

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – září 2016

OBSAH

01. 09. 2016	ČESKÉ DRÁHY BUDOU DÁL POHÁNĚT SVÉ LOKOMOTIVY ELEKTRINOU OD ČEZ (2017 – 2018).....	4
02. 09. 2016	DRÁHY CHTĚJÍ VYTLAČIT JANČURU Z TRASY PRAHA – BRNO (GVD 2016/2017)	4
03. 09. 2016	Z BERLÍNA DO MNICHOVA ZA ČTYŘI HODINY. RYCHLOVLAKY ZKRÁTÍ CESTU O TŘETINU (NBS EBENSFELD – ERFURT)	4
04. 09. 2016	ITALŮM HROZÍ, ŽE KVŮLI VLEKLÉ REKONSTRUKCI PŘIJDOU O PRONÁJEM HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ (PRAHA HL. N., GRANDI STAZIONI).....	5
05. 09. 2016	VLAK Z MNICHOVA DO PRAHY MÁ ZRYCHLIT O HODINU A PŮL. BAVORSKO ZADALO STUDII.....	5
05. 09. 2016	EUROVIA ZÍSKALA V LITVĚ ŽELEZNIČNÍ ZAKÁZKU ZA 743 MILIONŮ KORUN... 6	
05. 09. 2016	BUDOVA NÁDRAŽÍ V BRNĚ-KRÁLOVĚ POLI JE V DEZOLÁTNÍM STAVU. NAD JEJÍ OPRAVOU VISÍ OTAZNÍK.....	6
06. 09. 2016	PROBLÉM ŠVÝCARSKÉ PÝCHY. NEJDELŠÍ TUNEL BUDE POMALEJŠÍ, NEŽ PLÁNOVALI (GOTTHARD-BASISTUNNEL).....	6
06. 09. 2016	EXPRESS JIŘÍHO MENZELA VYJEL Z HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ V PRAZE DO „OSTŘE SLEDOVANÉ“ LODĚNICE.....	7
07. 09. 2016	SPRÁVĚ ŽELEZNIC HROZÍ KVŮLI ZRUŠENÍ OBŘÍ PRAŽSKÉ ZAKÁZKY SOUD (PRAHA-HOSTIVÁŘ – PRAHA HL. N.).....	8
09. 09. 2016	NA SEVEROZÁPADĚ ŠPANĚLSKA VYKOLEJIL VLAK, NEJMÉNĚ ČTYŘI LIDÉ ZEMŘELI	8
09. 09. 2016	RYCHLÍK NA PRAHU ZTRATIL VAGONY, CESTUJÍCÍ ŠLI PĚŠKY ZPĚT NA NÁDRAŽÍ (7. ZÁŘÍ 2016, R 952 HRADEC KRÁLOVÉ – PRAHA)	9
11. 09. 2016	NOVOU VIZÁŽ OSLAVILO BRNĚNSKÉ NÁDRAŽÍ NÁVRATEM OBLÍBENÉ ZNĚLKY (BRNO HL. N.)	9
12. 09. 2016	ČD NABÍZEJÍ V RYCHLÍČÍCH MEZI BRNEM A OSTRAVOU OBČERSTVENÍ Z MINIBARU, DO ZKUŠEBNÍHO PROVOZU SPOUŠTÍ AUTOMATY NA JÍDLO A PITÍ VE VLACÍCH (R8, R13).....	10
12. 09. 2016	V MOSKVĚ PO TĚMĚŘ STOLETÍ ZNOVU JEZDÍ NADZEMKA, PROJEKT STÁL 50 MILIARD	10
13. 09. 2016	VLAK SE NA PŘEJEZDU SRAZIL S TRAKTOREM A ZAČAL HOŘET, ŘIDIČ ZEMŘEL (VNOROVY).....	11
13. 09. 2016	OGAR, DCERKA Z LIDEČKA, VÁŠA PŘÍHODA. DALŠÍ VLAKY DOSTANOU JMÉNA (OD 11. PROSINCE 2016)	11
13. 09. 2016	DEN ŽELEZNICE (NÁRODNÍ DEN 24. ZÁŘÍ 2016)	12
14. 09. 2016	PO SRÁŽCE VLAKU S TRAKTOREM VYKOLEJIL I ODTAHOVÝ JEŘÁB, POMOCI MUSÍ TANK (VNOROVY).....	13
14. 09. 2016	DEUTSCHE BAHN PŘEDSTAVILY NOVÝ VLAK. ICE 4 JE LEHČÍ A SPOLEHLIVĚJŠÍ	14
15. 09. 2016	PRAŽSKÝ DEN ŽELEZNICE MÁ BÝT KVŮLI SUCHU TENTOKRÁT BEZ PÁRY (17. ZÁŘÍ 2016).....	14
15. 09. 2016	ČESKÉ DRÁHY ZJEDNODUŠILY E-SHOP. K NÁKUPU UŽ NEBUDE POTŘEBA OBČANKA	15
15. 09. 2016	LEO EXPRESS V POLOLETÍ SNÍŽIL ZTRÁTU NA 31 MILIONŮ KORUN	15
15. 09. 2016	CESTOVÁNÍ VLAKEM Z ČESKÝCH BUDĚJOVIC DO VOLAR JE RYCHLEJŠÍ, BEZPEČNĚJŠÍ I POHODLNĚJŠÍ.....	15

17. 09. 2016	NOVÝ SUVENÝR ŠVÝCARSKÝCH DRAH. ŽULA Z GOTTHARDU ZA PĚTISTOVKU (GOTTHARD-BASISTUNNEL).....	16
19. 09. 2016	ŠKODA DOKONČILA PRVNÍ VLAK PRO DEUTSCHE BAHN, NABRALA ALE ZPOŽDĚNÍ.....	16
19. 09. 2016	OD PROSINCE PRAZE PŘIBUDOU VLAKOVÉ SPOJE, TRATĚ PRASKAJÍ VE ŠVECH (PID).....	17
19. 09. 2016	K OSMNÁCTÝM NAROZENINÁM LÍSTEK PO EVROPĚ ZDARMA, NAVRHUJÍ EUROPOSLANCI.....	17
20. 09. 2016	OD TRAGÉDIE V ŽIDENICÍCH UPLYNULO 75 LET. „VLAK SMETL LIDI JAKO KUŽELKY“ (BRNO-ŽIDENICE, 18. ZÁŘÍ 1941).....	18
20. 09. 2016	ČHLÁDEK & TINTĚRA SE ODMÍTÁJÍ VZDÁT, CHTĚJÍ ZABLOKOVAT ŽELEZNIČNÍ TENDR (PRAHA-HOSTIVAŘ – PRAHA HL. N.).....	19
20. 09. 2016	MÍSTO ŘEPY BY PO STARÉ VLEČCE MOHLI JEZDIT OBYVATELÉ ČAKOVICKÉHO SÍDLIŠTĚ (PRAHA-ČAKOVICE).....	19
20. 09. 2016	AKČNÍ NABÍDKA – INTERRAIL PROMO (-15 %, 1. ŘÍJNA 2016 – 31. PROSINCE 2016).....	20
20. 09. 2016	JIHOČESKÉ ÚZKOKOLEJJKY V ÚZKÝCH. VLAKY NEJEZDÍ A NA DÍLY NEJSOU PENÍZE (JHMD, M 27).....	20
21. 09. 2016	ČD OD NOVÉHO GRAFIKONU ZAVEDOU PŘÍMÉ NOČNÍ SPOJENÍ Z PRAHY PŘES ČESKÉ BUDĚJOVICE DO CURYCHU.....	21
21. 09. 2016	ZADLUŽENÉ NĚMECKÉ DRÁHY DOSTANOU OD VLÁDY MILIARDU EUR.....	22
22. 09. 2016	VLAKY NA VODÍK, ŽÁDNÁ KUPÉ A MÉNĚ MÍSTA. TO JE ŽELEZNIČNÍ BUDOUCNOST (INNOTRANS).....	22
23. 09. 2016	VE VNOROVECH VYPROSTILI VYKOLEJENÝ JEŘÁB, KTERÝ UCPAL TRAŤ....	23
23. 09. 2016	V NĚMECKU PLÁNUJÍ VLAKY BEZ STROJVŮDCE, DO BUDOUCNA BY MOHLY JEZDIT TAKÉ DO ČESKA.....	23
25. 09. 2016	ZADLUŽENÉ ČESKÉ DRÁHY PŮJČÍ PŮL MILIARDY ČD CARGO NA LOKOMOTIVY.....	24
26. 09. 2016	SEKYRA ZASTAVÍ KUS NÁDRAŽÍ SMÍCHOV, USTOUPIT MUSÍ I JANČUROVY ŽLUTÉ VLAKY (PRAHA-SMÍCHOV SPOLEČNÉ NÁDRAŽÍ).....	24
26. 09. 2016	REGIOJET PŘIDÁ SPOJ NA TRASE PRAHA – BRNO. VYHNE SE KOLIZI S ČD (OD 11. PROSINCE 2016).....	25
26. 09. 2016	PŘIPOJENÍ K INTERNETU NABÍDNOU DESÍTKY DALŠÍCH VLAKŮ, ČD VYPISUJÍ SOUTĚŽ NA WI-FI DO RYCHLÍKOVÝCH VOZŮ.....	25
26. 09. 2016	ŽELEZNIČÁŘI OPRAVÍ PRAŽSKÝ NEGRELLIHO VIADUKT, REKONSTRUKCE POTRVÁ TŘI ROKY.....	26
27. 09. 2016	SPRÁVNÍ RADA SŽDC PROJEDNALA PŘÍPRAVU A REALIZACI OPRAV NÁDRAŽÍ.....	26
27. 09. 2016	LEO EXPRESS KOUPI NOVÉ VLAKY Z ČÍNY. OD NEJVĚTŠÍHO VÝROBCE NA SVĚTĚ.....	26
27. 09. 2016	VYHRÁLI, ALE OBŘÍ ZAKÁZKU NA ŽELEZNICI NEZÍSKALI. TEĎ CHTĚJÍ 200 MILIONŮ (PRAHA-HOSTIVAŘ – PRAHA HL. N.).....	27
27. 09. 2016	STAVBAŘI ZAČALI RAZIT DRUHÝ TUBUS NEJDELŠÍHO TUNELU V ČESKU (TUNEL EJPOVICE).....	28
29. 09. 2016	DVĚ REGIONÁLNÍ DRÁHY: NOVÝ VLASTNÍK, STARÝ PROVOZOVATEL (TRATĚ Č. 063, 113).....	28
29. 09. 2016	DO ČÍNSKÉ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE POPRVÉ INVESTUJE SOUKROMNÍK, PROJEKT VYJDE NA 167 MILIARD.....	28
29. 09. 2016	ZÁJEM ŽEN O TECHNICKÉ OBORY NA ŽELEZNICI ROSTE.....	29

29. 09. 2016	VLAK V NEW JERSEY NAJEL PLNOU RYCHLOSTÍ DO PERONU, VÍCE NEŽ 100 ZRANĚNÝCH	29
29. 09. 2016	STŘÍBRNÝ ŠÍP KDYSI ZADUPALY DĚJINY DO PRAŽCŮ. ALE NYNÍ ZNOVU POVSTAL (M 260.001).....	30
30. 09. 2016	PRÁVNÍCI NEDOPORUČILI PRODLOUŽENÍ SMLOUVY S GRANDI STAZIONI (PRAHA HL. N.).....	30
30. 09. 2016	BRNO SE CHYSTÁ NA REFERENDUM O POLOZE NÁDRAŽÍ. POSLEDNÍ KAMPAŇ ROZJELO MĚSTO (BRNO HL. N.)	31

01. 09. 2016 České dráhy budou dál pohánět své lokomotivy elektřinou od ČEZ (2017 – 2018)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/ceske-drahy-budou-dal-pohanet-sve-lokomotivy-elektřinou-od-cez-1318190>)

Elektřinu pro českou železnici pro léta 2017 a 2018 dodá společnost ČEZ. Zakázku Českých drah na takzvanou trakční energii, tedy energii pro provoz elektrických lokomotiv, dodá za 2,1 miliardy korun. Vyplývá to z informací zveřejněných ve Věstníku veřejných zakázek. Výsledná cena je zhruba o 700 milionů nižší, než dopravce původně očekával. Celkem ČD předpokládá odběr 2 500 gigawatthodin elektrické energie. Stejný objem elektrické energie za stejnou cenu ČD objednaly i v roce 2014, kdy soutěž o dodávky energie na roky 2015 a 2016 vyhrál rovněž ČEZ.

ČEZ je dlouholetým dodavatelem elektřiny pro tuzemskou železnici. Kromě tříměsíčního překlenovacího období v roce 2010, kdy energii pro železnici dodal E.ON, získává zakázky na dodávky právě tato společnost. České dráhy kupují elektrickou energii přímo od energetické firmy od roku 2008. Tehdy přestaly elektřinu odebírat od Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která v Česku železniční síť spravuje a jednotlivým dopravcům na ni přiděluje dopravní kapacitu. Důvodem změny byly spory o cenu elektřiny. SŽDC jí totiž koupila před ekonomickou krizí na tříleté období za vysoké ceny, které poté klesaly. Proti systému, kdy energii pro tuzemskou železnici nakupuje centrálně jeden z dopravců, se ale ohrazují nákladní železniční dopravci sdružení v profesním spolku Žesnad, které vzniklo letos v květnu. Podle výkonného ředitele Žesnadu Oldřicha Sládka je tento princip nevýhodný pro konkurenční dopravce, kteří kvůli monopolu ČD na její následný prodej energií nakupují příliš draze.

02. 09. 2016 Dráhy chtějí vytlačit Jančuru z trasy Praha – Brno (GVD 2016/2017)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-chteji-vytlacit-jancuru-z-trasy-praha-brno-1318412>)

České dráhy nevzdávají úřední bitvu o železniční expresy na lukrativní trati. Chtějí zabránit soukromému dopravci RegioJet, aby jim tam konkuroval. Národní železniční dopravce již podruhé podal k Drážnímu úřadu podnět k přezkoumání situace na trati Praha – Brno. „Můžeme to potvrdit,“ sdělil mluvčí úřadu Martin Novák. Bez dalšího komentáře to potvrdil také mluvčí drah Radek Joklík. Úřad by měl podle Českých drah provést test takzvané hospodářské vyváženosti a zjistit, zda vstup dalšího dopravce na trasu Praha – Brno neohrozí služby vnitrostátní dopravy a peníze, které vynakládá stát na dotace. Oním jiným dopravcem je RegioJet podnikatele Radima Jančury, který chce sporné dva páry expresů mezi Prahou a Brnem provozovat. Ministerstvo dopravy zároveň počítá s tím, že od prosince tyto vlaky nebude dotovat. České dráhy zkoušely podat podnět ve stejné věci na Drážní úřad už v červnu. Tato instituce se však přes počáteční nadšení nakonec sporem odmítla zabývat s tím, že k tomu nemá kompetence. Dráhy na ni proto podaly správní žalobu. „Už jednou jsme v této záležitosti rozhodli. Dá se předpokládat, že naše stanovisko bude stejné,“ uvedl Novák ke druhému podnětu. Podobné spory má totiž řešit nezávislý regulátor, který na české železnici ale kvůli legislativním průtahům stále neexistuje. U Českých drah tak zřejmě panuje přesvědčení, že tuto funkci má plnit současný Drážní úřad. Od prvního podání se navíc situace změnila. Jak informoval server iDnes.cz, dráhy se dočkaly pomoci od bývalého odboráře a nynějšího dopravního náměstka v Pardubickém kraji Jaromíra Duška. Kraj zcela proti všem zvyklostem objednal u drah dva páry expresů, ale dotace bude nulová. Dráhy zřejmě v boji o časy v jízdním řádu sázejí na fakt, že vlaky na veřejnou objednávku mají přednost před čistě komerční dopravou.

03. 09. 2016 Z Berlína do Mnichova za čtyři hodiny. Rychlovlaky zkrátí cestu o třetinu (NBS Ebensfeld – Erfurt)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nemci-dokoncili-posledni-usek-trati-berlin-mnichov-f8h-eko-doprava.aspx?c=A160902_165808_eko-doprava_suj)

Klíčový projekt na německé železnici je hotový. Stavbaři dokončili poslední úsek rychlodráhy mezi Berlínem a Mnichovem, který má přitáhnout do vlaků další cestující. Tento týden stavbaři dokončili poslední úsek mezi Erfurtem a Entfeldem přes Durynský les. Pravidelné vlaky na trať vyjedou na konci roku 2017, už tento měsíc ale začnou zkušební jízdy souprav s rychlostí až 330 kilometrů za hodinu. Podle německých médií jde ze stavebního hlediska o nejnáročnější stavbu železnice v Německu – na 107 kilometrech vlaky pojedou po 29 mostech a 22 tunely, nejdelší z nich je dlouhý přes kilometr.

Nová trať je už vybavena nejmodernějším zabezpečovacím systémem a připravena i na dobu, kdy z lokomotiv zmizí strojvedoucí.

Rychlé spojení mezi Berlínem a Mnichovem se začalo budovat už v roce 1991 jako jeden z hlavních projektů pro sjednocení Německa, pětadvacet let poté je hotové. Stavba byla na sedm let přerušena, podle původních plánů měly vlaky jezdit už na přelomu tisíciletí. Náklady na stavbu dosáhnou deseti miliard eur, dvakrát více, než se původně čekalo. Dokončení celého úseku bude znamenat především velké zrychlení. Rychlovlaky ICE dosud mezi Berlínem a Mnichovem trasu zvládaly nejrychleji za 6 hodin a 13 minut, nově se mají dostat na čtyři hodiny. Už teď přitom vlaky využívají na většinou vysokorychlostní železnici, musí ale cestu přes Durynský les objíždět z Norimberka do Erfurtu přes Würzburg a Fuldu. Rychlé vlaky by měly výrazně omezit leteckou dopravu mezi Mnichovem a Berlínem, podobně se tak stalo například po otevření rychlotrati mezi Barcelonou a Madridem.

04. 09. 2016 Itálům hrozí, že kvůli vleklé rekonstrukci přijdou o pronájem hlavního nádraží (Praha hl. n., Grandi Stazioni)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1897094-italum-hrozi-ze-kvuli-vlekle-rekonstrukci-prijdou-o-pronajem-hlavniho-nadrazi>)

Výměnou za rekonstrukci pražského hlavního nádraží získala v roce 2002 italská společnost Grandi Stazioni také kontrakt na provoz zdejších komerčních ploch. Nyní jí ale hrozí, že o lukrativní pronájem přijde, protože rekonstrukce trvá podle státu až příliš dlouho. Stát při třináctiletých opravách pražského hlavního nádraží zodpovídá za rekonstrukci nástupišť a jejich dvojitého kovového zastřešení. V tomto případě jsou stavební práce ve finále. Italská společnost Grandi Stazioni má pak podle tendru z roku 2002 rekonstruovat odbavovací halu a historickou Fantovu budovu, na jejímž stavu se podepsala jak nízká míra údržby, tak i necitlivé zásahy před rokem 1989. Výměnou za opravu získali Italové třicetiletý pronájem zdejších komerčních ploch. Na opravy měla firma původně deset let, a když se ukázalo, že termín nestihne dodržet, České dráhy lhůtu o tři roky prodloužily; Fantova budova měla být opravená do poloviny letošního října. S průzkumem fasády, který mimo jiné pomůže určit přesný odstín původní barvy, ale začali restaurátoři teprve v dubnu a s koncem léta je zřejmé, že Grandi Stazioni opravu Fantovy budovy nestihne. „Od loňského roku tu opět funguje slavná Fantova kavárna,“ upozorňuje mluvčí italské společnosti Martin Hamšík. „V tuto chvíli pracujeme na obnově fasády střední části a jednáme o dokončení zbývajících částí Fantovy budovy, což odhadem představuje deset až patnáct procent z celkové rekonstrukce hlavního nádraží.“

Nový Fantův plášť do dvou let

Podle dřívějších informací by zvnějšku měla být celá budova opravená na konci roku 2018. Protože tím ale Grandi Stazioni opět nedodrží stanovený termín, ve hře je i ta možnost, že by společnost o smluvený třicetiletý pronájem přišla. O časových potížích s ní nyní intenzivně jedná nový vlastník budovy, Správa železniční a dopravní cesty. Několik posudků advokátních kanceláří totiž říká, že neustálé prodlužování smlouvy s dávným vítězem tendru by se dalo považovat za nedovolenou státní podporu. „V tuto chvíli řešíme, zda je vůbec právně možné stávající smlouvu nějakým způsobem prodloužit, nebo není,“ uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. V případě rozchodu mohou Italové naopak požadovat zpátky skoro miliardu, kterou investovali a kterou jim měly zaplatit nájem od obchodníků. „Dostat se vleklého soudního sporu, který opravu zablokuje na dalších pět, deset let, se mi opravdu nechce, takže chci hledat řešení, které neskončí u soudu,“ dal se slyšet ministr dopravy Dan Ťok. Za firmu teď u politiků lobbuje i italský velvyslanec.

