

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – srpen 2018

OBSAH

01. 08. 2018	KONČÍ ÉRA STARÝCH PANTOGRAFŮ, POSLEDNÍ ZAMÍŘÍ DO SBÍREK NÁRODNÍHO TECHNICKÉHO MUZEA (ŘADA 451/452).....	3
02. 08. 2018	ČESKÉ DRÁHY ZA PRVNÍ POLOLETÍ ROKU 2018 PŘEPRAVILY MEZIROČNĚ O 2,5 MILIONU CESTUJÍCÍCH VÍCE	4
06. 08. 2018	STANICE PRAHA-BUBENEČ UŽ PATŘÍ PRAZE, NA NÁDRAŽÍ SE BUDE CHODIT ZA KULTUROU (VÝPRAVNÍ BUDOVA).....	4
06. 08. 2018	SŽDC DNES ZPROVOZNÍ ÚSEK DALOVICE – HÁJEK.....	6
06. 08. 2018	DEMOLICI NÁDRAŽÍ V DUCHCOVĚ KOMPLIKUJE PŘÍTOMNOST AZBESTU. PROTÁHNE SE MINIMÁLNĚ O DVA MĚSÍCE (DUCHCOV NÁKLADNÍ NÁDRAŽÍ) .	6
07. 08. 2018	ČESKÉ DRÁHY MAJÍ TRUMF V BOJI O MEZISTÁTNÍ LINKY (PRAHA – HAMBURG, PRAHA – GRAZ)	7
07. 08. 2018	RESTAURAČNÍ VOZY PROJDOU PŘESTAVBOU, VZNIKNOU Z NICH BISTROVOZY S ODDÍLY 1. TŘÍDY (WRMEE ⁸¹⁶ /WRMEE ⁸¹⁴ → ARMPEE/ARMPEE ⁸³²).....	7
07. 08. 2018	PREZIDENTSKÝ VLAK OBJEDE V SRPNU ČECHY, NA PÁRU ALE MUSÍ ZAPOMENOUT	8
08. 08. 2018	DESET LET OD STUDÉNKY: BOLEST POZŮSTALÝCH SÍLÍ S MARNÝM HLEDÁNÍM VINÍKA (8. SRPNA 2008, EC 108 COMENIUS).....	9
08. 08. 2018	ČD CARGO ROZŠIŘUJE PARK INTEROPERABILNÍCH LOKOMOTIV (10X TRAXX MS3)	10
09. 08. 2018	DO TENDRU ZA 3,5 MILIARDY SE NA JIHU ČECH PŘIHLÁSILY JEN ČESKÉ DRÁHY	11
10. 08. 2018	SOUD ZRUŠIL POKUTU 200 000, KTEROU ČESKÝM DRAHÁM ULOŽIL ÚOHS .	11
10. 08. 2018	CESTUJÍCÍM V MODŘICÍCH SLOUŽÍ OPRAVENÁ VÝPRAVNÍ BUDOVA.....	12
13. 08. 2018	DĚTI, STUDENTI A SENIOŘI MOHOU VYUŽÍT VLAKY ČESKÝCH DRAH OD 1. ZÁŘÍ ZA STÁTNÍ SLEVOU.....	12
14. 08. 2018	ČD VYPSALY SOUTĚŽ NA 120 NOVÝCH VLAKŮ PRO REGIONÁLNÍ LINKY	14
14. 08. 2018	MODERNIZACE TRATI NYMBURK – MLADÁ BOLESLAV POMŮŽE ZEJMÉNA NÁKLADNÍ DOPRAVĚ (2. STAVBA)	15
14. 08. 2018	VLAK ZA CIVILIZACÍ MAYŮ. MEXIKO POSTAVÍ ŽELEZNICI NAPŘÍČ YUCATÁNEM (CANCÚN – PALENQUE)	15
15. 08. 2018	V PRAZE VZNIKNOU DVĚ NOVÁ NÁDRAŽÍ – EDEN A ZAHRADNÍ MĚSTO (PRAHA-HOSTIVAŘ – PRAHA HL. N., SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY).....	16
15. 08. 2018	U VRŠOVICKÉHO NÁDRAŽÍ VYKOLEJIL NÁKLADNÍ VLAK, BĚŽNÉ SPOJE TO NEOVLIVNÍ (PRAHA-VRŠOVICE ČEKACÍ KOLEJE).....	17
16. 08. 2018	SŽDC MÁ PODLE SOUDU DOSTAT ZPĚT MILIARDU, KTEROU ZAPLATILA ČEZ.	17
16. 08. 2018	PETR MOOS JE NOVÝM PŘEDSEDOU DOZORČÍ RADY ČESKÝCH DRAH. CHCE ŘEŠIT PROPOJENÍ JÍZDENEK RŮZNÝCH DOPRAVCŮ	18
17. 08. 2018	K OPRAVENÉ TRATI CHCE MOLDAVA I HEZKÉ NÁDRAŽÍ, OBNOVA ZAČNE PŘÍŠTÍ ROK (VÝPRAVNÍ BUDOVA).....	19
20. 08. 2018	ČESKÉ DRÁHY VYPSALY SOUTĚŽ NA DODAVATELE 90 EXPRESNÍCH VAGÓNŮ	20
23. 08. 2018	BAGR PŘEKÁŽEL PROVOZU NA TRATI, ZAVADIL O NĚJ LEO EXPRESS (KARVINÁ).....	20

23. 08. 2018	OPRAVA NEGRELLIHO VIADUKTU POTRVÁ O PŮL ROKU DÉLE. MOST JE V HORŠÍM STAVU, NEŽ PROJEKTANTI ČEKALI.....	20
23. 08. 2018	ÚSTECKÉMU KRAJI JAKO PRVNÍMU ZAJISTÍ REGIONÁLNÍ DOPRAVU REGIOJET (LINKY U5, U7, U13)	22
24. 08. 2018	CESTUJÍCÍM VE VELKÝCH HYDČICÍCH ZAČALA SLOUŽIT OPRAVENÁ VÝPRAVNÍ BUDOVA.....	22
27. 08. 2018	SPRÁVCE ŽELEZNIC CHCE Z REKONSTRUKCE SMÍCHOVSKÉHO NÁDRAŽÍ VYTĚŽIT NOVÉ KOMERČNÍ PROSTORY (PRAHA-SMÍCHOV)	23
28. 08. 2018	STAVBA PODJEZDU TRATI VE STUDÉNCE DOSTALA ZELENOU, ZAČÍT MŮŽE ZA DVA ROKY	23
29. 08. 2018	OD SOBOTY 1. ZÁŘÍ ZAČNOU PLATIT SLEVY JÍZDNÉHO PRO STUDENTY A SENIORY	24
30. 08. 2018	OPRAVA FANTOVY BUDOVY NA PRAŽSKÉM HLAVNÍM NÁDRAŽÍ ZAČNE PŘÍŠTÍ ROK, VYJDE NA MILIARDU.....	25
30. 08. 2018	LINKU S41 BUDE PRO PRAHU PROVOZOVAT MÍSTO ČD FIRMA ARRIVA.....	25
30. 08. 2018	MOSTY VE SPRÁVĚ SŽDC JSOU BEZPEČNÉ	26
31. 08. 2018	BRNO A PŘEROV MOHOU SPOJOVAT DVĚ RYCHLOTRATĚ, ZVAŽUJE SPRÁVCE ŽELEZNICE.....	26
31. 08. 2018	SKUPINA ČESKÉ DRÁHY VYDĚLALA ZA POLOLETÍ 262 MILIONŮ KORUN.....	27
31. 08. 2018	SŽDC OTEVŘELA OPRAVENOU NÁDRAŽNÍ BUDOVU V GRYSOVĚ.....	28
31. 08. 2018	SLOVENSKÁ STRELA MÍŘÍ NA DVA ROKY DO DÍLNY, LEGENDÁRNÍ VLAK SE DOČKÁ GENERÁLNÍ OPRAVY (M 290.001).....	29

01. 08. 2018 Končí éra starých pantografů, poslední zmaří do sbírek Národního technického muzea (řada 451/452)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30183/>)

Končí éra úspěšných elektrických jednotek řad 451/452, se kterými jsou spojeny přezdívkami pantograf, emilka nebo žabotlam(a). V pátek 10. srpna je plánovaný poslední den pravidelného provozu poslední jednotky 451.025–26. V sobotu 11. srpna se vydá na cestu do depožitáře Národního technického muzea v Chomutově. Staré končící pantografy představují velmi úspěšnou konstrukci vlaků, která v 60. letech minulého století předběhla dobu nejen u nás, ale v celé Evropě. Výrazně překročily svou původně plánovanou životnost a odvedly velké množství práce v příměstské i regionální dopravě. V 80. letech stály u zavedení taktové dopravy a po roce 1989 u založení Pražské integrované dopravy.



Rozloučení s posledním žabotlamem

Poslední plánovaný den provozu jednotek 451 je v pátek 10. srpna. Při té příležitosti se vypraví do Prahy také muzejní jednotka 451.045–46 ze Šumperka, která pojedí jako zvláštní vlak s přepravou cestujících. V pátek v podvečer je pak plánované společné fotografování posledních dvou provozních jednotek ve stanici Praha-Libeň. V sobotu 11. srpna je plánovaná poslední společná jízda obou jednotek z Prahy-Libně do Chomutova. Mimořádný rychlík pojedí v 9:05 z Prahy-Libně, v 9:12 zastaví v Praze-Holešovicích a dále pojedí přes Lovosice (10:41), Ústí nad Labem západ (11:05) do Chomutova (12:15), kde svou jízdu ukončí. Jednotka 451.025-26 již zůstane v Chomutově a bude předána do sbírek Národního technického muzea. Historická souprava Českých drah se pak vrátí z Chomutova (15:00) přes Ústí nad Labem západ (16:05) a Lovosice (16:40) do Prahy-Holešovic (18:47) a Prahy-Libně (18:54). Cena zpáteční jízdenky do zvláštního vlaku vedeného historickým pantografem je 300 Kč a lze ji zakoupit v pokladnách železničních stanic, volné jízdenky budou doprodány v sobotu přímo ve vlaku. V Chomutově mohou výletníci zavítat do depožitáře Národního technického muzea nebo do místního zooparku.

