

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červenec 2018

OBSAH

02. 07. 2018	ČESKÉ DRÁHY ZAKOUPILY V RAKOUSKU 41 RYCHLÍKOVÝCH VOZŮ (UIC-Z)..	3
03. 07. 2018	ČESKÉ DRÁHY OBJEDNALY U KONSORCIA SIEMENS-ŠKODA 50 SUPERMODERNÍCH EXPRESNÍCH VOZŮ	3
04. 07. 2018	JEDNA JÍZDENKA PRO CELÉ ČESKO SE PRODRAŽÍ, SYSTÉM VYJDE NA 250 MILIONŮ	5
04. 07. 2018	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVCI V ČESKU BOJÚJÍ O ZAKÁZKY JIŽ TŘINÁCT LET. PLÁNY VŠAK BYLY AMBICIÓZNĚJŠÍ.....	6
08. 07. 2018	DO MALÉ MORÁVKY, NA TRATĚ S NEJVYŠŠÍM PŘEVÝŠENÍM, SE PO LETECH VRACÍ VLAKY (BRUNTÁL – MALÁ MORÁVKA)	10
08. 07. 2018	V TURECKU SE POD VLAKEM ZŘÍTIL MOST, PŘI NEHODĚ ZEMŘELO NEJMÉNĚ 24 LIDÍ	11
09. 07. 2018	PRVNÍ MODERNIZOVANÉ KORIDOROVÉ ÚSEKY PROJDOU OD PŘÍŠTÍHO ROKU KOMPLETNÍ REKONSTRUKCÍ (CEF BLENDING CALL).....	11
10. 07. 2018	SŽDC POKRAČUJE V PŘÍPRAVĚ PŘESUNU ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO, INFORMACI DOSTALA VLÁDA	12
10. 07. 2018	CESTUJÍCÍM NA HORNÍM NÁDRAŽÍ V LITOMĚŘICÍCH SLOUŽÍ OPRAVENÁ VÝPRAVNÍ BUDOVA.....	12
11. 07. 2018	ARCHEOLOGICKÉ NÁLEZY A SANACE PODLOŽÍ ZPOZDÍ OPRAVU NÁDRAŽÍ V JAROMĚŘI	13
12. 07. 2018	ŘOK VYMĚNÍ VEDENÍ ČESKÝCH DRAH. NECHCI POSLOUCHAT, ŽE NĚCO NEJDE, ŘEKL.....	14
12. 07. 2018	ZŘÍCENÝ ŽELEZNIČNÍ JEŘÁB SE NA KOLEJE NEVRÁTÍ. ZAČALA JEHO DEMONTÁŽ (BRTNÍKY, GOTTWALD GS 150.14 TR)	14
13. 07. 2018	PLNOU PAROU NA ČERVENOU. STROJVEDOUCÍCH PORUŠUJÍCÍCH PŘEDPISY PŘIBÝVÁ	15
13. 07. 2018	PARDUBICKÝ KRAJ POKRAČUJE V JEDNÁNÍCH SE SOUKROMÝMI DOPRAVCI	16
13. 07. 2018	ŘÍDÍCÍ VÝBOR ČESKÝCH DRAH OBMĚNIL ČLENY DOZORČÍ RADY, NA PŘEDSEDU DOPORUČIL PETRA MOOSE	17
16. 07. 2018	ODBORY NESOUHLASÍ SE ZMĚNAMI V ČD, CHTĚJÍ VYSVĚTLENÍ	17
17. 07. 2018	PLÁNOVANÁ VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ ČECHY S NĚMCI SPOJUJE, CHYSTAJÍ PREZIDENTSKOU SMLOUVU (RS4).....	18
17. 07. 2018	NÁDRAŽÍ V KYNŠPERKU NAD OHŘÍ ZÁŘÍ OPRAVENOU VÝPRAVNÍ BUDOVOU..	18
17. 07. 2018	ŠÉF ČD: SPOLEČNÉ JÍZDNÉ BY MĚL NASTAVOVAT STÁT, NE DOPRAVCI.....	19
18. 07. 2018	PŘÍPAD OBŘÍHO ŽELEZNIČNÍHO NÁDRAŽÍ CANFRANC ANEB PYRENEJSKÝ TITANIC SLAVÍ 90.....	19
18. 07. 2018	PROJEKTANTI ZAČNOU ŘEŠIT PODOBU TRATI MEZI PRAŽSKÝM VÝSTAVIŠTĚM A VELESLAVÍNEM (ZP + DŮR).....	22
18. 07. 2018	ZPOZDĚNÍ SE ČESKÝM DRAHÁM PRODRAŽUJE. O MOŽNOSTI DOSTAT ODŠKODNĚNÍ VÍ TOTIŽ STÁLE VÍCE LIDÍ	22
19. 07. 2018	SŽDC ÚSPĚŠNĚ VYBRALA DODAVATELE TRAKČNÍ ELEKTRINY PRO ROK 2019	23
19. 07. 2018	PŘEJEZD VE STUDÉNCĚ MÁ ZPRACOVANÝ ZÁMĚR PROJEKTU MIMOÚROVNĚVÉHO KŘÍŽENÍ	24

22. 07. 2018	ČESKÝM DRAHÁM HROZÍ ZTRÁTA ŠESTI TRATÍ, ÚSTECKÝ KRAJ NA NICH CHCE REGIOJET	25
23. 07. 2018	VLAKOVÉ SPOJENÍ PARDUBIC, HRADCE KRÁLOVÉ A LIBERCE BUDOU I DALŠÍ DVA ROKY PROVOZOVAT ČD, STÁT UŠETŘÍ	25
23. 07. 2018	ZAČALA VÝMĚNA MOSTU PŘES PŘEHRADU HRACHOLUSKY, LOKÁLKU NAHRADILY AUTOBUSY (TRAŤ 177).....	25
24. 07. 2018	LOKET MÁ KOMPLETNĚ OPRAVENÉ VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ (VÝPRAVNÍ BUDOVA)	26
24. 07. 2018	MODERNIZACE TRATI MEZI PARDUBICEMI A HRADCEM MŮŽE POKRAČOVAT. BUDE STÁT 11 MILIARD, ODHADUJE SŽDC (OPATOVICE NAD LABEM – HRADEC KRÁLOVÉ, EIA)	27
25. 07. 2018	ČESKÉ DRÁHY SNÍŽILY SVÉ ZADLUŽENÍ O 4 MILIARDY KORUN	27
26. 07. 2018	DÉLKA ÚSEKŮ S POMALÝMI JÍZDAMI NA SÍTI SŽDC SE VÝRAZNĚ SNÍŽILA ...	28
26. 07. 2018	NA SESUNUTOU TRAŤ U KARLOVÝCH VARŮ SE PO ČTYŘECH MĚSÍCÍCH VRÁTÍ VLAKY (DALOVICE)	29
30. 07. 2018	SŽDC PŘIPRAVUJE V PRAZE REKONSTRUKCI DVOU PAMÁTKOVĚ CHRÁNĚNÝCH MOSTŮ MEZI SMÍCHOVEM A JINONICEMI	29

02. 07. 2018 České dráhy zakoupily v Rakousku 41 rychlíkových vozů (UIC-Z)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30125/>)

České dráhy rozšíří park osobních vozů pro dálkové vlaky nákupem vozů od rakouských železnic ÖBB. Komfortní klimatizované vozy posílí kapacitu mezistátních i vnitrostátních vlaků. „Využili jsme další příležitost k rozšíření našeho parku o komfortní rychlíkové vozy typu UIC-Z, které naši rakouští kolegové prodávali. Jedná se sice o starší vozy, ovšem s moderní konstrukcí vybavené klimatizací, oddíly se šesti místy k sezení a schopné provozu rychlostí až 200 km/h,“ uvedl k nákupu vozů v Rakousku Miroslav Kupec, člen představenstva Českých drah odpovědný za techniku, servis a majetek. České dráhy nasadí většinu vozů do provozu co nejdříve, po provedení příslušných kontrol a revizí. Menší část vozů pak projde před nasazením do provozu rozsáhlejší opravou. Vozy 2. třídy řady Bmz budou nasazeny na vnitrostátní a mezistátní linky Českých drah. Cestujícím nabízejí klimatizované interiéry, oddíly se 6 místy k sezení s posuvnými polohovatelnými sedačkami a elektrické zásuvky 230 V pro napájení elektroniky. České dráhy zaplatí za 41 osobních vozů 13,7 milionu EUR.

Národní dopravce v současnosti disponuje téměř 900 osobními vozy pro rychlost 160 km/h a více a 50 lokomotivami pro tyto vysoké rychlosti.

03. 07. 2018 České dráhy objednaly u konsorcia Siemens-Škoda 50 supermoderních expresních vozů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30128/>)

Češi se mohou těšit na nejmodernější osobní vozy v Evropě. Pro své dálkové linky je u konsorcia Siemens-Škoda objednal národní dopravce České dráhy. Supermoderní komfortní vozy spojí výhody a zkušenosti získané z provozu vysokorychlostních jednotek s výhodami lokomotivami dopravovaných vlaků, sestavených z osobních vozů. „České dráhy patří v mladších členských zemích Evropské unie mezi lídry v inovacích na železnici jak v oblasti odbavení a zavádění moderních služeb, tak v oblasti techniky a vozidel. Kontrakt na dodávku nových osobních vozů, který jsme před několika dny uzavřeli s konsorciem Siemens-Škoda, to potvrzuje. Jde o nový koncept, který nabídne cestujícím komfort a vybavení rychlovlaků i pružnost a výhody vlaků sestavených z jednotlivých vozů. České dráhy tak posílí svou konkurenceschopnost v dálkové dopravě nejen v rámci České republiky, ale v celé střední Evropě,“ zdůrazňuje význam kontraktu Pavel Krtek, předseda představenstva Českých drah.

Národní dopravce zvolil nový koncept obnovy dálkových osobních vozů, který vychází z platformy Siemens Viaggio Comfort použité u netrakovních jednotek railjet. Dodatečnou inovací této platformy, kterou se odlišuje od vlaků railjet, je otevřená čelní stěna na obou stranách jednotky s tlakotěsnými posuvnými dveřmi a rozhraním, které umožňuje pružně reagovat na potřeby provozu a nasadit nové vozy na linky a spoje s různou frekvencí. „Konsorcium dodá 50 osobních vozů sestavených do 10 netrakovních jednotek po pěti vozech, které budou spojeny podobně jako vysokorychlostní vlak. To umožní cestujícím bezbariérový pohodlný průchod soupravou a nabídne jim další přednosti moderních rychlovlaků. Jednotky však budou na obou koncích ukončeny standardním rozhraním UIC pro osobní vozy. To nám umožní pružně reagovat na provozní potřeby a spojovat několik jednotek do delšího a kapacitnějšího průchozího vlaku, nebo připojovat jednotlivé osobní vozy a vytvářet tak vlaky s různou kapacitou a službami. Do průchozích vlakových souprav bude možné k jednotkám připojit další vozy 1. a 2. třídy, restaurační vozy, vozy pro přepravu jízdních kol nebo třeba řídicí vozy. To umožňuje tyto netrakovní jednotky provozovat jako obyčejné lokomotivou tažené soupravy i jako vratné soupravy typu push-pull, tedy v jednom směru sunuté lokomotivou,“ vyjmenovává přednosti nových vozidel Českých drah Miroslav Kupec, člen představenstva odpovědný za techniku, servis a majetek. „Máme radost, že na modernizované železniční tratě SŽDC přicházejí nová vozidla, která zhodnocují investice do infrastruktury a dávají železniční dopravě novou podobu. Vážíme si úspěchu, který má u cestujících společný přepravní produkt ČD/ÖBB Railjet v čele s jednotkami Siemens Viaggio



Comfort. Railjet se stal symbolem moderní železniční dopravy ve středoevropském prostoru a logicky motivoval ČD pokračovat v nastoupeném trendu komfortních netrakčních jednotek,“ tak hodnotí nová vozidla Roman Kokšal, ředitel divize Mobility společnosti Siemens, s.r.o. a pokračuje: „Rychlost a pohodlí jsou účinné nástroje snižování spotřeby energie a exhalací, protože motivují lidi využívat energicky a environmentálně příznivou železniční dopravu.“

České dráhy, a zejména jejich cestující, potřebují pro zajištění provozu na důležitých vnitrostátních i mezistátních linkách nové pohodlné vozy, které jim nabídnou jak vysokou rychlost, tak i příjemné cestování. „Škoda Transportation v současnosti vyrábí šest vysokorychlostních vlakových souprav pro německého dopravce Deutsche Bahn a jsem rád, že se o tyto zkušenosti budeme moci podělit při dodávkách vysokorychlostních vozů pro České dráhy. Na této zakázce se naše společnost bude podílet hlavně v oblasti montáže a oživení vozidel, což znamená práci nejen pro zaměstnance ve výrobě, ale hlavně pro české techniky,“ doplňuje Tomáš Ignačák, místopředseda představenstva a viceprezident skupiny Škoda Transportation. Hodnota kontraktu na dodávku 50 expresních vozů pro mezistátní linky Českých drah je necelé 3 miliardy Kč. První vozy budou dodány do 32 měsíců od podpisu kontraktu.

Služby a komfort na palubě netrakčních souprav od konsorcia Siemens-Škoda:

- moderní velkoprostorový klimatizovaný interiér;
- tlakotěsnost, chrání cestující před tlakovými rázy a tím i zaléháním v uších při průjezdu tunely nebo míjení vlakových souprav, a zároveň napomáhající vytvořit tichý a dlouhodobě čistý interiér;
- tlakotěsné volně průchozí mezivozové přechody;
- mezi oddíly a nástupními prostory automatické posuvné dveře ovládané fotobuňkou;
- nástupní dveře ovládané tlačítky a systém selektivního odblokování nástupních dveří, který umožňuje centrální uzavření a zablokování dveří proti otevření ještě před rozjezdem vlaku a jejich odblokování po zastavení vlaku pouze na straně k nástupišti;
- ergonomická polohovatelná sedadla v 1. třídě v uspořádání 2+1 s koženým potahem a ve 2. třídě v uspořádání 2+2 s textilním potahem;
- umístění sedadel v řadě za sebou jako v letadle i ve fiktivních oddílech s místy proti sobě (vis-à-vis);
- sklopné stoly u míst za sebou a pevné stoly mezi sedadly v uspořádání sedel proti sobě;
- zásuvky 230 V a USB konektory pro napájení přenosné elektroniky cestujících;
- v oknech vysouvací rolety proti slunci;
- bezdrátová datová síť WiFi pro internetové připojení;
- elektronický audiovizuální informační systém s LCD monitory a elektronický rezervační systém;
- bezbariérová úprava pro cestování osob na vozíku zahrnující 3 místa pro vozíky, bezbariérové WC, elektrické zdvihací plošiny pro nástup/výstup osob na vozíku a zásuvky pro dobíjení akumulátorových baterií elektrických vozíků;
- dětské kino;
- místa pro uložení kočárků;
- sklopný pult pro přebalování kojenců;
- místa pro uložení 8 jízdních kol a objemných zavazadel;

Základní charakteristika netrakčních souprav od konsorcia Siemens-Škoda:

- 5-vozová, uvnitř semipermanentním tyčovým spřáhlem spojená netrakční jednotka s tlakotěsnými průchody mezi vozy;
- zakončení jednotky na obou koncích se standardním rozhraním UIC pro osobní vozy s návalky a s běžným tažným a narážecím ústrojem, umožňující průchozí spojení s ostatními typy vozů, respektive s lokomotivou;
- konfigurace pětivozové netrakční jednotky:
- koncový vůz 1. třídy + multifunkční vůz 2. třídy s infopointem a zázemím pro vlakový doprovod, místy pro osoby na vozíku s bezbariérovým WC a zdvihací plošinou s elektrickým pohonem pro nástup osob na vozíku, dětským kinem a místy vyhrazenými pro cestující s dětmi, umístění kočárků a místa pro uložení jízdních kol + dva vozy 2. třídy se standardním interiérem + jeden koncový vůz 2. třídy se standardním interiérem;

- délka netrakovní jednotky přibližně 132 metrů;
- společné navzájem propojené palubní elektrické sítě a diagnostika;
- kapacita přibližně 330 míst k sezení;
- nejvyšší provozní rychlost 200 km/h.

04. 07. 2018 Jedna jízdenka pro celé Česko se prodáží, systém vyjde na 250 milionů

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/jednotna-jizdenka-uznavani-integrovaný-system-vlaky-zeleznice-pws-/eko-doprava.aspx?c=A180703_211904_eko-doprava_mpl)

Vybudování a pětiletý provoz integrovaného systému, který má cenu jednotné jízdenky přerozdělit mezi jednotlivé dopravce, vyjde podle odhadů ministerstva na 250 milionů. Dopravci i experti nyní řeší, zda půjde o efektivně vynaložené peníze. Rizikem jednotné jízdenky totiž bude i její vyšší cena. Od vypsání prvních veřejných soutěží na provoz železničních tratí řeší resort dopravy otázku, jakým způsobem do budoucna zajistit cestujícím možnost, aby si koupili jedinou jízdenku, na kterou by přešli z republiky z Aše do Mostů u Jablunkova. Příchod nových dopravců se na řadě tras odrazil ve zvýšení úrovně služeb a stlačil ceny. S postupným pronikáním konkurence na koleje se ale vytrácí dosavadně zažitý komfort, kdy se cestující nemusel zajímat o to, zda přestupuje do vlaku provozovaného jiným dopravcem a zda v něm platí zakoupená jízdenka.

O vzájemném uznávání jízdenek dopravci už několik let jednájí, zatím ale bez hmatatelného výsledku. Původně ministerstvo dopravy prosazovalo, aby peníze železničním společnostem za jednotné jízdenky přeúčtovaly České dráhy, jako hlavní dopravce na české síti. Z toho však nakonec sešlo mimo jiné i kvůli obavám, aby ČD nenesly neúměrně vysokou část nákladů za provoz tohoto clearingového centra. Nepůjde přitom o malé peníze. Náklady na pořízení tohoto systému a jeho pětiletý provoz nyní ministerstvo dopravy odhadlo na 254 milionů korun. Soukromí dopravci i dopravní experti teď řeší otázku, zda to budou efektivně vynaložené peníze.

Kdo bude jízdenky kupovat?

Rizikem jednotné jízdenky, která na první pohled vypadá jako rozumný nápad, bude totiž její vyšší cena. Zhruba rok starý plán ministerstva počítal s cenou odvozenou od klasického kilometrového tarifu Českých drah. Cena přepravy by tak vyšla na korunu a 35 haléřů na kilometr. Na tratích, kde existuje konkurence, se ale ve skutečnosti jezdí výrazně levněji. „Cena hraje roli a zejména v České republice se lidé na cenu dívají,“ uvedl prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslav Vyky. Podle něj tak lidé budou i nadále vyhledávat lacinější akční jízdné a jízdenky nakupovat přímo u jednotlivých dopravců. Aby mohl společný tarif fungovat efektivně, musel by podle Vyky být cenově srovnatelný alespoň s nabídkou, kterou v konkrétním čase prodává nejdražší dopravce. Železniční dopravci totiž stále častěji přecházejí na takzvané dynamické ceny, které dlouhodobě fungují například v letecké dopravě. Ty nejsou neměnně vázané na přepravní vzdálenost, ale odvíjí se podle aktuální obsazenosti spoje. Poslední zbývající místa tak dopravci mohou prodat mnohem draž, než za kolik je možné jízdenky pořídit s předstihem, kdy ještě velká část sedadel rezervovaná není.