05. 09. 2016 Vlak z Mnichova do Prahy má zrychlit o hodinu a půl. Bavorsko zadalo studii

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vlak-z-mnichova-do-prahy-ma-zrychlit-o-hodinu-a-pul-bavorsko-zadalo-studii-1318941>)

Německo prověří možnosti rychlejšího železničního spojení mezi Mnichovem a Prahou. Sdělil to bavorský ministr vnitra a dopravy Joachim Herrmann. V budoucnu by tak cesta vlakem z Mnichova do Prahy mohla trvat jen čtyři a půl hodiny, oproti současným přibližně šesti hodinám. Bavorsko pověřilo mezinárodní konsorcium vypracováním příslušné studie. Na tento účel poskytne zemský parlament ze svých zvláštních fondů 200 tisíc eur. Experti ze Švýcarska, Německa i České republiky mají své výsledky předložit do začátku příštího roku. Vláda v Berlíně v srpnu zahrнула modernizaci železničního spojení mezi Prahou a Mnichovem do aktualizovaného Spolkového plánu dopravních

cest. Tento krok by mohl zajistit případné financování projektu z prostředků Evropské unie. Zkvalitnění železničního spojení mezi Prahou a Mnichovem je jednou ze zahraničně dopravních priorit české vlády. Premiér Bohuslav Sobotka o tomto tématu jednal letos v březnu v Mnichově s bavorským ministerským předsedou Horstem Seehoferem.

05. 09. 2016 Eurovia získala v Litvě železniční zakázku za 743 milionů korun

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/realita-a-stavebnictvi/eurovia-ziskala-v-litve-zeleznicni-zakazku-za-743-milionu-korun-1319037>)

Stavební skupina Eurovia získala v Litvě železniční zakázku za 27,5 milionu eur (cca 743 milionů korun). Jde o stavbu druhé koleje na obchvatu kolem hlavního města Vilnius v úseku Paneriai – Pušynas. Zakázku skupina podepsala s Litevskou železnicí, stavba by měla trvat přibližně 2,5 roku. Součástí stavby je rekonstrukce 13 km dlouhé části železnice a stavba dvoukilometrového úseku nových kolejí. Součástí akce je mimo jiné demontáž mostu. Zabezpečovací a sdělovací zařízení bude nahrazeno novým, stavba zahrnuje také přeložky inženýrských sítí a nový odvodňovací systém.

Pro Eurovii to není první zakázka pro Litevské železnice. Například v roce 2010 získala zakázku na rekonstrukci tratě Kaunas – Gaižiunai, kterou dokončila v roce 2013. Loni dokončila rekonstrukci trati v úseku Kazlu Rūda – Mauručiai. Stavba byla součástí projektu Rail Baltica, který má za cíl propojit pobaltské země s Polskem a Finskem. Stavební společnost Eurovia, která působí na území Česka a Slovenska, loni vykázala zisk před zdaněním 897 milionů korun, meziročně o 63 procent více. Tržby firmy se zvýšily o 20 procent na 18,5 miliardy korun. Z tuzemských stavebních firem měl větší obrát pouze Metrostav, a to 19,2 miliardy korun.

05. 09. 2016 Budova nádraží v Brně-Králově Poli je v dezolátním stavu. Nad její opravou visí otazník

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1897994-budova-nadrazi-v-brne-kralove-poli-je-v-dezolatnim-stavu-nad-jeji-opravou-visi>)



Nádražní budova v Brně-Králově Poli neprošla výraznou rekonstrukcí už víc než šedesát let. V létě ji spolu s další tisícovkou nádraží převzala od Českých drah Správa železniční a dopravní cesty. Nový majitel plánuje opravy na rok 2020. V první fázi chce opravit koleje a nástupiště. Jestli opraví i královopolskou budovu nebo postaví novou, menší, ještě není rozhodnuto. Až tři tisíce párů nohou cestujících musí denně zdolat v nádražní budově v Králově poli nečekané překážky. Propady a praskliny v podlaze. Správa železniční a dopravní cesty ale s opravou nespěchá. „Není to problém nějak zásadní. Ani havarijní ani statický. To znamená, že neohrožuje bezpečí,“ vysvětluje mluvčí Správy železniční a dopravní cesty Kateřina Šubová. Na drobné akutní opravy vyčlenila Správa železniční a dopravní cesty 160 milionů korun. Investuje je ale jinak. Velké opravy plánuje na rok 2020. Chce opravit výstražná zařízení, kolejnice i nástupiště. V ideálním případě to spojit i s rekonstrukcí budov. Ta královopolská z roku 1954 je ale prý ale zbytečně velká a tím pádem drahá. Například na vytápění. „Možné je samozřejmě významné zmenšení objektu. Aby tady byly prostory pro cestující veřejnost, pro dopravce a samozřejmě zázemí pro řízení provozu,“ říká Kateřina Šubová.

Zbourat starou a nechat postavit novou budovu nádraží navrhovali už před šesti lety zastupitelé městské části Královo pole. S projektem na rekonstrukci přišel architekt brněnského letiště Petr Parolek. Společně s vedením městské části ale narazil na odpor magistrátu i části veřejnosti. Projekt přišel odpůrcům příliš megalomanský. Tentokrát se chce k opravám přidat i brněnský magistrát. Plánuje úpravy prostoru před nádražím. „Chceme tam zbudovat například parkoviště park and ride, které jsme odsouhlasili už v první etapě,“ vysvětluje náměstek primátora města Brna Richard Mrázek.

06. 09. 2016 Problém švýcarské pýchy. Nejdější tunel bude pomalejší, než plánovali (Gotthard-Basistunnel)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-v-gotthardskem-tunelu-pojedou-pomaleji-nez-se-cekalo-poq-eko-doprava.aspx?c=A160906_095915_eko-doprava_suj)

Švýcarské státní železnice SBB musí tři měsíce před zahájením pravidelného provozu novým gotthardským tunelem řešit nepříjemný problém: testovací provoz ukázal, že v něm vlaky budou moci jezdit pomaleji, než se plánovalo. Na problém upozornil švýcarský deník Neue Zürcher Zeitung a další

švýcarské servery. Nejdelší tunel v Evropě, který má výrazně zkrátit dobu jízdy mezi severem a jihem, je stavěný na rychlost 250 kilometrů v hodině, expresy v něm měly jezdit dvoustovkou. Jenže během letního testovacího provozu Švýcaři zjistili, že tak rychle vlaky jezdit asi nebudou a že maximální rychlost bude nižší: 160 – 180 kilometrů v hodině. Příčinou je vzduchový sloupec, který vlak před sebou tlačí jako píst. Ten by nebyl až takový problém, kdyby jezdily v tunelu jen osobní vlaky stejnou rychlostí. Jenže v tunelu jezdí i pomalejší nákladní vlaky, které tvoří překážku vzduchovému sloupci a zpomalují osobní vlaky, jedoucí za nimi. Osobní vlaky pak totiž potřebují více síly k tomu, aby odpor vzduchu překonaly, a tak se na plánovanou rychlost ani nedostanou. To značně komplikuje celý jízdni řád, který je nastaven na to, že rychlost v 57 kilometrů dlouhém tunelu nebude nižší než plánovaná. Expresy tak nestihnou projet tunelem za plánovaných 19 minut. Pro projektanty tunelů nejde o novou věc, při plánování Gotthardského bázového tunelu ale těmto možným potížím nevěnovali dostatečnou pozornost. V případě Gotthardu navíc chtěli ušetřit a tak udělali jednotlivé tubusy zhruba o desetinu užší, než v případě Lötschberského tunelu, v kterém vlaky mohou jezdit až rychlostí 250 kilometrů v hodině. Ten je však také o dvacet kilometrů kratší. V tunelech také chybí odvětrávací štoly, které by vzduch odváděly mimo tubus.

Pomalejší jízda přitom výrazně ovlivňuje připravený jízdni řád pro tunel, sestavený na tradiční švýcarskou přesnost. Podle něj by mělo jet tunelem každým směrem vždy pět vlaků. Krátce po sobě jedou dva nákladní, mezi nimi je osobní a další dva nákladní. Osobní se ale kvůli pomalejším nákladním ocitne v „pasti“ a musí také zpomalit. To už nabourává o několik minut jízdni dobu. Při testovacích jízdách se tak zjistilo, že osobní vlaky jedou o deset až dvacet procent pomaleji. Další testy běží tento týden, pokud se potvrdí špatné výsledky, budou muset Švýcaři jízdni řády přepsat.

06. 09. 2016 Express Jiřího Menzela vyjel z hlavního nádraží v Praze do „ostře sledované“ Loděnice

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-27551/>)

České dráhy pojmenovaly vlak na počest režiséra Jiřího Menzela. Oscarový film *Ostře sledované vlaky* slaví 50 let. Nádraží Loděnice u Prahy se stalo v roce 1966 místem natáčení slavného českého oscarového filmu *Ostře sledované vlaky* podle stejnojmenné předlohy spisovatele Bohumila Hrabala. Padesát let od natočení filmu si přímo na místě činu, ve stanici Loděnice, připomněl slavný oscarový režisér Jiří Menzel a známí čeští herci vznik úspěšného filmu. Při této příležitosti byla odhalena také pamětní deska na budově železniční stanice, která natáčení oscarového snímku pod taktovku Jiřího Menzela připomíná. Navíc byl po režiséru Jiřím Menzelovi pojmenovaný dnešní mimořádný expres a jeho jméno v příštím roce ponese také jeden z nevyužívanějších spojů na této trati. „Měl jsem v životě vždycky víc štěstí, než rozumu. Nabídka natočit film podle Hrabalovy povídky mi, jako filmovému začátečníkovi, spadla z nebe. Dalším štěstím pro mne bylo, že jsem při práci na tomto filmu byl obklopen lidmi, bez kterých by ten film nemohl mít úspěch. Víc než ceny a medaile, které jsem za tento film dostal, bylo pro mne celoživotní přátelství s Bohumilem Hrabalem, který ty *Ostře sledované vlaky* napsal. Tahle cedule by správně měla patřit jemu,“ řekl režisér Jiří Menzel.

Film *Ostře sledované vlaky* vznikl podle stejnojmenné novely Bohumila Hrabala. Ten do díla promítl vzpomínky na své mládí, kdy pracoval v době světové války na železnici ve stanici Kostomlaty nad Labem. Příběh je inspirován skutečnými událostmi a postavami, se kterými se Hrabal setkal. Například výbuch německého muničního vlaku provedla partizánská skupina 2. března 1945 nedaleko zastávky Stratov na Nymbursku. Hlavní postavy přednosti Němečka a výpravčího Hubičky pak vycházejí ze skutečných zaměstnanců drah ze stanice Dobrovice. Natáčení 90minutového filmu v produkci Filmového studia Barrandov a pod taktovkou režiséra Jiřího Menzela se účastnila řada známých herců a zpěváků. Hlavní postavy ztvárnili Václav Neckář, Josef Somr, Vladimír Valenta, Libuše Havelková, Jitka Bendová, Jitka Zelenohorská, Naďa Urbánková a Vlastimil Brodský. Za kamerou byl Jaromír Šofr a hudbu k filmu složil Jiří Šust. Film měl svou premiéru 18. listopadu 1966.

Železniční stanice Loděnice je jedním z nádraží na lokálce Praha – Rudná u Prahy – Beroun, na které byl zahájen provoz v prosinci 1897. Velký význam měla především jako místo pro překládku vápence na cestě z okolních lomů k dalšímu zpracování. Dnes byla na budově stanice odhalena pamětní deska, která připomíná vznik filmu *Ostře sledované vlaky*. Protokolární historický vlak, který byl dnes vypraven pro hosty slavnostního odhalení pamětní desky v Loděnicích, byl sestaven z osobních vozů „Rybák“ vyráběných hned po 2. světové válce. V bývalé 3. třídě jsou ještě dřevěné lavice a v jednom z vozů bývalé 2. třídy se nacházejí čalouněné sedačky. V čele vlaku se objevila známé parní lokomotiva 434.2186 přezdívaná pro své čtyři hnané a spřažené nápravy jako „Čtyřkolák“. Je to nejstarší trvale provozuschopná lokomotiva v České republice. Do provozu byla uvedena již v roce

1917 a po ukončení aktivní služby hned přešla do provozu nostalgických vlaků v pražském depu. Příští rok tak oslaví již 100 let aktivní služby.

07. 09. 2016 Správě železnic hrozí kvůli zrušení obří pražské zakázky soud (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sprave-zeleznic-hrozi-kvuli-zruseni-obri-prazske-zakazky-soud-1319606>)

Děni kolem největší železniční zakázky posledních let se přiosťruje. Litoměřická stavební společnost Chládek & Tintěra se nechce smířit s tím, že Správa železniční dopravní cesty nečekaně zrušila tendr na dostavbu čtvrtého koridoru v Praze z Hostivaře do Vršovic. Společnost nabídla nejnižší cenu a jako vítěze ji doporučila i výběrová komise složená mimo jiné ze zástupců ministerstva dopravy a fondu dopravní infrastruktury. Místo podpisu smlouvy ale v srpnu přišla studená sprcha v podobě zrušení tendru s nejasným odůvodněním. Firma nyní podala námitku a jako následnými kroky hrozí soudem. „Na základě právního rozboru jsme přesvědčeni, že zrušením soutěže se zadavatel dopustil naší diskriminace a aktu libovůle. Naše společnost hodlá využít veškerých právních prostředků k dosažení nápravy, nebo alespoň nahrazení majetkové újmy, která nám byla způsobena,“ sdělil E15.cz obchodní ředitel Pavel Stoužil. Právníci firmy se přitom hodlají obrátit i na orgány Evropské unie, důvody zrušení tendru těsně před vyhlášením vítěze jsou podle nich zástupné a neudržitelné. Argumentují mimo jiné tím, že právo na zrušení zadávacího řízení by nemělo mít navrch nad povinností poctivého jednání zadavatele.

Správa železnic soutěž zrušila s odůvodněním, že její vlastní zadávací dokumentace neumožňuje učinit jednoznačný závěr o splnění kvalifikačních předpokladů. „Stanovisko SŽDC ke zrušení soutěže se nemění a počítáme v nejbližším možném termínu s vypsáním nové zakázky podle nových, přísnějších a jednoznačných pravidel,“ uvedl mluvčí železničářů Kateřina Šubová. Dodala, že námitku z Litoměřic vyřeší do poloviny září. Společnost Chládek & Tintěra v tendru nabídla, že šestikilometrový pražský úsek čtvrtého koridoru postaví za 3,4 miliardy korun. Jako jediná se tak dostala pod předpokládanou cenu 3,6 miliardy. Všechny ostatní nabídky byly výrazně vyšší, druhá skončila Eurovia ve sdružení se Strabagem s cenou 4,3 miliardy. Zrušením soutěže tak nabrala železniční „zakázka desetiletí“ nepředvídatelný skluz, jisté je, že letos se stavět nezačne. Projekt je přitom velmi důležitý i pro pražskou MHD, v jeho rámci má vzniknout například přestupní uzel na Zahradním Městě. Nad zrušením tendru vyjádřil rozhořčení i ministr Dan Ťok, který poslal na SŽDC kontrolu.

09. 09. 2016 Na severozápadě Španělska vykolejil vlak, nejméně čtyři lidé zemřeli

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/ve-spanelsku-vykolejil-vlak-d1u-zahranicni.aspx?c=A160909_102942_zahranicni_san)

V provincii Pontevedra na severozápadě Španělska vykolejil v pátek ráno osobní vlak. Podle španělských médií při nehodě zemřeli nejméně čtyři lidé, jednou z obětí je strojvedoucí. Téměř padesát cestujících je zraněno, několik z nich vážně, informovala španělská média. K nehodě došlo kolem 9:30 u stanice Porriño v galicijské provincii Pontevedra, podle deníku El País asi 200 metrů před zastávkou. Ve vlaku portugalské společnosti Comboios Portugal cestovalo 65 lidí. Agentury s odvoláním na sdělení regionální vlády upřesnily, že o život přišli hned ve vlaku portugalský strojvedoucí, španělský průvodčí a americký turista. Po převozu do nemocnice zemřel 23letý Španěl. Registrováno bylo celkem 48 zraněných, z nichž 37 bylo hospitalizováno, ale nikdo z nich není v ohrožení života. Většinu pasažérů tvořili Portugalci a Španělé, ale v soupravě jeli i Američané, Němci, Chilané a Argentinci, sdělil televizi 24 horas zástupce galicijské vlády pro otázky zdravotnictví Jesús Vázquez Almuíña. Jeden vagón vykolejil úplně a převrátil se, další dva vykolejily částečně. Vlak byl na cestě z města Vigo do portugalského Porta.



Příčina neštěstí je zatím neznámá, podle prvních zpráv k ní však mohlo dojít na místě, kde se tratě rozbíhají a kde je povolená maximální rychlost 30 kilometrů v hodině. Deník La Voz de Galicia s odvoláním na výpovědi cestujících uvádí, že vlak nejel rychle. Jedna z cestujících popsala, že se vlak začal zničehonic naklánět ze strany na stranu. „Nepřestávalo to. Seděla jsem a spadla na zem. A pak se vlak zastavil. Bylo to rychlé,“ uvedla. Vyšetřování nehody si převzala společnost ADIF, která má na starosti většinu železniční infrastruktury ve Španělsku. V červenci 2013 zahynulo 79 lidí při nehodě vlaku u nedalekého Santiaga de Compostela. I v tomto případě vlak vykolejil, strojvůdce Francisco José Garzón později přiznal, že vjel příliš rychle do zatáčky.

09. 09. 2016 Rychlík na Prahu ztratil vagony, cestující šli pěšky zpět na nádraží (7. září 2016, R 952 Hradec Králové – Praha)

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/rychlik-z-hradce-do-prahy-ztratil-vagon-d9y-/hradec-zpravy.aspx?c=A160909_112559_hradec-zpravy_the)

Dva a čtyřicet cestujících uvázlo ve vagonech Českých drah, které se utrhy od rychlíku z Hradce Králové do Prahy. Souprava se rozpojila v hradecké čtvrti Kukleny, cestující šli zpět na nádraží pěšky. Souprava se roztrhla ve středu krátce po páté hodině ráno mezi Hradcem Králové a odbočkou na Plačice. V pětadvacetikilometrové rychlosti se odpojilo šest z osmi vozů. Pro takový případ mají vagony automatickou brzdu, která vlak zastaví. Obě části tak stály asi dva metry od sebe. Strojvedoucí hned informoval dispečink, posádka uklidňovala cestující. „Šlo o únavu či vadu materiálu. Při vyšších silách působících za rozjezdu vlaku na spráhlo vznikl lom. K roztržení vlaku dochází všude na světě, ale častěji u nákladních vlaků, kde jsou vyšší hmotnosti a tažné síly za rozjezdu,“ uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Událost vyšetřuje Drážní inspekce pro případ, že by na vině byla lidská chyba. „Ročně evidujeme přibližně dvě desítky případů, kdy dojde k roztržení nákladního nebo osobního vlaku. Nejčastější příčinou těchto událostí jsou technické závady na vozidlech,“ řekl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Na trati zůstalo 42 cestujících, pro které vyrazily čtyři jednotky hasičů.