České dráhy nabízejí moderní elektrické jednotky

Elektrické jednotky 451/452 se v posledních letech uplatnily hlavně v Pražské integrované dopravě na území hlavního města a Středočeského kraje. Na těchto linkách byly postupně nahrazeny moderními dvoupodlažními jednotkami CityElefant s klimatizací. Posledním útočištěm „žabotlamů“ byla v pracovní dny tzv. městská linka S41 Roztoky u Prahy – Praha-Libeň. Na této lince je dočasně nahradí jiná bezbariérová vozidla z parku Českých drah, např. motorové jednotky RegioNova. Pokud získají České dráhy dlouhodobý kontrakt na provoz linky i po roce 2019, pak na ní během plnění tohoto kontraktu nasadí moderní elektrické bezbariérové jednotky. Soutěž na moderní vlaky již společnost vypsalá.

Z historie a parametrů jednotek 451/452

Pantografy řadového označení 451 a 452 byly vyráběny ve Vagónce ve Studénce na severní Moravě v letech 1964 až 1968 a znovu pak ještě v letech 1972 a 1973. Celkem jich bylo vyrobeno 62 kusů (celých 4vozových jednotek). Postupně byly v provozu například v okolí Košic, na Ostravsku, na trati Olomouc – Nezamyslice, ve východních Čechách, nebo jezdily až na sever Čech do Ústí nad Labem. Jejich stěžejním působením však byla především Praha a její okolí. Pouze díky nim bylo možné zvládat silné přepravní špičky na hlavních tratích kolem hlavního města. Díky svým vynikajícím parametrům – velmi rychlému rozjezdu, výkonné elektrodynamické brzdě, ve své době revolučnímu částečně nízkopodlažnímu uspořádání prostoru pro cestující se širokými dvoukřídlými centrálně ovládanými nástupními dveřmi – umožnily zavedení intervalové dopravy na velmi frekventovaných tratích okolo Prahy již v 80. letech minulého století.

Ještě v roce 2005 by se bez nich příměstská doprava v Praze neobešla. V té době jich bylo v provozu nasazeno stále ještě 29 oproti pouze 17 CityElefantům (451/452 – 63 % el. vozidel v PID), v roce 2010 již převažovaly v provozu moderní City Elefanty, ale staré pantografy měly stále velký podíl na provozu hlavně ve špičkách. Kvůli rychle rostoucí dopravě v Praze a okolí a přibývajícím spojům hlavně ve špičce pracovních dní jich bylo v provozu stále 23, CityElefantů už ale bylo v provozu 38 (451/452 – stále ještě 38 % el. vozidel v PID). Posledními útočišti jednotek 451/452 se staly posilové vlaky linek S4 Praha Masarykovo nádraží – Kralupy nad Vltavou a úplně posledním výkonem tzv. městská linka S41 Roztoky u Prahy – Praha-Libeň.

Základní parametry jednotky:

- v základní sestavě z výroby 4-vozy (později v provozu také jako 6-vozové na trati Praha – Beroun a jako 3-vozové);
- délka jednotky (4-vozové) 95,29 metru;
- hmotnost jednotky 184 tun;
- maximální rychlost 100 km/h;
- trvalý výkon 1 320 kW, hodinový 1 520 kW;
- počet míst k sezení 300/míst ke stání 380;
- částečně nízkopodlažní interiér (nástupní prostory a velké oddíly pro cestující);
- napájení 3 kV DC;
- uspořádání pojezdu Bo´ Bo´ + 2´2´ + 2´2´ + Bo´ Bo´;
- automatická odporová regulace výkonu;
- elektrodynamická odporová brzda;
- samočinná spřáhla Scharfenberg na čelech jednotky;
- možnost ovládání až tří spojených jednotek z jednoho stanoviště.

02. 08. 2018 České dráhy za první pololetí roku 2018 přepravily meziročně o 2,5 milionu cestujících více

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30184/>)

Růst počtu cestujících z 1. čtvrtletí letošního roku nabral ve 2. čtvrtletí 2018 ještě vyšší tempo. České dráhy za 6 měsíců letošního roku přepravily už o 2,5 milionu cestujících více než loni ve stejném období. Největší zájem o služby Českých drah je na dálkových linkách a v příměstské dopravě velkých aglomerací, především v Praze a v jejím okolí. „I v letošním roce se potvrzuje správnost našeho rozhodnutí vsadit při získání nových cestujících na lepší služby, nasazení moderních souprav a zrychlení dopravy na úsecích, kde jsou průběžně modernizované tratě. Díky této aktivní obchodní politice jsme přilákali do vlaků Českých drah za 1. pololetí 2018 celkem 89,435 milionu cestujících, kteří ujeli 3,928 miliardy kilometrů. Oproti prvnímu pololetí loňského roku je to o 2,525 milionu osob více a vzdálenost, kterou ujeli, se zvýšila o 226 milionů kilometrů,“ říká Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu.

České dráhy tak zaznamenaly rostoucí počet cestujících na mnoha vnitrostátních dálkových linkách včetně těch, kde jezdí rovněž spoje jiných železničních dopravců nebo autobusy. Více cestujících využívá vlaky Českých drah například z Prahy do Olomouce, Ostravy, Opavy a na celou střední a severní Moravu. Poptávka roste ale i v jiných směrech, například mezi Prahou a jižními, západními nebo severovýchodními Čechami. Z dosavadních výsledků je patrné, že cestující vnímají vlak jako adekvátní alternativu vůči silniční dopravě. Rychle roste zájem také o příměstskou dopravu ve velkých aglomeracích a v jejich okolí, zvláště v Praze a ve Středočeském kraji. I zde souvisí nárůst cestujících s modernějšími vlaky typu CityElefant nebo RegioPanter a s dlouhodobým zlepšením nabídky spojení díky zkracování intervalů mezi vlaky. Potěšitelné je, že navzdory zvýšené nabídce mezinárodních autobusových a privátních železničních dopravců dochází k zachování pozitivních výsledků rovněž v případě mezinárodní osobní dopravy. „České dráhy budou i nadále sázet především na kvalitu a rozsah služeb, které lákají do vlaků nové cestující. Na konci léta se konečně také začne projevovat plošné rozšiřování wifi připojení k internetu do dálkových vlaků. Pokračuje i modernizace dalších osobních vozů pro dálkové linky, kde se pro zákazníky pozitivně projeví také pořízení čtyř desítek osobních vozů od rakouských drah,“ uzavřel Michal Štěpán.

06. 08. 2018 Stanice Praha-Bubeneč už patří Praze, na nádraží se bude chodit za kulturou (výpravní budova)

Zdroj: iDNES.cz (https://praha.idnes.cz/nadrazi-v-bubenci-kulturni-centrum-ceske-drahy-flo-praha-zpravy.aspx?c=A180806_419100_praha-zpravy_rsr)

Pražský magistrát převzal od Českých drah bývalé nádraží v Bubenci, za které město zaplatilo přes 14 milionů korun. Nádraží zatím zůstává stále opuštěné, ale od roku 2020 by zde mohlo stát

kulturní centrum. Ve správě ho bude mít Praha 6. Vlaky tady nezastavují už od konce srpna 2014, o dva roky později skončila i zdejší vyhlášená hospoda. Dnes zůstává chátrající budova nádraží v Bubenci prázdná. O nepotřebný majetek Českých drah už před více než třemi lety projevila zájem radnice Prahy 6, která plánuje na lukrativním místě na okraji oblíbené Stromovky vybudovat kulturní centrum s kavárnou. Žádná rekonstrukce ani přípravy na ni však dosud nezačaly. Podle dohody totiž mělo objekt nejprve odkoupit hlavní město a až následně jej světit městské části. Letos v lednu městští radní a poté i zastupitelé konečně schválili nákup budovy včetně přílehlého pozemku celkem za 14,3 milionu korun. Jenže převod na hlavní město se uskutečnil teprve ve druhé polovině června a zdoluhavý proces definitivně skončil až nyní. „K fyzickému předání objektu od Českých drah došlo 1. srpna.



To zahrnuje předání klíčů, sepsání movitého majetku i převedení plynměřů, vodoměrů, elektroměrů a podobně,“ potvrzuje mluvčí Prahy Vít Hofman. Přestože obě strany o prodeji jednaly už od roku 2015 a na podmínkách včetně ceny se dohodly nejpozději na přelomu letošního roku, České dráhy odmítají, že by celá záležitost trvala příliš dlouho. „Jednalo se o standardní schvalovací proces na obou stranách a další procedury. Nic mimořádného zde není,“ brání se mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.

Rozhodnutí musí kvůli volbám padnout v září

Teprve nyní tak může magistrát světit budovu Praze 6. I tento krok ale musí schválit zastupitelstvo hlavního města, které čeká začátkem září vůbec poslední jednání v tomto složení před říjnovými komunálními volbami. Vzhledem k tomu, že případná obměna ve vedení metropole i radnice by mohla projekt znovu zabrzdit, chce Praha 6 docílit toho, aby stihli rozhodnout ještě současní zastupitelé. „V příštích dnech pošlu dopisem žádost, aby byl na program příštího jednání ještě zařazen bod týkající se svěřením nádraží. Pokud se to podaří a materiál bude schválen, teprve potom budeme moci začít s obnovou,“ říká místostarosta Prahy 6 pro finance a investiční politiku Jaromír Vaculík (TOP 09). Pokud radnice budovu skutečně získá do své správy, nechá si především vypracovat projektovou dokumentaci pro rekonstrukci budovy a úpravu okolí. Jen administrativní příprava bude trvat několik měsíců. Až potom může dojít na stavební práce. „Počítáme s tím, že oprava zabere zhruba rok, celkové náklady by měly být v řádu jednotek milionů korun,“ odhaduje místostarosta. Pokud nedojde k žádným větším komplikacím, hotovo by mohlo podle něj být na přelomu roku 2019 a 2020.

Sál, kavárna i klubovny

Základní představu, jak bude bývalé nádraží vypadat po proměně, už radnice má. Loni na podzim totiž měli obyvatelé městské části možnost se zapojit do ankety a přidat své návrhy budoucího využití. Celkem hlasovalo přes osm stovek lidí a z výsledků vyplynulo, že si veřejnost nejvíce přeje, aby místo fungovalo jako komunitní a kulturní centrum. V přízemí má vzniknout multifunkční sál pro pořádání koncertů, divadelních představení, ale i pro výstavy, tančírny a další sousedské aktivity obyvatel ze širokého okolí. Zároveň by zde měla vzniknout kavárna s denním provozem, jejíž součástí má být originální venkovní posezení na nevyužívaném vlakovém nástupišti. Tady bude ovšem nutné najít vhodné řešení, aby byl prostor bezpečně oddělen od frekventované železniční trati do Roztok. Naopak z ankety vyplynulo, že lidé už nemají zájem o bar či hospodu podobnou té, která zde dříve roky fungovala. Další část bude pravděpodobně sloužit jako půjčovna a servis sportovních potřeb, například kolečkových bruslí nebo jízdních kol. Radnice také plánuje ve veřejné soutěži vybrat provozovatele, který bude mít na starosti chod celého objektu včetně kavárny. Cílem není, aby byl celý prostor přímo výdělečný, ale provoz by na druhou stranu neměl být ani ztrátový. I díky tomu zde tak vznikne důstojné zázemí pro návštěvníky přílehlé Stromovky. Podle přání většiny hlasujících by měly prostory v prvním patře využít místní spolky nebo amatérská divadla jako klubovnu, případně se zde budou střídat dětské oddíly.