Jednotný tarif má podle původního plánu ministerstva na české železnici platit od prosince příštího roku. Později by se do systému mohly zapojovat i jiné druhy dopravy, například linkové autobusy nebo MHD. Podle dopravců ale zatím jednání nepostupují tak, jak by si představovali. „Aktuálně jednání neprobíhají. Čekáme na předložení přístupové smlouvy k národnímu tarifu, ale zatím neznáme ani termín, kdy by měla být smlouva k dispozici,“ uvedl mluvčí společnosti Arriva Transport Roman Herden. Podle Vyky je to nejspíše způsobeno tím, že problematiku sloučení jízdních tarifů zastínil plán na zavedení slevy pro důchodce a studenty. Změna platná od září podle něj zaměstnává úředníky a zbylé projekty jsou tak odsunuty.

Účet za centrum narostl

Odhad nákladů na výstavbu systému se za necelý rok významně zvýšil. Vloni v létě odhadoval šéf technologií státního podniku Cendis Jan Paroubek jeho vznik na několik desítek milionů korun. „Předpokládáme, že po spuštění systému bude zaměstnancem jeden účetní, který bude vše zpracovávat a vyřizovat případné reklamace, jeden systémový administrátor a programátor na údržbu systému a jeho rozvoj pro další fáze a pravděpodobně několik lidí na helpdesku,“ uvedl v rozhovoru pro Hospodářské noviny zástupce firmy, která bude mít jednotnou jízdenku na starosti. Nyní ministerstvo uvádí, že výstavba vyjde na 109 milionů korun. Zbytek bude stát jeho provoz.

04. 07. 2018 Železniční dopravci v Česku bojují o zakázky již třináct let. Plány však byly ambicióznější

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2524633-zeleznicni-dopravci-v-cesku-bojuji-o-zakazky-jiz-trinact-let-plan-y-vsak-byly>)

Kraje v posledních měsících vyhlásily, případně rovnou uzavřely hned několik řízení, ve kterých se rozhodovaly, který dopravce pro ně bude jezdit s osobními vlaky. Zpovzdálí situaci sleduje i ministerstvo dopravy, které dlouhodobě plánuje, že se v pravý čas do věci vloží. Železniční historie posledních čtrnácti let však ukazuje, že ne vždy se zadavateli podaří to, co zamýšlel. A i ty úspěšné železniční tendry často zabraly i několik let navíc.

V 90. letech se na českých kolejích začaly objevovat první vlaky s logy jiných dopravců než Českých drah. V polovině dekády převzala provoz na jihočeských úzkokolejkách společnost Jindřichohradecké místní dráhy, na několika lokálkách v příhraničí začaly jezdit dopravní dcery firem Viamont a OKD a po povodních v roce 1997 převzala trať z Šumperka do Koutů nad Desnou firma Železnice Desná, za níž stálo sdružení obcí nespokojené s tím, že státní dráhy neplánovaly povodní poškozenou trať opravit. Žádný z těchto dopravců ale o zakázky od státu, později od krajů, nesoutěžil, šlo spíše o pomyslné drobky, o které neměly České dráhy zájem a soukromníkům je docela dobrovolně přenechaly. S provozem ostatně většinou i pomáhaly, třeba z Trutnova do Svobody nad Úpou léta jezdil motorový vůz ČD a Viamont „jen“ dodal personál. Není ostatně divu, dráhy si tehdy mohly vzít do úst Ludvíka XIV. Nebyly jen státní akciovkou jako dnes, byly státní organizací. Změnilo se to v roce 2003. Rozdělení státních drah na státní Správu železniční dopravní cesty, akciového dopravce České dráhy a také Drážní inspekci alespoň teoreticky nastavilo podmínky k liberalizaci dopravy, která měla státu přinést úspory v dopravě a zároveň ponechat v jeho rukou klíčovou infrastrukturu. Dalším krokem pak bylo převedení financování regionální dopravy na kraje. Ty si tedy mohly říkat, kam a jak často mají vlaky jezdit, na druhé straně za to také musely platit, ale tím pádem mohly také samy dopravce vybírat.

První úspěch: Karlovy Vary – Mariánské Lázně

První železniční soutěž vypsal Karlovarský kraj, a to již v roce 2005. Šlo o trať z krajského města do Mariánských Lázní. A hned v ní vyhrál alternativní dopravce Viamont (alternativní dopravci jsou ti dopravci, kteří nevzešli z bývalých státních organizací – takoví se obvykle označují jako národní dopravci; alternativní dopravci mohou být soukromí, mohou patřit například krajům nebo jde i o dcery jiných národních dopravců jako v případě Arrivy, která patří německým DB, – pozn. red.). O zakázku, která se týkala pětiletého období 2006 až 2010, usilovaly tři společnosti: Viamont, České dráhy a také Railtrans, což byla společnost, která v té době jezdila mezi německými městy Eibau a Žitava s peáží přes Varnsdorf (později zde začaly vlaky i zastavovat). Viamont jezdil od 90. let na trati Sokolov – Kraslice, kraj s ním tedy již měl zkušenost, a na mariánskolázeňské trati si řekl o cenu 25,6 milionu korun za rok.

Tehdejší hejtman Josef Pavel (ODS) vyčíslil, že tak kraj oproti dosavadnímu systému uspoří necelých šest milionů ročně. Navíc soukromý dopravce slíbil nasazení vozidel RegioSprinter pronajatých z Německa. Ty byly oproti dosavadnímu standardu v podobě motorových vozů 810 výrazným pokrokem, byly nízkopodlažní, klimatizované, se silnějšími motory... České dráhy proti nim sice nabízely nově rekonstruované Regionovy, ani tak ale neuspěly. Kraj jim vyčetl, že jezdily na jeho vkus příliš draze – tendr vypsal poté, co dráhy požádaly o navýšení celkového příspěvku na dopravní obslužnost na další rok o 24 milionů. Hejtman si přitom stěžoval, že ČD nebyly schopny vyčíslit ekonomiku provozu na jednotlivých tratích.

První železniční soutěž ale také hned ukázala, že to vůbec nepůjde hladce. Tendr proběhl poměrně pozdě, výsledek vyhlásil kraj až v polovině listopadu 2005, takže pokud měl nový dopravce nastoupit od ledna 2006, zbyl mu – po odečtení Vánoc – jen měsíc na přípravu. Navíc na trať nemohl. ČD již měly přidělenou kapacitu dráhy na další rok, takže bylo prakticky jisté, že se nástup Viamontu zpozdí. Nejprve se hovořilo o dvou měsících, ale nakonec dráhy jezdily mezi Mariánskými Láznemi a Karlovými Vary až do prosince 2006, kdy se měnil jízdní řád, prakticky tedy o rok déle. Následně ale již musely pozice vyklidit historicky prvnímu vysoutěženému železničnímu dopravci. Ten mimochodem jezdí na trati Karlovy Vary – Mariánské Lázně dodnes, nikoli však již na základě soutěže. V roce 2009 prodloužil Karlovarský kraj o deset let všechny smlouvy – Českým drahám i Viamontu.

Rychlíkový debakl podtrhl antimonopolní úřad

V době, kdy Karlovarský kraj vybíral svého dopravce na mariánskolázeňskou trať, začaly ještě další dvě soutěže. Tentokrát však nebyly v režii některého z krajů, nýbrž státu, který se rozhodl vypsat pilotní tendry na rychlíky. Nabídl dvě linky: Plzeň – Most a Pardubice – Liberec. V obou případech se jezdilo převážně po neelektrizovaných jednokolejných tratích s poměrně nízkou rychlostí a spíše

na kratší úseky. K tomu, aby vlakem lidé skutečně cestovali z Pardubic až do Liberce, byly ve srovnání se silniční dopravou příliš pomalé.

Do obou soutěží se přihlásily České dráhy, Viamont a také Connex, což byla společnost se zahraničním pozadím, v Česku provozovala především autobusy, ale také jezdila s vlaky Železnice Desná. V obou tendrech nakonec zvítězily České dráhy. Nabídly tehdy docela nové motorové vozy řady 843 ze Studénky, které vynikaly především velmi vyspělými podvozky, ačkoli oproti jednotkám Desiro, které nabízela konkurence, nebyly klimatizované ani nízkopodlažní. Rozhodující ale byla nabídnutá cena. Mladá fronta DNES napsala, že zatímco Viamont žádal přes 50 milionů korun ročně, ČD chtěly méně než deset. Tehdejší ministr dopravy Milan Šimonovský hovořil o ceně o 20 procent nižší, než byla ta původní pro České dráhy.

Průběh a výsledky obou rychlíkových soutěží vzbudily velkou pozornost a částečně i nevoli. Překvapivé především bylo vyhlášení druhých kol, a to v době, kdy byly zveřejněny nabídky z prvního kola. Sdružení železničních společností reprezentující alternativní dopravce obvinilo ministerstvo, že tendr „ušilo na míru“ drahám, které mohly podseknot cenu. K tomu zřejmě opravdu došlo, Nejvyšší kontrolní úřad označil ceny za podnákladové – ve smlouvách bylo jen 17 korun na kilometr v případě plzeňsko-mosteckých rychlíků a 41 korun za kilometr u pardubicko-libereckých rychlíků (později navýšeno o inflaci), oproti cenám kolem 80 korun na jiných trasách. „Podle našich zkušeností se za tuto cenu taková trať provozovat nedá,“ zhodnotil ceny drah tehdejší předseda sdružení dopravců Jiří Mužík. S velkým odstupem mu dal za pravdu i antimonopolní úřad. Loni – tři roky po vypršení vysoutěžených smluv – prohlásil, že České dráhy zneužily dominantní postavení a způsobily újmu Connexu a Viamontu. Proto jim nepravomocně udělil obří, 368milionovou pokutu.

Místo rozletu útlum

Přes rozpačitý výsledek rychlíkových soutěží se zdálo, že má stát a snad i některé kraje našlápnuto k tomu, aby se na železnici začalo soutěžit ve velkém. Z pohledu cestujících byly dosavadní tendry jednoznačným přínosem. Viamont posunul s pronajatými německými jednotkami dopravu mezi Karlovými Vary a Mariánskými Lázněmi o dvě generace vpřed oproti starým motorovým vozům 810 a také z tratě Pardubice – Liberec se porouchaly staré rychlíkové vagony, dráhy musely nasadit podstatně novější a pohodlnější soupravy, které slíbily v tendru. Přesto se v soutěžení nepokračovalo. Karlovarský kraj ještě vyhlásil tři tendry, přičemž ty, které se týkaly tratí Cheb – Hranice v Čechách a Cheb – Luby u Chebu, dovedl do konce. Vyhrály České dráhy s jednotkami Regionova, které tak šly na západ Čech přednostně, ale poté vše na několik let umlklo.

O soutěžích se občas sice hovořilo, občas se dokonce začal tendr připravovat, ale vše vyznělo do ztracena. Příznačný byl první pokus Libereckého kraje o veřejnou soutěž na železniční dopravu. „Když mu dopravci předložili cenu, kterou by za nasazení nových vlaků musel platit, soutěž raději zrušil,“ popsal tehdy náměstek generálního ředitele Českých drah Petr Moravec. Přesto to byl právě Liberecký kraj, který strnulou liberalizací železnice trochu rozhýbal. Jednak vyhlásil v roce 2008 soutěž na tzv. Jizerskohorskou železnici, jednak se o několik měsíců dříve podílel i na mezistátní soutěži na provozovatele vlaků z Liberce do Rybníště přes německou Žitavu a Varnsdorf. Tato mezistátní soutěž byla zajímavá mimo jiné tím, že se do ní nepřihlásily České dráhy – ani samy, ani ve spolupráci se svým německým protějškem DB, který šel do výběrového řízení samostatně. Vítězem se však stala společnost Vogtlandbahn, která pak od roku 2011 (resp. prosince 2010, kdy se měnil jízdní řád) začala provozovat vlaky pod značkou Trilex.

Druhá soutěž se týkala tratí z Liberce do Harrachova, přes Frýdlant do Černous a Jindřichovic pod Smrkem a odbočných tratí Smržovka – Josefův Důl a Raspenava – Bílý Potok. Celkem šlo o 111 kilometrů. Přihlásili se nakonec tři dopravci: České dráhy, Viamont a Arriva. Původně se chtěla zúčastnit také Student Agency spolu s francouzským Keolisem, ale společnou přihlášku firmy stáhly. Vyhrály pak České dráhy, které nabídky nejnižší cenu. Částka 105 korun na kilometr tím více znevěřodnila rychlíkové tendry z roku 2006, na druhé straně sama již působila podstatně věrohodněji. Výsledek ostatně nikdo nenapadl. Soutěž přinesla zásadní změnu, místo starých motorových vozů 810, případně Regionov začaly mezi Frýdlantskem, Libercem a Harrachovem jezdit nové, nízkopodlažní a klimatizované motorové vozy Regioshuttle.

Zdálo se, že liberecký příklad potáhne a brzy ho napodobí další kraje. Plzeňský kraj ostatně ještě v roce 2009 vypsál tendr na trať z Plzně do Domažlic, odbočnou lokálku do Heřmanovy Huti a také na trať Plzeň – Blatno. Vše ale skončilo příznačně, vývoj výmluvně shrnou titulky z dobového zpravodajství webu ČT24: Plzeňský kraj hledá dopravce na tři tratě (16. 9. 2009) – Čtyři dopravci mají zájem o tratě na Plzeňsku (20. 10. 2009) – Plzeňský kraj zrušil tendr na tři regionální tratě (5. 11. 2009). Do soutěže se přihlásily České dráhy, Viamont, Regiojet a také ČSAD Jablonec. Zrušení tendru kraj nevysvětlil, pouze v tiskové zprávě sdělil, že „rozhodnutí koresponduje s usnesením vlády 1132/2009 a memorandumem mezi kraji a ministerstvy financí a dopravy“.

Zmíněné memorandum vzniklo v roce 2009 v situaci, kdy dráhy po oddělení osobní a nákladní dopravy náhle požádaly kraje o mnohem vyšší částky na úhradu prokázaných nákladů, než chtěly dříve. Hrozilo rozsáhlé rušení regionálních tratí, vláda však nakonec slíbila krajům, že jim rozdělí dodatečné 2,6 miliardy. Memorandum však vyžadovalo, aby kraje měly na regionální železniční dopravu předem uzavřené dlouhodobé smlouvy (což do té doby nebylo zvykem). Ze sdělení Plzeňského kraje tedy vyplývalo, že se obával, že by tendr nestihl včas uzavřít. Majitel Student Agency Radim Jančura však hovořil o tlaku drah. „ČD na Plzeňský kraj tlačily, aby byl tendr zrušen. My jsme dali nižší cenu a nové moderní soupravy, které na české železnici nikdy nejezdily,“ řekl po zrušení soutěže. Jisté je, že na všech tratích dodnes jezdí České dráhy, ovšem z Plzně do Domažlic i do Blatna posílají od roku 2014 nové motorové jednotky.

Marná státní snaha

Zatímco kraje alespoň tu a tam něco zkoušely a podařilo se jim i několik soutěží dotáhnout do konce, stát je na tom podstatně hůře. Ministerstvo dopravy již několikrát představilo harmonogram otevírání rychlíkových linek, ze kterého vždy vyplývalo, že první soutěže přijdou v příštím roce (ať to byl kterýkoli rok). Dosud však platí, že se k podpisu smlouvy podařilo dotáhnout jediné první dvě soutěže na tratě Plzeň – Most a Pardubice – Liberec. Kromě nich proběhly ještě dva tendry, které však skončily shodně neúspěšně. V tom prvním se železniční společnosti utkaly o rychlíkovou linku Olomouc – Opava – Ostrava. Opět se hovořilo o pilotním projektu, šlo o jednokolejnou a převážně neelektrizovanou trasu, předpokládalo se tedy nasazení dieselových jednotek. Ministerstvo dopravy vyhlásilo soutěž v roce 2012. Nepřihlásily se do ní České dráhy. Ty musí dodavatele svých vozidel samy vybírat ve veřejné soutěži, jenomže když ji vypsal, přihlásil se pouze jeden zájemce, a tak ji musely podle tehdy platných pravidel zrušit. Následně do státního tendru nešly, protože neměly s čím. Přispěly tak k tomu, že tato soutěž skončila úplně stejně – byla zrušena, protože v ní zbyl jediný účastník.

Původně se přihlásily RegioJet a Arriva. Arrivu však ministerstvo vyloučilo, protože nespĺnila kvalifikační požadavky. Zbyl RegioJet, který podle informací ČTK chtěl 188 korun za kilometr. Zprvu se zdálo, že by mohl zakázku dostat přímým zadáním. Sliboval to i tehdejší ministr dopravy Zbyněk Stanjura (ODS). „Oslovím společnost RegioJet s tím, že jí nabídnu přímé zadání v intencích nabídky, kterou podala,“ řekl s tím, že kdyby nedošlo k administrativnímu pochybení v nabídce Arrivy, Regiojet by výběrové řízení vyhrál. I přesto zůstaly rychlíky Českým drahám. Situace se zkomplikovala, když se ukázalo, že ČD nebyly ochotné si v případě přímého zadání s RegioJetem vzájemně uznávat jízdenky, což při soutěži slibovaly. Uznávání lístků přitom bylo jednou z podmínek ministerstva dopravy. Možnost, že by RegioJet uznával jízdenky ČD jednostranně – tedy že by ČD naopak neuznávaly jízdenky RegioJetu – Radim Jančura odmítl. Taková praxe by podle něj jeho firmu výrazně poškozovala. Dráhy přitom ústy svého mluvčího Radima Joklíka vyjádřily ochotu o uznávání jízdného vyjednávat, ale teprve až „bude definitivně rozhodnuto a objednatel nás vyzve k jednání“. Snaha najít nového dopravce pro rychlíkovou linku Olomouc – Opava – Ostrava tak skončila naprostým krachem, pro cestující se nezměnilo vůbec nic.