Cestující nepočkali na hasiče a vystoupili

„Zasahovali tam profesionální hasiči z obou královéhradeckých stanic, dobrovolní hasiči z Plačic a hasiči Správy železniční dopravní cesty Nymburk,“ popsala Alena Kuthanová z Hasičského záchranného sboru Královéhradeckého kraje. Právě na hasiče by měli v takovém případě cestující ve vlaku počkat. Nabádali je k tomu i vlakvedoucí a průvodčí. I přes jejich doporučení však někteří lidé z vagonů sami vystoupili a šli pěšky zpět na hradecké hlavní nádraží. Zbylým dopravce zajistil náhradní přepravu. „Vyčkání na hasiče je standardní postup, pokud dojde k mimořádnosti na trati a cestující musejí vystupovat do kolejí. Cestující z rychlíku 952 však na vlastní nebezpečí soupravu většinou opustili a odešli do stanice. Vlak má klasické vagony s dveřmi, které při zastavení vlaku nejsou zablokované a lze je u stojícího vlaku otevřít,“ uvedl Joklík. Kvůli zastavenému vlaku byl úsek před odbočkou Plačice tři hodiny uzavřený. Železničáři proto posílali ostatní soupravy oklikou přes Opatovice nad Labem. Škoda na vagonech se odhaduje na 28 tisíc korun.

11. 09. 2016 Novou vizáž oslavilo brněnské nádraží návratem oblíbené znělky (Brno hl. n.)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1904114-novou-vizaz-oslavilo-brnenske-nadrazi-navratem-oblibene-znelky>)

Na hlavním nádraží v Brně končí výluka, která na čtvrt roku odklonila velkou část regionálních vlaků na jiná místa ve městě. Novou tvář během ní dostala ostrovní nástupiště číslo dvě a tři. Bez omezení začnou vlaky přes hlavní nádraží jezdit v pondělí. Již od nedělního odpoledne se pak změnila podoba nádražních hlášení. Během rekonstrukce dostala nástupiště nový povrch s dlažbou a vodíci pásy pro zrakově handicapované. Nové je také zastřešení peronů i odvodnění a podchody k nástupišťům nechala Správa železniční dopravní cesty vyčistit. Celkem SŽDC zaplatila 92 milionů korun. Nové jsou kromě nástupišť také přilehlé koleje. „Vyměnily se kolejnice, pražce a drobné kolejivo. Dále se rekonstruoval služební přejezd, nástupištní objekty pro výpravčí nebo železniční most přes ulici Špitálka,“ shrnula mluvčí SŽDC Kateřina Šubová.

Všechny práce ještě nejsou podle oblastního ředitele SŽDC Miroslava Konečného hotové. Pondělní obnovení neomezeného provozu to však neohrozí. „Za plného provozu budou pokračovat už pouze dokončovací práce, které však neomezí cestující,“ ubezpečil. Mluvčí společnosti Kordis JmK Květoslav Havlík upozornil, že v souvislosti s koncem železniční výluky se od pondělí změní jízdní řády i na některých regionálních autobusových linkách. Jejich spoje mimořádně nahrazovaly zrušené vlaky a jezdily do Brna. „Nyní už budou končit na původních terminálech,“ přiblížil mluvčí.

Předzvěstí návratu regionálních vlaků na hlavní nádraží je již od nedělního odpoledne změna podoby staničního hlášení. Podobně jako v minulosti je uvozuje melodie „Hvězdy jsou jak sedmikrásky nad Brnem“. Ta na brněnském nádraží zněla od zavedení automatizovaného hlášení až do roku 2014. Po výměně informačního systému ji nahradil gong. „Veřejnost volala po návratu sedmikrásek,“ podotkl Květoslav Havlík.

Výluka na hlavním nádraží v Brně trvala od 11. června. Nedotkla se dálkových vlaků. Regionální linky, které nádražím procházejí, však buď končily jinde, nebo byly rozděleny na dvě oddělené větve. Například vlaky od Břeclavi končily na kusých kolejích hlavního nádraží a nepokračovaly dále směrem na Žďár nad Sázavou. Bylo nutné přestoupit v Modřicích, odkud náhradní vlaky pokračovaly mimo hlavní nádraží do Židenic a odtud po obvyklé trase.

Rekonstrukce nástupišť u průjezdných kolejí brněnského hlavního nádraží proběhla přesto, že nádraží na současném místě nemá zůstat. V Brně sice pokračuje diskuse o budoucí poloze nádraží, nástupiště se však mají stěhovat tak jako tak. Buď budou zhruba v lokalitě nynějšího dolního nádraží na nákladním průtahu, nebo posunuta mírně na jihozápad tak, aby nebyla v oblouku. Současná poloha, respektive poloměr oblouku kolejí totiž mimo jiné znemožňuje zvýšit hranu nástupišť nad 380 milimetrů.

12. 09. 2016 ČD nabízejí v rychlících mezi Brnem a Ostravou občerstvení z minibaru, do zkušebního provozu spouští automaty na jídlo a pití ve vlacích (R8, R13)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-27586/>)

České dráhy rozšíří od poloviny září nabídku drobného občerstvení servírovaného na místa cestujícím formou tzv. minibaru do 30 rychlíků mezi Brnem, Přerovem a Ostravou. Ve třech soupravách InterPanter na lince Břeclav – Brno – Olomouc pak dopravce testuje provoz automatů na cukrovinky a nápoje společnosti Delikommat. „Podle našich průzkumů mají cestující ve vlacích největší zájem o Wi-Fi připojení k internetu a o nabídku drobného občerstvení. Proto obě služby postupně rozšiřujeme do dalších vlaků. Minibar nabízí drobné občerstvení, například kávu nebo čaj a malý snack již ve 26 expresech. Od poloviny září tuto službu rozšíříme poprvé také na rychlíky. Pro pilotní ověření nabídky jsme vybrali frekventovanou linku mezi Brnem, Přerovem a Ostravou a některé dálkové vlaky mezi Prahou a Brnem,“ řekl Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu. „Naším cílem je, aby nabídka minibaru byla co nejvíce využívána a dostupná pro všechny cestující,“ doplnil Michal Štěpán a uvedl několik příkladů z aktuální nabídky: „Nabízíme teplé nápoje, jako je káva nebo čaj z minibaru již od 10 Kč, nealkoholické chlazené nápoje od 12 Kč a pivo od 25 Kč. Drobné občerstvení zahrnuje například Horalky od 10 Kč a nabízíme i sladké a slané pečivo v ceně od 16 Kč.“ Minibar představuje malý vozík upravený pro servírování drobného občerstvení ve vlaku přímo na místech cestujících. Stevard během jízdy vlaku opakovaně prochází soupravou a nabízí cestujícím občerstvení. Ti, kdo nechtějí čekat, mohou jít stewardovi naproti a občerstvení si přinést na své místo hned. Nabídka občerstvení je omezená kapacitou servírovaného vozíku a zázemím pro minibar ve vlaku. V nástupních a vybraných stanicích je však sortiment průběžně doplňován.

České dráhy v současnosti nabízejí kompletní nabídku občerstvení v restauračních a bistro vozech ve více než 100 spojích a ve 26 spojích je k dispozici nabídka občerstvení z minibaru. S rozšiřováním služby minibaru a se zavedením prodejních automatů s občerstvením přímo ve vlacích počítají České dráhy v budoucnosti, například od prosincové změny jízdního řádu.

Ve vlaku nově i automaty na drobné občerstvení

Cestující mají možnost si od tohoto týdne vyzkoušet i nově instalované automaty společnosti Delikommat. Ve třech soupravách InterPanter na trati Břeclav – Brno – Olomouc si můžou zakoupit cukrovinky nebo nápoje. Například Müsli do ruky za 18 Kč nebo minerální vodu za 16 Kč. Sortiment bude firma obměňovat, aby cestující pocítili změnu. Instalaci i provoz těchto přístrojů zajišťuje obchodní partner. Tento týden budou České dráhy instalovat čtvrtý zkušební automat. Během testovacího provozu bude v následujících třech týdnech provozovatel přístrojů zkoušet ideální interval doplňování sortimentu a servisování automatů. Pokud se služba cestujícím osvědčí, chce národní dopravce umožnit nákup drobného občerstvení z automatů i v dalších soupravách InterPanter na lince Praha – Česká Třebová – Brno.

12. 09. 2016 V Moskvě po téměř století znovu jezdí nadzemka, projekt stál 50 miliard

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/v-moskve-po-temer-stoleti-znovu-jezdi-nadzemka-projekt-stal-50-miliard-1320511>)

Týden před ruskými parlamentními volby začala v Moskvě jezdit nová nadzemní dráha. Zahájit činnost měla již loni, podle agentury Reuters však její zprovoznění odložila ekonomická krize. Náklady ve výši 130 miliard rublů (48 miliard korun) z poloviny pokryla federální vláda,



o zbytek se podělila moskevská radnice s Ruskými drahami. Dodavatelem vlakových souprav je společnost Siemens, po vylepšeném Moskevském centrálním okruhu vozí cestující po necelých sto letech. 54 kilometrů dlouhá linka Moskevského centrálního okruhu, která vede po obvodu městského centra, má částečně ulevit přetíženému metru. Dráha, byť ještě není podle agentury Reuters zcela dokončená, umožní cestujícím pohybovat se po Moskvě veřejnou dopravou bez nutnosti přestupovat v centru. Současně pasažérům nabídne vyšší komfort než standardní vozy metra. Vlakové soupravy Lastočka od Siemensu disponují wi-fi internetovým připojením, nabíječkami či klimatizací. V dopravní špičce nemá interval mezi jednotlivými spoji přesáhnout šest minut.

Myšlenka na vybudování moskevské nadzemní dráhy je přitom více než sto let stará. Realizaci Malého okruhu nařídil car Mikuláš II. již v roce 1903, výsledky však po dokončení o pět let později přinesla spíše rozporuplné – kvůli vysokým cenám jízdného mnoho cestujících nepřilákala, uvádí server Russia Beyond the Headlines. Následné zlevnění lístků v roce 1917 pomohlo soupravy naplnit lidmi jen dočasně. Ve dvacátých letech totiž provoz nadzemní dráhy definitivně nahradila síť autobusů a tramvají. Tehdejší moskevský okruh poté sloužil jen přepravě zboží. Součástí městské hromadné dopravy se po nákladných úpravách znovu stává až letos.

13. 09. 2016 Vlak se na přejezdu srazil s traktorem a začal hořet, řidič zemřel (Vnorovy)

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/srazka-vlak-tractor-vnorovy-smrt-dl7-brno-zpravy.aspx?c=A160913_141527_brno-zpravy_krut)



Tragická nehoda se stala v úterý po 13. hodině na Hodonínsku. Mezi Strážnicí a Vnorovy se na přejezdu srazil osobní vlak s traktorem, čtyři vagony poté vykolejily a jeden z nich začal hořet. Řidič traktoru střet nepřežil. „Nehoda se udála na železničním přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací,“ oznámil mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Řidičem traktoru byl muž středního věku. „Na místo byla vyslána letecká záchranná služba, ale vrtulník byl poté odvolán, protože traktorista zemřel ještě před příjezdem záchranářů,“ informovala mluvčí jihomoravské záchranky Hedvika Kropáčková. Osm cestujících ve vlaku utrpělo lehká zranění. „Zdravotníci je po ošetření na místě převezli na chirurgická a interní oddělení kyjovské a hodonínské nemocnice,“ podotkla Kropáčková.

Ve vlaku jelo zhruba dvacet cestujících. „Všechny vagony vykolejily, ale zůstaly stát na kolech. Hasiči je zajistili proti převrácení,“ uvedl policejní mluvčí Petr Zámečník. „Budeme zjišťovat, zda v době nehody fungovala signalizace,“ doplnil. „Při příjezdu jsme museli likvidovat požár přední části vlaku a traktoru. Všichni lidé byli tou dobou již mimo soupravu,“ přiblížil mluvčí hasičů Jaroslav Mikoška. Hasiči rovněž přečerpávali naftu a stabilizovali vykolejené vagony. Traktor patřil společnosti Agro Vnorovy spadající pod koncern Agrofert. Železniční provoz na lokální trati 343 z Hodonína směrem na Slovensko byl zastavený, na místě fungovala náhradní doprava.

Nehod na přejezdu podle statistik Drážní inspekce letos výrazně přibylo. Zemřelo při nich už 34 osob a dalších 49 bylo zraněno, což znamená nejvíc obětí za posledních pět let. Letos už na železničních přejezdech v Česku zemřelo víc lidí než za celý loňský rok.

13. 09. 2016 Ogar, Dcerka z Lidečka, Váša Příhoda. Další vlaky dostanou jména (od 11. prosince 2016)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nova-jmena-pro-vlaky-ceskych-drah-dgd-eko-doprava.aspx?c=A160913_131612_eko-doprava_suj)

Nový jízdní řád, který začne platit v prosinci, přinese kromě změn v časech odjezdů i úplně nová jména vlaků. Nejvíce jich přibude na Moravě, kde budou lidé jezdit například Valašskou strelou, Ogarem, Bačou, Ječmínkem nebo Dcerkou z Lidečka. Na jih Čech zamíří z Prahy Josef Lada či Váša Příhoda. Cestující ve Zlínském a Olomouckém kraji se sice nedočkají v příštím roce prakticky žádných nových vlaků, budou ale jezdit spěšnými vlaky, které budou mít v jízdních řádech nejen číslo, ale i jméno. Na nových jménech spěšných vlaků se dohodli organizátoři dopravy z obou krajů s Českými drahami. Pětici jmen spěšných vlaků mezi Olomoucí a Horní Lidčí vybrali cestující v anketě krajských koordinátorů dopravy KIDSOK a KOVED. „Věřím, že se nám tímto způsobem podařilo přilákat ještě více pozornosti k veřejné osobní dopravě,“ uvedl ředitel KIDSOK Jaroslav Tomík.

I přes nová jména nečeká cestující žádná změna v kvalitě cestování. I nadále budou na vlaky nasazovány „pantografy“ řady 460, která je jednou z nejstarších a nejméně pohodlných jednotek na tuzemské železnici. Vlaky vyrobené v letech 1974 až 1978 nemají například klimatizaci a nejsou

nízkopodlažní. Na novější soupravy musí zatím cestující na této trase zapomenout. Olomoucký ani Zlínský kraj totiž patří mezi kraje, které zatím nevyhlásily jedinou soutěž na železničního dopravce, a musí se tak smířit s tím, co jim České dráhy k provozu nabídnou. Kraje, které dopravce soutěžily, se dočkaly kromě nižší ceny i novějších vozidel.

S Ladou z Prahy do Budějovic

Nový jízdní řád přinese nové spoje na jih Čech, kde se objeví čtyři páry expresních vlaků z Prahy do Českých Budějovic, případně ještě dál do Lince nebo Českého Krumlova. Například expres 1547/1546 z Prahy do Lince ponese jméno Váša Příhoda, což byl český houslista původem z Vodňan, který se proslavil zejména v Rakousku. „U vlaků na trase Praha - Linec volíme názvy vlaků tak, aby byly stejně často zastoupené české i rakouské osobnosti. Rakouským protějškem V. Příhodovi je Anton Bruckner, po kterém už v současnosti je pojmenován expres Praha - Linec a zpět,“ vysvětlil Petr Pošta z tiskového oddělení Českých drah. Expres z Prahy do Českého Krumlova se bude jmenovat Josef Seidel, což byl významným fotografe, který působil v tomto jihočeském městě. Po jeho synovi Františkovi chtějí České dráhy pojmenovat vlak z Krumlova do Černého Kříže. Svůj vlak bude mít od prosince i Josef Lada, a to rychlík z Prahy do Českých Budějovic. Rychlík z Prahy do Tábora a zpět ponese jméno po staviteli železničních tratí Ludvíkovi Zatěrandovi.

13. 09. 2016 Den železnice (národní den 24. září 2016)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/infoservis/aktuality/-27608/>)

Národní den železnice nabídne speciální vlaky i světelnou show s historickými lokomotivami... Zářijové oslavy svátku železničářů vyvrcholí v sobotu 24. září Národním dnem železnice v Chebu. V železniční stanici a místním depu se od 10 hodin představí historická i nejmodernější vozidla. Během dne České dráhy vypraví dvacet párů zvláštních vlaků do pěti směrů. Nevšedním zážitkem bude večerní světelná show s historickými lokomotivami. Národní den železnice připravují České dráhy ve spolupráci s městem Cheb a Karlovarským krajem. Vedle mimořádného vlaku railjet, který do Chebu přijede z Prahy, představí České dráhy také další nová vozidla včetně moderní elektrické jednotky InterPanter.

Historie, současnost i budoucnost železnice na výstavě i při nostalgických jízdách

Den železnice v Chebu nabídne návštěvníkům pohled do minulosti železnice, představí řadu moderních vozidel i řadu zábavních atrakcí. Oslav se zúčastní více než 30 historických lokomotiv a vozů. Objeví se mezi nimi například parní lokomotivy Malý Bejček, Albatros, Ušatá nebo Všudybylka nebo historické motorové lokomotivy Hektor, Karkulka nebo Bardotka. Historické motorové vozy zastoupí například vozy s netradičními jmény, jako jsou Stříbrný šíp, Hurvínek, Věžák, Singrovka nebo Kredenc. Nejmodernější vozidla pak budou prezentovat soupravy ČD railjet a InterPanter, elektrická expresní lokomotiva řady 380 a také bezbariérová souprava RegioShark určená pro regionální dopravu. Výstava vlaků v železniční stanici a v depu během dne bude volně přístupná.

Do centra oslav na chebském nádraží vypraví České dráhy zvláštní vlak railjet. Odjíždět bude z Prahy hl. n. v 6:30, zastaví v Plzni, Stříbře, Plané u Mariánských Lázní a v Mariánských Lázních a do Chebu přijede v 9:15. Zpět do Prahy se bude vracet v 16:03. Do Chebu zamíří také zvláštní vlak sestavený z jednotek InterPanter, který se bude vracet až v nočních hodinách po exkluzivní světelné show historických lokomotiv. Z Prahy odjede v 6 hodin a pojedje přes Ústí nad Labem a Karlovy Vary. Do Chebu přijede před 10. hodinou. Zpět do Prahy se bude InterPanter vracet přes Plzeň, z Chebu bude odjíždět krátce před 23. hodinou a do Prahy přijede před druhou hodinou ranní. V mimořádných vlacích railjet a InterPanter mezi Prahou a Chebem bude platit běžný tarif Českých drah. Do railjetu je ale potřeba navíc zakoupit povinnou místenku, a to v pokladnách nebo v eShopu národního dopravce. Kyvadlovou dopravu mezi chebskou stanicí a depem zajistí spojené jednotky RegioShark. Zvláštní nostalgické vlaky zamíří v sobotu ráno z Karlových Varů do Chebu a především během dne budou jezdit do Sokolova, Mariánských Lázní, Aše, Lubů u Chebu nebo do Vojtanova a Plesné. V jejich čele se vystřídají jak historické parní lokomotivy, tak historické motorové vozy a motorové lokomotivy. V nostalgických vlacích bude platit zvláštní jízdné. Jízdenky budou v prodeji přímo ve vlacích.