V současnosti nevyužívaná stavba byla postavena už v roce 1850 a jde o druhou nejstarší nádražní budovu v hlavním městě.

Další nevyužívaná nádraží

- Nádraží Bubny: historickou budovu pocházející z roku 1923 čeká přestavba na Památník ticha jako připomínku obětí holokaustu. Právě odtud totiž bylo deportováno v letech 1941 až 1945 na 50 tisíc židů z Prahy do Terezína a dalších koncentračních táborů.

- Nádraží Vyšehrad: Secesní budova byla postavena v roce 1905 a už od roku 1960 zde vlaky nezastavují. Přestože je památkově chráněna, soukromý majitel ji neopravuje a nyní ji hrozí zřícení.

06. 08. 2018 SŽDC dnes zprovozní úsek Dalovice – Hájek

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/obnoveni-provozu-na-140.html>)

Dnes v 18 hodin SŽDC zprovozní po opravě úsek Dalovice – Hájek na trati Cheb – Klášterec nad Ohří. První vlak s cestujícími, který úsekem projede, bude Os7013 s pravidelným odjezdem v 18:22 z Karlových Varů. Od dnešních 18 hodin do zítřejšího poledne bude pro vlaky zavedena pomalá jízda 10 km/h, poté pojedou po dobu 15 dní pomalou jízdou 50 km/h, a to z důvodu monitorování opraveného úseku.

K poškození tratě v uvedeném úseku došlo 14. dubna letošního roku. Sesuvem byl zcela zničen železniční svršek a trakční vedení. Samotné práce probíhaly v obou traťových kolejích a spočívaly nejprve v odtěžení sesuté zeminy a vybudování nové výztuže náspu. Následně došlo k obnovení železničního svršku a trakčního vedení v délce 300 metrů. Kompletní obnova (včetně geotechnického průzkumu, inženýrsko-geologického průzkumu, odtěžení sesuté zeminy, sanačních prací, vybudování nové výztuže náspu a obnovení železničního svršku a trakčního vedení) stála 90,7 milionu korun.

Minimální posun zprovoznění (původní termín dokončení byl 31. července) způsobil skluz, který stavba nabrala při zahájení sanačních prací. Při zakládání náspu bylo v lokalitě několik dnů nepříznivé počasí (vytrvalé a husté dešťové srážky), a proto nebylo možné práce na náspu zahájit.

06. 08. 2018 Demolici nádraží v Duchcově komplikuje přítomnost azbestu. Protáhne se minimálně o dva měsíce (Duchcov nákladní nádraží)

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2558011-demolici-nadrazi-v-duchcove-komplikuje-pritomnost-azbestu-protahne-se-minimalne-o>)

Demolice starého nádraží v Duchcově potvrdí minimálně další dva měsíce. Firma, která ji provádí, totiž narazila na azbest. Přestože nehrozí nebezpečí, práce se zpozdí kvůli odpadu, který je nyní nutné důkladně třídit. Padesát let opuštěná budova nádraží v Duchcově byla ještě před dvěma lety pod památkovou ochranou. Nyní ji likvidují demoliční stroje. Práce ovšem zpomalila eternitová střeška s azbestem, která se propadla do sklepa. Stroje tak musí obvodové zdi pomalu odlupovat, aby nebyl nebezpečný odpad zavalen. Dlouhodobé vdechování azbestu může způsobit rakovinu plic. K bezpečnostním opatřením, která byla kvůli jeho přítomnosti přijata, se firma zajišťující demolici nevyjádřila. Obecně ale platí, že se musí odvážet v utěsněných obalech. Kromě toho by měla také společnost zajistit, aby se prach nedostal do okolí stavby. Plány s místem, které vznikne po demolici, radnice měnit nebude. Plocha totiž prý bude vyčištěná a nebezpečný odpad na skládce. „Bude tady pouze zatravněná plocha, to je jediné možné řešení. V územním plánu máme, že se jedná o občanskou vybavenost,“ uvedl starosta Duchcova Zbyněk Šimbera (ČSSD).

**Nádraží začalo chátrat kvůli přeložení trati**

Naposledy jely vlaky ke starému nádraží v Duchcově v roce 1968. Budova byla postavena v roce 1873 na trati spojující Ústí nad Labem s Chomutovem. Na konci 60. let ale byla přeložená, a tak začala budova chátrat. Město nádraží koupilo před šesti lety, loni v únoru se mu na jeho demolici podařilo získat dotaci.

Azbest a jeho účinky na zdraví

Azbest – je komerční název pro minerály ze skupiny silikátů, které se v přírodě nacházejí jako serpentiny a amfiboly. Společnou vlastností všech azbestových minerálů je jejich vláknitá struktura. Azbest výrobkům zajišťoval především nehořlavost, odolnost vůči působení kyselin, elektrickou nevodivost, pevnost a ohebnost. Nejčastěji se využíval ve stavebnictví jako střešní krytiny, instalační roury nebo exteriérové a podstřešní desky.

Šíření azbestových vláken ve volném prostoru může být způsobeno nejčastěji rozpadáním materiálu nebo nevhodnou manipulací s výrobky obsahujícími azbestová vlákna. Negativní účinky na zdraví nespočívají v chemickém působení azbestu, ale v mechanickém dráždění citlivých vnitřních tkání. Dlouhodobá přítomnost azbestových vláken v lidském organismu může způsobit rakovinové onemocnění.

Evropská unie vydala v roce 1991 směrnici upravující prodej a používání azbestových výrobků. V České republice byl azbest zakázán zákonem z roku 1999. Výroba a používání azbestového materiálu, stejně jako obchodování s ním, jsou v Evropské unii zakázány.

07. 08. 2018 České dráhy mají trumf v boji o mezistátní linky (Praha – Hamburg, Praha – Graz)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-smlouvy-mezistatni-linky-nemecko-rakousko-vlaky-ptr-eko-doprava.aspx?c=A180806_205018_ekonomika_pmk)

České dráhy získaly trumf v nadcházejícím boji o prodloužení smluv na páteřních mezistátních linkách. Dosavadní spolupráci na některých přeshraničních spojeních chtějí prodloužit německé a rakouské dráhy. Českým drahám to významně posiluje pozici při vyjednávání o dalším zajištění provozu. Zájem Němců a Rakušanů o další kooperaci se týká linek z Prahy do Berlína a Hamburku a rovněž z Prahy do Vídně a Grazu. Spolupráce všech tří železničních dopravců neznamena automatickou stopku pro ostatní potenciální vyzývatele. Českým drahám to však výrazně hraje do karet. „Mezinárodní doprava je pro nás důležitým obchodním zájmem. Těší nás, že jsou Deutsche Bahn i Österreichische Bundesbahnen se spoluprací spokojeni a deklarovali zájem v ní dlouhodobě pokračovat,“ řekl MF DNES za České dráhy ředitel odboru koncepce a rozvoje osobní dopravy Radek Dvořák.

Jednání zkomplikoval Jančura

Zájem na vzájemné spolupráci zmíněných hlavních hráčů na národních železničních trzích nebyl v minulosti zdaleka pravidlem. Na jaře 2012 Deutsche Bahn oznámily, že na další spolupráci na českoněmecké tepně budou vyjednávat pouze se společností Student Agency Radima Jančury, která tehdy první železniční spojení z Prahy do Ostravy provozovala přibližně půl roku. Po dvou letech se ale situace otočila o 180 stupňů a tehdejší šéf ČD Daniel Kurucz na Žofínském fóru oznámil podpis další pětileté spolupráce končící v roce 2020 s možností prodloužit provoz o dalších pět let. Právě tuto opci chtějí nyní dopravci využít. Soutěžení se ale nakonec nevyhnu ani tyto mezistátní linky. Na řadu ale přijdou až naposled, mezitím chce dopravní resort soukromníkům nabídnout jiná spojení. Evropská pravidla totiž pro úplnou liberalizaci trhu stanovují přechodné období do roku 2033. „Linky, kde existovala dlouhodobá úspěšná spolupráce se zahraničními dopravci, z toho důvodu patří k linkám v rámci harmonogramu umístěným později,“ uvedl mluvčí ministerstva dopravy Zdeněk Neusar. Z tohoto důvodu ministerstvo vloni z balíku prvních soutěžených tratí vyřadilo soutěž na objednávku vlaků z Prahy do Ústí nad Labem, tedy části trasy, po které jezdí i zmíněné mezistátní expresy do Berlína.

Soukromí dopravci nicméně nehodlají čekat, až stát na dotované dálkové linky vypíše klasická výběrová řízení, a plánují na konkrétní trasy podávat konkurenční nabídky i bez soutěží. Stát totiž může se stávajícím dopravcem prodloužit smlouvu pouze tehdy, pokud se o konkrétní spojení nezajímá i jiná společnost. V takovém případě pak musí posoudit obě nabídky a vybrat tu výhodnější. Zájem o linku do Berlína dlouhodobě deklaruje Leo Express, pro který by to znamenalo mimo jiné i propojení německého byznysu v podobě spojení Berlín – Stuttgart, který provozuje spolu s německým dopravcem Flixbus. RegioJet Radima Jančury zájem o konkrétní linky oficiálně nekomentuje. Od loňského prosince se ale pustil do provozu linky do Vídně bez dotací na provoz.

Zlepšení služeb

Důvodem pro pokračování spolupráce se zahraničními dopravci je podle ČD zlepšení vozidlového parku, který státem vlastněný dopravce do zahraničí posílá. Ještě nedávno přitom společnost neměla vhodné vozidlo, které by vlaky do Německa odvezlo bez nutnosti přepřahat v Drážďanech za německou lokomotivu. Absenci schváleného stroje pro 200kilometrový provoz na německých tratích ČD nakonec vyřešily pronájemem lokomotiv Vectron, které na ní jezdí od května.