Zatím se ale chýlily ke konci smlouvy na rychlíkové linky Plzeň – Most a Pardubice – Liberec vysoutěžené do roku 2014. Nové tendry se nepodařilo vypsát tak, aby na končící kontrakty rovnou navázaly nové, takže se ministerstvo dopravy rozhodlo na rok zadat zakázku napřímou s tím, že alespoň pro linku Plzeň – Most vysoutěží dopravce v průběhu roku 2015. Dočasnou zakázku dostaly České dráhy, přestože nabídku ministerstvu podala i Arriva. Ta sice nabídla nižší cenu, ale nakonec neuspěla, protože oproti motorovému vozu ČD neměla její motorová jednotka zvedací plošinu pro vozíky. Soutěž na rychlíky Plzeň – Most tak vyhlásilo ministerstvo v únoru 2015. Zájem o ně měly České dráhy, RegioJet, Leo Express, Arriva a také GW Train Regio. To ovšem nebyl nikdo jiný než bývalá divize osobní dopravy Viamontu, kterou stavební firma prodala (původně ji koupila společnost IDS, dnes patří autobusovému dopravci Jihotrans) a v souvislosti s tím se přejmenovala. Právě GW Train Regio podala nejnižší nabídku (75 korun na kilometr). Soutěž však následně napadly České dráhy u antimonopolního úřadu a uspěly. ÚOHS dal váhu argumentu drah, že jim zákon nařizuje uznávat režijní jízdenky na rozdíl od ostatních dopravců. Předseda úřadu rozhodnutí pravomocně potvrdil až v létě 2016, čímž i tento tendr skončil neslavně. Ministerstvo následně zadalo zakázku přímo, a to předpokládanému vítězi zrušené soutěže, tedy GW Train Regio. Dopravce nasadil postarší motorové jednotky z 80. let, které pořídil z druhé ruky v Německu.

Nová vlna

Po dvou neúspěšných soutěžích se stát odmlčel. Poté, co pohořelo s tendrem na plzeňsko-mostecké rychlíky kvůli povinnému režijnímu jízdnému u Českých drah, vysvětlovalo ministerstvo dopravy otálení s dalšími soutěžemi tím, že je nejprve nutné „vyřešit problematiku“ – aby režijní jízdné již nebylo zákonným závazkem, ale zaměstnaneckým benefitem. Současně ale našly nový dech kraje, které – i v souvislosti s končícími dlouhodobými smlouvami – začaly vypisovat soutěže. Nejdále zatím

došel Jihočeský kraj, který již v roce 2014 vyhlásil tendr na provoz na souboru tratí známých jako šumavské lokálky. Tedy z Českých Budějovic a Číčenic do Černého Kříže a Nového Údolí a ze Strakonice do Volar včetně atraktivního úseku České Budějovice – Český Krumlov. Přihlášily se GW Train Regio, České dráhy a Arriva. V březnu 2015 vyhlásil kraj vítězem GW Train Regio, dráhy se však obrátily na antimonopolní úřad. Ten soutěž nepravomocně zrušil s tím, že byla vítězná cena mimořádně nízká, ale kraj se tím nezabýval. Kraj proto znovu posoudil nabídky a vybral téhož vítěze, přičemž již měl k dispozici analýzu jeho nabídkové ceny. S další námitkou již dráhy neuspěly, stejně jako s žalobou. Tím se však proces protáhl až do podzimu 2016, takže až po dvou letech od vyhlášení výběrového řízení mohl Jihočeský kraj uzavřít smlouvu s jeho vítězem. GW Train Regio převzala dopravu na šumavských lokálkách o další rok později (v prosinci 2017). V tendru překvapivě zvítězila s totožnými vozidly jako v úplně první železniční soutěži o jedenáct let dříve, tedy německými jednotkami RegioSprinter. Nyní však již byl český dopravce jejich vlastníkem a prošly také rozsáhlou rekonstrukcí, při které mimo jiné dostaly pohodlnější sedačky. Jihočeský kraj se ale u šumavských lokálek nezastavil. Plánuje i další tendry, které se nakonec vztáhnou na většinu tratí v regionu. Zatím konkrétně ohlásil soutěž na osm elektrizovaných tratí včetně těch nejvýznamnějších – z Českých Budějovic do Tábora, Strakonice a Českých Velenic. „Je pro nás důležité, abychom zajistili slušnou cenu, dostatečný komfort a aby ty vlaky byly i za patnáct let konkurenceschopné,“ shrnula hejtmanka Ivana Stráská (ČSSD).

Výběr dopravce má čerstvě za sebou i Jihomoravský kraj. Šlo ale jen o krátkodobou zakázku na léta 2020 až 2022. Protože kraj vybíral plošně jednoho dopravce pro celé své území a na krátkou dobu, přihlášily se pouze České dráhy. Následovat by měla další soutěž, kraj se totiž chystá do budoucna nakoupit nové vlaky sám s tím, že je bude pronajímat dopravci, kterého si takto vybere. Na prvních dvou tratích začne nový model fungovat od roku 2023. Sice formou přímého zadání, ale zároveň s oslovením více firem, se chce dobrat nové smlouvy na regionální železniční dopravu Pardubický kraj. Oslovil letos v zimě České dráhy, Leo Express a také RegioJet. Později upřesnil radní pro dopravu Michal Kortyš (ODS), že již jedná pouze s ČD a Leo Expressem, protože RegioJet na poptávku hejtmanství nereagoval. Koncem června kraj oznámil, že se o dopravci rozhodne v nejbližších týdnech. Vybraná společnost pak dostane desetiletý kontrakt. Staronový dopravce potom začne jezdit na severu Čech. Ke konci se chýlí smlouva se společností Länderbahn (dříve Vogtlandbahn) na trati z Liberce do Žitavy a Rybníště. Liberecký kraj spolu se saským dopravním svazem ZVON již vysoutěžily nového dopravce, který bude jezdit z Liberce přes Žitavu do Varnsdorfu (a také do Drážďan, kam jezdí Länderbahn až od roku 2014). Bude jím DB, resp. jeho dceřiná firma Start Ostsachsen, která převezme dopravu v roce 2020 (do Drážďan již o rok dříve).

Co dál? V hlavní roli státní jízdné

Odpověď na otázku, co bude dál, není zcela zřejmá. V soutěžení svých regionálních linek chce pokračovat Jihočeský kraj, několik rozsáhlých tendrů plánuje Plzeňský kraj (tratě Beroun – Klatovy a Plzeň – Planá) a zmíněn již byl i záměr Jihomoravského kraje na nákup vlastních vlaků a výběr dopravce, který s nimi bude jezdit. Jiná otázka však je, co bude s dálkovou dopravou. V současnosti platí harmonogram, podle kterého by v příštím roce měl začít výběr dopravců pro rychlíkové linky Pardubice – Liberec, Liberec – Ústí nad Labem a zřejmě i další pokus o soutěž linky Olomouc – Opava – Ostrava, kde by pak vítězní dopravci začali jezdit od prosince 2020.

Problém s povinným uznáváním režijních jízdenek by měl již být minulostí. Koncem minulého roku uzavřely ministerstvo dopravy, České dráhy a Odborový svaz železnic memorandum, které ministerstvo vykládá tak, že snímá z ČD povinnost uznávat „režijky“ na tratích, které vysoutěží. Výběr nových dopravců ovšem nese ještě jedno riziko. Pokud by za pár let, po vysoutěžení všech tratí, cestující nastoupil v Aši do osobního vlaku, který by provozoval třeba dopravce GW Train Regio, pak v Chebu přestoupil do expresu provozovaného Leo Expressem, v Praze přestoupil do expresu Českých drah, dojel jím do Olomouce, pak přesedl na motorový rychlík RegioJetu do Bruntálu a nakonec ještě jel s Arrivou do Města Albrechtic, a tarifní uspořádání zůstalo takové, jaké je v současnosti, musel by si koupit od každého dopravce jízdenku zvlášť. Celkem by tedy měl pět jízdenek. Dnes stačí jedna. Ministerstvo proto slibuje v průběhu příštího roku přivést na svět jednotné státní jízdné, které by zastřešovalo veškerou dálkovou a regionální železniční dopravu v závazku veřejné služby a zároveň se k němu mohli připojit i dopravci, kteří provozují komerční vlaky. Jak přesně bude takový tarif vypadat, není zatím zřejmé, měl by ale zabránit uvedené situaci, kdy by v případě rozdělení jednotlivých linek mezi velké množství dopravců nebylo možné cestovat napříč republikou jen s jedním dokladem. Jak to (ne)funguje v současnosti, se ostatně může přesvědčit každý, kdo míří do některých z lokalit, kde se v minulých třinácti letech soutěžilo. Stačí cestovat z Hrdějovic do Boršova nad Vltavou. Na tento krátký úsek jsou potřeba jízdenky Českých drah a GW Train Regio.

Úspěšné železniční soutěže (k červnu 2018)

- 2005, osobní vlaky Karlovy Vary – Mariánské Lázně (Karlovarský kraj): vítězem Viamont, jezdí od jízdního řádu 2006/2007
- 2006, osobní vlaky Cheb – Hranice v Čechách a Cheb – Luby u Chebu (Karlovarský kraj): vítězem České dráhy, jezdí od jízdního řádu 2006/2007
- 2005 – 2006, rychlíky Plzeň – Most (ministerstvo dopravy): vítězem České dráhy, jezdily od jízdního řádu 2006/2007
- 2005 – 2006, rychlíky Pardubice – Liberec (ministerstvo dopravy): vítězem České dráhy, jezdily od jízdního řádu 2006/2007
- 2008, osobní vlaky Liberec – Zittau – Rybníště, též Liberec – Drážďany (Liberecký kraj, Ústecký kraj a svaz ZVON): vítězem Vogtlandbahn (později Länderbahn), jezdí od jízdního řádu 2010/2011, do Drážďan od jízdního řádu 2013/2014
- 2008 – 2009, osobní vlaky Liberec – Harrachov, Liberec – Jindřichovice pod Smrkem, Frýdlant – Černousy, Raspenava – Bílý Potok, Smržovka – Josefův Důl (Liberecký kraj): vítězem České dráhy, jezdí od jízdního řádu 2011/2012
- 2014 – 2016, osobní vlaky České Budějovice – Černý Kříž, Čičenice – Nové Údolí, Strakonice – Volary (Jihočeský kraj): vítězem GW Train Regio, jezdí od jízdního řádu 2017/2018
- 2018, osobní vlaky Liberec – Zittau – Varnsdorf, též Liberec – Drážďany (Liberecký kraj a svaz ZVON): vítězem Start Ostsachsen, bude jezdit od jízdního řádu 2020/2021, do Drážďan již 2019/2020

Železniční soutěže, které byly zrušeny

- 2005, osobní vlaky Karlovy Vary – Potůčky (Karlovarský kraj): zrušeno kvůli nabídkám vyšším než dosavadní smlouva
- 2006, osobní vlaky Liberec – Tanvald (Liberecký kraj): zrušeno kvůli nečekaně vysokým nabídkám
- 2009, osobní vlaky Plzeň – Domažlice, Nýřany – Heřmanova Huť, Plzeň – Blatno (Plzeňský kraj): zrušeno bez konkrétního zdůvodnění s odkazem na memorandum krajů a vlády
- 2012 – 2013, rychlíky Olomouc – Opava – Ostrava (ministerstvo dopravy): zrušeno kvůli nízkému počtu účastníků
- 2015 – 2016, rychlíky Plzeň – Most (ministerstvo dopravy): zrušeno antimonopolním úřadem kvůli problému s uznáváním režijních jízdenek

08. 07. 2018 Do Malé Morávky, na trať s nejvyšším převýšením, se po letech vrací vlaky (Bruntál – Malá Morávka)

Zdroj: iDNES.cz (https://ostrava.idnes.cz/vlak-trat-motoracek-turismus-mala-moravka-slezsky-zeleznicni-spolek-1k0-ostrava-zpravy.aspx?c=A180630_412144_ostrava-zpravy_woj)

Pětkrát denně tam a pětkrát zpátky. Po devíti letech odmlky ožívá pravidelnými spoji lokální trať z Bruntálu do Malé Morávky. O víkendech a svátcích tam celé léto bude cestující vozit motoráček z přelomu padesátých a šedesátých let minulého století. „Prvotním podnětem byla dovolená vlakem před třemi lety, na které vznikl nápad podnikat turistické vlakové jízdy. A jednou z možností byla i trať do Malé Morávky, kde už roky vlaky nejezdily. Když jsme tam loni vypravili první mimořádný vlak, byl do posledního místa vyprodaný,“ říká Ladislav Antalec, zakládající člen Slezského železničního spolku, který jízdy z Bruntálu a Malé Morávky organizuje. Následovalo několik dalších mimořádných nostalgických jízd do Malé Morávky, třeba na tamní borůvkové hody. Zájem o jízdy vnukl členům spolku ideu zřídit na trati pravidelné spoje. „Neuvěřitelným bojem byly především administrativní záležitosti, ale zvládlo se to. Finančně nás podpořil Moravskoslezský kraj, což nám velmi usnadnilo situaci. Když jsme tento týden roznášeli po Malé Morávce letáky na slavnostní otevření provozu, setkali jsme se u místních s neuvěřitelně milou a pozitivní reakcí,“ dodává Antalec.

Trať s největším převýšením

Obnovu pravidelného provozu na lokálce vítají i představitelé obce. „Běžný provoz už na trati není. V posledním roce sem pětkrát šestkrát přijel mimořádný vlak Slezského železničního spolku a býval plný. Jsme rádi, že lidé budou moci přijet po celé léto, je to jízda krásnou krajinou. Jde o trať s největším převýšením v republice, možná v Evropě, když pomíneme zubačky,“ uvádí místostarosta Malé Morávky Stanislav Hýbner. Značná sklonová náročnost je technickou zajímavostí trati. Největší je převýšení mezi stanicemi Světlá Hora, která leží v 605 metrech nad mořem, Rudná pod Pradědem

v 733 metrech nad mořem a Malou Morávkou se 640 metry nad mořem. Výškový rozdíl zde místy činí 44 metrů na jeden kilometr.

První vlak z Bruntálu o každém letním víkendu a svátku vyrazí v 7:34 a poslední se tam vrátí v 18:20. Trať projede pětkrát v každém směru a jízdenky budou v prodeji přímo ve voze. Jednosměrná jízdenka pro dospělého přijde na 70 korun, zpáteční na stovku. V Malé Morávce na vlaky naváže autobusová doprava na Karlov a Karlovu Studánku, přeprava je v ceně vlakové jízdenky. Slavnostní zahájení provozu doplní na nádraží v Malé Morávce ukázky modelářů a Síčovy zahradní železnice.

Turisty vlaky vozí i jinde

Podobný příběh má i Hvozdnický expres na Opavsku. Ten letos už pátou sezonu vozí během léta o víkendech turisty na trati Opava – Svobodné Heřmanice, kde běžný provoz vlaků skončil v roce 2014. Nejprve legendární motorový vlak Hurvínek jezdil jen z Opavy do Jakartovic, od druhé sezony pak až na konečnou do Svobodných Heřmanic. Asi nejznámější turistickou výletní tratí je pak osoblažská úzkokolejka. Provoz turistických vlaků tažených parní lokomotivou tam odstartoval v roce 2005.

08. 07. 2018 V Turecku se pod vlakem zřítíl most, při nehodě zemřelo nejméně 24 lidí

Zdroj: iDNES.cz (https://zpravy.idnes.cz/turecko-vykolejeny-vlak-zeleznicni-nehoda-zraneni-smrt-p26-zahranicni.aspx?c=A180708_191241_zahranicni_amu)

Nejméně 24 mrtvých a 73 zraněných si vyžádala nehoda příměstského vlaku, který v neděli vykolejil v severozápadním Turecku na trati mezi městy Edirne a Istanbul. Nárůst počtu obětí oznámila v pondělí turecká vláda, záchranáři už prohledávání souprav ukončili. Ve vlaku cestovalo zhruba 360 lidí. Na místě zasahovala více než stovka sanitek, oznámila místní média. Pátrání po obětech v soupravě skončilo v pondělí ráno.



Televize CNN-Türk upřesnila, že se převrátilo šest ze sedmi vozů soupravy. Příčinou byl podle záběrů z místa sesuv podmáčeného náspu na malém mostu přes místní potok, přes který vlak přejížděl. Vlak jel z města Kapikule u hranic s Bulharskem.

09. 07. 2018 První modernizované koridorové úseky projdou od příštího roku kompletní rekonstrukcí (CEF Blending Call)

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) intenzivně připravuje celkem 8 staveb, které budou mít až na jednu výjimku charakter rekonstrukcí nejdříve modernizovaných úseků 1. a 2. koridoru. Financování by mělo být zajištěno kombinací národních zdrojů a investičního úvěru Evropské investiční banky (EIB), doplněné ve dvou případech příspěvkem z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Ten získala SŽDC na základě úspěšné žádosti uplatněné v rámci výzvy CEF Blending Call. Její prioritou je financování staveb pro odstraňování úzkých míst a doplnění chybějících spojení. Záměry projektů prvních akcí již schválila Centrální komise Ministerstva dopravy. „Rekonstrukcí projdou traťové úseky, jejichž modernizace proběhla již před přibližně 20 lety nebo se dosud vůbec neuskutečnila. Udržení jejich požadovaných parametrů si vyžaduje dlouhodobě vysoké náklady, zabezpečovací zařízení je mnohdy na hranici své životnosti, případné zavedení nižších traťových rychlostí by navíc vedlo ke vzniku tzv. úzkých míst,“ přibližuje generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Konkrétně se jedná o následující úseky:

- Velim – Poříčany
- Choceň – Uhersko
- Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí (původní stopa)
- Adamov – Blansko
- Brno-Maloměřice – Adamov
- Lipník nad Bečvou – Drahotuše
- Polom – Suchdol nad Odrou
- Dětmárovice – Petrovice u Karviné – státní hranice s Polskem

„V této souvislosti je třeba uvést, že stavby v traťových úsecích Velim – Poříčany a Dětmarovice – Petrovice u Karviné – státní hranice s Polskem již získaly plánovaný příspěvek z programu CEF,“ doplňuje Jiří Svoboda. Předpokládané celkové náklady všech osmi akcí dosahují 23 mld. Kč. V první polovině letošního roku u nich probíhalo dokončování záměrů projektů, nyní přijde na řadu výběr projektanta a zpracování dokumentace pro stavební povolení. Jako první v pořadí se plánuje na konci příštího roku zahájení rekonstrukce trati z Velimi do Poříčan. V roce 2020 by ji měl následovat úsek z Dětmarovic do Petrovic u Karviné.

Vlastní stavební práce budou zpravidla zahrnovat rekonstrukci mostů a přejezdů, dále modernizaci stanic a zastávek, trakčního vedení a také staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. V souvislosti se strategickým plánem SŽDC na konverzi napájecí soustavy se navíc počítá s přípravou na zavedení střídavé trakce. Výjimku tvoří úseky mezi Brnem a Blanskem, kde je již tato trakce zavedena. Stavební úpravy se nevyhnou ani mostním objektům, například známému Jezernickému viaduktu nebo 149 m dlouhému mostu přes řeku Olši mezi Dětmarovicemi a Petrovicemi u Karviné.