Zábava pro každého – závody na drezíně, koncerty, unikátní světelná show

Zábavní program bude připraven i pro nejmenší návštěvníky. Tím bude provázet maskot Českých drah slon Elfík. Děti můžou navštívit například Kinematovlak s promítáním filmů, dětský hrací vůz, divadelní nebo herní stan a Elfíkův skákačí vůz. Na pódiu vystoupí řada umělců, například známá hudební skupina Maxim Turbulenc, která se proslavila písničkou „Jede jede mašinka“. O něco starší návštěvníci si mohou vyzkoušet svou zdatnost při závodu drezín, který startuje v 10:00 a probíhá po celý den do 16:00. Závod je vyhlášen pro dvoučlenné posádky, které mají za úkol na šlapací

drezině překonat co nejrychleji trať dlouhou 50 metrů. Každá posádka absolvuje trať pod odborným dozorem. Vyhlášení a předání cen se uskuteční na hlavním pódiu. Účastníci závodu dostanou drobné dárky a hlavní ceny jsou připraveny pro první tři nejlepší časy dosažené během dne. Podobně budou Českými drahami odměněni i autoři vítězných děl dětské výtvarné soutěže vyhlášené Městem Cheb pro žáky místních škol. Vyvrcholením Národního dne železnice bude exkluzivní světelná show plná historických lokomotiv. Uskuteční se v depu kolejových vozidel od 20:00 a nabídne třináct historických exponátů ve scénickém osvětlení a v kontextu historických událostí doprovázeného představením každého z exponátů. Návštěvníci se můžou těšit na legendární parní lokomotivy jako Papoušek nebo Ušatá, ale i motorové lokomotivy Bardotku, Břejlovce a mnoho dalších. Tuto unikátní noční show je možné navštívit pouze se vstupenkami, které jsou v prodeji v síti Ticketportal a jejich počet je omezen.

Skupinová víkendová jízdenka v sobotu 24. září platí bez omezení věku cestujících

Mimořádnou nabídkou pro všechny návštěvníky Dne železnice ale i turisty a cestovatele představuje rozšířená platnost Skupinové víkendové jízdenky. V sobotu 24. září bude tato jízdenka mimořádně platit pro 5 osob bez omezení věku. To je ideální příležitost pro podniknutí nejrůznějších výletů a cest s přáteli, a to nejen na Národní den železnice, ale kamkoliv v ČR, kam jezdí vlak Českých drah. Celosíťová jízdenka stojí 679 Kč a v sobotu 24. září s ní bude moci podniknout společně až 5 dospělých osob jakýkoliv výlet bez omezení kilometrů, například z Ostravy nebo z Brna do Prahy a zpět, tedy prakticky přes celou republiku.

Proč se slaví Den železnice?

Den železnice připomíná datum 27. září 1825, kdy byl zahájen provoz s parní lokomotivou konstruktéra Georga Stephensona mezi anglickými městy Stockton a Darlington na trase dlouhé 40 km. Byla to revoluční změna, která nahrazovala koňské povozy, začaly se budovat tratě a postupně přecházela přeprava zboží a cestujících na železnici. Na našem území se první železnice objevila v roce 1832, kdy byla vybudována naše první koněspřežka mezi rakouským Lincem a Českými Budějovicemi. První parou tažený vlak pak přijel z Vídně do Břeclavi a následně také do Brna v roce 1839, již před 176 lety. Do Prahy pak přijel první vlak před 170 lety, v roce 1845.

Podrobný program Národního dne železnice v Chebu včetně jízdních řádů a ceníku jízdného všech vlaků je na stránkách www.denzeleznice.cz.

14. 09. 2016 Po srážce vlaku s traktorem vykolejil i odtahový jeřáb, pomoci musí tank (Vnorovy)

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/vykolejeny-jeřab-vnorovy-vlak-s-traktorem-f2e-brno-zpravy.aspx?c=A160914_084210_brno-zpravy_krut)

Na trati poblíž jihomoravských Vnorov, kde v úterý po srážce vlaku s traktorem zahynul jeden člověk, se v noci na středu stala další nehoda. Vykolejil také jeřáb, který se snažil havarovanou soupravu odtáhnout.

„V noci zhruba ve dvě hodiny se ozvala velká rána. Ráno jsme zjistili, že na opačném konci Vnorov vykolejil veliký jeřáb,“ popsala iDNES.cz Renata Jagošová. Jeřáb, který byl součástí takzvaného nehodového vlaku, se snažil odtáhnout poškozenou soupravu, která se v úterý na přejezdu střetla s traktorem. Jeho řidič zahynul, osm cestujících ve vlaku, který začal hořet, se lehce zranilo. Jeřábu se podařilo vrátit na koleje motorový vůz 810, který byl na konci nabourané soupravy, a dopravit jej do stanice ve Veselí nad Moravou. Při návratu pro zbylé tři vagony však sám vykolejil.



Úterní střet způsobil škodu za téměř 13 milionů

„Stalo se to asi dva kilometry od místa původní nehody,“ přiblížila mluvčí Českých drah Monika Bezuchová. „Na místo míří další jeřáb z brněnského depa a pomocný nehodový vlak z České Třebové. Po vyšetření události zajistí nakolejení jeřábu a dokončení odstranění následků úterní nehody.“ Úterní srážka vlaku s traktorem způsobil škodu 12,9 milionu korun. Deset milionů připadá na vlak, milion na traktor a 1,9 milionu na trať. Okolnosti druhé nehody zatím České dráhy komentovat nemohou, protože čekají na výsledky šetření. „Kvůli vykolejení jeřábu bude trať neprůjezdná i během středy. Na trati 343 jezdí osobní vlaky ČD, ty budou i nadále nahrazovány mezi Veselím nad Moravou a Sodoměřicemi nad Moravou náhradní autobusovou dopravou,“ podotkla Bezuchová.

Nehodový vlak stabilizuje vyprošťovací tank

K vykolejenému vlaku ve Vnorovech na Hodonínsku ještě ve středu zamíří vyprošťovací tank z Přerova. Čeká se na vůz, který by ho k místu události po silnici dovezl, řekla ČTK mluvčí Správy

železniční dopravní cesty (SŽDC) Kateřina Šubová. Vyprošťovací tank by měl podle mluvčí především stabilizovat nehodový vlak s jeřábem, který vykolejil u místa úterní nehody osobního vlaku s traktorem. „Jde o nejmodernější vyprošťovací techniku, nemá hlaveň a disponuje menším jeřábem,“ popsala tank Šubová. Dojet by měl podle ní naložený na autě kolem 18. hodiny.

14. 09. 2016 Deutsche Bahn představily nový vlak. ICE 4 je lehčí a spolehlivější

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/deutsche-bahn-predstavila-vlak-ice-4-d6k/eko-zahranicni.aspx?c=A160914_183543_eko-zahranicni_san)

Deutsche Bahn představily svou novou „vlajkovou loď“ – vlakovou soupravu ICE 4. Vlak, který chce firma nasadit od konce příštího roku, by měl postupně nahrazovat soupravy starších generací. Za 130 souprav od firmy Siemens a jejího hlavního dodavatele Bombardier zaplatí Deutsche Bahn 5,3 miliardy eur (143 miliard korun). Souprava ICE 4, kterou od podzimu čeká testování na trati mezi Hamburkem a Mnichovem, nabídne zákazníkům několik novinek, včetně delších vagonů s více místy k sezení, lepší klimatizace, míst pro jízdní kola, větších oken nebo speciálního osvětlení prostoru, které mu může dodat zelený, červený nebo třeba modrý odstín.



Vlak s typicky zašpičatělou kabinou strojvůdce sice nebude s maximální rychlostí 250 kilometrů v hodině tak svižný jako jeho předchůdce ICE 3, který dokáže jet i 330 kilometrů za hodinu, ale díky lehčí konstrukci spotřebuje méně energie. Hlavně by ale měl být spolehlivější. Že přesně to Deutsche Bahn potřebuje, jako by dokládal i příklad ze středního rána, kdy na 300 cestujících v Göttingenu muselo kvůli poruše opustit vlak typu ICE. K větší spolehlivosti soupravy mají přispět především dvě změny. Jedna se týká rozložení elektrického pohonu jednotlivých vagonů, který v případě poruchy jednoho z nich umožňuje rychlou výměnu jediného vozu, a nevyžaduje výměnu celé soupravy. Druhá změna má zase snížit počet případů, kdy ve vagonech nefunguje klimatizace. Když vypadne jeden z jejích okruhů, bude k dispozici ještě druhý, záložní. Oba jsou připraveny na venkovní teploty od minus 25 do plus 45 stupňů Celsia.

Výkladní skříň Deutsche Bahn

Technické inovace při slavnostním představení ICE 4 na berlínském hlavním nádraží ocenil i německý ministr dopravy Alexander Dobrindt, podle něhož je stroj výkladní skříň Deutsche Bahn i techniky vyrobené v Německu. Německý železniční dopravce věří, že se mu i díky novým vlakům podaří do roku 2030 zvýšit počet přepravovaných cestujících o 25 procent na 180 milionů ročně. Ze 130 vlaků, které si Deutsche Bahn objednala, jich 85 bude složeno z 12 vozů a 45 ze sedmi. Vlak s dvanácti vozy nabídne 830 míst, čtvrtinu z toho v první třídě. Bezdrátový internet má být dostupný všem cestujícím, ti ve druhé třídě budou ale muset počítat s datovým limitem. Všech 130 souprav chce firma nasadit do poloviny roku 2023. Pokud všechno půjde podle plánu, mohla by se nakonec celková zakázka rozrůst až na 300 vlaků. Už nyní jde o největší obchod v dějinách společnosti.

15. 09. 2016 Pražský den železnice má být kvůli suchu tentokrát bez páry (17. září 2016)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/prazsky-den-zeleznice-ma-byt-kvuli-suchu-tentokrat-bez-pary-1321178>)

Příznivci železniční historie si v Praze přijdou tuto sobotu na své. V rámci oslav Dne železnice otevrou České dráhy některé běžně nepřístupné prostory a vypraví řadu historických vlaků na různá místa metropole. Centrem oslav bude nádraží Braník. „Bude připravený program, který zahrnuje například jízdy na šlapací drezíně, výstavu současných i historických lokomotiv nebo vystoupení hudebních skupin,“ uvedl mluvčí drah Petr Pošta.

Jedno zklamání ale budou muset návštěvníci překousnout. V hlavním městě a okolí platí kvůli suchu a nebezpečí požáru zákaz provozu parních lokomotiv. Oblíbená parovka Čtyřkolák z dvacátých let minulého století, která každý rok v září brázdí pražské tratě, tak zřejmě zůstane vychladlá. Podle Pošty jsou nicméně dráhy připravené ji roztopit, pokud hasiči zákaz do soboty odvolají. Pravděpodobně ale budou nostalgické vlaky tahat motorové lokomotivy Bardotka a Karkulka; na programu jsou okružní jízdy po pražských nádražích včetně návštěvy největšího tuzemského depa, kterým je odstavné nádraží Jih. Zájemci si budou moci prohlédnout také výtopnu v Nuslích nebo zázemí hlavního nádraží. „Chybět nebudou ani jízdy Hurvínkem po trase hlavní nádraží – Braník – Zbraslav,“ doplnil Pošta.

Den železnice se slaví v různých zářijových termínech v depech po celé republice. Připomíná zahájení parního provozu na první veřejné železniční trati pro dopravu osob na světě. Stalo se tak 27. září 1825 mezi anglickými městy Stockton a Darlington přičiněním konstruktéra George Stephensona.

15. 09. 2016 České dráhy zjednodušily e-shop. K nákupu už nebude potřeba občanka

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-zjednodusily-e-shop-dne-eko-doprava.aspx?c=A160915_122634_eko-doprava_suj)

Je to na první pohled malá změna, řadě cestujících Českých drah ale zjednoduší nákup jízdenky přes internet. Státní dopravce zrušil nutnost při objednávce jízdenky zadávat číslo občanského průkazu. Od čtvrtka už nemusí lidé zadávat při nákupu jízdenky číslo občanského nebo řidičského průkazu. Dosud to bylo povinností a pokud například cestující průkaz zapomněl, jízdenka byla neplatná. České dráhy vysvětlují změnu snahou o zjednodušení celého systému. Nutnost průkazu vysvětlovaly tím, že jízdenky jsou nepřenosné a číslo dokladu mělo zajistit, že na jízdenku cestuje skutečně ten, kdo si ji koupil. „Všechny jízdenky z eShopu ČD jsou i nadále nepřenosné, vázané na konkrétního cestujícího a platí pouze ve spojení s osobním průkazem cestujícího, jehož jméno je na jízdence uvedeno. Jako osobní průkaz lze předložit jakýkoliv platný průkaz vydaný státní správou, Českými drahami nebo jiným dopravcem,“ řekl mluvčí ČD Radek Joklík. Na přelomu září a října zmizí tato povinnost i z mobilní aplikace Můj vlak. Podobná povinnost uvádět číslo dokladu se u dopravců liší. Například soukromí dopravci RegioJet nebo Leo Express vůbec doklad nevyžadují. Deutsche Bahn ho naopak vyžaduje, rakouské ÖBB mají stejnou politiku jako nově České dráhy – stačí zadat jméno a následně se prokázat jakýmkoliv průkazem. Podíl jízdenek prodaných přes internet u Českých drah dlouhodobě roste, dopravce proto připravuje i další změny. Na přelomu roku by měl systém umožnit jednodušší storno jízdenky.

15. 09. 2016 Leo Express v pololetí snížil ztrátu na 31 milionů korun

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/leo-express-v-pololeti-snizil-ztratu-na-31-milionu-korun/1393280>)

Železniční a autobusový dopravce Leo Express v pololetí meziročně snížil ztrátu o sedm milionů korun na 31 milionů korun. Tržby společnosti stouply o devět procent na 142 milionů korun, uvedl dnes v tiskové zprávě dopravce. Za zlepšením hospodaření stojí především téměř třetinový nárůst počtu pasažérů, kterých černé vlaky a autobusy za první pololetí odvezly 630 000. Bez započtení odpisů, úroků a daní společnost vykázala zhruba 15milionový zisk (EBITDA). Podle výkonného ředitele společnosti Petera Köhlera by pololetní čísla mohla být lepší, pokud by se do nich nezapočítaly náklady na rozjezd nových autobusových linek například do Vídně nebo Lvova.

Soukromá společnost Leo Express zahájila činnost v roce 2013 jako železniční přepravce. Provozuje kromě osobních vlaků autobusové linky. Letos v červnu firma koupila dopravní společnost TigerExpress zaměřenou na autobusovou a minibusovou přepravu. Loni dopravce patřící podnikateli Leoši Novotnému snížil ztrátu na 67 milionů korun z 135 milionů v roce 2014. Konkurenční železniční dopravce RegioJet, který patří do skupiny Student Agency Radima Jančury, loni zvýšil tržby o 37 procent na 718,5 milionu korun. RegioJet loni poprvé od roku 2011 skončil v zisku zhruba 35 milionů korun.

15. 09. 2016 Cestování vlakem z Českých Budějovic do Volar je rychlejší, bezpečnější i pohodlnější

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

Správa železniční dopravní cesty revitalizovala regionální trať z Českých Budějovic do Volar. Největším přínosem projektu je zvýšení bezpečnosti a rychlosti železniční dopravy na uvedené šumavské dráze. Na jednokolejné trati číslo 194 České Budějovice – Český Krumlov – Černá v Pošumaví – Černý Kříž – Volary o délce 94 kilometrů byla provedena částečná rekonstrukce železničního svršku a spodku a došlo k modernizaci sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. „Realizace této stavby přinesla především podstatné zkrácení jízdních dob, což zajisté potěší cestující. Původní traťová rychlost 50 až 70 km/h s lokálními omezeními až na 20 km/h se po realizaci zvýšila na 75 km/h a v úseku mezi Českými Budějovicemi a Boršovem nad Vltavou dokonce až na 90 km/h,“ uvedl generální ředitel SŽDC Pavel Surý. V rámci projektu stavba vybudovali na celkem šesti nádražích nová ostrovní nástupiště a třináct zastávek získalo nástupiště jednostranná.

Rekonstrukcí prošly také čtyři ocelové mosty. Téměř polovina ze 113 železničních přejezdů dostala světelnou signalizaci, dalších třináct bylo osazeno závorami. Vybrané výhybky ve stanicích byly doplněny o elektrický ohřev. Stanice v úseku mezi Volary a Boršovem nad Vltavou získaly nové zabezpečovací a sdělovací zařízení, které umožní dálkové řízení provozu z Kájova.

Celkové náklady stavby s názvem Revitalizace trati České Budějovice – Volary činily 1 628 825 850 Kč bez DPH. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti, a to až do výše 1 244 230 470 Kč. Žádost o poskytnutí dotace byla schválena Ministerstvem dopravy ČR a v současné době probíhá schvalovací proces na úrovni Evropské komise. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem byla společnost AŽD Praha.

Název stavby	Revitalizace trati České Budějovice – Volary
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP PRAHA, a.s.
Zhotovitel	AŽD Praha s.r.o.
Začátek a konec stavby	km 0 – km 82,100 tratě České Budějovice – Černý Kříž km 61,867 – km 70,778 tratě Černý Kříž – Volary
Traťová rychlost	75 km/h (v úseku České Budějovice – Boršov nad Vltavou 90 km/h)
Termín zahájení	03/2014
Termín dokončení	10/2016
Celkové náklady stavby	1 628 825 850 Kč (bez DPH)
Schválený příspěvek EU	1 244 230 470 Kč

17. 09. 2016 Nový suvenýr švýcarských drah. Žula z Gotthardu za pětistovku (Gotthard-Basistunnel)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/svycarske-drahy-prodavaji-za-petistovku-zulu-z-gotthardu-pli-eko-doprava.aspx?c=A160916_164847_eko-doprava_suj)

Neobvyklý suvenýr vymyslely pro železniční fanoušky švýcarské dráhy SBB. Ve svém e-shopu prodávají žulu, která zbyla při stavbě nového Gotthardského tunelu. Největší událost švýcarské železnice, letošní otevření nejdelšího tunelu na světě, už připomínají tamější dráhy na tradičních reklamních předmětech jako švýcarský nož, čepice či flash disk. Novinkou je ale kus žuly, která stavařům při stavbě dala zabrat. V limitované edici nabízí kostku žuly z jižní části stavby tunelu včetně podstavce, na kterém jsou zakresleny stanice Erstfeld a Bodio, mezi kterými tunel vede. Za kus kamene o rozměrech zhruba 8x8x8 centimetrů chtějí 20 franků bez poštovného, tedy zhruba 500 korun. Dá se očekávat, že o limitovanou edici bude ale i přesto velký zájem, pro Švýcarsko je nový tunel národní pýchou. Když například SBB oznámily první zkušební vlaky, zájem byl tak velký, že se musely jízdenky losovat. Zkušební provoz ale zatím ukazuje nečekané komplikace. Reálně hrozí, že tunelem neprojedou vlaky tak rychle, jak se původně plánovalo. Ostrý provoz začne v prosinci.



19. 09. 2016 Škoda dokončila první vlak pro Deutsche Bahn, nabrala ale zpoždění

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/skoda-dokoncila-prvni-vlak-pro-deutsche-bahn-ma-ale-zpozdzeni-pli-eko-doprava.aspx?c=A160916_215540_eko-doprava_suj)

Škoda Transportation dokončila první soupravu ze zakázky pro DB Regio. Pro firmu průlomová zakázka, se kterou uspěla na západním trhu, ale nabrala zpoždění a kvůli tomu se ani oproti původním plánům neukáže příští týden na železničním veletrhu Innotrans. Škoda má dodat DB celkem šest šestivozových dvoupatrových souprav včetně lokomotivy, které mají jezdit mezi Norimberkem, Ingolstadtem a Mnichovem, hodnota kontraktu je 2,6 miliardy korun. „Vozy a lokomotiva z první prototypové soupravy jsou už na zkouškách, vozy druhé soupravy se rovněž připravují na zkoušky,“ řekla mluvčí



Škody Transportation Lubomíra Černá. Do Berlína nakonec jede výrobce jen se třetí vyrobenou lokomotivou, která vychází z koncepce lokomotivy řady 380. „Po zralé úvaze jsme před vystavováním na veletrhu v Berlíně dali přednost harmonogramu výroby a zkoušek vozů,“ dodala Černá.