07. 08. 2018 Restaurační vozy projdou přestavbou, vzniknou z nich bistrovozy s oddíly 1. třídy (WRmee⁸¹⁶/WRmee⁸¹⁴ → ARmpee/ARmpee⁸³²)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30186/>)

Vyšší efektivitu provozu dálkových linek, rozšíření služeb v oblasti gastronomie na palubě vlaků Českých drah a zvýšení kapacity spojů ve stále více poptávané 1. třídě umožní přestavba restauračních vozů na bistrovozy. První z nich mají být uvedeny do provozu v prvním pololetí příštího roku. „Naše restaurační vozy a jejich nabídka jídel a nápojů jsou v mezinárodním měřítku velmi oceňované, proto chceme při přestavbě restauračních vozů na bistrovozy zachovat a dále rozšířit možnosti nabídky kvalitní gastronomie v našich vlacích. Kuchyně dostanou nové moderní zařízení včetně konvektomatů, které tam dosud chyběly. To umožní doplnit nabídku občerstvení. Zároveň se ale rozšíří model servírování jídel a nápojů přímo na místa cestujících, především v 1. třídě. Zachováme také roznášku občerstvení po celé soupravě formou minibaru. Ve velké části vozu pak

dosadíme interiér 1. třídy, který nabídne další místa a umožní uspořít jeden vůz v soupravě, což se pozitivně promítne do efektivity provozu dálkových vlaků,“ říká Michal Stěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu.

Přestavbou v dceřiné společnosti Českých drah DPOV, která byla realizací zakázky pověřena, projde nejprve devět vozů typu WRmee⁸¹⁶ na nový typ ARmpee. S rekonstrukcí se začne už na podzim a první vozy by měly být uvedeny do provozu během první poloviny příštího roku. Později do přelomu let 2020/2021 se předpokládá také modernizace zbývajících restauračních vozů WRmee⁸¹⁶, WRmee⁸¹⁴ a ARmpee⁸³², jejichž vzhled bude v maximální možné míře přizpůsoben většině nových bistrovozů, které vzniknou ze současných restauračních vagonů. České dráhy tak získají 27 moderních vozů s oddílem 1. třídy a se špičkovým zázemím pro poskytování občerstvení na palubě vlaků. „Při přestavbě vozů se zaměříme jak na technické zhodnocení vozu, tak především na vysokou úroveň komfortu pro cestující a personál bistra. Úplně nové budou podlahové krytiny, obložení stěn, zástěny a příčky s posuvnými dveřmi. Do větší části vozu bude dosazen interiér 1. třídy s polohovatelnými sedačkami a stoly, srovnatelný s jinými moderními dálkovými vlaky. Instalujeme také nové osvětlení a audiovizuální informační systém včetně elektronického rezervačního systému. Samozřejmě budou elektrické zásuvky 230 V a USB porty pro dobíjení přenosné elektroniky nebo Wi-Fi, která umožní snadný přístup k internetu. Nové vybavení na úrovni rychlovlaků Pendolino dostane kuchyně, která bude v kvalitním nerezovém provedení. Doplňeny do ní budou například konvektomat a vyměňna myčka nádobí. I v bistrovoze a v 1. třídě počítáme se servírováním jídel a nápojů na porcelánu a do skla. Celkové pojetí designu bistrovozů bude vycházet z dokončované modernizace Pendolin,“ vyjmenovává rozsah úprav Miroslav Kupec, člen představenstva Českých drah odpovědný za techniku, servis a majetek.

České dráhy v současnosti provozují 37 restauračních a 20 bistrovozů (včetně vlaků Pendolino a Railjet). Ty jsou zařazeny v provozu na 6 různých dálkových linkách. Na dalších linkách mají cestující k dispozici nabídku občerstvení z pojízdňého minibaru, nebo prostřednictvím automatů. Na několika linkách poskytují občerstvení také zahraniční společnosti z Rakouska, Maďarska nebo z Polska.

07. 08. 2018 Prezidentský vlak objede v srpnu Čechy, na páru ale musí zapomenout

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2559973-prezidentsky-vlak-objede-v-srpnu-cechy-na-paru-ale-musi-zapomenout>)

Bez parní lokomotivy se při svých přesunech po republice musí obejít Prezidentský vlak, který připomíná sto let republiky. Kvůli riziku požáru s ním jezdí lokomotivy moderních trakcí a ty historické parní se soupravou prezidentských vozů pouze pózuji. Prezidentský vlak nyní přijel do západních Čech, kde pokračuje srpnová část jeho turné. Na počátku prázdnin vyrazil Prezidentský vlak na své turné po území bývalého Československa. Nejprve objed Slovesko, poté Moravu. Před koncem července poprvé zastavil v Čechách – na pardubickém nádraží. V srpnu bude objíždět převážně západní a severozápadní část Čech a tuto část cesty nyní zahájil zastávkou v Plzni.

Prezidentský vlak je sestaven ze tří salonních vozů. Nejstarší byl postaven v roce 1909 pro následníka trůnu Františka Ferdinanda d'Este, po vzniku republiky ale sloužil i jejím prezidentům. „V salonku a přilehlých kupátkách cestovali prezidenté Masaryk, později Beneš I Hácha,“ přiblížil kurátor železniční sbírky Národního technického muzea Adam Horký.

O 21 let novější je vůz Aza 80 známý spíše jako Masarykův salonní vůz. Vznikl u příležitosti osmdesátých narozenin Tomáše Garriguea Masaryka a svým komfortem ohromí i dnes. „Salon rozdělil vůz na pánskou a dámskou část, pánskou část úvodem tvořil prezidentský apartmán,“ ozřejmil uspořádání vagonu správce sbírek Železničního muzea Českých drah František Kaplan.

Třetí prezidentský vůz vznikl v roce 1968 a oproti svým předchůdcům využívá mnoho typizovaných součástí, takže na první pohled ve srovnání se staršími salonními vozy tolik nevyniká. Nejprve ho používal Ludvík Svoboda, později byl k dispozici i jeho nástupci Gustávu Husákovi. Je to



jediný prezidentský salonní vůz, do kterého je možné vstoupit, ostatní lze obdivovat pouze zvenku a do interiéru nahlížet okny.

Soupravu doplňuje ještě zrekonstruovaný meziválečný čtyřnápravový osobní vůz přezdívaný „pancéřák“ s expozicí věnovanou prezidentským cestám po Československu i Evropě. Kdo se přijde na Prezidentský vlak na nádraží Jižní Předměstí podívat, spatří v jeho čele i parní lokomotivu. Stroj z roku 1947, který až do 70. let jezdil napříč Českem s rychlíky a dálkovými osobními vlaky, je ale u soupravy historických vozů jen jako studený exponát. Své schopnosti nemůže parní „Šlechtična“ předvést, protože platí zákaz jízd takových lokomotiv kvůli suchu.

Na Moravě a na Slovensku jezdil Prezidentský vlak nejprve s jednou z posledních parních lokomotiv vyrobených v Československu „Rosničkou“ a poté dokonce se „Zeleným Antonem“. Tento exponát slovenského Železničního muzea je v současnosti jedinou provozuschopnou velkou rychlíkovou lokomotivou s tendrem, která byla vyrobena za první republiky. Po Čechách se ale musí Prezidentský vlak zatím přesouvat s pomocí elektrických či dieselových lokomotiv. Taková ho převezve i na další zastávku do Plas, kde bude od pátku do neděle. Na Jižním Předměstí bude k vidění ještě ve středu.

Kde ještě Prezidentský vlak zastaví

- 10. – 12. 8.: Plasy
- 13. – 14. 8.: Karlovy Vary
- 16. – 19. 8.: Lužná u Rakovníka – v Muzeu ČD
- 21. – 26. 8.: Chomutov – v železničním depozitáři NTM
- 28. 8. – 19. 9.: Praha – areál bývalého depa Masarykovo
- 22. 9.: České Budějovice u příležitosti Dne železnice



08. 08. 2018 Deset let od Studénky: Bolest pozůstalých sílí s marným hledáním viníka (8. srpna 2008, EC 108 Comenius)

Zdroj: iDNES.cz (https://ostrava.idnes.cz/studenka-deset-let-vyroci-nestesti-d60-ostrava-zpravy.aspx?c=A180807_153213_ostrava-zpravy_woj)

Dnes je to přesně deset let od neštěstí ve Studénce, při kterém zemřelo osm lidí. Mezinárodní rychlík jedoucí na trase Krakov – Praha tehdy narazil do zřícené mostní konstrukce, kterou nad frekventovanou železniční tratí právě zasouvali dělníci. Rány přeživších a pozůstalých se špatně hojí, i kvůli vleklému soudnímu procesu a prvotnímu zprošťujícímu rozsudku. Ten padl teprve na konci minulého roku. Tedy devět a půl let poté, co Studénka zažila svůj černý den. Rychlík Comenius 8. srpna 2008 v 10:34 narazil do zřícené mostní konstrukce. Strojvedoucí před srážkou stihl alespoň snížit rychlost soupravy ze 134 na 90 kilometrů za hodinu. Následky jinak mohly být ještě katastrofálnější. I tak byly hrozné, na místě zahynulo šest pasažérů vlaku, další dva zemřeli v nemocnici. Pětadevadesát lidí bylo zraněno, někteří s doživotními následky. Ani po deseti letech se soudu nepodařilo najít viníka neštěstí. Respektive, obžalováno bylo deset lidí. V prosinci minulého roku je ale novojičínský soud zprostil viny. S úlevou si jej vyslechli zástupci stavebních firem ODS – Dopravní stavby Ostrava (nyní Eurovia), která měla stavbu mostu na starosti, dále firmy Bögl & Krýsl, která most zasouvala nad trať, a také zástupce Správy silnic Moravskoslezského kraje.



Soud zatím nenašel viníky neštěstí

Státní zástupce obžalovaným za obecné ohrožení z nedbalosti navrhoval vězení od tří do šesti let. Podle něj každý nesl díl viny a kdyby všichni na staveništi plnili své povinnosti na sto procent, neštěstí se prý dalo zabránit. Obžalovaní a jejich obhájci byli rozdílného mínění. Poukazovali na to, že při pádu

mostu se zranili dva dělníci, katastrofické následky měl až náraz vlaku, za který rozhodně nemohou. Případně se firmy vinily navzájem.