Jedním z cílů je rovněž zvýšení propustnosti dlouhých mezistaničních úseků. Například mezi Brnem a Adamovem či Ústím nad Orlicí a Brandýsem nad Orlicí se vloží nové výhybky pro vybudování kolejových spojek. To se příznivě projeví především při plánovaných výlukách jedné z traťových kolejí. Na trati vedené v údolí řeky Svitavy navíc dojde k rozsáhlé rekonstrukci tunelů, která si vyžádá nepřetržité výluky obou traťových kolejí. Kromě toho se zde budou řešit negativní geologické podmínky v podobě nestabilních svahů nebo skal.

Traťový úsek z Ústí nad Orlicí do Brandýsa nad Orlicí dosud neprošel žádnou modernizací. Vedle kompletní rekonstrukce trati se zde proto plánuje zřízení elektronického zabezpečovacího zařízení ve stanici Brandýs nad Orlicí, kde se vybudují také nová nástupiště přístupná mimoúrovňově podchodem. To pomůže zvýšit nejen komfort cestování, ale současně i bezpečnost přístupu cestujících k vlakům. Již zmiňovaná výstavba kolejových spojek bude navíc spojena s nezbytným posunem zastávky Bezpráví z oblouku do přímého úseku.

10. 07. 2018 SŽDC pokračuje v přípravě přesunu železničního uzlu Brno, informaci dostala vláda

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/SZDC-proveri-technicke-a-ekonomicke-reseni-presunu?returl=/Media>)

Přesun celého brněnského železničního uzlu ve variantě u řeky se dostává do další fáze, Ministerstvo dopravy informovalo vládu o zvolené variantě a dalším postupu. Správa železniční dopravní cesty nyní začne připravovat investici, která je plánována ve výši až 43 miliard korun. „Plníme usnesení vlád z let 2002 a 2015, které již rozhodly o přesunutí brněnského železničního uzlu. Navíc je na tom shoda města Brna a Jihomoravského kraje. Po asi 72 letech je tu dohoda, jak dál pokračovat a je potřeba přestat jenom debatovat, ale opravdu pracovat,“ řekl po jednání vlády ministr dopravy Dan Ťok.

Centrální komise Ministerstva dopravy vybrala 30. května variantu Železničního uzlu Brno ve variantě u řeky. Rozhodla tak na základě studií proveditelnosti, názoru odborníků a železničních dopravců, vyjádření zástupců dotčených měst a kraje, Správy železniční dopravní cesty a s přihlédnutím na poslední jednání řídicího výboru k železničnímu uzlu Brno. „Protože je to velká investiční akce, vládě ještě předložím další materiál s informací, kam přesně mají finanční prostředky jít, aby byly peníze využity efektivně,“ dodal Ťok. Celkové investiční náklady bez DPH jsou zhruba 43,1 miliard korun, z toho 40,8 mld. železniční část a 2,3 mld. na související městskou infrastrukturu.

Vláda dostala také informaci, že Správa železniční dopravní cesty před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy vybrané varianty. SŽDC musí při vzniku dokumentu brát v úvahu například dopad sloučení osobní a nákladní železniční dopravy do jednoho vícekolejného koridoru, kolizních průjezdů ve směru do stanice Brno-Maloměřice nebo obsluha Terminálu Brno. Technické řešení také musí umožnit případnou realizaci severojižního kolejového diametru v Brně.

10. 07. 2018 Cestujícím na horním nádraží v Litoměřicích slouží opravená výpravní budova

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/budova-litomerice-hor.n..html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes slavnostním přestřžením pásky uvedla do provozu opravenou výpravní budovu na litoměřickém horním nádraží. Objekt prošel zásadní opravou, která

navázala na už dokončenou kompletní rekonstrukci kolejíště. Tím se završila celková modernizace železniční stanice i jejího bezprostředního okolí. „Tato akce byla jednou z nejvýznamnějších oprav realizovaných SŽDC v Ústeckém kraji a naplnila tak dlouhodobé požadavky ze strany města Litoměřice a objednatele dopravy – Ústeckého kraje. Opravená budova přispívá k významnému zlepšení kultury cestování v regionální dopravě na důležité spojnici Litoměřic s Lovosicemi a Českou Lípou. Celkové náklady na opravu dosáhly 11,5 milionu korun,“ uvedl Tomáš Drmola, náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku. Stavební práce trvaly rok a skončily letos v červnu.

Výpravní budova se nachází na okraji památkové zóny, a proto SŽDC při realizaci oprav úzce spolupracovala s městem Litoměřice s cílem vytvořit co nejpříjemnější prostředí pro cestující, kterých stanicí Litoměřice horní nádraží projde denně přibližně 1 900. Komplexní oprava budovy z roku 1898 zahrnovala obnovu historické fasády, výměnu výplní otvorů a opravu nástupištěního přístřešku a monumentálního vstupního schodiště. Zásadně se změnil interiér odbavovacích prostor včetně nových veřejných WC. Práce dále zahrnovaly výměnu dlažeb a povrchů, osvětlení a informačního a orientačního systému. Samozřejmostí je plná bezbariérovost železniční stanice, a to díky úpravě dispozic odbavovací haly a WC pro handicapované s možností využití euroklíče. V opravené výpravní budově slouží cestujícím odbavovací hala s prodejními prostory jízdních dokladů, veřejné WC a restaurace, své pracoviště zde mají i výpravčí SŽDC. V nadzemních podlažích je bytová část s nájemníky. Město Litoměřice umístilo v odbavovací hale informační panel s přehledem místního kulturního dění. Na své obsazení ještě čeká komerční prostor přiléhající k odbavovací hale, kde se prozatím nepodařilo najít partnera. Vhodný je například pro prodejnu tisku nebo drobného občerstvení.

V Ústeckém kraji SŽDC také letos dokončila práce na fasádách výpravních budov v železničních stanicích Velké Březno a Mlýny. Zároveň se předpokládá zahájení oprav výpravních budov ve Štětí, Dolním Žlebu a další významné výpravní budovy na trati 072 Litoměřice město, a to v návaznosti na výstavbu parkovacího domu pro úschovu kol.

11. 07. 2018 Archeologické nálezy a sanace podloží zpozdí opravu nádraží v Jaroměři

Zdroj: iDNES.cz (https://hradec.idnes.cz/archeolog-nadrazi-jaromer-nalez-doba-bronzova-rekonstrukce-kolejiste-1zc-/hradec-zpravy.aspx?c=A180619_409574_hradec-zpravy_the)

Archeologové objevili v kolejíšti rekonstruovaného nádraží v Jaroměři na Náchodsku nálezy z doby bronzové a raného středověku. Kvůli dalšímu průzkumu se rozsáhlá modernizace stanice oproti plánům výrazně opozdí. „Na tomto místě bývalo do poloviny 19. století pole nebo louka, přesně to nevíme. Když se budovalo nádraží, plocha se zplanýrovala, malý pahorek rozhrnuli a zasypali údolí potoka, který zatrubnili. Půdní horizonty v původní úrovni terénu jsou ‚pohřbeny‘ asi půl metru pod současným náspem. Tím, že hloubkové práce nikdy v tomto terénu neprobíhaly, dostáváme se k neporušeným archeologickým situacím,“ říká archeolog Regionálního muzea v Náchodě Jan Košťál. Větší zemní práce se prováděly na nádraží pouze v devadesátých letech kvůli elektrifikaci tratě. Při záchranném archeologickém výzkumu se zatím našly fragmenty pravěké keramiky z mladší doby bronzové nebo bronzová jehlice se svinutou hlavici, která sloužila k zapínání oděvů. Další nálezy dokládají slovanské osídlení z raného středověku. Vykopávky v červnu probíhaly v prostoru před staniční budovou v místech nově budovaného 2. nástupiště a kolejíště. Pod kolejemi, po nichž nyní vlaky jezdí, se archeologický výzkum uskuteční v příštím roce, kdy bude přepojen provoz na nově vybudované kolejíště. „Jaroměřské nádraží je svými archeologickými nálezy známé od 19. století, kdy se železnice stavěla. Nálezy jsme zde předpokládali, ale sami jsme překvapeni rozsahem dochovaných terénů. Dochovaly se kulturní vrstvy s keramikou o mocnosti až půl metru. Pod ní se ještě mohou nacházet zahloubené objekty,“ přibližuje Jan Košťál.

Podle archeologů Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) nesplnila oznamovací povinnost, kterou má již v průběhu přípravy stavby. Pokud by to ohlásila, mohly se všechny strany lépe připravit a přizpůsobit tomu i harmonogram. O chystané stavbě se archeologové dozvěděli až v únoru z médií. Dotaz MF DNES ohledně opomenutého výzkumu SŽDC nechala bez odpovědi. Kvůli tomu teď archeologům schází důkladná příprava a vše řeší za pochodu. Na provedení záchranného archeologického výzkumu se podílí i pracovníci z Centra terénní archeologie z Univerzity Hradec Králové. „Investor potřebuje, aby se výzkum uskutečnil co nejrychleji, takže pro to děláme maximum, ale i nás limitují provozní předpisy a hlavně postupy, abychom z dochovaných situací vytěžili maximum cenných informací, které by byly stavbou zničeny,“ říká archeolog.

Bezbariérový přístup zajistí výtah

Státní firma očekává zdržení i kvůli jiným komplikacím. „Vzhledem k tomu, že na staveništi došlo k archeologickým nálezům a objevení staré ekologické zátěže, předpokládáme, že se posune termín

dokončení celé stavby. Přesnější harmonogram budeme znát po vypracování projektu na sanaci ropného znečištění z nedaleké čerpací stanice,“ přibližuje mluvčí SŽDC Marek Illiaš.

V Jaroměři čeká železniční stanici celková rekonstrukce za 905 milionů korun, aby byla připravena na zvýšení rychlosti projíždějících vlaků. Zlepší se komfort cestujících při nastupování a příchodu k vlakům, bude se osazovat nové zabezpečovací zařízení, které v budoucnu umožní dálkové ovládání technologických zařízení dopravní cesty. Oprava samotné budovy by měla přijít na řadu v roce 2021. Nynější stavba počítá s rekonstrukcí železničního svršku a spodku. Vzniknou ostrovní nástupiště, k nimž se cestující dostanou od výpravní budovy podchodem. Bezbariérový přístup zajistí nový výtah. Opraví propustek, trakční vedení i sdělovací zařízení. Vybudují novou trafostanici a rozvody silnoproudu, stanice i nástupiště dostanou nové osvětlení. „V současné době se v Jaroměři upravuje výpravní budova pro uložení technologií zabezpečovacího zařízení a umístění pracoviště výpravčích. Pod částí kolejí se pak buduje nový podchod a současně i nové ostrovní nástupiště,“ doplňuje mluvčí. Cestující se museli vypořádat už s třemi výlukami na jaře. Ta hlavní nepřetržitá výluka se plánuje od 14. července do 10. srpna v úsecích Smiřice – Jaroměř, Jaroměř – Dvůr Králové nad Labem a Jaroměř – Česká Skalice.

12. 07. 2018 Ťok vymění vedení Českých drah. Nechci poslouchat, že něco nejde, řekl

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-ceske-drahy-tok-ridici-vybor-vymena-fot-eko-doprava.aspx?c=A180711_144539_eko-doprava_cfr)

Jedním z prvních kroků ministra dopravy Dana Ťoka poté, co vláda získala důvěru v Poslanecké sněmovně, bude výměna vedení Českých drah. Důvodem jsou spory ohledně postupu při otevírání trhu železniční dopravy jiným společnostem. Nový management stát vybere v otevřeném výběrovém řízení. „Budu chtít, aby dozorčí rada vypsala výběrové řízení na členy představenstva, abychom dostali do vedení Českých drah profesionální management, který přestane říkat, proč to nejde, a který se na liberalizaci bude seriózně připravovat,“ řekl MF DNES Ťok. Konkrétně ministr kritizoval skutečnost, že vedení státem vlastněných drah shodilo ze stolu už dříve schválenou dohodu o postupném vypisování soutěží na jednotlivé rychlíkové linky. Podle vedení ČD plán ministerstva nedostatečně zohledňoval takzvanou síťovost, tedy možnost jednoduchého přestupování při cestě vícero spoji. To ale Ťok považuje za uměle vytvořený problém. Šéf Českých drah informace o obměně managementu komentovat nechtěl. „Jako manažer obchodní firmy s patnácti tisíci zaměstnanci, která má veřejně obchodovatelné dluhopisy se závazkem vůči věřitelům za více než 30 miliard korun a mezinárodní rating od agentury Moody's, mám odpovědnost vůči akcionářům, věřitelům i zaměstnancům,“ uvedl v tiskovém prohlášení předseda představenstva ČD Pavel Krtek.

Stát sice bude chtít v nadcházejícím procesu národním dopravci při otevírání trhu pomáhat v rámci české i evropské legislativy, na druhou stranu je ale ministerstvo rovněž garantem toho, že se celý proces uskuteční podle platných evropských pravidel, dodal staronový šéf dopravního resortu. Obměna vedení drah se bude muset uskutečnit v několika krocích. První z nich bude už tento pátek, na kdy je svoláno zasedání řídicího výboru Českých drah. To má podle Ťoka zvolit nové členy dozorčí rady, která teprve může rozhodovat o odvolání členů vedení společnosti.

O odvolání generálního ředitele a předsedy představenstva Českých drah Pavla Krta se v železničních kruzích mluví od loňského podzimu. I ministr Ťok připustil, že o změnách ve vedení ČD uvažuje delší dobu. Se změnami ve vedení takto důležité státní společnosti chtěl však počkat na silnější mandát, který nyní vláda Andreje Babiše získala. Krtek České dráhy vede od listopadu 2014, kdy na postu předsedy představenstva vystřídal Daniela Kurucze. Toho se opakovaně snažil odvolat Ťokův předchůdce Antonín Prachař. Úřad tehdy změnu obhajoval tím, že dlouhodobě nefungovala komunikace vedení drah s vlastníkem, tedy se státními orgány. Výběrové řízení na nový management bude otevřené všem, kteří splní kvalifikační předpoklady. Přihlásit se do něj tak mohou i stávající představitelé vedení Českých drah.

12. 07. 2018 Zřícený železniční jeřáb se na koleje nevrátí. Začala jeho demontáž (Brtníky, Gottwald GS 150.14 TR)

Zdroj: iDNES.cz (https://usti.idnes.cz/demontaz-rozebirani-zriceny-kolejovy-zeleznicni-jerab-brtniky-sluknovsko-1b8-/usti-zpravy.aspx?c=A180712_102634_usti-zpravy_vac2)

Železniční jeřáb, který před téměř dvěma měsíci vykojil a zůstal viset ve stráni v Brtníkách na Šluknovsku, se už na koleje nevrátí. Jeho vlastník, společnost GJW Praha, nyní začal uvázný stroj rozebírat. Řízená demontáž vyjde levněji, než kdyby firma jeřáb ze srázu vyprošťovala. „Není pravda, že jeřáb nejde vyprostit. Je to ale o penězích,“ nastínil jednatel GJW Praha Milan Koudelka, proč

se společnost rozhodla zřícený stroj vážící 217 tun spíše rozebrat. „Některé části skončí ve šrotu,“ připustil Koudelka. Práce na demontáži jeřábu, která má trvat deset až patnáct dnů, neovlivní dopravu na železniční trati Mikulášovice dolní nádraží – Rumburk. „Je to mimo kolejiště,“ ujistila mluvčí Správy železniční dopravní cesty Kateřina Šubová. Mostní konstrukce o hmotnosti 50 tun, kterou jeřáb přepravoval, se podle Šubové nepoškodila a bylo ji možné následně instalovat na trať. Výluka, která tu do té doby probíhala, tak mohla skončit.



Nehoda se stále vyšetřuje

Obě jeřáb s mostem se v tomto místě zřítily 23. května. Při nehodě se lehce zranili dva lidé, kteří byli v prosklené kabině jeřábu. Drážní hasiči v místě nehody likvidovali škody vzniklé havárií a zajišťovali ochranu životního prostředí, především s ohledem na únik provozních kapalin. Drážní inspekce, která nehodu spolu s policií vyšetřuje, předběžně vyčíslila celkovou škodu na jeřábu, trati i mostu na 40,2 milionu korun. „K této mimořádné události zajišťujeme veškerou dokumentaci. Tu potřebujeme k vydání závěrečné zprávy,“ řekl ve čtvrtek iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. „Vyšetřování nehody stále pokračuje, žádný závažný posun z naší strany dosud nenastal,“ sdělila policejní mluvčí Petra Třepesová.

13. 07. 2018 Plnou parou na červenou. Strojvedoucích porušujících předpisy přibývá

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/drazni-inspekce-strojvedouci-jizda-na-cervenou-f52-eko-doprava.aspx?c=A180712_413914_eko-doprava_tanc)

Strojvedoucích, kteří nezastaví před návěstidlem, neustále přibývá. Drážní inspekce chce proto dopravce připojit k systému, jenž bude licence strojvedoucích kontrolovat, a tím předejde tomu, aby vlak řídili unavení zaměstnanci. Hlášení čísla licence, které je od loňského roku dobrovolné, zatím využívají jen velké společnosti. Nejvíce se přesčas rozcházejí u malých firem s nedostatkem strojvedoucích. Stále více strojvedoucích nezastaví před návěstidlem zakazujícím další jízdu vlaku. Na nárůst tohoto problému, který znamená v automobilové dopravě projetí křižovatky na červenou, nedávno upozornil například ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jiří Svoboda. Podle statistik správy železnic za prvních pět měsíců letošního roku projelo návěstidlo téměř šedesát strojvedoucích, což představuje meziroční navýšení tohoto potenciálně nebezpečného přestupku o čtvrtinu.

Drážní úřad chce zvýšit bezpečnost na českých kolejích a zvrátit trend nárůstu mimořádných událostí tím, že se všichni železniční dopravci připojí k systému kontroly licencí strojvedoucích. Ten jim znemožní po ukončení směny u jednoho dopravce přesehnout do lokomotivy jiné železniční společnosti a místo odpočinku dále pokračovat v práci – zpětná kontrola by totiž na nedodržení pauzy přišla. Hlášení čísla licencí při vypravování vlaku sice funguje od konce loňského roku, pro dopravce je však dobrovolné a využívají je jen velké společnosti jako České dráhy, ČD Cargo nebo soukromý dopravce AWT, uvedl ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. Právě tyto společnosti však podle něj nejsou ty, jež by nabízely strojvedoucím možnost přivýdělků na úkor povinných přestávek. Nejvíce se tento nešvar rozmáhá u menších společnostech, které takto řeší dlouhodobý nedostatek strojvedoucích v Česku.

Na vině mobily?