Škoda do Německa dodává v podstatě dva produkty: lokomotivu a dvoupatrové vozy pro rychlost až 189 kilometrů v hodině, které budou fungovat v režimu push-pull, tedy vlak bude lokomotiva buď táhnout, nebo tlačit. „Museli jsme implementovat požadavky Deutsche Bahn na řízení kvality celého procesu dodávky – od vývoje přes výrobu a zkoušky. Výsledkem je i to, že jsme dostali certifikát kvality DB na úrovni Q1, což je nejvyšší stupeň kvality,“ dodala Černá. Soupravy disponují tlakotěsnými skříněmi, které stabilizují tlak uvnitř vozů při míjení s vysokorychlostními vozidly. Celkem budou mít soupravy 676 míst k sezení. Každé místo má navíc k dispozici zásuvku a samozřejmostí je i možnost připojení na wi-fi, a to jak v první, tak ve druhé třídě. Plně klimatizované vlaky mají také kamerový systém pro větší bezpečnost.

19. 09. 2016 Od prosince Praze přibudou vlakové spoje, tratě praskají ve švech (PID)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/od-prosince-praze-pribudou-vlakove-spoje-trate-praskaji-ve-svech-1321751>)

Železniční doprava v Praze a okolí s počátkem nového jízdního řádu v prosinci výrazně zhoustne. Jen na samotné hlavní město připadá nárůst počtu vlakových kilometrů o 326 tisíc, tedy téměř sedm procent. Přidávat spoje přitom není jednoduché, neboť některé tratě praskají ve švech už nyní. K největšímu posílení provozu dojde na trati Praha – Kralupy nad Vltavou, kde budou nově jezdit osobní vlaky i v sedlech kolem poledne a o víkendu v intervalu 30 minut místo dosavadních 60 minut. „Rozšiřuje se období trvání špičky o zhruba jednu hodinu na víceméně všech elektrizovaných tratích do Prahy, tedy bude delší období s intervalem 15 minut,“ doplnil náměstek ředitele ROPID Martin Šubrt. Více vlaků bude jezdit i ve směru na Všetaty a Mělník. Podle nového grafikonu přibude v pracovní dny jeden spěšný vlak Praha – Mělník, ráno pojedou navíc osobák Všetaty – Praha. Na příměstské trati mezi Nučicemi a Berounem bude zaveden pravidelný takt, vložené krátké spoje z Prahy do Nučic budou končit až na místní zastávce, a nikoli na nádraží jako dosud. Rozšíření objednávky vlaků se bude týkat například i tratí z Peček do Kouřimi, z Vraňan do Lužce, z Prahy do Kladna nebo z Prahy do Dobříše a Čerčan. Jde mimo jiné o reakci na rostoucí zájem cestujících. Jak nedávno uvedl šéf Českých drah Pavel Krtek, právě integrované dopravní systémy v čele s Prahou jsou hlavním tahounem tržeb podniku. Jen za pololetí činil růst čtyři procenta. Posílení jízdního řádu se ale neobejde bez navýšení dotací. Jen v Praze činí dotace kolem 850 milionů ročně, pro příští rok se počítá s navýšením o zhruba 65 milionů. Dalšími penězi přispívá na dopravu Středočeský kraj.

19. 09. 2016 K osmnáctým narozeninám lístek po Evropě zdarma, navrhuji europoslanci

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/poslanci-navrhujji-jizdenku-interrail-zdrama-fnd-/eko-doprava.aspx?c=A160919_122256_eko-doprava_ozr)

S neobvyklým nápadem jak sjednotit rozhádané evropské země přišli němečtí europoslanci. Ti navrhují, aby mladí Evropané dostali k osmnáctým narozeninám zdarma celoevropskou železniční jízdenku Interrail. Návrh se zatím setkal s pozitivními ohlasy. Zhruba 300 tisíc lidí, kteří každý rok vyrazí s měsíční jízdenkou Interrail v kapse na vlakové putování po Evropě, nezdědka vzpomínají na tuto cestu jako jeden z nejkrásnějších zážitků v životě. Lísek platí až měsíc a umožňuje využívat vlakovou síť ve 30 zemích od Almerie až po Narvik. Je jen na aktuální náladě cestujících, zda se ráno chtějí probudit na nádraží pulzujícího Amsterdamu, nebo uprostřed švédské pustiny. Využit oblíbenosti jízdenky k posílení pocitu sounáležitosti mezi Evropany v aktuální krizi chtějí proto evropští poslanci. Německý poslanec Manfred Weber přišel podle deníku Die Welt s nápadem, poskytnou Interrail Evropanům k osmnáctým narozeninám zdarma. Podle Webera šlo o spontánní nápad a zatím nejsou jasné téměř žádné podrobnosti. Návrh se však mezi evropskými politiky setkal s okamžitým ohlasem. „Skoro každý v Evropě si vzpomíná na jednu nebo více zajímavých cest vlakem. Je to opravdu skvělý nápad,“ podpořil návrh viceprezident Evropského parlamentu Alexander Graf Lambsdorff. Na summitu v Bratislavě myšlenku podpořil i italský premiér Matteo Renzi. Trochu rezervovaněji, avšak ne odmítavě, se vyjádřila komisařka pro dopravu Violeta Bulcová. „Mobilita mladých lidí je důležitý cíl Komise,“ prohlásila.

Interrail existuje v několika cenových variantách. Pro mladé do 26 let jsou v nabídce jízdenky v ceně od 200 do 479 eur. Pokud by Unie rozdala všem jízdenku v hodnotě 361 eur, která umožňuje zdarma cestovat 15 dní během jednoho měsíce, vyšlo by to podle propočtů Die Welt na 1,9 miliardy eur ročně. To je za předpokladu, že by nabídku skutečně využilo všech 5,4 milionu Evropanů, kteří v loňském roce oslavili osmnáctiny. Pokud by se na cestu po Evropě vydalo jen 50 až 70 procent osmnáctiletých, což je pravděpodobnější, náklady by spolykaly 1 až 1,5 miliardy eur ročně. Podle Lambsdorffa by bylo možné dárek k dosažení plnoletosti financovat z evropského rozpočtu.

20. 09. 2016 Od tragédie v Židenicích uplynulo 75 let. „Vlak smetl lidi jako kuželky“ (Brno-Židenice, 18. září 1941)

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/vlakova-tragedie-v-zidenicich-vyroci-ds4-brno-zpravy.aspx?c=A160917_2273928_brno-zpravy_krut)

Před tři čtvrtě stoletím se odehrálo na nádraží v brněnských Židenicích neštěstí, při němž přišlo o život osmnáct lidí a mnoho dalších bylo zraněno. Do cestujících, kteří za tmy čekali na vlak v kolejišti, najel rychlík. V neděli od té tragické události uplynulo přesně 75 let. Na zdejších hřbitově už jen několik hrobů připomíná, že se tady před tři čtvrtě stoletím převážně totálně nasazení dělníci adamovských strojíren, kam němečtí okupanti umístili svou zbrojovku, stali obětí hrůzného železničního neštěstí. Onoho 18. září 1941 ještě za tmy mířila k vlaku příjíždějícímu na nádraží obvykle ve 4 hodiny a 42 minut skoro tisícovka cestujících. Většina z nich měla v šest ráno nastoupit ke směně právě v Adamově, kde byli nuceně nasazení k práci pro nacistické Německo. Platilo nařízení o zatemnění, takže ani malé stavení, kde staniční zřízenec Josef Hájek právě prodával jízdenky, nebylo osvětlené. Stejně jako o něco blíž k Brnu se nacházející domeček s výpravčím Jaroslavem Dvořákem. A částečně zatemněná světla měly také příjíždějící vlaky.



Rozhodlo válečné nařízení. Vojenský vlak měl přednost

K židenickému nádraží, které ještě tehdy nemělo nástupní perony ani čekárnu či skutečnou nádražní budovu, se v tu chvíli blížily celkem tři vlakové soupravy: vojenský vlak číslo 94002, který tudy měl projíždět už před hodinou a 39 minutami, o sedm minut opožděný pražský rychlík číslo 148 řízený strojvedoucím Johannem Kroutilem a konečně i osobní vlak jedoucí od Brna k Adamovu. „Vojenský vlak musel výpravčí Jaroslav Dvořák podle válečného nařízení ovšem bez výjimky upřednostnit a pustit na trasu,“ vzpomínal v roce 2003 pro televizní dokument s názvem Židenice 1941 dnes už zesnulý historik Vlastimil Schildberger. „Zkusil alespoň ze své budky výpravčího na tento vlak upozornit telefonem staničního zřízence Josefa Hájka v jeho domečku na nádraží, jenže Hájek tam byl sám a právě plně zaměstnán prodejem jízdenek pro téměř tisícovku cestujících, takže telefon nevzal,“ dodal historik.

„Vzduchem létaly ruce a nohy“

Vojenský vlak se tedy k nástupišti blížil právě v čas příjezdu „osobáku“ od Brna a netrpěliví cestující, lační obsadit poslední volná místa k sezení před šichtou v továrně, jej mylně pokládali za „ten svůj“ a nahrnuli se do kolejiště. Jenže právě v té chvíli se z druhé strany řítí od Prahy opožděný rychlík. „Řadu lidí, kteří stáli v kolejišti, smetl rychlík jako kuželky,“ vzpomínal v dokumentu očitý pamětník Josef Janeček. „Vzduchem létaly ruce, nohy i zbytky těl,“ vybavoval si tehdejší adamovský dělník, který pak dlouhé týdny po události nemohl spát, jíst ani mluvit. V temnotě na nádraží však lidem teprve postupně docházelo, jaké neštěstí se právě odehrálo. Až když někoho napadlo rozsvítit kapesní svítilnu, bylo možné si udělat obrázek o strašné zkáze, která připravila o život osmnáct lidí a další zranila. Ani strojvedoucí rychlíku si údajně ničeho nevšiml. Teprve v cílové stanici prý zjistil, že je čelo jeho lokomotivy zakrvácené a s částmi lidských ostatků.

Zaměstnance železnice vyšetřovalo gestapo

Ohledání obětí bylo svěřeno soudnímu lékaři Františku Berkovi. A desetidenním vyšetřováním gestapa prošli železniční zaměstnanci Hájek i Dvořák. Ale protože zemřelí a zranění neměli správně v kolejišti co dělat, výpravčí i staniční zřízenec byli bez trestu propuštěni. Deset obětí ze Židenic mělo společný pohřeb 20. září 1941 na brněnském hřbitově, mezi nimi i manželé Bednářovi. K dovršení celé hrůzy byla paní Bednářová právě v sedmém měsíci těhotenství. Pohřbu v Židenicích se zúčastnil také tehdejší zemský prezident Jaroslav Mezník, jehož krátce na to – 11. listopadu 1941 – zatklo gestapo. O tři dny později jej v Kounicových kolejích zastřelil německý voják. Pozůstalým se sešla díky vyvolané vlně solidarity řada finančních darů, mezi jinými od brněnských společností Cement und Kalwerke nebo Leo Czech & Comp. z Maloměřic, ale také od říšské vlády, říšského protektora Konstantina von Neuratha nebo například prezidenta Emila Háchy.

Seznam obětí

Jindřiška Apoštolová, Ladislav Bednář, Květoslava Bednářová, František Bureš, Hedvig Drexler, Jan Fišer, Otilie Hamerská, Ladislav Honzák, Františka Horová, Ladislav Ježek, Felix Krejčí, Vladimír Kuchař, Josephine Müller, Eugen Pavlíček, Boleslav Poklasník, Leo Procházka, Václav Štrejt, Karla Zedníková

20. 09. 2016 Chládek & Tintěra se odmítají vzdát, chtějí zablokovat železniční tendr (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/reality-a-stavebnictvi/chladek-tintera-se-odmitaji-vzdat-chteji-zablokovat-zeleznicni-tendr-1321996>)

Případ zrušené železniční zakázky na dostavbu čtvrtého koridoru v Praze bude mít dohru u antimonopolního úřadu. Do Brna se obrátila litoměřická společnost Chládek & Tintěra, která v miliardové soutěži nabídla nejnižší cenu a jako vítěze ji doporučila i výběrová komise. Správa železniční dopravní cesty však místo uzavření smlouvy soutěž zrušila. Důvodem byla „nemožnost jednoznačně posoudit kvalifikaci“. To stavební firma považuje za protiprávní akt libovůle a proti zrušení soutěže se ohradila. Její námitku správa železnic koncem minulého týdne zamítla. „Námitku jednoho z uchazečů proti rozhodnutí o zrušení soutěže jsme shledali jako neoprávněnou. V nejbližším možném termínu vypíšeme novou zakázku podle nových, přísnějších a jednoznačných pravidel,“ sdělila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Jenže vypsání nového tendru se možná zdrží. Ve svém včerejším podání k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže se totiž firma vedle přezkoumání postupu SŽDC domáhá i vydání předběžného opatření, které by železničářům znemožnilo vypsání nového tendru do vyřešení případu. Nastává tak paradoxní situace. SŽDC totiž mimo jiné zdůvodňovala zrušení zakázky strachem, že stavbu zbrzdí odvolání neúspěšných uchazečů a průtahy u antimonopolního úřadu. Postup železničářů kritizoval i ministr dopravy Dan Ťok. Rezortní kontrola zatím výsledky své činnosti nezveřejnila.

Firma Chládek & Tintěra nabídla, že úsek z Hostivaře do Vršovic postaví za 3,4 miliardy korun. Jako jediná se tak dostala pod předpokládaných 3,6 miliardy. Ostatní nabídky byly výrazně vyšší, druhá skončila Eurovia ve sdružení se Strabagem s cenou 4,3 miliardy.

Obří železniční stavba promění městskou hromadnou dopravu

Napojení jihočeského koridoru na Prahu přinese velké změny v městské a příměstské dopravě. Šestikilometrový úsek z Hostivaře do Vršovic bude čtyřkolejný a po dokončení se vyhne zastávce Praha-Strašnice, která bude zrušena. Naopak nově vzniknou zastávky Zahradní Město a Praha-Eden, kompletní rekonstrukcí projde nádraží Vršovice. Na Zahradním Městě vznikne přestupní uzel na MHD. Optimistické scénáře počítaly se zahájením stavby ještě letos, po zrušení tendru se termín položení základního kamene odkládá nejméně o půl roku.

20. 09. 2016 Místo řepy by po staré vlečce mohli jezdit obyvatelé čakovického sídliště (Praha-Čakovice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1912712-misto-repy-po-stare-vlecce-mohli-jezdit-obyvatele-cakovickeho-sidliste>)

Radnice pražských Čakovic by chtěla, aby začaly jezdit vlaky k rostoucímu sídlišti na severu městské části. Koleje tam vedou, je to vlečka bývalého cukrovaru. K jejímu zprovoznění však bude muset město nejprve získat pozemky pod nimi. Z Čakovic do centra Prahy sice již tři roky jezdí v pracovní dny vlaky dvakrát až třikrát za hodinu, k užítku ale jsou jen obyvatelům jižní části Čakovic, kde je nádraží. Největší rozvoj však nyní zažívá severní část za areálem bývalého cukrovaru.

Místostarosta Jiří Vintiška na konferenci k budoucnosti dopravy na trati Praha – Všetaty upozornil, že na rostoucím sídlišti má výhledově žít pět až šest tisíc lidí. Z jejich pohledu se však zásadní výhoda městské železnice – rychlost ve srovnání s kombinací autobusu a metra – ztrácí. Podle radnice by ovšem i k sídlišti mohly vlaky zajíždět. Koleje totiž existují. K prodloužení linky z Masarykova nádraží, která končí na čakovickém nádraží, je však třeba starou cukrovarskou vlečku znovu zprovoznit a k tomu by Praha musela získat pozemky pod kolejemi. Zatím vlastní jenom část a na zbývajících zhruba 400 metrech je pouze desetinovým vlastníkem. Podle čakovického místostarosty však existuje možnost, že by zbylí vlastníci souhlasili s využíváním zbytku trati například výměnou za investice do silniční infrastruktury v areálu bývalého cukrovaru.

Organizace ROPID, která v Praze objednává veřejnou dopravu, snahu o obnovení cukrovarské vlečky podporuje. „Na trati z Neratovic do Prahy cítíme každý rok větší a větší poptávku cestujících po železniční dopravě. Rozvoj místních obcí i komplikace na silničních příjezdech do hlavního města, dělají železnici velmi žádanou,“ uvedl náměstek ředitele ROPIDu Pavel Procházka. Nejrychlejší vlaky, které v současnosti z Čakovic do centra Prahy jezdí, potřebují k cestě na hlavní nádraží 22 minut, osobní vlaky na Masarykovo nádraží potom o tři minuty více. Srovnatelná cesta autobusem a metrem je zhruba o čtvrt hodiny delší. Při cestě ze sídliště je však stejně nutné dojet k nádraží autobusem, zdlouhavý přestup potom veškerou výhodu železnice eliminuje.

20. 09. 2016 Akční nabídka – Interrail PROMO (-15 %, 1. října 2016 – 31. prosince 2016)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/infoservis/aktuality/-27684/>)

Síťová jízdenka Interrail umožňuje cestujícímu cestovat neomezeně po tratích daného dopravce v dané zemi/zemích, a to dle zakoupené varianty a vozové třídy... České dráhy spolu se společností Group Interrail/Eurail na nadcházející měsíce připravili 15% snížení oblíbených mezinárodních síťových jízdních dokladů Interrail. V nabídce je varianta Interrail Global pass, která platí pro cestování v rámci všech zúčastněných zemí a Interrail One Country Pass, která platí pro cesty pouze v jedné zemi. Prodej jízdenek s 15% slevou je umožněný v období od 1. 10. 2016 do 31. 12. 2016 se standardním předprodejem 3 měsíce.

20. 09. 2016 Jihočeské úzkokolejky v úzkých. Vlaky nejezdí a na díly nejsou peníze (JHMD, M 27)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/uzkokolejky-v-jiznich-cechach-a-dotace-eu-fpz-eko-doprava.aspx?c=A160920_2274232_eko-doprava_rts)

Jedna z hlavních turistických atrakcí v jižních Čechách má čím dál větší problémy. Na nové vlaky dostala evropské dotace, ale ani jeden z nich nejezdí. Podle zdrojů iDNES.cz hlavně kvůli tomu, že nejsou peníze na náhradní díly. Měla to být nová éra cestování po jihočeských úzkokolejkách. Když před dvěma a půl lety představila společnost Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) modernizované motorové vozy M27, u řady železničních fanoušků sklidila posměch. Netradičním designem i konstrukcí si vůz vysloužil přezdívku Hašíšbedna. Vedení firmy se tehdy bránilo s tím, že nové motoráky zkvalitní cestování na úzkokolejce. Jenže kvarteto modernizovaných rumunských vozů příliš dlouho nevydrželo. Od schválení v září roku 2014 Drážním úřadem jako tramvaj nejezdí aktuálně jediný vůz. A to může být pro dopravce problém: na jejich pořízení totiž čerpal dotaci s dobou udržitelnosti na deset až dvacet let.



Jeden vůz stojí od nedávné nehody, kdy se na úzkokolejce srazily dva vlaky, dalším provoz znemožňují různé technické závady. JHMD přitom čerpaly dotace na jejich modernizaci i kvůli tomu, že se měl zlepšit komfort cestujících, například namontováním klimatizace. Místo toho teď jezdí staré vozy tažené lokomotivami. A také stav starých vozů se zhoršuje, v provozu nejsou zdaleka všechny. Podle zdrojů iDNES.cz hlavně kvůli tomu, že nejsou peníze na náhradní díly.