Verdikt je zatím nepravomocný, státní zástupce se proti němu odvolal, nicméně prvoinstanční rozsudek silně zasáhl přeživší a pozůstalé. „Já to cítím jako křivdu, nespravedlnost. Hlavně pro ty, co jim tam někdo zemřel,“ říká Naděžda Tomčíková. Zdravotní sestra byla jedním z pasažérů vlaku. Ač byla prudkým nárazem sama zraněna, okamžitě se pustila do pomoci ostatním. Společně se strojvedoucím vlaku Jiřím Šindelářem patřila k lidem, kteří se v náročné situaci zachovali jako hrdinové. Oba by se měli ve středu potkat u pomníku věnovanému obětem neštěstí. „Ano dorazím,“ potvrdil Šindelář. Ten se ale v telefonu nechtěl více vracet ani k probíhajícímu soudnímu procesu, ani ke vzpomínkám na osudný den.

Trpkost s tím, k jakému závěru a po jaké době, došel soud, neskrývají ani zástupci Studénky. „Osobně mi to přijde hodně zvláštní. Vyjádřilo se k tomu tolik znalců, odborníků, a nakonec to šlo do ztracena,“ uvedl místostarosta Petr Odchodnický. Odvolací soud každopádně může verdikt toho novojičínského ještě zvrátit. Termín konání líčení zatím není znám.

Další neštěstí ve Studénce zavinil řidič kamionu

Studénka železničními neštěstími neblaze proslula. V červenci roku 2015 zde narazilo Pendolino do plně naloženého kamionu, který zůstal stát mezi závorami železničního přejezdu. Zemřeli tři lidé, další desítky byly zraněny. V tomto případě bylo pro soudy mnohem jednodušší ukázat na viníka. Okresní soud v Novém Jičíně poslal polského řidiče Slawomira Sondaje na osm a půl roku do vězení. V místě by měl v budoucnu vyrůst bezpečnější mimoúrovňový železniční přejezd. Bude stát odhadem 700 milionů korun.



08. 08. 2018 ČD Cargo rozšiřuje park interoperabilních lokomotiv (10x Traxx MS3)

Zdroj: ČD Cargo, a. s. (https://www.cdcargo.cz/aktuality/-/asset_publisher/eJwZFZ6uHkBH/content/cd-cargo-rozsiruje-park-interoperabilnich-lokomot-1)

Na přelomu roku 2018/2019 společnost ČD Cargo, a.s., nakoupí další čtyři interoperabilní lokomotivy Vectron, které doplní osm již pořízených strojů stejné řady. Flotila interoperabilních lokomotiv nejvýznamnějšího tuzemského železničního nákladního dopravce se v letech 2019 a 2020 dále rozroste o 10 lokomotiv Traxx MS3. Počet těchto lokomotiv bude možné na základě smluvní opce s využitelností do roku 2022 rozšířit o dodávku dalších až 40 kusů. Jedná se o inovovaný produkt úspěšné řady Traxx MS, které se prodalo více než 2 250 strojů.



Interoperabilní lokomotivy budou provozuschopné v tuzemsku a dále ve všech okolních státech a v Maďarsku, přičemž tento paket zemí lze ještě rozšířit o Slovinsko a Chorvatsko. Výkonný ředitel ČD Cargo Tomáš Tóth k tomu dodává: „Pořízení interoperabilních lokomotiv podporuje strategii expanze značky ČD Cargo na zahraniční trhy. V tuto chvíli disponujeme licencemi pro realizaci přeprav v Polsku, Rakousku, na Slovensku i v Maďarsku a odpovídající vozidlový park nám umožní tyto licence naplno využít, přičemž v některých zemích je nasazení moderních lokomotiv dokonce nezbytnou podmínkou. Již dnes máme vytipovanou řadu mezinárodních přeprav, na které je možné tyto lokomotivy okamžitě nasadit a vyhovět tak požadavkům našich zákazníků na realizaci celé přepravní trasy jednou lokomotivou.“

Jedná se o nejmodernější lokomotivy s vysokou tažnou silou i provozní rychlostí, které vyhovují současným evropským trendům a umožňují vozbu těžkých vlaků na dlouhé přepravní vzdálenosti. Samozřejmostí je dnes implementace evropského zabezpečovacího zařízení ETCS, kamerový systém, GSM-R apod. „Nákup moderních lokomotiv je plně v souladu se schválenou koncepcí obnovy a udržitelnosti parku železničních kolejových vozidel“, konstatuje Tomáš Tóth a dodává: „Naším cílem je eliminovat ztrátové časy přepřahů lokomotiv, zefektivnit přepravu na dlouhých vozebních ramenech a přispět také k uvolnění kapacity na exponovaných tratích sítě SŽDC. Do budoucna máme v plánu postupně odstavovat méně spolehlivé a technicky zastaralé lokomotivy a nahrazovat je moderními a modernizovanými stroji, které jsou mimo výše uvedené technické parametry také šetrnější k životnímu prostředí díky své účinnosti a rekuperačnímu brzdění.“

Sjednanými cenovými podmínkami pro nově dodávané lokomotivy od obou výrobců, termíny jejich dodávek i aktuálně velmi příznivými podmínkami financování získává ČD Cargo hnací vozidla, která na domácím i evropském trhu budou znamenat velmi silnou konkurenční výhodu. Proces schvalování

tohoto nákupu byl v jednotlivých orgánech společnosti dokončena v nejbližších dnech je očekáván podpis kontraktů se společnostmi Siemens a Bombardier.

09. 08. 2018 Do tendru za 3,5 miliardy se na jihu Čech přihlásily jen České dráhy

Zdroj: iDNES.cz (https://budejovice.idnes.cz/ceske-drahy-motorove-vlak-y-jihocesky-kraj-obsluha-soutez-tendr-pwj-budejovice-zpravy.aspx?c=A180806_419027_budejovice-zpravy_mrl)

Vlaky na jihočeských motorových tratích budou zřejmě dál provozovat České dráhy. Kromě národního dopravce se do otevřené soutěže kraje na patnáctiletou smlouvu za 3,5 miliardy korun nikdo jiný nepřihlásil. Kraj začal hledat nového dopravce v dubnu, uzávěrka pro nabídky byla v polovině července. Ačkoli se na začátku po podkladech pídilo několik dopravců, nakonec poslal nabídku jen ten největší. „Mohu potvrdit, že nabídku do soutěže Jihočeského kraje na soubor tratí v motorové trakci jsme podali,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Krajský specialista na dopravu v těchto dnech nabídku Českých drah na provoz motorových vlaků v jižních Čechách vyhodnocují.

Krajského radního pro dopravu Antonína Kráka nezáměr dalších firem zaskočil. „Očekával jsem, že se přihlásí víc dopravců, protože si už před vyhlášením podmínek brali podklady k tendru. Myslím, že je škoda, že jich nesoutěží více, protože pak je větší prostor pro výběr nejhodnější nabídky,“ řekl. Když kraj hledal před několika lety provozovatele šumavských lokálek, utkali se o ně tři zájemci. České dráhy a Arrivu porazila společnost GW Train Regio. I ta tentokrát zůstala stranou. „Rozhodli jsme se, že se soutěže na provoz motorových vlaků nezúčastníme,“ uvedl majitel GW Train Regio Robert Krigar.

Cena je vyšší, ale nabízejí všechny vozy nové

Na motorové trakci najezdí soupravy přes 1,9 milionu kilometrů ročně a celkový objem zakázky na 15 let v období od nových jízdnicích řádů v prosinci 2019 až do konce roku 2034 je 3,5 miliardy korun. „Současná cena za vlakový kilometr je 114 korun. Přitom necelou třetinu z ní hradí stát a zbytek kraj,“ upřesnil Ivan Študlar, dopravní konzultant společnosti Jikord, která koordinuje veřejnou dopravu v Jihočeském kraji.

Motorové tratě, které jsou ve hře, jsou hlavně na Písecku, Strakonicku a Tábořsku. Jsou to dvě blatenské tratě Strakonice – Blatná – Břežnice a Blatná – Nepomuk, pak Čičenice – Horažďovice předměstí, Písek město – Protivín a Břežnice – Písek a nakonec Tábor – Ražice a Tábor – Pacov. „Část tratě Blatná – Nepomuk je sice v Plzeňském kraji, ale podle mezikrajských dohod na ní zajistíme kompletní provoz my,“ podotkl Študlar.

Kraj nepožaduje nová vozidla, zpočátku mu stačí modernizované motorové soupravy. Vítězný provozovatel navíc může počítat s několikaletým přechodným obdobím, během něhož musí splnit dodatečné standardy, jako jsou například nízkopodlažní vozy, wi-fi, klimatizace, vysoká sedadla, možnost přepravy kol a podobně. „První tři roky může jezdit dopravce v horší kvalitě i proto, že doba pořízení nových vozidel je dva a více let. Do prosince 2019 by nikdo nové soupravy nezajistil,“ popsal Študlar s tím, že stejné podmínky kraj požaduje i po novém provozovateli vlaků na osmi elektrifikovaných tratích, kde termín pro podání nabídek do soutěže vyprší 27. srpna. Aktuálně kraj ale řeší s Českými drahami podanou dokumentaci na provoz motorových vlaků. „Z pohledu kraje v této chvíli nevyhovuje cena, která je výrazně vyšší, než předpokládané 3,5 miliardy. Oni splnili podmínky soutěže, ale nabízejí všechna vozidla nová. Na jednu stranu je fajn, že tím snižují náklady na údržbu, na druhé straně jsou z nových vozů vyšší odpisy a ty se promítnou v ceně,“ vysvětlil Študlar. České dráhy ale nechtějí sdělovat žádné informace. „Podrobnosti o naší nabídce ani o jednání o nabídce s krajem s ohledem na probíhající řízení publikovat nebudeme. Můžeme jen říci, že České dráhy dlouhodobě deklarují zájem zajistit a obhájit veškeré současné výkony, které v rámci síťového systému železniční dopravy v republice zajišťují,“ dodal mluvčí drah Šťáhlavský.