Přinutit i tyto dopravce k připojení se do systému by podle Koláře pomohlo, kdyby tento systém měl oporu v zákoně. Úřad proto bude tlačit na to, aby se stal součástí novely zákona o drahách. I když změna projde, všechny problémy s narůstajícím počtem případů nepozornosti strojvedoucích to nevyřeší. Drážní úřad, který má mimo jiné na starosti prevenci bezpečnosti na železnici, si zhruba před rokem zpracovával statistiku, kdy strojvedoucí nejčastěji návštějí projíždějí. Nejistil přitom, že by méně pozorní byli řidiči vlaků na konci služby nebo že by k tomuto nešvaru byli více náchylní mladí nebo naopak staří strojvedoucí. Data z průzkumu zpracovávaného spolu s Federací strojvedouců totiž žádné souvislosti s těmito faktory neodhalila. Podle Koláře tak může nárůst nepozornosti v posledních letech souviset například s používáním mobilního telefonu při řízení, jako je tomu i v automobilové dopravě. Úřad proto znásobil množství kontrol a vyzval dopravce, aby zintenzivnili školení svých zaměstnanců. Zatím ale statistická čísla nenaznačují, že by tato iniciativa zafungovala.

Kromě nerespektování výstražné signalizace upozorňuje Drážní úřad na další množící se problém české železnice, kterým je používání neschválených, a tedy i potenciálně nebezpečných vozidel. V posledních měsících úřad zaznamenal šest takovýchto případů. Dva případy, z nichž u jednoho už padla zatím nepravomocná pětáctýřicetitisícová pokuta, úřad řeší s mladoboleslavským dopravcem

MBM Rail. Další dvě neschválená vozidla podle úřadu vypravil osobní dopravce GW Train Regio a po jednom RegioJet Radima Jančury a ostravský dopravní podnik.

Nesrovnalost ohlásí konkurent nebo železniční fandové

Velkou část kontrol neschválených vozidel provádí Drážní úřad na základě upozornění. „Když nám dojdou fotky, na kterých nafotí železniční nadšenci v Lovosicích neschválenou lokomotivu, tak potom reagovat musíme,“ uvedl Kolář. Ještě kurióznější případ se stal dopravnímu podniku v Ostravě, který zkušební provoz nové tramvaje zahájil o den dříve, na což sám veřejně upozornil v tiskové zprávě. Většina sporů s Drážním úřadem skončila uvedením vozidel i dokladů do souladu s českými normami. Výjimkou je spor s MBM Rail, která tvrdí, že vozidla provozovala podle německých norem, což jí ve výjimečných případech umožňují i česká pravidla. Definitivní slovo ve sporu o udělení zmiňované 45tisícové pokuty bude mít ministerstvo dopravy, které slouží jako odvolací orgán Drážního úřadu.

Jak rostl počet nepovolených jízd

Rok	Počet
2012	88
2013	83
2014	94
2015	92
2016	122
2017	127

13. 07. 2018 Pardubický kraj pokračuje v jednáních se soukromými dopravci

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-pardubicky-kraj-leo-express-dhg-/eko-doprava.aspx?c=A180712_133113_eko-doprava_cfr)

Soukromý dopravce Leo Express loni zaslal na ministerstvo dopravy nabídky na převzetí většiny rychlíkových linek od Českých drah. Podobně se firma patřící podnikateli Leoši Novotnému pustila i do vyjednávání s Pardubickým krajem o převzetí vlaků na území kraje. Nakonec ale podala závaznou nabídku na provoz jediné trati z Ústí nad Orlicí do Králíků a Mlýnického dvora. RegioJet nabídku nepředložil. „Podali jsme Pardubickému kraji nabídku na provoz dopravy jedné z tratí, další detaily nabídky ale nyní nemůžeme s ohledem na probíhající jednání komentovat,“ uvedl mluvčí společnosti Emil Sedlařík. Kromě pravidelných osobních vlaků dopravce kraji rovněž nabídl vypravování tří spěšných vlaků do polské Wroclawi. Dva spoje denně by měly vyjíždět přímo z Pardubic a jeden denní spoj by měl být vypravovaný z Ústí nad Orlicí.

Kraj chce rozhodnout do konce prázdnin

Zatím není jisté, zda kraj přistoupí na možnost rozdělení krajské železnice mezi více dopravců. Původně totiž předpokládal, že všechny linky získá na desetileté období od prosince 2019 nejvýhodnější dopravce ze čtveřice účastníků jednání. Podle Leo Expressu nyní od tohoto požadavku upustil a dopravce vyzval k podání nabídky na konkrétní trať. Kraj ale dotaz, zda se s rozdělením tratí mezi více dopravců smíří, neodpověděl. Kromě Leo Expressu a Českých drah o provozu jedná rovněž s RegioJetem a společností Arriva Transport. Podle Michala Kortyše, náměstka hejtmána zodpovědného za dopravní obslužnost, by jednání měla trvat do konce srpna, kdy by o budoucnosti krajské železnice měla rozhodnout rada kraje. Nakonec se ale rada nebude muset zabývat nabídkou RegioJetu Radima Jančury. Obsluha celého kraje by vyžadovala výrobu řady vozidel a to během zbývajících roku a půl není možné zvládnout, řekl MF DNES technický ředitel RegioJetu Jiří Schmidt. Firma proto kraji sdělila, že pokud trvá na předání všech linek jedinému dopravci, není schopna podat adekvátní nabídku. Za takovýchto podmínek podle něj směřuje další provoz vlaků na Pardubicku do náruče Českých drah.

Osobní vlaky na lince z Ústí nad Orlicí plánuje Leo Express provozovat motorovými jednotkami Alstom LINT a spěšné vlaky do Polska elektrickou soupravou Stadler Flirt. Jde o stejný stroj, který společnost nyní využívá na trasách mezi Prahou Ostravou a slovenskými Košicemi. Jízdné přitom chce nabídnout o něco levnější než stávající dopravce. Klasické ceny mají být na úrovni cen s věrnostní kartou IN25 u Českých drah. Zbývá dva dopravci podrobnosti nabídky komentovat nechtěli. „Nabídku na zajištění dopravní obslužnosti na železnici na území celého kraje jsme podali a s Pardubickým krajem jsme ve věci zadání dopravní obslužnosti v kontaktu,“ uvedl bez dalších podrobností mluvčí drah Petr Štáhlavský. Představitelé kraje přitom dosavadního dopravce vyzvali, aby obměnil současný vozový

park, zejména aby nahradil nejstarší motorové vozy řady 810 lidově přezdívané orchestrion. „V roce, kdy smlouva bude končit, by tyto vozy jezdily téměř 50 let,“ uvedl v rozhovoru pro deník zdopravy.cz hejtman kraje Martin Netolický.

Kromě Pardubického kraje se aktuálně jedná o provozu vlaků mimo jiné v Ústeckém kraji, nebo se hraje o dvouletý provoz rychlíků mezi Libercem a Pardubicemi. V květnu České dráhy obhájily tříleté prodloužení smlouvy v Jihomoravském kraji poté, co žádný z ostatních dopravců nepodal konkurenční nabídku.

13. 07. 2018 Řídící výbor Českých drah obměnil členy dozorčí rady, na předsedu doporučil Petra Moose

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ridici-vybor-Ceskych-drah-obmenil-cleny-dozorci-ra?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Dozorčí rada Českých drah má pět nových členů. Změnu dnes schválil na svém jednání řídicí výbor Českých drah. Ten zároveň doporučil na předsedu dozorčí rady národního dopravce profesora Petra Moose, vzhledem k jeho odborným a profesním zkušenostem. „Nově obsazená dozorčí rada by měla vypsát výběrové řízení na všechny členy představenstva Českých drah, kterého se může samozřejmě zúčastnit i současný management národního dopravce. Potřebujeme profesionální manažery, kteří se dobře připraví na liberalizaci železniční dopravy, ke kterému jsme vázáni evropským železničním balíčkem. Změnou dozorčí rady zároveň postupně plníme vládní programové prohlášení, že mají být České dráhy řízeny efektivně a že musí fungovat jako apolitický subjekt,“ vysvětluje nutnost změn ministr dopravy Dan Ťok.

Novými členy dozorčí rady Českých drah se stali profesor Petr Moos z Fakulty dopravní ČVUT, profesor Karel Pospíšil z VUT v Brně, docent Josef Kolář z Fakulty strojní ČVUT, docent Lukáš Týfa z Fakulty dopravní ČVUT a ředitel kanceláře předsedy Poslanecké sněmovny Jan Štrof. Členy devítičlenné dozorčí rady Českých drah zůstávají nadále Jan Pejša, Vladislav Vokoun a Antonín Leitgeb z Odborového sdružení železničářů a dopravní odborník Vojtěch Kocourek. Profesora Moose řídicí výbor zároveň vzhledem k jeho odborným a profesním zkušenostem doporučuje jako kandidáta na předsedu dozorčí rady.

Dozorčí rada Českých drah schvaluje roční podnikatelský plán včetně podnikatelské strategie a rozpočtů, uděluje předchozí souhlas k nakládání s majetkem. Dozorčí rada zároveň přezkoumává zprávu o podnikatelské činnosti akciové společnosti České dráhy a o stavu jejího majetku, včetně zprávy o zúčtování prostředků z veřejných rozpočtů. Valné hromadě pak předkládá své vyjádření. Řídící výbor Českých drah, který rozhoduje o složení dozorčí rady, tvoří tři vládou pověřeni zaměstnanci Ministerstva dopravy, a po jednom vládou pověřeném zaměstnanci Ministerstva financí, Ministerstva obrany, Ministerstva průmyslu a obchodu a Ministerstva pro místní rozvoj.

Nové složení dozorčí rady Českých drah

Prof. Ing. Petr Moos, CSc.

Doc. Ing. Josef Kolář CSc.

Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.

Ing. Jan Štrof

Prof. Ing. Karel Pospíšil, Ph.D.

Doc. Ing. Lukáš Týfa, Ph.D.

Antonín Leitgeb

Bc. Jaroslav Pejša

Vladislav Vokoun

16. 07. 2018 Odbory nesouhlasí se změnami v ČD, chtějí vysvětlení

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/odbory-nesouhlasi-se-zmenami-v-cd-chteji-vysvetleni/1643047>)

Odboráři na železnici nesouhlasí s důvody, které přiměly ministra dopravy Dana Ťoka (za ANO) k personálním změnám ve vedení Českých drah (ČD). Velké změny v managementu podle nich navíc povedou k destabilizaci podniku. ČTK to dnes řekl místopředseda Odborového sdružení železničářů

(OSŽ) Vladislav Vokoun. Řídící výbor ČD v pátek odvolal pět členů dozorčí rady ČD včetně jejího předsedy Milana Ferance (ANO). Novým předsedou by se měl stát na doporučení Ťoka bývalý ministr dopravy Petr Moos. Nová dozorčí rada by měla vypsát výběrové řízení na nové vedení firmy. "Odůvodnění o liberalizaci nás nepříjemně zaskočilo. České dráhy jsou akciová společnost, a i přesto, že jsou ovládané státem, měly by v mezích zákona hájit především vlastní zájmy," řekl Vokoun. Liberalizace na železnici by podle něj měl být výhradně starostí státu a role ČD by měla zůstat v přízpusobení se státem nastaveným pravidlům. OSŽ nesouhlasí ani s motivací ministra "apolitizovat" České dráhy. Podle Vokouna je to v současném systému nesmysl.

Odboráři kritizují i rozsah změn. Výměna většiny dozorčí rady a následně vedení celého podniku může podle nich vést k destabilizaci společnosti. Noví členové rady i managementu budou podle Vokouna potřebovat k zapracování určitý čas, což může negativně ovlivnit chod firmy. Vokoun sice vítá zapojení akademiků do fungování drah, množství změn je však podle něj obrovským zásahem do fungování společnosti. OSŽ kvůli situaci svolalo na úterní dopoledne jednání zástupců všech deseti republikových odborových centrál, na kterém by se odboráři měli dohodnout na společném stanovisku ke změnách v Českých drahách. Odbory zároveň chtějí vyzvat ministra dopravy k jednáním, na kterých by Ťok vysvětlil provedené změny a garantoval bezproblémový chod ČD.

Vedle Moose, který učí na Dopravní fakultě ČVUT, se stali novými členy dozorčí rady Karel Pospíšil z VUT Brno, Josef Kolář z Fakulty strojní ČVUT, Lukáš Týfa z Fakulty dopravní ČVUT a ředitel kanceláře předsedy Poslanecké sněmovny Jan Štrof. Členy rady zůstali Jan Pejša, Vladislav Vokoun a Antonín Leitgeb z OSŽ a dopravní odborník Vojtěch Kocourek. Spolu s Ferancem řídící výbor odvolal Jana Harta, Antonína Tesaříka, Tomáše Révezse a Milana Kucharčíka.

17. 07. 2018 Plánovaná vysokorychlostní trať Čechy s Němci spojuje, chystají prezidentskou smlouvu (RS4)

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Planovana-vysokorychlostni-trat-Cechy-s-Nemci-spoj?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Stavba vysokorychlostní tratě z Prahy do Drážďan je pro Čechy a Němce společným cílem, začínají práce na mezinárodní prezidentské smlouvě o přeshraničním železničním spojení. Při jednání v Berlíně si to potvrdili český ministr dopravy Dan Ťok se svým německým protějškem Andreasem Scheuerem. „Připravujeme mezinárodní smlouvu o zřízení nového železničního spojení Ústí nad Labem – Drážďany, která vyřeší společný přeshraniční tunel skrze Krušné hory. Zároveň chceme společně tuto vysokorychlostní trať prosadit do Transevropské dopravní sítě TEN-T,“ říká po jednání český ministr dopravy. V květnu byla v Berlíně ustavena česko-německá expertní pracovní skupina, která projednala záměr provozovat přeshraniční tunel podle německých předpisů. Na projektování tunelu spolupracuje Správa železniční dopravy cesty a Deutsche Bahn Netz, kteří mají do konce roku 2018 připravit společnou smlouvu upravující další postup přípravy přeshraničního úseku a také prioritně vyčíslí finanční prostředky potřebné na přípravu v letech 2019 a 2020.

„Mezi další prioritní železniční spojení je trať z Plzně do Mnichova přes Domažlice a Furth im Wald. Ještě letos budou uvedeny do provozu tunely mezi Plzní a Rokycany,“ dodal ministr Ťok. Rekonstrukce tratě Plzeň – Domažlice – státní hranice v délce přibližně 70 km má zároveň zvýšit traťovou rychlost až na 200 km/hod s cílem zkrátit cestovní dobu z Prahy do Mnichova pod čtyři hodiny. Mezi dalšími tématy se ministři bavili také o nutnosti postavit plavební stupeň Děčín, který umožní splavnit Labe nebo o projektech přeshraniční spolupráce při testování autonomních vozidel. Ministr Ťok zároveň pozval spolkového ministra Scheurera do Prahy na oficiální návštěvu.

17. 07. 2018 Nádraží v Kynšperku nad Ohří září opravenou výpravní budovou

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

Slavnostním přestřižením pásky dnes byla uvedena do provozu opravená výpravní budova železniční stanice Kynšperk nad Ohří. Nádražní objekt prošel dílčí opravou, na kterou v budoucnu navážou práce v kolejové části v rámci připravované rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří – Tršnice. Předpokládané zahájení stavby je v roce 2022, kromě technologické části infrastruktury bude zahrnovat vybudování bezbariérových přístupů a definitivní řešení veřejných prostor. „Renovace v Kynšperku nad Ohří za téměř osm milionů korun se řadí mezi významné opravné akce realizované SŽDC v Karlovarském kraji a přispívá k výraznému zlepšení kultury cestování v regionální dopravě mezi Karlovými Vary a Chebem. Průměrná denní frekvence cestujících v této železniční stanici je 600 cestujících, zvýšený zájem je především v letních měsících, kdy je cílem vodáků a cykloturistů

využívajících vyhledávané cyklostezky," uvedl Tomáš Drmola, náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku. Deset měsíců trvající stavební práce začaly v září loňského roku a zahrnovaly opravu střešní krytiny, obnovu fasády, výměnu oken a dveří, opravu nástupištního přístřešku, obnovení vstupu do odbavovací haly a celkovou sanaci vlhkých sklepních prostorů. Původní výpravní budova byla postavena v roce 1891 podle projektu inženýra Antonína Königa jako součást Buštěhradské dráhy. Kromě veřejných prostor pro cestující se v ní nachází pracoviště výpravčích SŽDC a v nadzemních podlažích bytová část se čtyřmi byty užívanými nájemníky.

Nejvýznamnější rekonstrukce výpravní budovy v Karlovarském kraji aktuálně probíhá v Sokolově, její dokončení se plánuje letos v září.

17. 07. 2018 Šéf ČD: Společné jízdné by měl nastavovat stát, ne dopravci

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/sef-cd-spolecne-jizdne-by-mel-nastavovat-stat-ne-dopravci/1643379>)

Pravidla a systém společných jízdenek v železniční dopravě by měl podle generálního ředitele Českých drah (ČD) Pavla Krtka nastavovat na celostátní úrovni stát. Případná dohoda dopravců o vzájemném uznávání jízdenek by podle něj mohla být hodnocena jako kartelové jednání. Šéf ČD to řekl v rozhovoru s ČTK. Komplikace při uznávání jízdenek jiných dopravců vyčítá současnému vedení státního dopravce ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). "Již dnes máme několik řízení s DG Competiton v Bruselu a ÚOHS (Úřad pro ochranu hospodářské soutěže) v Brně ohledně podezření z kartelového chování. Tuto naši obavu nerozptýlil ani ÚOHS, kterého jsme se na to explicitně dotázali," řekl Krtka.

Další otázkou, která podle Krtka komplikuje společnou dohodu dopravců, jsou investice do tzv. clearingového centra pro přerozdělování a vyúčtování tržeb. Podle odhadů podniku by to představovalo investici v řádech stovek milionů korun. "Pochybuji, že by soukromí dopravci byli ochotni takové částky investovat, protože jde o nenávratnou investici," uvedl Krtka s tím, že ČD nemohou investici a následný provoz centra vzít jen na sebe. "Narazili bychom na nevíli svých věřitelů, kteří by to vnímali tak, že je tím poškozujeme," dodal. Jako příklad pro systém společných jízdenek zmínil fungování některých integrovaných dopravních systémů, ve kterých vzájemné uznávání jízdného platí již delší dobu. V nich tato pravidla a především přerozdělování tržeb z jízdného určuje kraj spolu s městy.

Systém pro vzájemné uznávání jízdenek ministerstvo dopravy připravuje. Vypracování systému ministerstvo zadalo státnímu podniku Cendis (Centrum dopravních informačních systémů). Prvotní odhady ministerstva plánovaly, že by společné jízdenky mohly platit po roce 2019. Cestující by tak již nemuseli při přestupu na vlak jiného dopravce kupovat více jízdenek, ale stačil by jim jeden jízdní doklad platný ve vozech všech dopravců.