Už dříve úřady část dotace seškrtyly. Za nové vozy firma JHMD zaplatila 62 milionů korun, ale získala jen necelých 12 milionů, tedy zhruba polovinu částky, s níž počítala. Podle mluvčí Regionální rady Jihovýchod Kateřiny Kurkové bylo důvodem to, že firma pochybila ve výběrovém řízení na dodavatele a nesplnila pravidla, podle nichž se peníze vynakládaly. Ze stejných důvodů seškrtyla společnosti dotace i Regionální rada Jihozápad. Nyní hrozí ještě větší škrt kvůli tomu, že vozy vůbec nejezdí. Šéf JHMD Boris Čajánek, který je ve funkci pátým rokem, tvrdí, že provozuschopnost vozidel plně odpovídá výši úhrad od krajů. Podle něj Vysočina ani neplatí zálohy za výkony v závazku veřejné služby. „Jsme trestáni za vlastnictví dopravní cesty,“ tvrdí Čajánek. JHMD za dopravní výkon dostávají méně peněz než České dráhy na regionálních tratích. Současně však pobírají dotace na provozuschopnost dráhy od Státního fondu dopravní infrastruktury. „Stav vozidel není optimální, ale poradíme si s tím,“ odpověděl Čajánek na dotaz k vozovému parku. I kvůli tomu chystá Čajánek rozdělení firmy na dvě. Jedna se zaměří na provoz vlaků pro kraje a druhá na provozování infrastruktury.

Minus 20 korun na kilometr

Jihočeskému kraji, který si provoz vlaků na trati objednává, však dochází trpělivost. „Vzhledem k jejich nízké provozuschopnosti (míněny jsou motorové vozy M27 – pozn. red.) v současné době zvažujeme možnost podnětu k Drážnímu úřadu na zahájení správního řízení s dopravcem,“ prohlašuje Ivan Študlar, vedoucí odboru kanceláře hejtmána Jihočeského kraje. Ještě na začátku léta to přitom vypadalo, že se spory o peníze mezi JHMD a kraji uklidnily. S Jihočeským krajem se dohodly na zvýšení platby za každý ujetý kilometr o 11,66 Kč na 72,69 Kč. Spolu s dodatkem schválil Jihočeský kraj také možnost přímého zadání výkonů na úzkokolejce po roce 2019. „Hodně se mezi námi vyjasnilo. My si uvědomujeme, že dlouhodobost je pro nás jistotou a kraj pozitivně vnímá zachování úzkokolejky,“ říká Čajánek, podle něhož společnost na každém kilometru trácí necelých dvacet korun.

JHMD se loni obrátily i na ministerstvo vnitra, aby spor s kraji o výši úhrady vyřešilo. Ministerstvo dalo za pravdu krajům. JHMD mají nicméně ještě jeden problém se soudy: žaluje je Národní technické muzeum kvůli zanedbané údržbě parní lokomotivy U 47, kterou si JHMD od muzea pronajaly. „Jednání ve věci lokomotivy U 47.001 v současnosti pokračují soudní cestou. Podrobnosti nebudeme více rozebírat,“ uvádí mluvčí muzea Adam Dušek. Současné vedení JHMD svádí problém na bývalé vedení, že začalo s rekonstrukcí lokomotivy bez dodatku ke smlouvě.

21. 09. 2016 ČD od nového grafikonu zavedou přímé noční spojení z Prahy přes České Budějovice do Curychu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-27691/>)

Od nového jízdního řádu 2016/17, který začne platit od 11. prosince 2016, zavedou České dráhy přímé noční spojení z Prahy přes České Budějovice a Linec do švýcarského Curychu. Tento spoj nahradí dosavadní noční vlak trasovaný přes Drážďany a Frankfurt nad Mohanem. Jízdenky z Prahy do Curychu budou stát od 497 Kč, s rezervací do lůžkového vozu od 994 Kč.

Expres s přímými vozy do Curychu bude začínat ve stanici Praha-Holešovice (odj. v 17:42), z pražského hlavního nádraží bude odjíždět v 18:02. Do Curychu vlak přijede v 8:20 ráno druhý den. V opačném směru z Curychu bude vlak odjíždět ve 21:40 a na pražské hlavní nádraží přijede v 10:57 následujícího dne. Končit bude tento spoj v Praze-Holešovicích. „Na českém území bude možné do vlaku nastoupit kromě Prahy také v Táboře, Českých Budějovicích, Velešíně, Kaplici a Rybníku, ve Švýcarsku budou cestující moci vystoupit vedle Curychu také v Buchsu poblíž hranic s Lichtenštejnskem nebo v Sargansu. V těchto stanicích bude možné přestoupit do navazujících spojů ve směru do kantonu Graubünden se světoznámými středisky Svatý Mořic, Davos nebo Klosters,“ říká Michal Štěpán, člen Představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu.

Přímý lůžkový vůz řady WLABmz z Prahy do Curychu pojede v jízdním řádu 2016/17 celoročně. Cestující si budou moci vybrat mezi kategoriemi T3 (třímístný oddíl), double (dvoumístný oddíl) nebo single (jednomístný oddíl) a v provedení economy (s umyvadlem) nebo deluxe (se sprchou a dalšími nadstandardními službami). V období Vánoc a nového roku, dále od 11. do 19. února a v letní sezóně od dubna do října doplní lůžkový vůz také klimatizovaný vůz 2. třídy k sezení (řada Bmz).

Jízdenky z Prahy do Curychu budou stát ve voze k sezení od 497 korun (18 EUR). Cena jízdenky s rezervací do třímístného oddílu T3 v lůžkovém voze bude začínat na 994 Kč (36 EUR). České dráhy kromě toho plánují také zvýhodněné ceny pro skupiny. Ceny jízdenek a místenek jsou stanoveny fixně v eurech a na koruny se přepočítávají podle aktuálního jednotného železničního kurzu. O termínu zahájení předprodeje budou České dráhy informovat zákazníky na svém webu.

Zjednodušený jízdní řád nočního spoje Praha – Curych a zpět (platí od 11. prosince 2016)

tam (Ex 1547 / EN 466)	stanice	zpět (EN 467 / Ex 1540)
17:42	Praha-Holešovice	11:19
18:02	Praha hl. n.	10:57
20:04	České Budějovice	8:51
22:25	Linz Hbf	4:55 – 6:35
6:20	Bludenz	23:40
6:37	Feldkirch	23:24
6:56	Buchs SG	23:05

7:23	Sargans	22:37
8:20	Zürich HB	21:40

21. 09. 2016 Zadlužené Německé dráhy dostanou od vlády miliardu eur

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zadluzene-nemecke-drahy-dostanou-od-vlady-miliardu-eur-1322412>)

Německo poskytne finanční injekci ve výši jedné miliardy eur (27 miliard korun) zadlužené železniční společnosti Deutsche Bahn a investuje také do železniční sítě. Deutsche Bahn by měla získat finanční injekci, která podpoří její kapitál, ještě letos nebo příští rok. V příštích čtyřech letech pak stát investuje další 1,4 miliardy eur do železniční sítě. Celkový dluh státní železniční společnosti činí téměř 20 miliard eur. Agentura Standard & Poor's letos v červenci snížila rating společnosti o jeden stupeň na AA- s odvoláním na slabý provozní výkon a nejistotu kolem načasování a výnosu z částečné privatizace dvou divizí Deutsche Bahn, firem Arriva a Schenker. Kapitálová injekce má za cíl odvrátit další snížení ratingu, které by zvýšilo splátky úroků, napsala agentura Reuters. Členka dozorčí rady Kirsten Lühmannová uvedla, že kapitálová injekce znamená, že firma nebude muset částečně privatizovat svoji britskou dceřinou společnost Arriva. Deutsche Bahn plánovala prodat část firmy Arriva a 40 procent logistické dceřiné společnosti Schenker. Z privatizace chtěla získat čtyři miliardy eur na obsluhu dluhu. Na základě dohody s ministerstvem financí o finanční pomoci Deutsche Bahn sníží výplatu dividend vládě. Dividenda v posledních letech tekla zpět do skupiny v podobě investic do železniční sítě. Berlín slíbil, že tento výpadek pokryje. To znamená, že v příštích čtyřech letech stát investuje do železniční sítě 1,4 miliardy eur.

22. 09. 2016 Vlaky na vodík, žádná kupé a méně místa. To je železniční budoucnost (InnoTrans)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/v-berline-zacala-nejvetsi-vystava-novych-vlaku-innotrans-pm9-/eko-doprava.aspx?c=A160921_161632_eko-doprava_suj)

Železnice zažívá v posledních letech svoji renesanci a dobře to dokládá právě probíhající veletrh železniční techniky InnoTrans v Berlíně. Na jednom místě je tak k vidění prakticky vše, čím budou zejména Evropané po kolejích v příštích letech jezdit. Se svými kousky se tu chlubí i výrobci z Česka. Možné budoucí vlaky na české koleje mohou v Berlíně vidět i čeští zákazníci: nákup nových vlaků by u nás měla podpořit výrazně Evropská unie a dá se očekávat, že výrobci se budou o zakázky na českou železnici ucházet. Pro koho vlastně, není stále jasné: ministerstvo dopravy stále plánuje „půjčovnu“ vlaků a chce soutěžit samo, jenže České dráhy, odboráři, sociální demokraté či prezident Miloš Zeman o něčem takovém nechce ani slyšet.

Veletrh potvrzuje dlouhodobý trend: z kolejí postupně mizí klasické vagony s kupé a nahrazují je jednotky většinou s velkoprostorovým uspořádáním. Jediný nový „klasický“ vůz tu vystavuje švýcarský výrobce Stadler, jde o lůžkový vůz pro ázerbájdžánské železnice. Jinak jsou vše velkoprostorové jednotky. Samozřejmě v nich bývají bezbariérové moderní toalety, zásuvky na dobíjení elektroniky nebo wi-fi. Nelze si ale také nevšimnout, že se i jednotky čím dál více plní sedačkami a je v nich tak stále méně místa.

V Berlíně se ukazují jak „zánovní“ vlaky, které už jezdí, tak některé soupravy mající světovou premiéru. Velkou pozornost poutají například vysokorychlostní vlaky od Stadleru pro spojení přes nový úpatní Gotthardský tunel s rychlostí do 250 kilometrů v hodině, které se tu objevily jen dva roky po podpisu kontraktu s švýcarskými SBB. Stadler tu poprvé ukazuje i novou generaci jednotek Flirt v provedení pro nizozemské dráhy. Výrobci vlaků se snaží přicházet i s alternativními pohony k naftovým. Například Alstom ukazuje svoji verzi motorového vlaku Lint s pohonem na vodík, představuje se tu i lokomotiva s hybridním pohonem.

Škoda přivezla jen lokomotivu, dohání zpoždění

V Berlíně nechybí ani čeští výrobci. Škoda měla do Berlína přivést soupravu NIM pro DB Regio na vlaky z Norimberka do Mnichova, kvůli zpoždění ve výrobě ale dala raději přednost dohánění skluzu před výstavou a kromě své tramvaje pro Bratislavu přivezla jen německou verzi lokomotivy Emil Zátopek. CZ Loko přivezlo svoji posunovací lokomotivu EfisHunter 1000, Legios Loco ukázal svůj nový vagon na přepravu sypkých materiálů. Na veletrhu nechybí řada českých firem ze železničního průmyslu, které nevyrábí přímo vlaky, ale díly do nich. Podstatně více vlaků tu ukazuje polská konkurence: Pesa tu po fiasku se schvalováním vlaků v Německu ukazuje dieslovou Pesu Link

pro německého dopravce Niederbarnimer Eisenbahn, které už razítko německého drážního úřadu má. Nechybí ani jejich elektrické jednotky Dart, polský výrobce Newag ukazuje soupravu Impulse. Na Innotrans letos přijelo 2 950 vystavovatelů ze 60 zemí, ve více než dvacetileté historii tak jde o největší účast. Výstava je otevřená do neděle.

23. 09. 2016 Ve Vnorovech vyprostili vykolejený jeřáb, který ucpal trať

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/vykolejeny-je-rab-vnorovy-vyprosteni-d84-/brno-zpravy.aspx?c=A160922_110448_brno-zpravy_krut)

Srážka vlaku s traktorem minulý týden odstartovala řetězec událostí, po kterých zůstala železniční trať mezi Veselím nad Moravou a Sudoměřicemi na Hodonínsku ucpaná. V pátek se podařilo po mnohahodinovém úsilí s pomocí speciálního silničního jeřábu postavit zpět na koleje havarovaný jeřáb železniční. Zmatky odstartovala nehoda na železničním přejezdu, při níž do osobního vlaku narazil traktor, jehož řidič střet nepřežil. Čtyři vagony vinou srážky vykolejily a jeden z nich začal hořet, osm lidí z vlaku při nehodě utrpělo zranění. Následnou noc na místo dorazil jeřáb, který měl vagony vrátit na koleje a odtáhnout, místo toho však sám vykolejil. Stabilizovat jej poté musel speciální vyprošťovací tank.

Série nehod vyústila v zablokování trati, pro jejíž uvolnění bylo třeba spustit rozsáhlou logistickou operaci. Ta začala v pondělí, kdy Správa železniční dopravní cesty zahájila zajištění přístupu pro speciální jeřáb o nosnosti 700 tun. To znamenalo odstranění kolejí a navezení čtyři metry širokého šterkového podloží. Připravily se také opěrné stěny pro čtyři ramena jeřábu. Samotné vyprošťovací práce byly naplánovány na pátek a trvaly od rána až do odpoledne. „Vše se odehrává podle plánu. Železniční jeřáb byl podložený a je nyní v rovině. Právě v těchto chvílích se odehrává jeho usazování zpět na koleje,“ přiblížila krátce po třetí odpoledne mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. SŽDC přitom počítala s tím, že vozidlo se převrácením nepoškodilo a z místa bude schopné odjet. „V sobotu po stažení vykolejeného a odjezdu speciálního jeřábu začnou práce na odklizení provizorní komunikace, odbagrování šterku, položení železničního svršku. Obnovení provozu předpokládáme příští týden ve středu,“ podotkla Šubová.

23. 09. 2016 V Německu plánují vlaky bez strojvůdce, do budoucna by mohly jezdit také do Česka

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/v-nemecku-planuji-vlaky-bez-strojvudce-do-budoucnaby-mohly-jezdit-take-do-ceska-1322755>)

V Německu by už za několik let mohly jezdit první vlaky bez strojvůdce. Plně automatické stroje by se na tamních železnicích mohly podle Achima Fiacka ze společnosti Deutsche Bahn (DB) objevit kolem roku 2023. Fiack to řekl v rozhovoru s ČTK. Německé dráhy o projektu od začátku uvažují v mezinárodním měřítku, časem by tedy takové vlaky mohly jezdit i do Česka. „Odhadujeme, že to čistě technicky bude možné do tří až čtyř let, když se do toho skutečně opřeme,“ říká Fiack o plně automatických vlacích. Než začnou vozit i cestující, bude třeba upravit právní rámec a vyjednat povolení potřebná pro nasazení automatických souprav do provozu. „Počítáme s tím, že to bude trvat ještě další tři, čtyři roky. Naším cílem je, aby první plně automatické vlaky jezdily v polovině dvacátých let,“ upřesňuje vizi muž z oddělení strategického managementu DB.

V prvních letech nebudou automatické vlaky jezdit po celém Německu, ale na zvláště vybraných tratích. Jaké to budou, začínají už teď řešit odborníci. „Jak přístupná je ta trať? Je na ní i nákladní doprava? Kolik je na ní železničních přejezdů? Jakou rychlostí se na ní jezdí?“, vyjmenovává Fiack některé z otázek, které experti posuzují. Než bude možné soupravy plně automatizovat, je podle německého manažera nutné zapracovat na několika oblastech. „Bude potřeba funkce autopilota, která řízení vlaku převezme,“ uvádí Fiack jeden z příkladů. Automatický vlak bude také muset mít senzory, které budou sledovat trať i okolí a dokážou rozpoznat překážky. „Vlak musí mít oči, musí být schopen vidět,“ podotýká. Třetí technickou oblastí, na níž bude potřeba se zaměřit, je přesné určování polohy, aby bylo vždy jasné, kde a hlavně na jaké koleji se daný vlak pohybuje, a to i v případě, když jsou koleje těsně vedle sebe. Čtvrtým bodem je lepší napojení vlaků na datové sítě, aby mohly nepřetržitě komunikovat s centrálou a případně i mezi sebou. „Jednotlivé technologie jsou už částečně k dispozici na trhu, ale jde o to, jak systémy vzájemně propojit,“ říká Fiack k oblastem, u kterých čeká největší obtíže. Oproti letištním drahám nebo některým metrům, které jsou již plně automatizované, situace na železnici komplikuje to, že nejde o uzavřenou okruhu, a cestu vlaku tak může kdykoliv něco nebo někdo zkrátit. Právě v takových podmínkách už Deutsche Bahn vlaky několik let testuje. Od roku 2008 jezdí stroje na pětadvacetkilometrové trati mezi Annaberg-Buchholzem a Schwarzenbergem

na německé straně Krušných hor, jen několik kilometrů od českých hranic. Zatím v lokomotivě vždy pro jistotu sedí strojvůdce, příští rok už by ale vlak mohl trasu poprvé zvládnout úplně sám.

Od automatických souprav si hlavní německý železniční dopravce slibuje energetické úspory a větší vytížení tratí. Vlak bez strojvůdce bude schopen jízdu naprosto přesně přizpůsobit trati, a mohl by tak ušetřit přes deset procent energie. Zároveň bude díky výrazně lepší koordinaci vlaků a jejich propojenosti možné jednotlivé soupravy na trať vysílat s výrazně menšími rozestupy než dnes. Přes veškeré změny, které chce DB časem uplatnit i v mezinárodní dopravě, zůstane jedna věc stejná. I v automatických vlacích budou zprvu jízdenky kontrolovat průvodčí.

25. 09. 2016 Zadlužené České dráhy půjčí půl miliardy ČD Cargo na lokomotivy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-pujci-540-milionu-cd-cargo-dbb-eko-doprava.aspx?c=A160923_164914_eko-doprava_suj)

České dráhy řeší nezvyklou situaci. Jsou sice výrazně zadlužené, ale současně mají aktuálně miliardy korun na účtech. Proto se rozhodly, že půjčí přes půl miliardy korun své dceřiné společnosti ČD Cargo na nákup pěti lokomotiv Vectron od společnosti Siemens. Nové lokomotivy mají zvýšit konkurenceschopnost ČD Cargo zejména na zahraničních trzích. Půjčku v hodnotě 20 milionů eur (zhruba 540 milionů korun) už schválily dozorčí rady obou společností. „Další konkrétní parametry půjčky považujeme za obchodní tajemství, ale půjčka uvnitř Skupiny ČD je standardní korporátní nástroj a je výhodná pro obě strany,“ vysvětlil předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Pavel Krtek. Podle informací iDNES.cz je půjčka úročena zhruba jedním procentem a je na sedm let. České dráhy měly přitom ke konci června podle pololetní zprávy na účtech téměř šest miliard korun, jejich celkový objem úvěrů a půjček přesahuje 35 miliard korun. Aktuálně však mohou mít peněz na účtu ještě více, dostaly totiž peníze od SŽDC za převod nádraží a současně nevyčerpaly ještě všechny prostředky, které získaly poslední emisí eurobondů. Snížit některé dluhy ale není možné, protože věřitelé nechtějí jejich předčasné splacení. „Volné prostředky půjčíme ČD Cargo, čímž se nezvýší hrubé zadlužení skupiny, protože Cargo nebude čerpat externí půjčku. Zároveň výnosové a nákladové úroky zůstanou uvnitř skupiny ČD, což je ekonomicky výhodné,“ dodal Krtek.