10. 08. 2018 Soud zrušil pokutu 200 000, kterou Českým drahám uložil ÚOHS

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/soud-zrusil-pokutu-200-000-ktou-ceskym-drah-am-ulozil-uohs/1651029>)

Krajský soud v Brně zrušil pokutu ve výši 200 000 korun, kterou uložil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) Českým drahám. Důvodem pokuty byla podle úřadu nezákonná změna smlouvy na nákup 31 vlakových jednotek od polské firmy Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spółka Akcyjna Holding. ČTK rozhodnutí soudu zjistila z údajů na úřední desce soudu. Antimonopolní úřad pokutu udělil v listopadu 2015, v prosinci 2016 ji potvrdil i předseda úřadu Petr Rafaj poté, co České dráhy proti

rozhodnutí podaly rozklad. Antimonopolnímu úřadu vadil dodatek ke smlouvě, jenž měnil ustanovení týkající se smluvní pokuty. "Zadavatel neměl být nově oprávněn požadovat smluvní pokutu za prodlení s dodávkou jednotky za dobu, kdy tato jednotka bude ve zkušebním provozu s cestujícími," uvedl v rozhodnutí Rafaj. Podle něj dodatkem nastala podstatná změna smlouvy a postup zadavatele mohl ovlivnit výběr nejhodnější nabídky. Vybraný dodavatel byl tedy změnou provedenou dodatkem zvýhodněn oproti jiným konkurenčním uchazečům. Státní podnik poté podal žalobu ke Krajskému soudu v Brně, který teď rozhodnutí ÚOHS zrušil a případ vrátil úřadu k opětovnému projednání. Proti rozsudku mohou obě strany podat stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu. Před dvěma týdny vrátil Krajský soud v Brně ÚOHS podobné rozhodnutí v případě, kde úřad Českým drahám uložil 200 000 korun pokuty za změny smlouvy na nákup 15 třívozových elektrických jednotek od společnosti Škoda Vagonka.

10. 08. 2018 Cestujícím v Modřicích slouží opravená výpravní budova

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

Moderní podobu získalo v uplynulých měsících nádraží v Modřicích, které je důležitým přestupním uzlem integrované dopravy Jihomoravského kraje. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes předala symbolický klíč od opravené výpravní budovy zástupcům města. Stavební práce za přibližně 5,5 milionu korun začaly v říjnu loňského roku a trvaly do konce letošního června. „Tato stanice ležící v těsné blízkosti jihomoravské metropole plní důležitou roli v příměstské dopravě. Denně jí projde v průměru 1 300 cestujících, kteří přijíždějí nejen osobními, ale také spěšnými vlaky. Nyní mají k dispozici novotou zářící nádraží, které je pravým opakem dosud šedivé výpravní budovy,“ přibližuje náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola.

Práce na přízemní výpravní budově zahrnovaly komplexní opravu objektu i části vnitřních prostor. Starou pálenou krytinu (bobrovku) nahradila nová, z glazované keramiky. Dále se provedla oprava konstrukce krovu, při které se vyměnily vadné prvky, došlo také k zateplení stropní konstrukce. Opravily se komíny, v případě nepotřebnosti se zrušily. Součástí střechy je i kompletně opravená hromosvodová soustava. Celkovou výměnou prošly klempířské prvky, okapy a svody. Na fasádě se provedlo snesení narušené původní omítky, vyrovnání podkladu a nanesení nové omítky. Starý keramický soklový obklad nahradil nový kompaktní materiál z marmolitu. Na celém objektu se vyměnily okna, dveře a parapety. Ve vnitřních prostorách došlo k vybourání staré nerovné dlažby, kterou nahradila nová z keramických dlaždic, provedla se oprava omítek a elektroinstalace a také drobné opravy v již dříve zrekonstruovaných prostorách veřejných WC a výmalba. Na celém objektu se dále vyměnily zvukové reproduktory a stará osvětlovací tělesa.

V Jihomoravském kraji probíhají v současné době také rekonstrukce dalších výpravních budov. Práce v Kuřimi jsou již těsně před dokončením, přestavuje se rovněž budova v Břeclavi, díky které získá zčásti svou historickou podobu.

13. 08. 2018 Děti, studenti a senioři mohou využít vlaky Českých drah od 1. září za státní slevu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30194/>)

Ministerstvo financí ČR v cenovém věstníku vyhlásilo od 1. září nové slevy pro studenty a seniory. V této souvislosti dochází také ke změnám v tarifu Českých drah. Přinášíme vám přehled podstatných změn, které s novými státem nařízenými slevami přicházejí. S prvním zářijovým dnem začnou platit výrazné slevy na jízdném, které na jaře schválila vláda. Týkají se cestujících od 6 do 18 let, studentů od 18 do 26 let a cestujících starších 65 let. Cestující těchto kategorií mohou nově využívat jízdenky se slevou 75 % z obvyčejného jízdného. Tu bude možné uplatnit ve všech vnitrostátních spojích a za určitých podmínek i ve vlacích mířících do zahraničí.

Jízdenky za nižší cenu budou platit ve všech vlacích národního dopravce. Vláda ve svém nařízení dává dopravcům možnost výběru spojů, v nichž by slevy po projednání s objednateli platit nemusely. „České dráhy toto omezení v současnosti nevyužijí. Budeme sledovat obsazenost našich spojů a spíše než cestou omezení chceme vlaky posilovat, pokud to bude technicky a provozně možné. Nechceme totiž, aby naši cestující museli zjišťovat, ve kterém vlaku zvýhodněná jízdenka platí, a ve kterém ne,“ vysvětlil Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy.

Státní sleva platí jen ve 2. třídě

Cestující se nemusejí změn obávat. Jízdenky budou dostupné ve všech běžných prodejních kanálech národního dopravce – v pokladnách, na e-shopu i v přenosných osobních pokladnách vlakového

doprovodu. „Problém nebude ani při případném navrácení zakoupených dokladů. Platit budou stejná pravidla jako doposud, tedy například na e-shopu je bude možné vrátit do čtvrt hodiny před odjezdem beze srážky,“ upřesnil Roman Šulc, vedoucí oddělení tarifů, oddělení a zkoušek ČD. Slevy z obvyčejného jízdného budou platit pouze ve 2. třídě, jízdného v 1. třídě se vládní nařízení netýká. Cestující, který bude chtít využít 1. třídu bude muset zaplatit plné jízdné, resp. doplatit celou cenu do 1. třídy. „V případě dětí, žáků a studentů od šesti do šestadvaceti let, kteří mohou během školního roku denně dojíždět do škol, nabídneme i zakoupení traťové jízdenky s pětasedmdesátiprocentní slevou z plné ceny,“ připomněl Šulc. Podle vyhlášených podmínek budou moci využít slevu i cestující do zahraničí.

Myslíme i na ty, na které se státní sleva nevztahuje

Nařízení nezahrnuje osoby mladší 65 let v důchodu a invalidní důchodce 3. stupně. Na ty však nadále myslí národní dopravce. Stále jim bude nabízet jako svou obchodní nabídku aplikaci IN 50 na In Kartě za zvýhodněnou cenu pro důchodce. Po zakoupení aplikace získají tito cestující nárok na slevu 50 % z obvyčejného jízdného v 1. i 2. třídě.

Za nepotřebné aplikace In karty dostanou cestující peníze zpět

V souvislosti se zavedením státní slevy už řada zákazníků nebude chtít využívat komerční slevy ČD, které si pořídili pro výhodnější cestování. Národní dopravce zajistí návratky poměrových částek, pokud si cestující o to požádá. Jde například o aplikace In Karty IN 25 pro mládež do 26 let, IN 25 pro děti, IN 50 pro mládež do 26 let, IN 50 pro důchodce, IN Důchodce, IN 100 v závislosti na věku držitele – mladší 26 a starší 65 let a IN Senior. U těch bude možné požádat od 1. září o návratek. Platné aplikace bude možné cestujícím u pokladní přepážky vrátit, a to hned od počátku září, pokud pro ně bude výhodnější jezdit za státní jízdné. S návratkem však nemusí zákazník spěchat. Národní dopravce provede výpočet vratky vždy k datu 1. září, a to i v případě, že bude nárok uplatněn později. Posledním termínem pro podání je však 30. duben 2019. Výjimkou jsou v tomto případě držitelé In Karet s aplikací -IN Senior (cestující starší 70 let), která funguje zároveň jako síťová jízdenka pro osobní a spěšné vlaky, u které není třeba dokupovat žádné další jízdenky. Proto bude rozhodným datem pro návratek u této slevy termín podání žádosti návratku. Držitelé nabídky IN Senior, pokud se ji rozhodnou vrátit, by proto měli požádat o návratek co nejdříve počínaje dnem 1. září. Aplikace IN 25 1/1, IN 25 1/4, IN 50, IN 50 pro důchodce, IN 100 a IN Business zůstanou i nadále v prodeji. ČD ji budou nabízet zákazníkům, kteří nestudují a je jim 18 až 65 let. Ceníky těchto nabídek a jízdného se k 1. září nemění. Uvedené nabídky zůstávají v platnosti, ČD nabízí stejné ceny jako doposud.

ČD prodej zlevněných jízdenek zahájí 1. září 2018, tedy ode dne, od kterého jsou nové slevy vyhlášeny Cenovým výměrem Ministerstva financí ČR.

Přehled slev a prokázání nároku u nových státních slev

- Děti do 6 let – Cestující si pouze vyzvedne nulovou jízdenku. Pouze za druhé dítě do 6 let na samostatném místě a za každé další dítě do 6 let zaplatí jízdné v 1. nebo 2. třídě se slevou 75 %. Platí tak dosavadní pravidla pro odbavení nejmenších cestujících.
- Cestující od 6 do 18 let – Od 6 do 15 let je sleva 75 % a nárok na ni se nijak neprokazuje (stačí ústní prohlášení o věku do 15 let). Od 15 do 18 let je sleva 75 % a nárok na ni je nutno prokázat jakýmkoliv oficiálním průkazem, který obsahuje fotografii, jméno, příjmení a datum narození. Může jít např. o občanský průkaz, cestovní pas, průkaz vydaný dopravcem.
- Žáci a studenti od 18 do 26 let – Nárok na slevu 75 % se prokazuje platným průkazem ISIC nebo platným žákovským průkazem (žákovský průkaz ověřují na počkání i České dráhy). V nabídce jsou pro tuto kategorii i traťové jízdenky a v případě dostupnosti SuperAkční jízdenky.
- Cestující 65+ – Nárok na slevu 75 % se prokazuje osobním dokladem, např. občanským průkazem, cestovním pasem, řidičským průkazem nebo jiným úředně nebo dopravcem vydaným průkazem obsahujícím fotografii, jméno, příjmení a datum narození.

Nárok na „státní slevu“ mají všichni cestující, kteří na ni prokáží nárok, tedy včetně cizinců, kteří jsou v ČR např. na turistické cestě.