18. 07. 2018 Případ obřího železničního nádraží Canfranc aneb pyrenejský Titanic slaví 90

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/2514058-pripad-canfranc-aneb-pyrenejsky-titanic-slavi-90>)

Je tomu 90 let, kdy španělské železnice otevřely jednu z největších, nejpozoruhodnějších a nejluxusnějších nádražních budov na světě. Výjimečná nebyla jenom svými rozměry, ale i tím, kde vznikla – uprostřed Pyrenejí ve výšce přes tisíc metrů nad mořem. Nádraží, které mělo být velkolepou spojnici Francie a Španělska, existuje dodnes. Jezdí tam dva vlaky denně ze Zaragozy, zatímco mohutná nádražní budova je uzavřená, oplocená a chodí do ní občas organizované prohlídky nebo pronikají vyznavači urbexu. O canfranském nádraží se od počátku mluvilo jako o pyrenejském Titanicu. Tento vzor však následovalo až příliš doslova. Ale možná se unikátní budovu ještě podaří zachránit.

Meziválečná doba kladla na turisty docela jiné nároky než doba dnešní. Když chce dnes někdo cestovat na dovolenou do Španělska, sbalí kufr, jede na letiště, dvě hodiny se odbavuje, dvě hodiny letí a pak odjíždí dvě nebo tři hodiny z letiště. Za podobnou dobu – počítejme šest hodin – se ve 30. letech sotva dojelo z Prahy na hranice s Německem za Cheb. Přirozeným dopravním prostředkem na dlouhé vzdálenosti nebylo letadlo, nýbrž vlak. Ten po cestě musel doplňovat vodu, na hranicích se zpravidla měnily lokomotivy, cestující čekaly dlouhé celní



kontroly. A především vlak potřeboval koleje. Francouzsko-španělská hranice byla v tomto ohledu zvláště problematická. Až vedlejší roli sehrál fakt, že mají koleje ve Španělsku jiný rozchod než u sousedů. Hlavní roli hrála příroda, která oddělila Pyrenejský poloostrov od zbytku Evropy hradbou velehor. Odpovědi byly v první řadě dvě tratě, které obcházely Pyreneje na východě a na západě – nejprve se v roce 1864 otevřela trať z Bayonne do Irunu, následně o čtrnáct let později trať z Perpignanu do Portbou. Mezi Irunem a Portbou je ale vzdušnou čarou nějakých 400 kilometrů. Již v 19. století se uvažovalo o tom, že vznikne ještě nějaká trať mezi těmito pobřežními drahami. V cestě byly zmíněné Pyreneje, ale v té době již několik horských železnic existovalo. Přes Semmering se jezdilo již od roku 1854, přes Gotthard od roku 1882. Nakonec vznikly plány hned na dvě transpyrenejské železnice. Jedna měla vést přes Latour-de-Carol a druhá přes Canfranc. Stavba obou se vlekla, i když canfranská železnice ve srovnání s paralelní tratí přece jenom šla dělníkům (ale hlavně úředníkům) od ruky rychleji. Trať přes Latour-de-Carol se stavěla od 70. let 19. století, zatímco trasu canfranské dráhy stanovila až mezistátní dohoda z roku 1904, která její přípravu fakticky odstartovala.

Prudké stoupání a dlouhý pohraniční tunel

Trať měla překonat Pyreneje Somportským (nebo též Canfranským) průsmekem s téměř osmikilometrovým hraničním tunelem. U hranic na španělském území pak mělo vzniknout nádraží, které by zabezpečilo potřeby jak mezinárodních cestujících, tak i železničních správ obou zemí včetně všech záležitostí souvisejících s různými rozchody kolejí a přechodem hranic. Somportský tunel se stavěl mezi lety 1912 a 1915, ale celá trať pak čekala na dokončení ještě déle než deset let. Druhý klíčový bod, totiž ono velké pohraniční nádraží Canfranc, začal vznikat v roce 1923. Již tehdy se obrovská stanice začala přirovnávat k Titanicu – ovšem v dobrém. Uprostřed hor vznikla vskutku monumentální budova, druhá největší svého druhu v Evropě hned po Lipsku.

Pro představu: půdorys hlavní budovy nádraží v Canfrancu má na délku asi 240 metrů, v Lipsku přes 300 metrů a Fantova budova pražského hlavního nádraží kolem 220 metrů. Jak známo, Fantova budova je při pohledu na Prahu z výšky nepřehlédnutelná. Ona i lipské hlavní nádraží přitom stojí uprostřed velkých měst a obklopuje je řada dalších výrazných paláců a jiných budov. Canfranské nádraží naproti tomu vzniklo prakticky na samotě – samotná obec Canfranc je od něj docela daleko. Jeho monumentálnost tím více vyniká a horské štíty kolem ji jenom zvýrazňují. Nádražní budova je dvoupatrová, architekt Fernando Ramirez de Dampierre ji stvořil v secesním stylu a skýtala vše, nač lze pomyslet. Kdo přijel do Canfrancu večerním vlakem, pro toho byla nádražním hotelem. Kdo přijel v poledne, pro toho byla některá ze tří restaurací. Bylo-li někomu nevolno, na toho čekali nádražní lékaři, a pokud snad přišel někdo zarostlý z hor, mohl zamířit rovnou k holiči. Samozřejmě nechyběli ani celníci a železniční pokladny. Zároveň v Canfrancu bydleli španělští i francouzští železničáři. Nádraží – nejen hlavní budova, ale pochopitelně i kolejíště a další objekty – byly připraveny pojmout vlaky, které mohly přijet z obou stran, a plně se o ně postarat. Nádražím musel projít každý, kdo přes Pyreneje jel. Fungovalo to zkrátka tak, že na jednu stranu od staniční budovy přijel vlak z Francie po kolejích o standardním rozchodu 1 435 milimetrů, cestující vystoupili, prošli skrz budovu ke druhému kolejíšti o iberském rozchodu 1 668 milimetrů. Přeložit se musela také jejich zavazadla, vlaky potřebovaly ošetřit, španělské lokomotivy doplnit vodu a uhlí (francouzský úsek byl od počátku elektrizovaný).

Král, prezident, krize a války

Naplno začala trať, a tedy i majestátní nádraží v srdci Pyrenejí, fungovat 18. července 1928, tedy bezmála po čtvrt století příprav a prací (trať přes Latour-de-Carol byla zcela hotová až v roce následujícím). Na slavnostní zahájení provozu přijel z jihu král Alfons XIII., ze severu prezident Doumergue a začala se psát historie, která měla vejít do análů zlatým písmem. Jenomže písmo začalo blednout takřka ihned. Svou roli sehrálo několik faktorů. Jednak již rok a čtvrt po zprovoznění pyrenejské trati a jejího canfranského „Titanicu“ vypukla velká hospodářská krize, která měla i ten dopad, že mezi Francií a Španělskem cestovalo méně lidí. Navíc se ve Španělsku schylovalo ke katastrofě. V roce 1931 vyhráli volby republikáni, Alfons XIII. odešel do exilu a v zemi zmítané již v předchozích letech nepokoji a politickou nestabilitou se nadobro ustavily dva nesmiřitelné politické bloky, jejichž střet přešel po pěti letech v občanskou válku. Nacionalisté vedení Franciscem Francem záhy ovládli severozápad Španělska včetně Canfrancu a Franco nechal pohraniční tunel zabetonovat. Některé zdroje uvádějí, že tak chtěl zabránit pašování zbraní, podle jiných se obával dokonce francouzského vpádu tunelem. V roce 1939 občanská válka skončila. Sice vzápětí vypukla druhá světová válka, která záhy smetla Francii, ale vlaky přesto opět začaly jezdit. Pyrenejská trať sloužila především nákladní dopravě, na půdu neutrálního a holocaustu se neúčastníciho Španělska se tudy však dostávali i židovští uprchlíci či spojenečtí letci, kterým se podařilo uniknout zajetí. Německo si nakonec vymohlo dohodu, podle které převzal nad Canfrancem a dopravou na trati kontrolu Wehrmacht.

Opravit těžce poškozenou trať? Non

Po válce – navzdory ostražitým francouzsko-španělským vztahům – provoz pokračoval, ale nebyl nijak zvlášť silný. V 60. letech přestal jezdit poslední přímý vůz Paříž – Canfranc, což prakticky znamenalo, že trať zůstala už jen pro meziregionální dopravu. V roce 1970 pak došlo na francouzském úseku horské trati k nehodě nákladního vlaku, při které byla trať těžce poškozena. Francouzská SNCF následně trať mezi Oloron-Sainte-Marie a Canfrancem zrušila.

I když pyrenejská trasa nikdy tak docela nespĺnila původní očekávání v ni kladená – v čemž hrála roli krize, války i poválečná politická izolace frankistického Španělska – pro canfrancské nádraží bylo skutečnou ranou do vazů až zavření francouzského úseku. Tím pozbylo roli pohraniční přechodové stanice a místa, kde se přestupovalo z normálního na španělský široký rozchod. Zůstalo nádražím uprostřed hor, kam snad míří tu a tam pár turistů, ale celkově se z tratě strategického mezinárodního významu stala de facto lokálka.

Zatímco ale jiná pyrenejská trať spojující města Lleida a La Pobla de Segur má u konečné stanice malý domeček, canfranská pyrenejská „lokálka“ měla na svém konci obrovské nádraží se dvěma rozchody a druhou největší budovou v Evropě. Budova pochopitelně začala chátrat. Nicméně až do roku 2006 zůstávala volně přístupná, což se na jejím stavu rovněž projevilo. Nakonec byla ohrazena – přičemž motoráky ze Zaragozy končí u předsunutého nástupiště, takže cestující uzavření budovy nijak neomezuje – a otevírá se pouze pro organizované prohlídky (ty jsou velmi populární, BBC uvádí, že za poslední čtyři roky se jich zúčastnilo 120 tisíc lidí). Koncem minulého desetiletí dostala budova novou střechu, ale tím zatím její úpravy skončily.

Záchrana na obzoru?

Nejméně deset let se přitom hovoří o obnově nejenom monumentální budovy, ale i celé mezistátní trati. Zatím je dílčím výsledkem prodloužení francouzského úseku z Oloronu do Bedous, nejnáročnější úsek ale stále zůstává opuštěný. Že by se to mohlo změnit, naznačil loňský prosinec. Asi půl roku před devadesátým výročím zahájení provozu se na canfranském nádraží sešli zástupci Francie, Španělska a Evropské komise, aby podepsali memorandum, které předpokládá obnovu tratě Pau – Zaragoza včetně zrušeného horského úseku ve Francii. Španělsko pak svůj úsek kompletně rekonstruuje, současně s tím změní rozchod na 1 435 milimetrů. Z toho je zřejmé, že obě nádraží uprostřed hor stejně nebude plnit svůj původní účel, jenomže ten by jen sotva plnilo, i kdyby se kvůli změně rozchodu nadále muselo přestupovat. V Canfrancu by měla vzniknout nová stanice na jiném místě, což ovšem ponechá onen ztroskotaný pyrenejský Titanic v problematické pozici. Aragonská samospráva dávala již dříve najevo, že by chtěla z nádražní budovy udělat hotel. Je však otázka, kdo bude ochoten zaplatit rekonstrukci zdevastované budovy dlouhé čtvrt kilometru.

Úděl zbytných nádraží

Případ Canfranc bude mít možná happy end, ale je to spíše výjimka. Kdysi velkolepých a dnes již značně zchátralých nádraží nalezneme ve světě mnohem více, i když to pyrenejské je vzhledem ke své velikosti a poloze naprosto unikátní. Pro trochu menší „zapomenutá“ pohraniční nádraží však nemusíme jezdit daleko – stačí do Krušných hor. Kdysi pohraniční stanice Moldava leží u trati, která vznikla proto, aby se po ní vozilo uhlí z Mostecká. Od německé železniční sítě je však odpojená od konce druhé světové války. Až do loňska – kdy dopravu narušil sesuv a dosud se nepodařilo koleje opravit – jezdily na Moldavu alespoň osobní vlaky z Mostu, zprvu s místními obyvateli, později hlavně s turisty. Význam zastávky razantně upadl a kdysi výstavní nádražní budova zchátrala. I když se s canfranským nádražím nedá srovnat, i ona se mohla pyšnit některými zajímavými prvky. V současnosti je však nádraží opuštěné, a to nejenom kvůli dlouhodobé výluce, ale i proto, že není v provozu restaurace, jež jinak zpustlou budovu, ke které jezdily vlaky jen o víkendech, dlouho oživovala.

Zejména v Evropě ovšem budovy u pohraničních nádraží buď chátrají, nebo jsou již využívány k jiným účelům než původně: zejména díky zrušení pohraničních kontrol v schengenské oblasti, bezcelní zóně a také mnohem lepší spolupráci železničních dopravců než v minulosti. A tak, i když se třeba přes Meziměstí, Horní Dvořiště, ale třeba i Zbaszynek nebo Jeumont stále ve větší či menší míře jezdí, velké pohraniční stanice nejsou potřeba. Netýká se to ovšem jen pohraničních stanic. Podobný osud potkal i některá bývalá nádraží, která naopak vznikla ve velkých městech. Byla zrušena buď proto, že bylo třeba trať, která na ně vedla, přeměrovat, nebo proto, že byla pro rostoucí potřeby železniční dopravy příliš malá. K neznámějším patří orsayské nádraží v Paříži, kde je dnes jedno z neznámějších uměleckých muzeí světa, nebo původní hamburské nádraží v Berlíně, které slouží podobnému účelu. Ve výstaviště a kongresové centrum se proměnilo také bývalé nákladové nádraží v Bruselu. Na druhé straně i ve městech zůstávají ruiny nikoli nepodobné té canfranské. K neznámějším patří bývalé hlavní nádraží v Michiganu nebo mayfieldská nástupiště v sousedství nádraží Piccadilly v Manchesteru. Na hranici mezi těmito kategoriemi pak balancuje nákladové

nádraží na Žižkově. Železniční dopravě již neslouží, počítá se s rekonstrukcí a začleněním do nové obytné čtvrti, která se ale zatím nestaví.

18. 07. 2018 Projektanti začnou řešit podobu trati mezi pražským Výstavištěm a Veleslavínem (ZP + DÚR)

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

Příprava výstavby železničního spojení na Letiště Václava Havla opět pokročila. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vybrala zhotovitele Záměru projektu a Dokumentace pro územní řízení modernizace klíčového úseku mezi pražským Výstavištěm a stanicí Praha-Veleslavín. Vítězem výběrového řízení se staly společnosti METROPROJEKT Praha a SUDOP PRAHA s nabídkovou cenou 64 milionů Kč. Stejný stupeň dokumentace se nyní zpracovává i pro další stavby v rámci tohoto strategického železničního projektu. „Tato rozsáhlá investiční akce byla kvůli náročnosti rozdělena na šest dílčích částí. Po stavební stránce bude nejsložitější stavba mezi nově vybudovanou zastávkou Praha-Výstaviště a stanicí Praha-Veleslavín. Vlaky zde pojedou téměř výhradně pod zemí, jen v krátkém úseku od Výstaviště přes Stromovku bude trať trasována po povrchu,“ přibližuje náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Mojmír Nejezchleb.

Nová trasa následně od stávajícího krátkého tunelu na okraji Stromovky povede pod povrchem až do zahloubené stanice Praha-Dejvice, která bude přesunuta do bezprostřední blízkosti stávajícího vestibulu stanice metra linky A Hradčanská. Pak bude pokračovat dvoukolejným hloubeným tunelem k vodojemu Bruska, dále dvojicí ražených tunelů až k teplárně Veleslavín, na které naváže dvoukolejný hloubený tunel až do stanice Praha-Veleslavín. Plánované zahloubení kolejí umožní v daném úseku zrušení všech železničních přejezdů. „V souvislosti se zmiňovanými raženými tunely SŽDC řeší vliv vibrací z budoucího provozu vlaků pod pracovištěm Fyzikálního ústavu v Cukrovarnické ulici, které používá citlivé měřicí přístroje. Veškeré požadavky budou zpracovány do dokumentace pro umístění stavby. Této záležitosti a jejímu řešení se na SŽDC intenzivně věnujeme od počátku přípravy a budeme se jí i nadále zabývat v rámci navazujících projektových prací,“ doplňuje Mojmír Nejezchleb. Zatímco železnice na území metropole je dnes elektrizována stejnosměrnou soustavou 3 kV, v úseku trati z Prahy-Dejvic na nejdůležitější letiště v zemi i do největšího středočeského města bude na základě rozhodnutí z letošního ledna zavedena střídavá trakční soustava 25 kV. Na tento moderní systém, který se v současnosti využívá v jižní polovině republiky, se v budoucnu upraví prakticky všechny elektrizované tratě na síti SŽDC.

Studii proveditelnosti železničního spojení z Prahy na letiště Ruzyně a do Kladna ve variantě R1spěš schválila Centrální komise Ministerstva dopravy v červenci roku 2015. Uvedená studie prochází v tuto chvíli aktualizací, předpoklad jejího dokončení je v prosinci letošního roku. Průběh tendru na zpracovatele Záměru projektu a Dokumentace pro územní řízení byl zdržen podanou námitkou k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Řízení bylo ukončeno a SŽDC mohla ukončit výběrové řízení a uzavřít smlouvu o dílo s vítězným uchazečem. Už se uskutečnila vstupní jednání a byly zahájeny projekční práce.

18. 07. 2018 Zpoždění se Českým drahám prodražuje. O možnosti dostat odškodnění ví totiž stále více lidí

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/2541580-zpozdzeni-se-ceskych-draham-prodrazuje-o-moznosti-dostat-odskodneni-vi-totiz-stale>)

Za zpoždění vlaků zaplatily letos v prvním pololetí České dráhy cestujícím 590 tisíc korun. Bylo to bezmála o 200 tisíc víc než za stejné období o rok dříve. Vyšší vyplacenou částkou ovlivnily nejen nehody či špatné počasí, ale také lepší informovanost pasažerů. Ve vnitrostátní dopravě vyplatil národní dopravce za prvních šest měsíců přes 137 tisíc korun, v meziročním srovnání více než dvojnásobek. Jednou z událostí, která se na tom podílela, byla nehoda z 10. června mezi Kolínem a Velimí. Rychlík zde srazil muže a vlaky pak nabraly zpoždění. „Nárůst žádostí o odškodnění souvisí s osvětovou činností společnosti a tedy s větší informovaností cestujících o možnosti odškodnění. Dále jsou to konkrétní příklady, kdy mají cestující nárok na odškodné, jako třeba právě mimořádnost u Kolína, kde došlo ke zdržení dvě hodiny s vyšší mírou odškodného,“ uvedl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. České dráhy odškodňují podle nařízení Evropského parlamentu a podle Smluvních přepravních podmínek. Může to být odškodnění cestujících ve výši 25 či 50 procent z ceny jízdenky, případně jednorázové odškodnění. Roste i výše odškodnění v mezinárodní dopravě. ČD zaplatily za šest měsíců zpožděny za 453 tisíc korun, to je zhruba o 121 tisíc korun více než v první polovině loňského roku. Vlaky měly zpoždění hlavně kvůli silnému větru a špatnému počasí. „Jde například

o následky vichřice a bouřky, které způsobily poruchy trakčního vedení a poruchy zabezpečovacího zařízení," popsal Šťáhlavský. Dalším důvodem bylo zpoždění vlaku z cizího státu. „Podle dohody odškodňuje železnice, která vystavila jízdenku, bez ohledu na to, kde došlo ke zpoždění. Držitel mezinárodní jízdenky vydané u ČD tak žádá o odškodné u ČD i v případě, že vlak byl zpožděn například v Berlíně,“ uzavřel mluvčí dopravce.