26. 09. 2016 Sekyra zastaví kus nádraží Smíchov, ustoupit musí i Jančurovy žluté vlaky (Praha-Smíchov společné nádraží)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/reality-a-stavebnictvi/sekyra-zastavi-kus-nadrazi-smichov-ustoupit-musi-i-jancurovy-zlute-293>)

Obří developerský projekt společnosti Sekyra Group a s ní spojených investorů v oblasti smíchovského nádraží se dává do pohybu. A tlačí před sebou železniční dopravu, která se bude muset uskrovnit. Pozdější fáze zvelebování území zřejmě výrazně dopadne i na provoz žlutých vlaků RegioJetu podnikatele Radima Jančury. První velkou změnou je prosincový odklon linky ČD z Hostivice na pražské hlavní nádraží. Motorák dnes jezdí do zastávky Na Knížecí. „Přesměrování je z podnětu developera, který zde již připravuje stavební aktivity,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. V místě přilehlém k Nádražní ulici chce Sekyra rozjet první fázi projektu. Vzniknout zde mají dva domovní bloky o padesáti tisících metrech čtverečních, z toho většinu zaberou čtyři stovky bytů. Developer požádá na přelomu letošního a příštího roku o územní rozhodnutí, pak musí získat ještě stavební povolení. Do dvou let chce začít stavět. Hostivický motorák bude nově stavět u takzvaného severního nástupiště a na most přes Vltavu se dostane spojkou přes Nádražní ulici zvanou Na paloučku. Bude se tak muset vejít mezi žluté vlaky, které se u severního nástupiště (nebo také společného nádraží) řadí, uklízejí a doplňují catering. Spojku Na paloučku dnes využívají fakticky pouze RegioJet.

RegioJet žádá větší kapacity

Větší rána pro RegioJet ale má přijít později. Sekyra počítá se zastavením celého území mezi ulicemi Dobříšská, Radlická a Nádražní. Za oběť má padnout i Jančurovo kolejiště, tedy společné nádraží. Správa železniční dopravní cesty počítá i se zrušením spojky Na paloučku. RegioJet ale s opuštěním svého seřadiště nepočítá. „Naopak se jedná o infrastrukturu, která má velkou míru využívání, není tedy možné ji zrušit jako nevyužívanou. RegioJet naopak apeloval na SŽDC, aby navýšila kapacitu této infrastruktury,“ uvedl mluvčí Aleš Ondrůj. Podle něj není pro zastavení kolejiště právní základ ani důvod. Sekyra zásah do zájmů Radima Jančury neřeší. Partnerem jsou pro něj totiž jen České dráhy, případně SŽDC. „S Jančurou nejsme v kontaktu ani v dobrém, ani ve zlém,“ řekl Leoš Anderle,

výkonný ředitel Sekyra Group. Celkové kapacity pro odstavování vlaků se ale podle něj na Smíchově zmenší. Podle informací deníku E15 už Jančurovi lidé sondažovali na správě železnic, kam jinam by se daly žluté vlaky umístit. Pomoci se ale nedaří. Správa železnic má s developerským projektem své starosti. Zástavba totiž odřízne od pražské železniční sítě jinonickou trať známou jako Pražský Semmering, která nyní ústí na společné nádraží. SŽDC ji bude muset nákladně napojit na osobní nádraží na Smíchově.

26. 09. 2016 RegioJet přidá spoj na trase Praha – Brno. Vyhne se kolizi s ČD (od 11. prosince 2016)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-praha-brno-regiojet-0y6-/eko-doprava.aspx?c=A160925_212750_eko-doprava_suj)

Soukromý dopravce RegioJet našel v jízdním řádu mezi Prahou a Brnem místo, kde nebude vadit Českým drahám. Vyplývá to z poslední verze návrhu jízdního řádu. Firma nechce novou verzi řádů až do vydání komentovat. Zatímco o dva páry vlaků se přetahuje RegioJet s Českými drahami (ČD), potichu dal do jízdního řádu ještě třetí. Ten, na rozdíl od prvních dvou, s ČD nijak nekoliduje a Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) pro něj v chystaném grafikonu našla místo. Vyplývá to z poslední verze návrhu jízdního řádu, který zveřejnil na svých stránkách například Pardubický kraj.

RegioJet si objednal trasu s odjezdem v 7.19 z Prahy, vlak přijíždí do Brna v 9:51 a dál pokračuje ještě do Bratislavy. Zpět jede v 17:09 z Brna. Tento spoj není v kolizi s jinými vlaky Českých drah: 29 minut před ním jede z Prahy railjet, 33 minut poté vlak EC do Budapešti. Podobně je půlhodinová mezera mezi jinými vlaky i na cestě z Brna do Prahy. RegioJet nechce do vydání finálního jízdního řádu další pár spojů komentovat. V návrhu má celkem tři páry spojů: kromě nového páru ještě dva ranní z Brna a odpoledne z Prahy. Jde o dva vlaky, které dosud provozovaly České dráhy. Ty chtějí na této trase dál jezdit, i když ministerstvo dopravy tyto dva přestalo objednávat a dorovnávat jejich ztrátu. Teď je chtějí jezdit na vlastní riziko.

České dráhy se pokusily získat při boji o kapacitu výhodu tím, že se domluvily s Pardubickým krajem na zastavování zmíněných vlaků v České Třebové. RegioJet slíbil Pardubickému kraji, že pokud získá prostor v jízdním řádu také, tak bude v České Třebové zastavovat rovněž. RegioJet v pondělí slaví pět let od svého startu na české železnici. Z nuly se firma stala dopravcem, který letos očekává 8 milionů cestujících.

26. 09. 2016 Připojení k internetu nabídnou desítky dalších vlaků, ČD vypisují soutěž na Wi-Fi do rychlíkových vozů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-27716/>)

Připojení k internetu prostřednictvím palubní Wi-Fi sítě se rozšíří během prvního pololetí příštího roku na desítky dalších spojů a na další vlakové linky. České dráhy vyhlásily veřejnou zakázku na dodávku a implementaci technologie pro poskytování přístupu k veřejné internetové síti pro cestující do dalších 89 vozů pro dálkové vlaky. Služba se tak během nadcházejících 9 měsíců rozšíří do desítek dalších spojů na linkách z Prahy do Českých Budějovic, do Klatov a Železné Rudy, do Hradce Králové a Trutnova nebo z Prahy do Luhačovic. V současnosti je internet dostupný prostřednictvím palubní sítě Wi-Fi už ve více než 550 vlacích národního dopravce. „Bezplatné Wi-Fi připojení k internetu je v současnosti nejčastěji požadovaná doplňková služba od našich zákazníků, proto pokračujeme v zavádění této technologie,“ říká Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu a doplňuje: „Díky zavedení Wi-Fi do 89 vozů pro dálkovou dopravu nabídne národní dopravce během prvního pololetí roku 2017 nově připojení k internetu na frekventované lince z Prahy do Tábora, Českých Budějovic a dále až do Lince. Více vlaků nabídne Wi-Fi také mezi Prahou a Plzní a nově bude tato služba rozšířena až do Klatov a Železné Rudy. Úplně nově pokryjeme Wi-Fi připojením k internetu rychlíkovou linku Praha – Hradec Králové – Trutnov, kde od letoška nasazujeme více komfortních klimatizovaných vozů. Internet přes palubní Wi-Fi nově nabídnou také rychlíky z Prahy do Přerova, Otrokovic a Luhačovic. Vítěz veřejné soutěže bude mít půl roku od podpisu smlouvy na instalaci a schválení Wi-Fi technologie do 62 velkoprostorových vozů 2. třídy typu Bppee²³¹, do 12 oddílových vozů 1. a 2. třídy typu ABmz³⁴⁶ a 15 velkoprostorových vozů 1. a 2. třídy typu ABpee³⁴⁷.

České dráhy v současnosti disponují téměř 500 vozy, ve kterých je dostupný internet prostřednictvím palubní sítě Wi-Fi. Internet prostřednictvím Wi-Fi je na území České republiky dostupný také ve vybraných vozech zahraničních železnic zařazených do mezistátních vlaků, především z Rakouska

a ze Slovenska. Národní dopravce tak v současnosti nabízí připojení k internetu přes Wi-Fi síť ve více než 550 spojích na území celé republiky, z toho přibližně čtvrtinu představují dálkové spoje a tři čtvrtiny spoje regionální.

26. 09. 2016 Železničáři opraví pražský Negrelliho viadukt, rekonstrukce potrvá tři roky

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/realita-a-stavebnictvi/zeleznicari-opravi-prazsky-negrelliho-viadukt-rekonstrukce-potrva-tri-roky-1323044>)

Správa železniční dopravní cesty spouští po letech příslibů akci rekonstrukce Negrelliho viaduktu. V pondělí vypsal tendr na opravu 150 let starého mostu, předpokládaná hodnota zakázky činí 1,2 miliardy korun. Součástí stavby bude i odstranění nepůvodních vestaveb a přístaveb. Oprava památky z dob počátků železnice u nás je první fází budování železničního spojení na letišti. Práce se přitom neustále odkládaly, o zahájení oprav 1 100 metrů dlouhého mostu mluvil už v roce 2012 tehdejší ředitel SŽDC Jiří Kolář. Náklady tenkrát odhadoval na 800 milionů korun. Oprava by měla trvat přes tři roky, z toho po většinu doby bude most zcela uzavřen. Vlaky, které by normálně zajížděly na Masarykovo nádraží, budou končit v Bubnech. Zatím není jasný způsob využití prostorů pod mostními oblouky. Zatímco někteří pražští politici v čele se Zelenými si zde představují kavárny a obchody, správa železnic by dala přednost čisté klenuté kráse bez zásahů.

27. 09. 2016 Správní rada SŽDC projednala přípravu a realizaci oprav nádraží

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/sr-27.9.2016.html>)

V červenci převzala Správa železniční dopravní cesty část závodu Českých drah. Dlouho očekávaná transakce běžela podle harmonogramu a k poslednímu srpnu byl celý proces zdárně ukončen. Pod správu státní organizace přešlo 1 575 budov. Správní rada pak v krátkém čase projednala plány oprav výpravních budov. Do konce roku proběhnou na osmdesátce nádraží a vyjdou na 166 milionů korun. „Společenská očekávání spojená s převodem nádraží z ČD do majetku SŽDC jsou značná. Proto chceme komunikovat program postupné stavební obnovy českých nádraží a vysvětlit zvolený postup prací s ohledem na možnosti a podmínky, které SŽDC jako státní organizace a provozovatel dráhy má,“ vysvětluje předseda správní rady Vladimír Novotný.

SŽDC zahájila přípravu a realizaci drobných opravných prací do konce letošního roku v celkové hodnotě 166 milionů korun. „Jedná se především o opravy akutního charakteru, jejich realizace bude prvním příkladem dlouhodobé vize SŽDC uvést osobní nádraží do dobrého technického, provozního i estetického stavu,“ doplňuje Novotný. Zpravidla půjde o výměnu oken a dveří, opravy příštířeků, střešních krytin a fasád. Upravovat se budou i prostory pro cestující, například interiéry čekáren, nádražních hal či sociálních zařízení. Do konce roku se vylepší přesně osmdesátka nádraží ve všech krajích.

V rámci převodu převzala SŽDC k několika připravovaným stavbám projektovou dokumentaci s platným stavebním povolením. Kompletní modernizace tak čeká v příštím roce výpravní budovy v Břeclavi, Kuřimi, Hradci Králové, Turnově, Lipníku nad Bečvou, Přerově a Sokolově. Předpokládané náklady činí 198 milionů korun. Plány pokračují i v případě myšlenky umístit úřady do drážních budov. SŽDC již úzce spolupracuje se zástupci Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových. Vedení společnosti se pochopitelně intenzivně zabývá plány oprav v dalších letech. Konkrétní podoba a harmonogram stavebních akcí při modernizaci nádraží vzejdou z podrobné analýzy. Cílem je realizovat investice do nemovitostí komplexně, tedy řešit celý prostor stanic a přednádraží.

27. 09. 2016 Leo Express koupí nové vlaky z Číny. Od největšího výrobce na světě

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/prvni-cinske-vlakly-na-ceske-koleje-leo-express-kupuje-tri-jednotky-1dq/eko-doprava.aspx?c=A160926_224848_eko-doprava_suj)

Do dvou let by na koleje v EU měly vyjet vůbec první vlaky vyrobené v Číně. Začít s nimi chce jezdit soukromý dopravce Leo Express. Ve Vídni podepsal dohodu na pořízení tří nových jednotek a rámcovou smlouvu na dalších 30 vlaků s největším výrobcem vlaků na světě, firmou CRRC. Jednotky budou určené pro středoevropský trh, firma zatím nezveřejnila, kde konkrétně jednotky nasadí. Leo Express konkrétně podepsal smlouvu na dodávku tří nových vícesystémových



elektrických jednotek a rámcovou smlouvu na dalších třicet jednotek se společností CRRC Zhuzhou Electric Locomotive Co., Ltd factory, která patří pod největšího výrobce železniční techniky na světě CRRC Corp. Cenu transakce obě strany odmítly komentovat. Dodávka prvních tří jednotek pro Leo Express je plánována na polovinu roku 2018. Kapacita počtu sedaček Leo Express by se tímto krokem zdvojnásobila. Nové jednotky jsou určené pro střeoevropský trh jak pro nedotovaný provoz na komerční riziko, tak pro objednávaný provoz v rámci závazku veřejné služby. LEO Express nyní provozuje spoje mezi Českem a Slovenskem a usiluje o vstup na polské koleje.

Číňané uspěli v USA, v Evropě zatím jen v Makedonii

Skupina CRRC je největší světový výrobce kolejových vozidel a železničního vybavení a s velkým náskokem dominuje trhu v dodávkách železniční techniky, včetně vlaků s technologií magnetické levitace (zkráceně Maglev). Vyrábí lokomotivy, vozy pro metro, tramvaje či autobusy a kromě domácího trhu dodává i do USA, Malajsie, Ruska, Indie a dalších zemí. Firma nedávno získala například velkou zakázku pro metro v Bostonu nebo zakázku na 400 vlaků v Chicagu.

CRRC má obrat kolem třiceti miliard eur a zaměstnává přes 185 tisíc lidí. Jen ve vývoji jich pracuje 15 tisíc, firma se zaměřuje čím dál více na vysokorychlostní vlaky. Na čínském trhu má společnost více než 90% podíl v oblasti dodávek železniční techniky. Pro vstup na evropský trh CRRC otevřela ve Vídni svoji evropskou kancelář. V Evropě CRRC zatím dodala elektrické jednotky jen do Makedonie, kde se dokonce dostaly i na poštovní známky. Firma se však netají velkými ambicemi proniknout na evropský trh ovládaný několika málo výrobci. „Jako globálního lídra mezi železničními výrobci nás velice těší oznámit první smlouvu v Evropské unii právě s LEO Express, nejrychleji rostoucím multimodálním dopravcem v Evropě. Evropský trh pro nás představuje významnou obchodní příležitost.“ uvedl generální ředitel CRRC ZELC Čching-che Čou (v anglickém přepisu Qinghe Zhou). Leo Express dosud jezdí s pěti jednotkami Stadler Flirt. Spolupráce s čínskou firmou podle šéfa firmy Petera Köhlera povede k novému konceptu služeb. Ke spojení s čínskou firmou ho podle jeho slov vedla technologická řešení a jejich spolehlivost.

Podíl českých dodavatelů bude významný, tvrdí dopravce

„Chceme s nimi vyvinout zcela novou generaci železničních jednotek, které kopírují potřeby zákazníků a zkušenosti z dosavadního provozu. Nové vlaky budou vybaveny technologiemi vyvinutými v Leo Express. V CRRC jsme našli dlouhodobého partnera pro růst našeho podnikání, protože úroveň personifikace jejich jednotek během fáze vývoje nám umožňuje velice pružně reagovat na požadavky jak v komerční dopravě, tak na požadavky zadavatelů veřejných zakázek,“ řekl Köhler. Podle něj je výhodou například kratší dodací lhůta díky obrovským výrobním kapacitám. „Chceme rozhodně zachovat významný podíl kvalitních českých a jiných střeoevropských subdodavatelů.“ řekl Köhler. Čínské vlaky musí projít schválením k provozu v Česku. V Evropě zatím několik čínských výrobců uspělo jen v dodávkách autobusů, jejich podíl na evropském trhu je však zatím spíše malý.

27. 09. 2016 Vyhráli, ale obří zakázku na železnici nezískali. Ted' chtějí 200 milionů (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/chladek-a-tintera-chce-odškodne-dz8-/eko-doprava.aspx?c=A160927_125421_eko-doprava_suj)

Společnost Chládek a Tintera Litoměřice se chce soudit se státem až o 200 milionů korun za to, že Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zrušila letošní největší zakázku na železnici. Tu měla firma podle doporučení hodnotící komise vyhrát. Jde o zakázku na modernizaci tratě z Prahy-Hostivaře k vinohradským tunelům v hodnotě 3,6 miliardy korun. Firma Chládek a Tintera za ni nabídla 3,4 miliardy, ostatní stavbaři výrazně více. „Náhrada škody 200 milionů korun je vypočítaná jako naše ušlá marže ve výši 6 % z hodnoty naší nabídnuté ceny,“ řekl obchodní ředitel firmy Pavel Stoužil. Firma se na soud obrátí poté, co ve věci rozhodne Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Na něj se firma minulý týden obrátila. Firma, která nabídla v soutěži nejnižší cenu a porazila největší stavební firmy v zemi, se odmítá se zrušením soutěže smířit. „Chceme zvrátit podle našeho názoru diskriminující a iracionální rozhodnutí,“ dodal Stoužil.

SŽDC největší letošní zakázku zrušila letos v létě. Zdůvodnění nebylo příliš konkrétní, šlo o „zadavatelem zjištěné nemožnosti učinit jednoznačný závěr o posouzení kvalifikace uchazečů“. Velká akce na modernizaci koridoru na jih Čech tak nabere velké zpoždění, minimálně o půl roku. SŽDC dosud nově soutěž nevypsala. Důvody zrušení zkoumá i auditní tým, který na SŽDC poslal ministr dopravy Dan Ťok.

27. 09. 2016 Stavbaři začali razit druhý tubus nejdelšího tunelu v Česku (tunel Ejpovice)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/tunel-zeleznice-vlak-stavba-druhy-severni-tubus-f6d-plzen-zpravy.aspx?c=A160927_162724_plzen-zpravy_pp)

Stavbaři začali razit severní tubus nejdelšího železničního tunelu v Česku. Řezná hlava se v úterý dopoledne zakousla do betonového nástřiku, který kryje stěnu tunelového portálu u Kyšic. Jen o několik metrů jižněji už je vybudovaný první tubus. Jižní tubus dlouhý 4 150 metrů štít razil 16 měsíců. Do břidlic u Kyšic se zařizl začátkem loňského února, u plzeňského portálu pod vrchem Chlum se vynořil z podzemí letos v červnu. Šéf razičů Štefan Ivor podotkl, že zkušenosti z prvního tubusu jsou neocenitelné, ale příroda dokáže být nevyzpytatelná. „V průzkumných vrtech pro severní tunel se u vjezdového portálu objevily i tvrdé spility,“ řekl Ivor. Přitom při ražbě vedlejšího jižního tubusu narazili stavbaři na spility až v poslední čtvrtině trasy.



Tunel mezi Kyšicemi a Plzní jsou vlastně dva jednokolejné tubusy vedle sebe. Pro každý směr je jeden. V pravidelných vzdálenostech budou propojeny bezpečnostními průchody. Již hotový jižní tubus si mohli lidé projít a prohlédnout před dvěma týdny. Tato akce přilákala přes deset tisíc lidí. Tunel bude součástí čtrnáctikilometrového železničního koridoru mezi Plzní a Rokycany za čtyři miliardy korun. Nová železnice na této trase zkrátí jízdu vlaků asi o devět minut. Na vyšší rychlosti je nyní trať upravená od plzeňského hlavního nádraží až k budoucímu odbočení do tunelu na plzeňské straně a od Ejpovic až do Berouna. Tunelem by měl první vlak projet zřejmě koncem roku 2018.