Aplikaci IN Senior lze vrátit i dál používat

Aplikaci IN Senior na In Kartě lze i nadále využívat po celou dobu její platnosti, anebo je možné se rozhodnout pro její vrácení. Bonusem hodným připomenutí u této aplikace je, že držitelům zůstává nárok na bezplatnou přepravu v osobních a spěšných vlacích a možnost slevy 50 % z obvyčejného jízdného v 1. vozové třídě všech vlaků ČD. Prodej aplikace IN Senior bude sice ukončen a nově již nebude od 1. září 2018 v prodeji, ale v případě, že se její držitel rozhodne aplikaci nechat, může ji využívat až do konce platnosti. Pokud se zákazník rozhodne IN Senior vrátit, je potřeba přijít co nejdříve, ideálně hned 1. září 2018, aby návratek byl co nejvyšší.

14. 08. 2018 ČD vypsalý soutěž na 120 nových vlaků pro regionální linky

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30197/>)

České dráhy vyhlásily soutěž na dodávku až 60 moderních elektrických jednotek s kapacitou až 240 míst a stejný počet motorových jednotek s kapacitou až 120 míst. Rámcové smlouvy uzavřené s vítězi umožní národnímu dopravci pružně reagovat na objednávku krajů při zajištění dopravní obslužnosti v regionech a co nejdříve po uzavření kontraktů na dopravní služby nasadit nová komfortní vozidla do provozu. „Vypsání dalších soutěží na pořízení elektrických jednotek s kapacitou 240 míst a motorových souprav s kapacitou 120 míst pro regionální dopravu spadá do našeho plánu nabídnout krajům v případě uzavření smluv na zajištění dopravní obslužnosti po roce 2019 co nejrychleji moderní, bezbariérové vlaky vybavené audiovizuálním informačním systémem nebo wifi připojením k internetu,“ vysvětluje důvod vypsání veřejných zakázek Pavel Krtek, předseda představenstva a generální ředitel ČD.

Moderní vlaky pro elektrický provoz

Vítězný uchazeč mezinárodního tendru má Českým drahám dodat moderní, klimatizované, nízkopodlažní elektrické jednotky s kapacitou až 240 míst k sezení určené pro obě hlavní trakční soustavy v České republice (3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC) a pro rychlost až 160 km/h. V provozu bude možné spojit až 3 jednotky do jednoho vlaku ovládaného jedním strojvedoucím s kapacitou cca 720 míst k sezení. Vysokou bezpečnost provozu zajistí vybavení nejmodernějším evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. Hodnota tohoto rámcového kontraktu se očekává ve výši cca 9,7 miliardy korun. „Naše nové vlaky nabídnou komfortní cestování všem zákazníkům, ať už pojedou do zaměstnání, do školy, za zábavou, sportem, nebo ať půjde o cestující se zdravotním postižením. Budou bezbariérové, klimatizované, cestujících v nich najdou elektrické zásuvky pro napájení mobilních telefonů a další elektroniky, v případě přání krajů také Wi-Fi připojení k internetu, místa pro kočárky a jízdní kola nebo dokonce takové vychytávky, jako je přebalovací pult pro maminky, které cestují s nejmenšími dětmi,“ dodává člen představenstva ČD odpovědný za úsek techniky, servisu a majetku Miroslav Kupec.

Bezbariérové motoráky pro regionální linky

Vítězný uchazeč mezinárodního tendru má Českým drahám dodat moderní, klimatizované, nízkopodlažní motorové jednotky s kapacitou 120 míst k sezení určené pro regionální a meziregionální dopravu splňující aktuální přísné emisní normy. V provozu bude možné spojit až 3 jednotky do jednoho vlaku ovládaného jedním strojvedoucím s kapacitou 360 míst k sezení. Vysokou bezpečnost provozu zajistí vybavení nejmodernějším evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS a komunikačním zařízením GSM-R. Jednotky mají být schopny provozu maximální rychlostí alespoň 120 km/h. Hodnota tohoto rámcového kontraktu se očekává ve výši cca 5,1 miliardy korun.

Cestující se mohou těšit na moderní elektrické a motorové jednotky, které nabídnou:

- moderní světlý a přehledný klimatizovaný interiér s ergonomicky řešenými čalouněnými sedačkami v provedení 1. a 2. třídy;
- bezbariérový nástup s podlahou vozidla ve výši moderních nástupišť bez nutnosti překonávat schody, pro cestující na vozíku budou vybaveny plošinou pro překlenutí prostoru mezi nástupištěm a podlahou vozu, na zastávkách s nižšími nástupišti usnadní nástup dodatečný výsuvný schod;
- moderní bezpečné předsuvné dveře ovládané tlačítky, centrálně uzavírané a blokováné již před rozjezdem vlaku, navíc pro nevidomé a slabozraké budou čelní dveře jednotky vybavené dálkovým ovládním dveří obsluhované slepeckou vysílačkou a vybavené akustickým majáčkem;
- prostorné bezbariérové WC přístupné také osobám na vozíku s uzavřeným systémem a vybavené také sklopným stolem pro přebalování kojenců;
- doplňkové služby jako jsou elektrické zásuvky pro napájení přenosné elektroniky cestujících, např. mobilní telefony, tablety atp. včetně USB portů, Wi-Fi, sklopné nebo rozkládací stolky podle rozmístění sedaček a zásuvky 230 V pro dobíjení baterií elektrických invalidních vozíků;
- dostatečné velké prostory pro umístění kočárků a jízdních kol;
- moderní audiovizuální informační systém poskytující informace o jízdě vlaku a zastávkách všem cestujícím včetně nevidomých, slabozrakých nebo neslyšících osob, pro nevidomé a slabozraké budou uvnitř soupravy k dispozici také informační štítky v Braillově písmu.

České dráhy se chystají na nové kontrakty a soutěže na dopravní obslužnost

České dráhy se připravují na otevírání trhu, soutěže i na nové smlouvy o dopravní obslužnosti po roce 2019. V této souvislosti národní dopravce soutěží dodávky dostatečného množství moderních vlaků, které mohou být po uzavření smluv na dopravní obslužnost objednány a uvedeny po roce 2019 do provozu. V současnosti vrcholí výroba 9 elektrických jednotek RegioPanter pro Plzeňský kraj, které budou uvedeny do provozu na přelomu letošního a budoucího roku, a objednáno bylo 50 moderních osobních vozů, které mají zajistit provoz na lince Praha – Brno – Bratislava – Budapešť. V současnosti probíhají také soutěže na dodávku 10 motorových bezbariérových jednotek pro linku Praha – Kladno a další regionální spoje vycházející z Kladna například směrem do Rakovníka nebo Kralup nad Vltavou. Další soutěže jsou vypsané na 5 patrových třívozových jednotek typu push-pull pro Moravskoslezský kraj a 50 regionálních elektrických jednotek s kapacitou 160 míst, se kterými České dráhy počítají pro provoz v různých krajích České republiky. České dráhy také poptávají pětiletý pronájem 15 elektrických lokomotiv pro rychlost 160 km/h a plánují nákup moderních elektrických lokomotiv.

14. 08. 2018 Modernizace trati Nymburk – Mladá Boleslav pomůže zejména nákladní dopravě (2. stavba)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/mb-nymburk-2.stavba.html>)

Zvýšení provozní kapacity železniční infrastruktury mezi Nymburkem a Mladou Boleslaví zejména pro potřeby intenzivní nákladní dopravy je cílem druhé etapy projektu, který realizuje Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) na uvedené jednokolejné trati. Stavební úpravy zahrnují prodloužení dopravních kolejí v železniční stanici Čachovice a zřízení nové výhybny Straky. Dodavatelem stavby je sdružení Nymburk – Mladá Boleslav, jehož členy jsou AŽD Praha, TSS GRADE a SILNICE GROUP. Investice za 335 milionů Kč skončí v prosinci příštího roku. Stavba je spolufinancována z programu OPD pro období 2014 až 2020.

Modernizace zmíněné trati v úseku z dnešní stanice Luštěnice-Újezd do Mladé Boleslavi hl. n. byla součástí první etapy projektu Zvýšení kapacity trati Nymburk – Mladá Boleslav, jejíž realizace skončila v roce 2016. V rámci aktuálního projektu dojde například k sanaci železničního spodku a rekonstrukci železničního svršku a mostních objektů v nové výhybně Straky i ve stávající stanici Čachovice, kde se navíc prodlouží dopravní koleje pro vlaky dlouhé až 650 m. Vzniknou také nová nástupiště včetně bezbariérového přístupu. Dojde k úpravám či výměně zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení za nové, které bude umístěno v nových technologických budovách. Traťová rychlost bude 100 km/h. V celém úseku se rovněž zlepší zabezpečení železničních přejezdů.

Těžiště významu trati Nymburk – Mladá Boleslav je v přepravě zboží. Hlavním přepravcem je ČD Cargo, dominuje tu nákladní doprava pro společnost ŠKODA AUTO, resp. hlavní závod firmy v Mladé Boleslavi. Trať napojuje průmyslové podniky v Mladé Boleslavi a okolí na seřaďovací nádraží v Nymburce, které leží na páteřní trati Kolín – Děčín. Objem přeprav nákladní dopravy dlouhodobě roste, a proto je třeba zvýšit provozní kapacitu. Po trati se přepravují jak suroviny (uhlí, ocelové svitky), tak hotové výrobky (automobily, případně jejich sestavené části). Kromě těchto přeprav slouží též dálkovým nákladním vlakům na Liberecko, Turnovsko, Českolipsko a do Polska.

14. 08. 2018 Vlak za civilizací Mayů. Mexiko postaví železnici napříč Yucatánem (Cancún – Palenque)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/mexiko-zeleznice-yucatan-mayove-do-zahranicni.aspx?c=A180813_120751_eko-zahranicni_svob)

Ambiciózní plán pro oživení cestovního ruchu v odlehlých oblastech Mexika představil nově zvolený prezident Andrés Manuel López Obrador, který se úřadu ujme v prosinci. Hodlá postavit 830 kilometrů dlouhou železniční trať, která propojí oblíbené mexické letoviště Cancún s mayskou archeologickou lokalitou Palenque na jihu země. Trať v hodnotě 3,2 miliardy dolarů by tak vedla napříč celým poloostrovem Yucatán. Návrh vzbudil nadšení, ale i rozpaky, napsala v pondělí agentura AP.