Odškodnění od Českých drah a jak na něj dosáhnout

- České dráhy na svých stránkách slibují, že při zpoždění 60 a více minut dostanou cestující odškodnění. Rozlišují při tom cestování po ČR a mezinárodní cesty.

- Při cestování po Česku je možné získat odškodnění 25 % z ceny jízdenky, pokud celková cena jízdného pro jednosměrnou cestu pro jednoho cestujícího činí nejméně 400 Kč při zpoždění 60 až 119 minut. Druhou možností je odškodnění 50 % z ceny jízdenky, pokud celková cena jízdného pro jednosměrnou cestu pro jednoho cestujícího činí nejméně 200 Kč při zpoždění 120 a více minut. Existuje i varianta jednorázového odškodnění pro držitele jízdenky IN 10 ve výši: 50 Kč při zpoždění 60 až 119 minut, 100 Kč při zpoždění 120 a více minut. Cestující má právo na přiměřenou náhradu nákladů za ubytování do výše 500 Kč na osobu v případě, pokud odmítne využít svého práva na dokončení cesty alternativním způsobem (např. taxislužby). Na stránce je připojen i formulář žádosti o odškodnění, k němuž se přiloží originály všech dokladů. Držitelé jízdenky IN 100 přiloží originál potvrzení o zpoždění vlaku vystaveného průvodčím a kopii líčové strany své In Karty. Vyplněný formulář žádosti musí být odevzdán do šesti měsíců od prvního dne platnosti jízdního dokladu u pokladní přepážky ČD nebo zaslán na adresu České dráhy, a.s. – OPT Olomouc, oddělení podílování, odúčtování a urovnání vztahů, Vídeňská 15, 772 11 Olomouc. Žádost bude vyřízena do 1 měsíce od jejího podání, a to buď zasláním dobropisu na adresu cestujícího, nebo zamítnutí žádosti s řádným vysvětlením a zdůvodněním. Jednorázové odškodnění ve výši 30 Kč je možno získat přímo ve vlaku u průvodčího například pokud chybí vůz 1. třídy a cestující se prokáže jízdenkou pro 1. třídu. Existují i další příklady, kdy je možno získat toto odškodnění při neplnění vybraných standardů u vlaků vyšší třídy.

- Při mezinárodních cestách odškodňují železniční dopravci cestující v zemích EU, v Norsku a ve Švýcarsku při zpoždění 60 a více minut. Jedná se o odškodnění: 25 % z ceny mezinárodní jízdenky, pokud celková cena jízdného pro jednosměrnou cestu pro jednoho cestujícího činí nejméně 16 EUR u zpoždění 60 a více minut, 50 % z ceny mezinárodní jízdenky, pokud celková cena jízdného pro jednosměrnou cestu pro jednoho cestujícího činí nejméně 8 EUR při zpoždění 120 a více minut. Pro síťové jízdní doklady (RPT) platí zvláštní podmínky. Odškodnění je možno získat i za nefunkční topení/ klimatizaci. V mezinárodní přepravě je nárok na přiměřenou náhradu za ubytování a nezbytný přesun na ubytování v místě, kde došlo k ujetí přípoje. Nebo pokud je to za daných okolností možné, ČD bezplatně poskytnou ubytovací voucher na smluvní ubytovací zařízení. Jestliže leží cílová stanice v ČR, je nárok na alternativní přepravu dle podmínek vnitrostátní přepravy. Stránky ČD obsahují i adresu, kam posílat žádosti od odškodnění u dokladů vydaných Českými drahami (České dráhy, a.s., Odúčtovna přepravních tržeb, Oddělení podílování, odúčtování a urovnání vztahů v OP, Vídeňská 15, 772 11 Olomouc) i adresy reklamačních služeb jednotlivých železničních dopravců.

19. 07. 2018 SŽDC úspěšně vybrala dodavatele trakční elektřiny pro rok 2019

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) úspěšně vybrala dodavatele trakční elektřiny pro rok 2019 prostřednictvím aukce na Power Exchange Central Europe (PXE). Po deseti letech tak přebírá SŽDC od Českých drah zajištění dodávek trakční elektřiny pro dopravce. S poptávaným objemem 1 310 128 MWh se jednalo o doposud největší aukci v historii aukční platformy PXE pro koncové zákazníky. SŽDC se rozhodla pro nákup elektřiny na rok 2019 využít platformu PXE. Poptávaným objemem bylo celkem 1 310 128 MWh. SŽDC nastavila maximální cenu na 130 Kč/MWh. Výsledná cena 100,9 Kč/MWh, která byla dosažena, je tak o více než 22 % nižší. „Jedná se o obchodní index dodavatele, který je pro nás i dopravce příznivý. V dalším kroku bude záležet na výsledku vlastního nákupu (fixaci ceny) elektřiny až do poptávaného množství na trhu s elektřinou. Obojí potom určí konečnou cenu komodity pro dopravce v elektrické trakci pro rok 2019,“ upřesnil generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Vítězným dodavatelem se stala společnost Amper Market, a.s., která bude pro SŽDC v příštím roce elektřinu za podmínek stanovených SŽDC zajišťovat. „Ačkoliv zadavatel nastavil maximální cenu poměrně ambiciózně s ohledem na stávající tržní podmínky, byl o aukci mezi dodavateli velký zájem. I díky tomu se podařilo vysoutěžit pro zadavatele velmi atraktivní cenu,“ říká David Kučera, generální sekretář Power Exchange Central Europe.

19. 07. 2018 Přejezd ve Studénce má zpracovaný záměr projektu mimoúrovňového křížení

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v průběhu prázdninových měsíců předloží Centrální komisi Ministerstva dopravy ke schválení záměr projektu nahrazení stávajícího úrovněového přejezdu ve Studénce mimoúrovňovým křížením. Současně zpracovala i dokumentaci k územnímu rozhodnutí, kterou předložila k vyjádření stavebnímu úřadu. Podmínkou pro schválení záměru je souhlasné stanovisko zastupitelů Studénky ke změně územního plánu města. „Zrušení problematického přejezdu, vybudování podjezdu a stavba nové silnice pro kamiony konečně vyřeší místo, kde v roce 2015 tragicky zemřeli tři lidé a další byli vážně zraněni. SŽDC vytypovala celkem osm podobných míst, kde v následujících letech vzniknou mimoúrovňová křížení, která zvýší bezpečnost na železnici,“ říká ministr dopravy Dan Ťok.



Přejezd ve Studénce, kde se v červenci 2015 stala mimořádně tragická událost, je ale pouze jedním z osmi přejezdů u kterých SŽDC připravuje záměr projektu stavby a vyřizuje dopravně – územní rozhodnutí. Příprava, získání stavebního povolení a výběr zhotovitele veřejné zakázky může zabrat i několik let. Kromě změny územního plánu města Studénky, kterou bude na svém zasedání projednávat zastupitelstvo ve druhé polovině letošního roku, zbývá SŽDC ještě získat souhlas k vykoupení osmi pozemků, které patří dvěma soukromým majitelům. Tím bude splněna podmínka města pro odsouhlasení změny územního plánu. Poté může SŽDC požádat příslušný stavební úřad o vydání pravomocného územního rozhodnutí a začít zpracovávat projekt stavby. V případě hladkého průběhu projektové přípravy a všech nezbytných legislativních úkonů by mohli stavbaři začít pracovat v průběhu roku 2020.

Hlavním cílem stavby je zrušení úrovněového křížení dráhy se silniční komunikací. V místě přejezdu bude vystavěn nový podjezd. Jeho podjezdná výška byla projednána se zástupci IZS, s vlastníkem a správcem komunikace a také městem Studénka. Zvolená volná výška podjezdu 3,70 m záměrně neumožní průjezd kamionové dopravy. Po realizaci stavby bude provedena změna kategorie silnice třetí třídy na místní komunikaci. Těžká nákladní vozidla budou odkloněna mimo silnici III/46427. Náhradní trasa pro kamiony je vytyčena po silnici II/464 a dálnici D1. Přejezd do průmyslové zóny bude ze silnice II/464 zajištěn po ulici Butovická nově budovanou příjezdovou komunikací. Součástí projektové dokumentace je rovněž přeložka silnice III/46427, která zajistí oddálení křižovatky s ulicí R. Tomáška do předepsané vzdálenosti od přejezdu. Vytvořením nového propojení do průmyslových areálů dojde k převedení nákladní dopravy mimo ulici R. Tomáška a samozřejmě s omezením průjezdu kamionové dopravy celým městem. „V případě vybudování mimoúrovňového křížení ve Studénce budeme muset vykoupit řadu pozemků a čeká nás ještě vybudování objízdné trasy pro kamionovou dopravu. Nová obslužná komunikace pro kamiony přispěje nejenom k bezpečnějšímu provozu na železnici, ale jako druhotný efekt přinese i celkové zklidnění tranzitní dopravy přes město a lepší životní podmínky obyvatel v centru města. Na základě záměru projektu odhaduji celkové finanční náklady na cca 700 milionů korun,“ říká generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Výstavba mimoúrovňových křížení není jediným způsobem, jak zvýšit bezpečnost železniční a automobilové dopravy. Dalším způsobem je modernizace a rekonstrukce stávajících klasických přejezdů. SŽDC ve spolupráci s Policií České republiky a Drážním úřadem vytypuje každý rok desítky železničních přejezdů, které jsou vhodné pro modernizaci či zvýšení zabezpečení. Většinou jsou to přejezdy, na kterých se v minulosti stávaly opakovaně dopravní nehody, nebo přejezdy vybavené nejstaršími typy zabezpečovacího zařízení či pouze výstražnými kříži. Od začátku letošního roku bylo například osm přejezdů dosud zabezpečených pouze výstražnými kříži vybaveno novým světelným zabezpečovacím zařízením. Další jedenáct přejezdů, které už měly výstražná červená světla, bylo doplněno o závory. Správce české železniční sítě dále plánuje v letošním roce investovat celkem 814 milionů korun do různých způsobů zvýšení zabezpečení u 82 úrovněových přejezdů. SŽDC se zároveň snaží snižovat počet přejezdů na české železnici. V loňském roce se podařilo zrušit celkem 16 přejezdů, ve většině případů na účelových či polních cestách.

SŽDC dále pracuje na přestavbě následujících sedmi úrovněových kříženích, které jsou v různé fázi přípravy. Na trati Břeclav – Přerov se jedná o tři přejezdy umístěné v lokalitách Halenkovice, Rohatec, Napajedla a Žlutava, předpokládaný termín výstavby je v období 2021 – 2022. V letech 2020 – 2021 se připravují přestavby klasických přejezdů na tratích: Česká Třebová – Praha, kde se jedná o úrovněový přejezd v Uhersku. Další mimoúrovňové křížení se připravuje na trati Přerov – Bohumín, konkrétně v Polance nad Odrou a poslední silniční nadjezd nahradí klasický železniční přejezd na Trati Přerov – Olomouc v městské části Olomouc-Holice.

22. 07. 2018 Českým drahám hrozí ztráta šesti tratí, Ústecký kraj na nich chce RegioJet

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2545060-ceskym-drahám-hrozi-ztrata-šesti-tratí-ústecky-kraj-na-nich-chce-regiojet>)

Provoz na šesti tratích Ústeckého kraje by mohl převzít soukromý železniční dopravce RegioJet. Kraj vybral jeho nabídku a bude s ním řešit technické záležitosti. Podle slov hejtmanova náměstka pro dopravu Jaroslava Komínka (KSČM) bude záležet na tom, jak RegioJet zajistí vozidla a další věci. „Ale jsou první v pořadí,“ potvrdil pro ČT. „První celek jsme poptali mezi dostupnými provozovateli na železnici a ti nám dali nabídky. S prvním v pořadí jsme začali jednat a budeme po něm chtít doložit, jestli splňuje všechny podmínky, co od něj očekáváme. Je to ten, který nabídl nejnižší cenu,“ uvedl Komínek. Poznamenal, že smlouva má platit od roku 2019, což ještě dává prostor k dalšímu jednání. Smlouva má platit na dalších deset let. Za 1,005 milionu kilometrů ročně nabídl RegioJet částku převyšující 149 milionů korun. RegioJet v soutěži porazil dosavadního dopravce České dráhy, Arrivu a Leo Express.

Krajský úřad oznámil svůj záměr smlouvu s RegioJetem uzavřít, z oznámení vyplývá, že vlaky soukromého dopravce mají jezdit z Děčína po pravobřežní trati do Ústí nad Labem – Střekova, z Ústí nad Labem do Bíliny (přes Úpořiny, dosud linka U5) a z Mostu do Žatce (linka U13), k tomu získá také část provozu na tratích Most – Zatec, Most – Bílina a Teplice – Litvínov. RegioJet zatím informací o vítězství nedostal oficiálně. Podle vyjádření mluvčího Aleše Ondrůje teď zřejmě budou následovat jednání se zástupci Ústeckého kraje o dalším postupu. V případě, že soukromý dopravce uspěje, bude to podle Ondrůje dobrá zpráva pro cestující, protože se dočkají modernějších služeb v železniční dopravě v regionu.

23. 07. 2018 Vlakové spojení Pardubic, Hradce Králové a Liberce budou i další dva roky provozovat ČD, stát ušetří

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Vlakove-spojeni-Pardubic,-Hradce-Kralove-a-Liberce?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Ministerstvo dopravy dnes otevřelo obálky s nabídkami na provozování státem objednané linky R14 z Pardubic do Liberce. I po dobu dalších dvou let mají od letošního prosince provozovat vlakové spojení České dráhy, a to za sazbu 97,95 Kč za vlakový kilometr, což je skoro o 30 Kč na vlakový kilometr méně než doposud. „O dopravu na lince Pardubice – Liberec v uplynulých měsících projevíli zájem dopravci České dráhy, Arriva vlaky s.r.o. a Leo Express. Všichni tři dopravci měli možnost do dnešního dne poslat svou nabídku, abychom je mohli porovnat a vybrat tu nejvýhodnější pro cestující, tedy kvalitní službu za rozumnou cenu. Nabídky byly doručeny pouze od společností České dráhy a Arriva vlaky. Stávající dopravce podal pro stát nejvýhodnější nabídku, kdy nabídl dvouleté provozování vlaků z Pardubic do Liberce s úsporou 30 mil. Kč ročně. Za tyto ušetřené peníze lze ještě více zkvalitnit služby pro cestující a do budoucna případně navýšit počet vlaků,“ říká ministr dopravy Dan Ťok s tím, že je nyní dvouměsíční lhůta na podepsání objednávky.

Ministerstvo dopravy aktuálně řeší režim veřejných služeb po skončení platnosti stávajících smluv o veřejných službách s Českými drahami. K prosinci 2018 končí smlouva právě u linky R14 Pardubice – Liberec, a o rok později se to bude týkat většiny linek v dálkové dopravě. Před každým uzavřením smlouvy o veřejných službách přímým zadáním musí ministerstvo dopravy z hlediska hospodárnosti porovnávat doručenou nabídku Českých drah a případně alternativní návrhy jiných dopravců, kteří mají zájem provozovat dotovanou linku. Pokud nedostane ministerstvo jiné nabídky, pak bude jednat i nadále o přímém zadání pouze s Českými drahami. Tento způsob vede podle ministerstva k úspoře peněz daňových poplatníků, lepším službám a zároveň připravuje Českou republiku na otevření železničního trhu u státu objednaných spojení.

23. 07. 2018 Začala výměna mostu přes přehradu Hracholusky, lokálku nahradily autobusy (trať 177)

Zdroj: iDNES.cz (https://plzen.idnes.cz/vyluka-konstrukce-zeleznicni-most-reka-mze-hracholusky-vlak-pt6-plzen-zpravy.aspx?c=A180721_416073_plzen-zpravy_vb)

Čtyřměsíční výměna konstrukce železničního mostu přes přehradu Hracholusky na Plzeňsku odstartovala. Most je starý 118 let a kvůli jeho špatnému stavu, zejména rzi, hrozilo úplné zastavení

železničního provozu. Lokálku dočasně nahradily autobusy. Radka Pistoriusová ze Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) uvedla, že práce na rekonstrukci mostu začaly už letos v dubnu. „Na pilířích probíhá přespárování a injektáž zdiva. Tomu je potřeba vrátit zašlý lesk, odstranit vegetaci, opravit spáry a doplnit mezi kameny pojivo, které je od doby výstavby částečně vyluhované. V současné době je vybudovaná montážní plošina pro sestavení nových mostních konstrukcí. Výroba jednotlivých dílců probíhá v mostárně ve Slaném,“ uvedla Pistoriusová.

Milovníci železniční historie se s mostem starým 118 let symbolicky loučili 30. června. Večer byl nasvícený a jezdil přes něj parní vlak. Kvůli zastavení provozu na mostě se letos neuskuteční tradiční Bezručické parní léto. Most prošel poslední velkou opravou v 70. letech minulého století. Podle expertů je konstrukce poškozená rzí a jen její zpevnění by nebylo za této situace řešením. Rekonstrukci vysoutěžilo sdružení firem SMP CZ a MCE Slaný za cenu lehce přesahující 109 milionů korun. Omlazení mostu je spolufinancováno z evropských fondů. Poslední vlak, který přes most dnes projel, byl osobní spoj z Bezružic vyjíždějící na trasu ve čtvrt na sedm ráno. V sedm hodin začala na 120 dní dlouhá výluka. Vlaky z Plzně budou jezdit přes Pňovany až do Stříbra, kde cestující přestoupí do autobusů náhradní dopravy. Bezručický radní Jiří Bízek je zároveň strojvedoucím, který na trati lokálky jezdí. „Je mi smutno, že čtyři měsíce tady neuvidím lokálku. Most je ale pro ni životní záležitostí, bez něj by skončila,“ řekl. Pro místní to znamená, že i o víkendech pojedou mezi Bezručicemi a Stříbrem šest autobusů, běžně v sobotu a v neděli žádný takový nejezdí.

Ředitel Regionálního obchodního centra ČD Vladimír Kostelný řekl, že výlukové jízdní řády budou vyvěšeny ve všech stanicích i zastávkách. „Jeden autobus bude jezdit ze Stříbra po kratší lince do Lomničky, Trpíst a Blahoust, druhý pojedou až do Bezručic. Jako u každé výluky je přeprava jízdních kol a vozíků problematická. Proto je zapotřebí, aby se skupiny cyklistů nejméně tři dny dopředu ohlásily a my zajistíme speciální vozidlo,“ řekl Kostelný.

