak pravidelní cestující, tak fandové do železnice. Zavzpomínat přišli i železničáři, kteří tu kdysi pracovali. "Já bych s pohřbem té budovy ještě nespěchal, nic nebrání tomu, aby se sem v budoucnu, pokud se zájem lidí objeví, doprava vrátila," komentoval Jakub Ptačinský, mluvčí SŽDC. "Lidé, kteří v Bubenci vystupovali, vůbec do Bubeneče nechtěli. Potřebovali se dostat do centra Dejvic. To je důvod proč se nástupiště z Bubeneče posunulo o 700 metrů blíž k tramvajové trati a vznikl přestupní uzel na tramvaj a autobusy. Cestujícím, kteří potřebují do Dejvic se tak zkrátí doba cesty o 10 – 15 minut, což je hodně," uvedl mluvčí společnosti Ropid Ondřej Kubala.

Nádražní budova se bourat nebude a oblíbená nádražní hospoda bude i nadále fungovat. Jen cestující musí jít jinam. V pátek ráno měla svou premiéru zastávka Podbaba. Zastávka je zatím dokončená jen zčásti, je potřeba dostavět protější nástupiště, podchod a zrekonstruovat druhou kolej. Náklady se vyšplhají na 30 milionů.