29. 09. 2016 Dvě regionální dráhy: Nový vlastník, starý provozovatel (tratě č. 063, 113)

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/cs/aktuality/508-dve-regionalni-drahy-novy-vlastnik-stary-provozovatel>)

Není tomu tak dávno, co proběhla nejen světem železnic zpráva, že firma AŽD Praha koupila od státu dvě regionální železniční dráhy. Konkrétně jde o tratě z Čížkovic do Obrnic (v Ústeckém kraji) a z Dolního Bousova do Kopidlno (ve Středočeském a Královéhradeckém kraji). Na obou tratích byl před lety zastaven pravidelný celoroční provoz, v současné době je využíváno, zejména pak na švestkové dráze z Čížkovic do Obrnic, pouze sezónního provozu a občasných nostalgických jízd. Dříve byla provozovatelem drah Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Ta však bude obě tratě provozovat i nadále. Drážní úřad totiž v minulých dnech vydal nové úřední povolení, na základě kterého bude SŽDC od 1. října 2016 opětovným provozovatelem zmíněných drah. Povolení bylo vydáno na dobu neurčitou.

29. 09. 2016 Do čínské vysokorychlostní železnice poprvé investuje soukromník, projekt vyjde na 167 miliard

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/do-cinske-vysokorychlostni-zeleznice-poprve-investuje-soukromnik-projekt-vyjde-na-167-miliard-1323150>)

Čínský konglomerát Fosun International Ltd. investuje do projektu veřejně-soukromého partnerství (PPP) na výstavbu vysokorychlostního vlakového spojení, jehož celková hodnota je 46,2 miliardy jüanů (166,7 miliardy korun). Stane se tak první soukromou firmou, která se účastní projektu vysokorychlostního železničního spojení v Číně. Čínská vláda má zájem přilákat soukromý kapitál do infrastrukturních projektů, protože tak může zmírnit dluhové zatížení místních samospráv. Slíbila také podpořit PPP. V lednu státní plánovací úřad oznámil, že se chystá otestovat PPP v železnici a spustí osm projektů pro vysokorychlostní a meziměstské železniční spojení. Fosun v prohlášení uvedl, že jeho dceřiná společnost Shanghai Fosun High Technology Group podepsala dohodu s vládou provincie Če-ťiang o první fázi projektu železnice, v rámci které mají být propojena města Chang-čou a Tchaj-čou. Firma však neupřesnila, jak velký bude její podíl na celkové investici.

Čína za necelých deset let vystavěla nejdelší vysokorychlostní železniční síť na světě. Státní železniční společnost se však těžce zadlužila. Na konci června celkový dluh China Railway Corp. činil 4,21 bilionu jüanů (15,2 bilionu \$), napsala agentura Reuters.

29. 09. 2016 Zájem žen o technické obory na železnici roste

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-27738/>)

České dráhy zaznamenaly vyšší zájem žen o technické profese, jako jsou strojvedoucí a mechanik. Aktuálně už „modré vlaky“ řídí 9 žen a šest se na povolání strojvůdkyně připravuje. Téměř dvě desítky jich pracují v depech a dílnách jako provozní zámečnice nebo zámečnice kolejových vozidel. Další jsou mechaniky v elektro oborech. České dráhy zaměstnávají celkem 4 628 žen. Jejich podíl na počtu zaměstnanců je 31 %. Nejvíce jsou zastoupeny v profesích osobní pokladní (1 594 žen s podílem 94 %) a vlakvedoucí nebo průvodčí (1 237 žen s podílem 44 %). Ženy však u Českých drah působí i v méně obvyklých a dříve spíše mužských profesích. Kromě strojvůdkyň a mechaniček jsou to například strojmistrové nebo dispečerky. „Mezi ženami máme strojvůdkyně, které vozí motoráčky na vedlejších lokálkách i rychlovlaky railjet na našich nejrychlejších tratích,“ říká Pavel Krtek, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah, a pokračuje: „Velmi pozitivně vnímám také zaměstnávání žen ve vedoucích pozicích, ženský element je totiž při řízení podniku velmi inspirativní. Při 31% podílu žen mezi všemi našimi zaměstnanci jsou dnes v různých vedoucích pozicích od managementu po železniční stanice a depa zastoupeny ženy ze 40 %. Na samotném řízení vedou třetinu oddělení a odborů ženy, a to včetně odborných, v minulosti typicky mužských oborů, jako je řízení provozu. Žena je dokonce mezi šesticí vrchních přednostů dep kolejových vozidel, což byla ještě před pár lety výsostně doména mužů. Žena dnes stojí také v čele jedné naší dceřiné společnosti.“ Vybrané manažerky se účastní projektu Britské obchodní komory v České republice Equilibrium 2016, kde mohou své manažerské schopnosti dále rozvíjet.

29. 09. 2016 Vlak v New Jersey najel plnou rychlostí do peronu, více než 100 zraněných

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/zeleznicni-nehoda-new-jersey-diw-zahranicni.aspx?c=A160929_153800_zahranicni_mlb)

Jednu oběť a více než sto zraněných si ve čtvrtek vyžádala železniční nehoda v americkém městě Hoboken. Příměstský vlak tam v plné rychlosti narazil do hrany nástupiště a pobořil železniční stanici. Server CNBC uvádí, že obětí nehody je žena, která stála na nástupišti. Dřívější zprávy udávaly tři mrtvé a přes sto zraněných, později bilanci snížily na jednoho mrtvého a více než padesát zraněných. Tři lidé jsou údajně v kritickém stavu. Guvernér amerického státu New Jersey Chris Christie posléze upřesnil, že si železniční neštěstí vyžádalo jednoho mrtvého a 108 zraněných. Řekl také, že záchranáři už vyprostili z poškozené soupravy všechny uvězněné pasažéry.



Neštěstí se odehrálo během ranní dopravní špičky ve stanici Hoboken. Podle agentury AP příměstský vlak přijížděl k zastřešenému prostoru mezi nádražní budovou a nástupištěm. Svědci uvedli, že se přiřítíl na nádraží v plné rychlosti. Zdroje blízké vyšetřování řekly stanici WNBC, že šlo patrně o nehodu, nikoli o úmyslný čin. Podle Národní komise pro dopravní bezpečnost (NTSB) za neštěstím pravděpodobně není terorismus. Podle mluvčí dopravní společnosti NJ Transit Jennifer Nelsonové zatím není známo, jak rychle vlak jel, když prorazil zábranu na konci kolejí. Jeden z pasažérů řekl americkému tisku, že ani nezpomalil. „Prostě nezastavil. Projel zábrany a rovnou najel do prostoru, kde čekají lidé,“ řekl moderátor stanice WFAN, který byl svědkem neštěstí. „Najednou přišel náraz, zhasla světla, lidé padali jako kuželky,“ uvedl na Twitteru další ze svědků, který seděl ve třetím vagoně. Většina zraněných jsou cestující z prvního vagonu nebo lidé čekající na nádraží. Právě první vagon byl hodně plný, protože je z něj po příjezdu na nádraží blízko k východu. Fotografie, které cestující sdílejí na sociálních sítích, zachycují kromě zničeného vlaku i pobořené strop nádražní budovy. „První vůz skončil úplně mimo koleje v nádražní budově a části střechy popadaly kolem. Zhasla světla a lidé křičeli,“ popsal CNN jeden z cestujících Leon Offengenden. Sám seděl v zadní části vlaku, díky čemuž vyvázl bez zranění. Další svědek popisoval, jak lidé po prudkém nárazu padali ze sedaček. „Pak jsme slyšeli zvuk, jako když se něco zřítilo – a to byla střecha terminálu.“ Jiný pasažér líčil rádiu WABC, že lidé z vlaku utíkali a „řada z nich vykopla okna, aby se rychle dostala ven“. Zadní polovina prvního vagonu byla podle něj zcela zničena.

Hoboken je padesátitisícové město ve státě New Jersey, které leží na západním břehu řeky Hudson přímo naproti newyorskému Manhattanu. Zdejší železniční terminál využívají kromě místních obyvatel i desítky tisíc lidí, kteří do New Yorku ráno dojíždějí za prací.

29. 09. 2016 Stříbrný šíp kdysi zadupaly dějiny do pražců. Ale nyní znovu povstal (M 260.001)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1922834-stribrny-sip-kdysi-zadupaly-dejiny-do-prazcu-ale-nyni-znovu-povstal>)



Motorový vůz M260.001 nazývaný též Stříbrný šíp splnil všechny zkoušky a může začít jezdit s cestujícími na historických jízdách. Možná že jich po svém znovuzrození svezde více než v dobách, kdy jezdil v pravidelném provozu. Historie mu totiž vůbec nepřála. Vznikl těsně před druhou světovou válkou, během ní však nejezdil, po ní na něj zbyl jen provoz na lokálkách. Ani na nich však nevydržel dlouho. Stříbrný šíp měl být takovou lidovější Slovenskou strelou. Zatímco „strelu“ využívaly Československé státní dráhy k expresnímu spojení Prahy, Brna a Bratislavy a kdo jí chtěl jet, musel mít jízdenku druhé třídy, ve Stříbrném šípu mělo stačit základní jízdné pro třetí třídu, měl jezdit na jiných tratích, ale z hlediska technické výjimečnosti si se svým slavnějším protějškem nezadal. Motorové vozy z druhé poloviny 30. let se od starších obdobných vozidel dramaticky lišily. Například vozy M 234.0 či M 273.0 byly přes veškerou svou pokrokovost a výjimečnost zkrátka vagony s motorem. Bylo to logické i proto, že u ČSD dlouho převládala myšlenka, že motorové vozy mají jezdit s přípojnými vagony. To však o Stříbrném šípu již neplatilo. „Toto vozidlo i Slovenská strela se vydaly úplně jiným směrem. (...) Nedělalo se nic standardně. Člověk tady vidí vše – automobilový průmysl, letecký průmysl,“ podotkl Arnošt Kohl, který v DPOV Nymburk vedl novodobou obnovu Stříbrného šípu.

Semlet dějinami

Na rozdíl od Slovenské strelly (tedy dvojice jednotek řady M290.0, jež zpočátku vozily stejnojmenný vlak, který jezdí dodnes, ale už bez nich) sestavené v Kopřivnici byl Stříbrný šíp dílem ČKD, respektive dceřiné Prahy. Oproti strelle měl nižší maximální rychlost, omezena byla na 80 km/h. Takové bylo zadání ČSD, a tak vůz nejezdil rychleji, i když výkonem motorů Slovenskou strelu naopak předčil. Její slávy však nikdy nedosáhl. Nebylo to jen proto, že nebyl postaven pro tak prestižní spojení, ale hlavně proto, že své možnosti vlastně nikdy nemohl ukázat.

Když motorový vůz vyjel na první prezentační jízdu pro zástupce tisku, psalo se 14. března 1939. O den později začala okupace českých zemí a Stříbrný šíp skončil doslova na vedlejší koleji. Souviselo to nejprve s tím, že projekt přes všechno ještě nebyl hotový, později zase bránil provozu moderního motorového vozu nedostatek pohonných hmot, který tehdy odstavil i oba vozy Slovenské strelly, ale i motorové jednotky Německých říšských drah. A právě německé jednotky se staly osudem Stříbrného šípu. Lehké soupravy s rychlostí až 160 km/h totiž po válce přišly jako kořistní i k ČSD, které je nasadily na rychlé spoje mezi největšími městy (zejména Ostravan a také Slovenskou strelou). Ostatní dálková spojení připadla parní trakci. A zatímco původní vozy Slovenské strelly sloužily jako vládní vozy a vozily československou delegaci třeba do Norimberku, aby se zúčastnila procesů s nacistickými špičkami, na Stříbrný šíp zbyly jen výkony malého významu. „Cestující vozil od roku 1946 do roku 1953. Skončil na lokálkách v okolí Roudnice nad Labem,“ upřesnil generální ředitel Výzkumného ústavu železničního Antonín Blažek. Po ukončení svého nedlouhého provozního života sloužil motorový vůz jako sklad, později ho využívali železniční modeláři jako klubovnu.

Ne ledajaká oprava – znovuzrození

Právě do vlastnictví své dceřiné společnosti VÚŽ předaly České dráhy Stříbrný šíp v době jeho obnovy. Byla to mimořádně obtížná práce, i když snahy o jeho obnovu sice zahájili již modeláři v 70. a 80. letech. Nakonec ale v roce 2013, kdy rekonstrukce fakticky začala, zbývaly vlastně jen pojezd a skříň. „Normálně se opravuje tím stylem, že rozeberete, spravíte a dáte zpátky. Tady se dělala třikrát čtyřikrát ta samá věc,“ shrnul Arnošt Kohl. Vzkříšený Stříbrný šíp se již stal hvězdou výstav. Poprvé se veřejnosti představil již na jaře na veletrhu Raildays v Ostravě. V září ho zase mohli obdivovat návštěvníci dne železnice v Chebu. Za sebou již má zkoušky na velimském okruhu a před sebou provoz v roli, ke které byl zrozen, ale nikdy se jí nedočkal – zářivého šípu československých tratí.

30. 09. 2016 Právníci nedoporučili prodloužení smlouvy s Grandi Stazioni (Praha hl. n.)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/pravnici-nedoporucili-prodlouzeni-smlouvy-s-grandi-stazioni/1398527>)

Právníci Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) nedoporučili uzavřít dodatek s italskou společností Grandi Stazioni, který by firmě umožnil dále pokračovat v opravách a využívání pražského hlavního

nádraží. Podle nich by to mohlo být v rozporu s koncesním zákonem. Smlouva platí do 16. října a v případě, že nebudou k danému datu naplněny její podmínky, zanikne. Napsal to dnes deník E15 a ČTK potvrdila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Italská firma s tím nesouhlasí a v případě neprodloužení smlouvy hrozí vymáháním miliardových škod.

Grandi Stazioni má komerční prostory nádraží dlouhodobě v nájmu výměnou za to, že budovu nádraží kompletně zrekonstruuje. Opravy historické Fantovy budovy však nabraly zpoždění a je zřejmé, že se je nepodaří dokončit do letošního 16. října, kdy italské společnosti vyprší termín pro jejich dokončení. Společnost ale dnes v tiskové zprávě varovala, že pokud SŽDC s ní smlouvu neprodlouží, bude požadovat zaplacení 1,2 miliardy korun, které do rekonstrukce nádraží vložila. Rovněž chce vymáhat náhradu za škody, které jí měl způsobit předchozí majitel nádraží, České dráhy. Podle Šubové však SŽDC se společností Grandi Stazioni stále intenzivně jedná. Kromě variant vypovězení smlouvy a naopak pokračování spolupráce s Grandi Stazioni, přestože nestihne nádraží v termínu opravit, počítá správa železnic podle informací ČTK i se smírnou cestou. Ta by spočívala v ukončení spolupráce a takzvaném narovnání vztahů, tedy v uhrazení části nákladů, které italská firma do rekonstrukce vložila.

Grandi Stazioni dlouhodobě požaduje prodloužení termínu na opravy Fantovy budovy o dva roky do podzimu 2018. Zastavit práce a zahájit spory s Českou republikou o odškodnění považujeme za velmi nešťastné, řekl jednatel společnosti Andrea Odoardi. Argumentoval zejména tím, že firma disponuje autorskými právy k projektové dokumentaci a dokáže tak nádraží opravit nejrychleji. Společnost původně vlastněná většinou italskými drahami letos v červnu změnila majitele. Nově firmu vlastní francouzský investiční fond Antin a italská investorská skupina Borletti Group. Předloni česká pobočka Grandi Stazioni hospodařila se ziskem 54 milionů korun při výnosech přesahujících 144 milionů korun.

30. 09. 2016 Brno se chystá na referendum o poloze nádraží. Poslední kampaň rozjelo město (Brno hl. n.)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1923833-brno-se-chysta-na-referendum-o-poloze-nadrazi-posledni-kampan-rozjelo-mesto>)

O budoucí poloze brněnského hlavního nádraží budou Brňané v referendu hlasovat už za týden. Protože mezi lidmi kolují i mylné nebo neucelené informace, rozjelo informační kampaň i město Brno. Přimět Brňany, aby se všelidového hlasování zúčastnili, nebo je naopak od účasti odradili se snaží už několik týdnů v ulicích města i příznivci a odpůrci referenda. Kampaně k plánovanému referendu potvrzují už jen pár dní a blíží se do finále. Jeho příznivci i odpůrci proto plánují na příští týden jejich pokračování. „Pořádáme v pondělí besedu, rozdáváme tištěné materiály. Soustředíme se na referendum a jeho dopady na projekt přestavby železničního uzlu,“ popsal kampaň spolku Brno+ bývalý náměstek Robert Kotzian (ODS). Zmíněný spolek je proti pořádání referenda. Podle něj je totiž brzdou v rozvoji obce. Ještě ve funkci náměstka byl ale Kotzian pro odsunutou variantu. Navíc upozorňuje, že v referendu nejde o rozhodování mezi dvěma variantami - Petrov, což je varianta zachování nádraží v centru, ale o 300 metrů dál pod Petrovem; a variantou Řeka počítající s odsunutým nádražím asi o kilometr. Stávající poloha už dalšímu rozvoji brněnského dopravního uzlu podle odborníků totiž příliš nevyhovuje. Mohl by například nastat problém s nedostatečnou kapacitou.

Podle zastánců referenda Brno zle informuje

Naopak myšlenku zachování vlakového uzlu v centru města zastává aliance Referendum 2016, jež před dvěma lety shromáždila dostatek podpisů pro vyhlášení referenda. Zmocněnec přípravného výboru referenda Jakub Patočka nyní kritizuje město. Podle něj se dostatečně neinformuje. „S kampaní spokojení nejsme, představovali jsme si velkorysejší přístup. Město nedělá skoro nic pro to, aby lidé měli dostatek informací a aby si mohli utvořit relevantní názor,“ uvedl Patočka. Dodal, že na příští týden chystají rozeslání informačních novin. S kritikou ale nesouhlasí vedení města. „Město korektním a konzervativním způsobem informuje, neinformuje tendenčně. Máme zájem pouze informovat občany, kdy a jakým způsobem a o jakých variantách budou rozhodovat,“ řekl primátor Petr Vokřál (ANO). Město už uspořádalo několik debat a od neděle se v MHD objeví informační letáky a lidé mohou navštívit i prezentaci v pasáži Alfa.

Aby byl výsledek referenda závazný, musí v něm hlasovat alespoň 35 procent voličů. Ti se ale nemohou rozhodovat podle názorů odborníků, protože studie proveditelnosti není stále dokončená. Hotová bude až v první polovině příštího roku. Informace, kolik by město mělo investovat do nové infrastruktury nebo jak se změní jízdní řády MHD, tak zatím známé nejsou. Podle vedení Brna s výjimkou Strany zelených jsou toto důvody, proč se město staví k pořádanému referendu zdrženlivě. Naopak Zelení, jako jediná strana v koalici, otevřeně podporují nádraží v centru. V referendu budou

lidé odpovídat v první otázce na to, zda chtějí, aby město modernizovalo nádraží podél ulice Nádražní, což odpovídá variantě Petrov. Ve druhém bodě se vyjádří k tomu, zda souhlasí s tím, aby se modernizace řešila pomocí otevřených návrhových soutěží. Varianty řešení jsou také popsány na webu města.

Konečné slovo o poloze nádraží má SŽDC

Pokud bude výsledek referenda platný, ale nakonec v rozporu s výsledkem studie proveditelnosti, tak si město nejspíš znovu ověří názor obyvatel. Takové řešení situace nastínil na začátku září brněnský primátor Petr Vokřál (ANO). Poslední slovo při výběru má ale jako investor Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). „Konečné rozhodnutí o poloze nádraží bude mít Centrální komise ministerstva dopravy. Výsledky referenda budou samozřejmě zohledněny v průběhu rozhodování Centrální komise. SŽDC se bude řídit pokyny ministerstva,“ vysvětlila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová.

První referendum o poloze hlavního brněnského nádraží, vyvolané s pomocí občanské koalice Nádraží v centru, se konalo v roce 2004. Hlasující se sice většinou vyjádřili pro podporu stávající polohy u ulice Nádražní, vzhledem k tomu, že se jej zúčastnilo ale jen 25 procent voličů, tak nebylo závazné.

Konání referenda

Referendum se koná 7. a 8. října 2016 společně s volbami do zastupitelstva kraje a Senátu. Hlasování bude probíhat v pátek 7. října od 14:00 do 22:00 a v sobotu 8. října od 8:00 do 14:00.