Samotná výměna mostních konstrukcí bude velice náročnou operací a uskuteční se v září. „Snášení a osazování konstrukcí proběhne současně. Stará konstrukce bude sloužit pro zavezení nové a nová pak zas pro vyvezení staré. Pro manipulaci bude vyroben speciální rám, přes který budou obě konstrukce spojené. Každé z pěti polí mostu se bude dělat samostatně. Po vyvezení čeká stávající konstrukci rozřezání na kusy a odvoz do šrotu,“ řekla Radka Pistoriusová.

Výluka na lokálce

- začala 23. července, končí 19. listopadu
- vlaky z Plzně jezdí až do Stříbra, kde je přestup mezi vlaky a autobusy náhradní dopravy
- první autobus jede ze Stříbra do Lomničky, Trpíst, Blahoust a zpět
- druhý autobus jede po trase Stříbro, Cebiv a pak dál až do Bezručic
- do zastávek Břetislav a Kokašice autobus zajíždí v opačném pořadí, než jezdil vlak
- cestující ze stanic Bezručice až Blahousty při jízdě do stanic ve směru Pňovany (i opačně) nedoplácejí rozdíl jízdného přes Stříbro
- cyklisté nebo vozíčkáři si musejí přepravu kol či vozíku autobusy objednat nejméně tři dny předem

24. 07. 2018 Loket má kompletně opravené vlakové nádraží (výpravní budova)

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes slavnostně předala zástupcům města Lokte opravenou staniční budovu. Zejména v letních měsících sem míří vlakem velký počet turistů, kteří mají nyní k dispozici novotou zářící nádraží. Kompletní opravou historické budovy SŽDC přispěla ke zvýšení kultury cestování v Karlovarském kraji.

Rekonstrukce, která začala v říjnu loňského roku, si vyžádala náklady přes 5,3 milionu korun. Budova dostala nejen novou fasádu, ale opravena byla i střecha, dělníci rovněž vyměnili všechna okna a dveře. Díky tomu je připravena na další desítky let služby cestujícím. V historickém objektu jsou umístěny dva byty, v přízemních prostorách našel své zázemí turistický klub Junák. SŽDC zároveň jedná se zástupci města o dalším využití budovy. Na právě dokončené práce naváže připravovaná rekonstrukce prostoru před nádražím. Tu připravuje loketská radnice, která vybuduje přestupní a parkovací zázemí pro občany a návštěvníky města. „Jsem rád, že se nám do opravených nádražních budov daří postupně vracet život. V některých krajích jsou již na nádražích umístěné služební policie, jinde jednáme o pronájmu kanceláří například s finanční správou. Zde v Lokti si založili svou klubovnu místní junáci. Výpravním budovám se tak pomalu navrácí jejich původní význam, kdy nebyly pouhou čekárnou na vlak, ale i významným centrem společenského dění,“ říká

náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Průměrná denní přepravní frekvence v Lokti je 280 cestujících. Zejména v letních měsících je dopravním bodem na trase vodáků a cykloturistů využívajících krajské páteřní cyklostezky a také ostatních návštěvníků Lokte. Cílem návštěvy je pak nejen památkově chráněná centrální část města, ale také jedinečný amfiteátr, který je místem konání kulturních akcí, vlakové nádraží je tedy důležitou dopravní spojnici.

Minulý týden dokončila SŽDC v Karlovarském kraji opravu výpravní budovy v Kynšperku nad Ohří za téměř osm milionů korun. Nejvýznamnější akcí v regionu stále zůstává oprava výpravní budovy železniční stanice Sokolov, která by měla skončit v září letošního roku.

24. 07. 2018 Modernizace trati mezi Pardubicemi a Hradcem může pokračovat. Bude stát 11 miliard, odhaduje SŽDC (Opatovice nad Labem – Hradec Králové, EIA)

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/modernizace-trati-mezi-pardubicemi-a-hradcem-muze-pokracovat-bude-stat-11-miliard-odhaduje-szdc-1349221>)

Zdvoukolejnění dalšího úseku trati mezi východočeskými metropolemi už z pohledu životního prostředí nic nebrání. Celé spojení za zhruba jedenáct miliard korun má fungovat v roce 2024. Obyvatelé Pardubic a Hradce Králové to budou mít brzy k sobě o trochu blíže, alespoň z časového hlediska. Ministerstvo životního prostředí při posuzování vlivu na životní prostředí souhlasilo s výstavbou druhé koleje mezi Opatovicemi nad Labem a Hradcem Králové. Je to poslední úsek modernizované tratě mezi východočeskými metropolemi, jemuž scházelo stanovisko EIA.

Modernizace úseku podle předběžných odhadů Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) vyjde na 3,8 miliardy korun. Správa teď připravuje dokumentaci pro územní řízení. Vlaky díky modernizaci budou moci jezdit maximální rychlostí 160 kilometrů za hodinu, což je o šedesát kilometrů za hodinu rychleji než v současnosti. Zatímco před zdvoukolejněním trvala cesta zhruba 25 minut, po úplném dokončení by se čas strávený ve vlaku měl snížit zhruba na polovinu, odhaduje SŽDC. Podle správy je však důvodů k nákladné investici více. Kromě toho, že je současná kapacita jednokolejné trati vyčerpána a její kapacita nevyhovuje požadavkům objednatele dopravy, druhá kolej pomůže i nákladní dopravě. Pro přepravu nových automobilů trať využívá závod Škody Auto v Kvasinách a Elektrárna Opatovice po ní zásobuje své kotle uhlím. Trať mezi Opatovicemi a Hradcem Králové je dlouhá zhruba 13 kilometrů. Součástí záměru je mimo jiné rekonstrukce 13 úrovnových přejezdů a čtyř železničních mostů, ale také výstavba zcela nových mostů nebo například realizace protihlukových stěn. Práce by měly začít v roce 2020 a skončit o čtyři roky později. Celková cena modernizace tratě vychází podle předběžných odhadů na téměř jedenáct miliard, skutečná cena ale vzejde ze soutěže na dodavatele.

25. 07. 2018 České dráhy snížily své zadlužení o 4 miliardy korun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30162/>)

České dráhy splatily korunové dluhopisy z roku 2013 v celkové hodnotě 4 miliardy korun. Hrubé zadlužení matky tak oproti loňskému roku kleslo na necelých 27 miliard korun. „Jednalo se o emisi z roku 2013, kterou vydala akciová společnost České dráhy. Její splatnost byla 25. července 2018,“ upřesňuje předseda představenstva a generální ředitel ČD, a. s., Pavel Krtek a dodává: „Prostředky byly v minulosti využity především na investice do modernizace a nákupu vozidel.“

Získání mezinárodního ratingu a následné vydání korunových i mezinárodních dluhopisů bylo pro České dráhy nejvýhodnější cestou, jak získat chybějící peníze na obnovu vozidlového parku a připravovat firmu na postupné otevření trhu osobní železniční dopravy. I díky tomu mohly za posledních deset let České dráhy nakoupit nebo zmodernizovat vozidla za více než 40 miliard korun. Cestujícím tak slouží například zcela nové Railjetty a InterPantery, ale i regionální vozidla CitiElefant, RegioPanter, RegioShark nebo RegioSpider.

Částku potřebnou na splacení 4 miliard korun měly České dráhy připravenou. Šlo o kombinaci peněz z prodeje části závodu (výpravních budov), vlastních prostředků firmy a také peněz získaných při refinancování eurobondů v roce 2016. „V korporacích, jako jsou České dráhy, jde o standardní způsob financování rozvoje podnikatelských aktivit,“ doplňuje člen představenstva ČD, a. s., odpovědný za úsek ekonomiky a informatiky a finanční ředitel (CFO) Martin Bělčík. „Nové dluhopisy bychom chtěli vydat příští rok. Mělo by jít o eurobondy a tato emise bude primárně určena k refinancování starších eurobondů splatných v červenci 2019,“ uzavírá.

26. 07. 2018 Délka úseků s pomalými jízdami na síti SŽDC se výrazně snížila

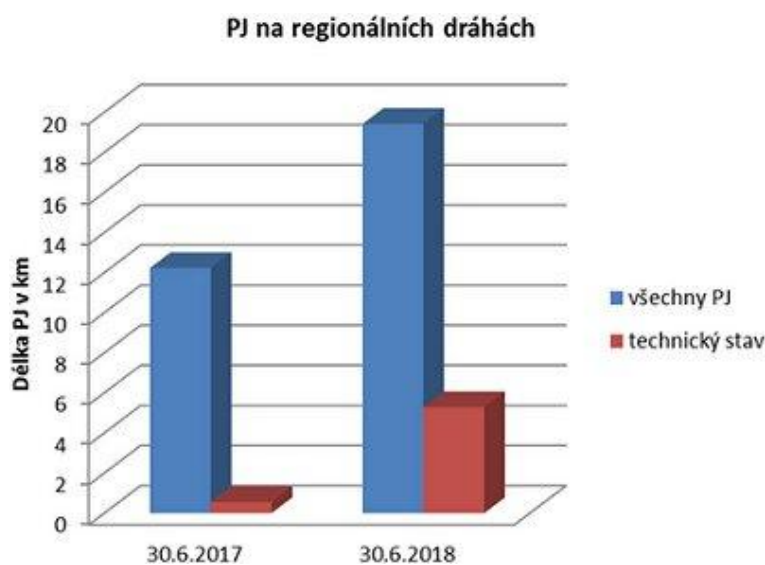
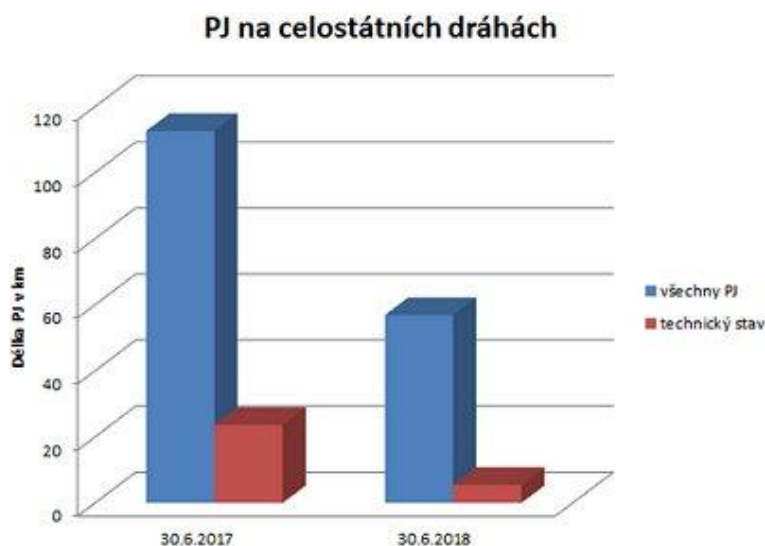
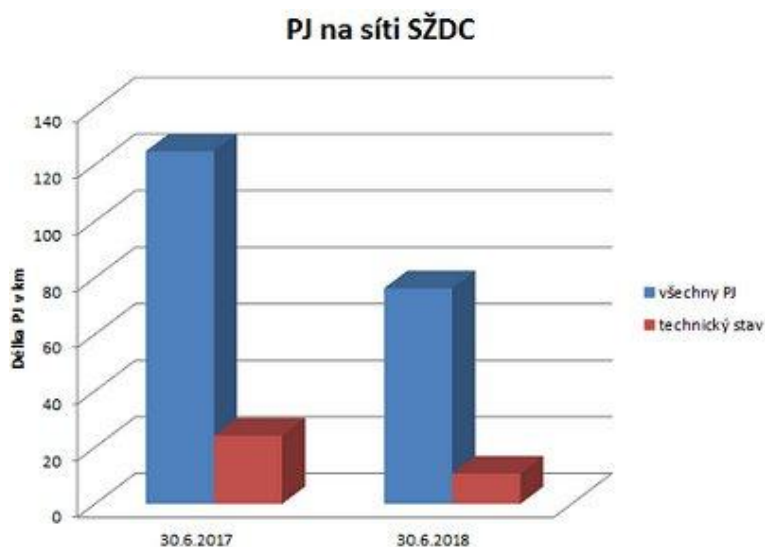
Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/ruseni-pomalych-jizd.html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) výrazně zkrátila v uplynulých 12 měsících úseky, na kterých bylo zavedeno snížení traťové rychlosti. V meziročním srovnání k 30. 6. loňského a letošního roku došlo ke snížení celkové délky takzvaných pomalých jízd o 39 procent. K ještě podstatnějšímu zkrácení délky, a to o více než polovinu, došlo u pomalých jízd zavedených z důvodu technického stavu trati.

Na síti SŽDC, která měří 9 374 km, musely vlaky v polovině letošního roku zpomalovat na necelých 80 km tratí, zatímco před rokem to bylo na přibližně 140 km. „Navýšení finančních prostředků a jejich směřování do ucelenějších oprav umožňuje operativnější odstranění pomalých jízd v úsecích, kde již došlo ke zhoršení technického stavu, ale především můžeme těmto stavům předcházet, zavedení pomalých jízd eliminovat nebo alespoň minimalizovat nezbytně nutnou dobu jejich trvání,“ říká generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Jak dodává, kvůli složitosti zajištění komplexnějších oprav se snížení počtu pomalých jízd dosud neprojevovalo na regionálních tratích.

Problematice pomalých jízd věnuje SŽDC velkou pozornost, pravidelně se analyzují a vyhodnocují s cílem minimalizovat jejich počet, délku a dobu trvání. Zlepšování stavu v této oblasti je závislé na přidělu finančních prostředků, kapacitách zhotovitelů, vyhlášení výběrových řízení včetně dodržení všech lhůt a případných odvolání, zařazení potřebných výluk do výlukových plánů, jejich projednání s dopravci a v neposlední řadě i na klikatících podmínkách.

Modrý sloupec grafu obsahuje všechny evidované pomalé jízdy (PJ), tedy ty zavedené z důvodu stavebních prací, bezpečnosti, konsolidace, přírodních vlivů, činnosti cizích právních subjektů nebo technického stavu. Červený sloupec pak znázorňuje délku pomalých jízd zavedených pouze kvůli nevyhovujícímu technickému stavu, která se za sledované období zkrátila o 55 procent.



Celostátní dráhy

Na celostátních dráhách o celkové délce 4 880 km došlo k poklesu délky pomalých jízd o 49,5 procenta, u pomalých jízd zavedených z důvodu technického stavu dokonce o 77 procent.

Regionální dráhy

Na regionálních dráhách, které měří celkem 4 494 km, se délka pomalých jízd meziročně zvýšila o 58 procent. V tomto navýšení jsou však obsaženy pomalé jízdy zavedené v úseku Ledečko – Kácov (8,3 km), kde letos v říjnu dojde k vyloučení provozu za účelem obnovy její plné provozuschopnosti v polovině příštího roku. V případě úseku Katusice – Mladá Boleslav (4,2 km) se předpokládá odstranění pomalé jízdy do konce letošního října, v úseku Slavonice – Dačice (1,9 km) pak do závěru tohoto roku. Tím by mělo být dosaženo celkového pozitivního trendu snižování pomalých jízd také na regionálních tratích.

26. 07. 2018 Na sesunutou trať u Karlových Varů se po čtyřech měsících vrátí vlaky (Dalovice)

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2548843-na-sesunutou-trat-u-karlovych-varu-se-po-cetyrech-mesicich-vrati-vlaky>)

Po téměř čtyřech měsících se na sesunutou trať mezi Dalovicemi a Hájkem na Karlovarsku vrátí vlaky. Poprvé tudy zase projedou 7. srpna. České televizi to potvrdil mluvčí Správy železniční dopravy cesty (SŽDC) Marek Illiaš. Trať se sesunula v polovině dubna. Cestující musí od té doby jezdit náhradní autobusovou dopravou. Původně chtělo SŽDC do týdne od sesuvu obnovit provoz aspoň na jedné koleji. Kvůli nestabilnímu podloží to ale nebylo možné a práce se nakonec protáhly na několik měsíců. Náklady na opravy se pohybují mezi 50 a 80 miliony korun. Přesná částka není podle mluvčího SŽDC ještě jasná. „Samotné práce na obou traťových kolejích spočívaly nejprve v odtěžení sesuté zeminy a vybudování nové výztuže náspu. Následně se obnovil železniční svršek a trakční vedení v délce 300 metrů,“ uvedl Illiaš. Provoz na železniční trati zastavil v polovině dubna traťmistr kvůli závadě. Krátce nato se svah pod jednou kolejí sesunul a kolej zůstala v úseku dlouhém asi 70 metrů viset zkroucená ve vzduchu. Na trati přitom osobní i nákladní vlaky jezdily běžně rychlostí až 80 kilometrů v hodině.



30. 07. 2018 SŽDC připravuje v Praze rekonstrukci dvou památkově chráněných mostů mezi Smíchovem a Jinonicemi

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/mosty-na-semmeringu.html>)

Dva památkově chráněné mosty na trati Praha-Smíchov – Praha-Jinonice, známé jako Pražský Semmering, projdou rozsáhlou rekonstrukcí. Na začátku září začnou hlavní práce na železničním svršku u obou mostů, celá rekonstrukce potrvá jedenáct měsíců a bude stát 63,7 milionu Kč. Zhotovitelem stavby je společnost Metrostav. „Hlavním cílem rekonstrukce je významně prodloužit životnost obou mostů a tím zajistit provozuschopnost celé železniční trati. Pokud bychom nyní k rekonstrukci nepřistoupili, hrozilo by v budoucnu riziko snížení rychlosti nebo omezení některých spojů na této trati,“ uvedl Petr Hofhanzl, ředitel Stavební správy západ Správy železniční dopravní cesty (SŽDC).

Oba mosty, přetínající Prokopské údolí, Dalejský potok a železniční trať Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun, pocházejí z roku 1872. První tvoří půlkruhové klenby, jejichž průčelní věnce jsou z pískovce a výplň mezi věnci tvoří pálené cihly. Součástí rekonstrukce celého mostu budou injektáže zdiva opěr, pilířů a kleneb nebo sanace trhlin ve zdivu kleneb a pilířů. Budou se lokálně přezdívat cihelné klenby, očistí se veškeré zdivo, nahradí se poškozené římsové kameny a osadí se nové ocelové zábradlí. Druhý most tvoří nosná konstrukce o pěti zděných klenbách z přírodního kamene (pískovce), opěry jsou z pískovce a vápence. V rámci stavební činnosti bude na obou mostech provedena demontáž železničního svršku a náhrada kolejového lože.

Po dobu tříměsíční výluky bude pokračovat projekt rekonstrukce stávajícího staničního i traťového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a obnova nyní neprovozovaných železničních výhyben Praha-Žvahov, Praha-Jinonice a Praha-Stodůlky. Součástí akce, která má být hotová v květnu příštího roku, je výstavba nových nástupišť v Jinonicích a Zličíně. Pokračuje také výstavba technologických budov ve Stodůlkách a v Jinonicích.