Navrhovaná trasa by procházela džunglí, přírodním rezervacemi, archeologickými lokalitami, mokřady i podzemními řecišti, která mohou náhle proniknout napovrch. Stavba železnice by trvala roky a vysávala by mexický státní rozpočet proto, aby zpřístupnila lokality jako jsou zříceniny ve starém mayském městě alakmul. To nyní navštíví zhruba 35 000 turistů ročně, takový počet návštěvníků má ale například známější mayská lokalita Chichen Itzá nedaleko Cancúnu za týden. Stoupenci

prezidentova plánu tvrdí, že železnice by mohla nejen oživit turistiku v odlehlých oblastech, ale i ulevit turisticky vytěženým lokalitám na cancúnském pobřeží. To ročně navštěvují miliony turistů.

Kde budou turisté bydlet?

Podle kritiků je však návrh drahým bláznovstvím. V odlehlých částech poloostrova Yucatán totiž není rozvinutá turistická infrastruktura. „Největší pochybnosti (o jižní části trasy) se týkají výnosnosti projektu v poměru k toku turistů,“ uvedl Francisco Madrid Flores, který vede katedru cestovního ruchu a gastronomie na univerzitě v metropoli Mexiko. „Na jihu (mexického státu) Champeche, kde se lokalita Calakmul nachází, nejsou prakticky žádné hotely,“ dodává. Podle AP se nejedná o první ambiciózní železniční projekt v oblasti. S podobným plánem přišla v roce 2012 i stávající hlava státu Enrique Peña Nieto. Projekt v hodnotě 1,5 miliardy dolarů byl ale pro nedostatek financí v roce 2015 zrušen.

15. 08. 2018 V Praze vzniknou dvě nová nádraží – Eden a Zahradní Město (Praha-Hostivař – Praha hl. n., slavnostní zahájení stavby)

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/V-Praze-vzniknou-dve-nova-nadrazi-%E2%80%93-Eden-a-Zahradn?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Do konce roku 2021 se výraznělepší dostupnost desátého pražského obvodu vlakovou dopravou. Umožní to dokončení stavby za více než 4 miliardy korun, kterou dnes slavnostně zahájila Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Vlaky spojující hlavní město s jižními Čechami budou nově využívat kapacitní čtyřkolejnou trať, na které vznikne nová stanice Praha-Zahradní Město a zastávka Praha-Eden. Traťová rychlost se zvýší až na 120 km/h.

„Železnice hraje důležitou roli v metropolitní dopravě. Její význam se ještě zvýší po dokončení této stavby, díky které vznikne v místě bývalého seřazovacího nádraží ve Vršovicích čtyřkolejná trať. Tato akce navazuje na modernizaci stanice Praha-Hostivař, současně již také probíhají práce na dalším úseku čtvrtého koridoru mezi Sudoměřicemi u Tábora a Voticemi. Už za několik let tak budeme moc jezdit na jih Čech po souvislém modernizovaném úseku z Plané nad Lužnicí na Tábořsku až po nádraží v pražských Vršovicích,“ uvedl ministr dopravy Dan Ťok. „Nová stanice na Zahradním Městě i zastávka v Edenu, umístěná nedaleko fotbalového stadionu pražské Slavie, se stanou důležitými přestupními uzly na městskou hromadnou dopravu. Nástupiště na Zahradním Městě budou přímo nad rozšířeným podjezdem v Průběžné ulici, ve kterém budou umístěny zastávky tramvaj,“ vyjmenoval další přínosy stavby generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Jak dodal, stávající trať přes Strašnice se zruší, její těleso se v budoucnu využije pro jiné účely. Velkou proměnou pak projde stanice ve Vršovicích. Moderní nástupiště v normové výšce 550 mm nad kolejemi výraznělepší komfort cestujících, kteří současně získají bezbariérový přístup k vlakům. Obyvatelé Nuslí ocení prodloužení stávajícího podchodu pod celým kolejištěm stanice směrem k Bartoškově ulici. Novinkou bude rovněž umožnění přístupu z nástupiště až do přednádražního prostoru.



V letošním roce proběhnou přípravné práce, zejména demolice mostních objektů, konkrétně přes ulice V Korytech a U Vršovického hřbitova, uzavírky komunikací jsou plánovány převážně přes víkendy. Cestující tak závažné komplikace zatím nečekají. Celá stavba se však neobejde bez několika kratších přerušení provozu. První nepřetržitá třídnenní výluka ve směru Malešice – Vršovice je naplánovaná na první čtvrtletí příštího roku. K dalším omezením pak dojde po etapách ve stanici Praha-Vršovice od jara příštího roku, a to podle harmonogramu výstavby prodloužení podchodu, kolejiště a mostních objektů. Na stejné období se připravuje také třídnenní výluka tramvajové trati mezi Průběžnou ulicí a Zahradním Městem při snášení a demolici železničního mostu.

Projekt s názvem Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha Hostivař – Praha hl. n. je spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Celková předpokládaná výše nákladů na stavbu je 4 419 960 495 Kč. Míra podpory EU je 82,14 % ze způsobilých nákladů, výše dotace tak činí maximálně 110 309 931 EUR, tedy zhruba 3 miliardy Kč. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotoviteli stavby jsou společnosti Metrostav, Swietelsky Rail CZ a SMP CZ. Délka napřímeného úseku je 6 070 metrů.

Název stavby	Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část Praha Hostivař – Praha hl. n.
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitelé	Metrostav a.s., Swietelsky Rail CZ, SMP CZ
Projektant	SUDOP PRAHA a.s.
Termín zahájení	05/2018
Termín dokončení	10/2021
Celkové náklady stavby	4 419 960 000Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	3 000 000 000 Kč

15. 08. 2018 U Vršovického nádraží vykolejil nákladní vlak, běžné spoje to neovlivní (Praha-Vršovice čekací koleje)

Zdroj: iDNES.cz (https://praha.idnes.cz/nakladni-vlak-doprava-vykolejil-provoz-prerusen-praha-pg2-/praha-zpravy.aspx?c=A180815_145119_praha-zpravy_nuc)

Na výjezdu z Vršovického nádraží v Praze kolem poledne vykolejil nákladní vlak. Souprava jela ve směru na nádraží Praha-Krč. Doprava na trati je zastavená, provoz bude obnovený za několik dní. Škoda činí milion a půl. „Vykolejilo celkem pět vozů, provoz by mohl být obnoven za dva dny,“ řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Illiaš odpoledne. Drážní inspekce večer uvedla, že provoz bude obnovený za „několik dní“. Po nehodě jsou pokřivené koleje a poškozená trať. Tato větve trati ale nepoužívá pro osobní přepravu, takže běžné vlaky jezdí bez omezení. Událost se obešla bez zranění. Mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal v pondělí uvedl, že škoda byla vyčíslena na 1,5 milionu korun. „Milion je škoda na vlaku, půl milionu na trati,“ řekl Drápal.



Naposledy nákladní vlak havaroval v únoru v Radotíně, kdy vykolejilo celkem dvacet vagonů a zranil se jeden člověk. Jeden z vagonů tehdy dokonce zavalil podchod pod dráhou a částečně vjel na zahrádku blízké restaurace.

16. 08. 2018 SŽDC má podle soudu dostat zpět miliardu, kterou zaplatila ČEZ

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/szdc-ma-podle-soudu-dostat-zpet-miliardu-ktterou-zaplatila-cez/1652869>)

Společnost ČEZ Prodej nemá nárok na více než miliardu korun od Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) za objednanou, ale neodebranou elektřinu v roce 2010. Rozhodl o tom Městský soud v Praze, když zamítl žalobu energetické firmy. Informovaly o tom dnes Hospodářské noviny (HN). Spor ale tím nekončí, ČEZ se chce odvolat.

SŽDC v roce 2008 objednala pro dopravce u dceřiné firmy polostátní energetické společnosti ČEZ elektřinu na tři roky dopředu. Dopravci si ale pak elektřinu koupili sami levněji. Soud sice uznal, že ČEZ Prodej byl poškozen. "Jsou tu ale okolnosti vylučující odpovědnost za škodu, protože došlo ke změně zákona," uvedla soudkyně Růžena Kučerová. Ta potvrdila svůj dřívější rozsudek, který vynesla před čtyřmi roky. Její verdikt ale posléze otočil vrchní soud, následně Nejvyšší soud loni vše zrušil a rozhodl, že soudy musí případ znovu projednat. SŽDC po pravomocném rozhodnutí Vrchního soudu z roku 2015 zaplatila elektrárenské společnosti včetně úroků 1,14 miliardy korun. Částku by nyní měla dostat zpět, ČEZ ale hodlá v soudním sporu pokračovat. "Bez ohledu na výrok Městského soudu v Praze jsme i nadále přesvědčeni, že náš požadavek na náhradu škody je oprávněný, tedy že plnění SŽDC na základě pravomocného rozhodnutí Vrchního soudu v Praze bylo po právu," řekl deníku mluvčí ČEZ Ladislav Kříž.

Případ začal v prosinci 2008, kdy správce železnic uzavřel tříletou zakázku na dodávku elektřiny pro všechny dopravce na dráze téměř za tři miliardy korun ročně. Podle tehdy platného energetického zákona totiž nemohli dopravci kupovat elektřinu přímo, ale museli ji odebírat od správce kolejí, konstatovaly HN. V polovině roku 2009 se ale zákon změnil a dopravci si mohli vybrat, od koho si elektřinou koupí, SŽDC jim byla povinna poskytnout svoji síť. Vzhledem ke zlevňující elektřině toho dopravci využili, a to zejména České dráhy, a nakoupili si elektřinu znovu od ČEZ, tentokrát přímo.

SŽDC tak podle listu v roce 2010 odebrala a zaplatila místo nasmlouvaných 1,5 milionu pouhých 40 000 MWh proudu. ČEZ Prodej dal proto případ k soudu a škodu tehdy vyčíslil na 805 milionů korun. U soudu je ještě takřka identický spor za neodebranou elektřinu z roku 2011. ČEZ Prodej v tomto případě vyčíslila svůj ušlý zisk na 858 milionů korun, dodaly Hospodářské noviny. Pražský městský soud by o případu měl jednat koncem srpna.

16. 08. 2018 Petr Moos je novým předsedou dozorčí rady Českých drah. Chce řešit propojení jízdenek různých dopravců

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/2567338-nova-dozorci-rada-ceskych-drah-poprve-jedna-do-cela-si-zrejme-zvoli-moose>)

Dozorčí rada Českých drah se ve čtvrtek sešla k prvnímu jednání v novém složení. Její členové si za předsedu zvolili bývalého ministra dopravy Petra Moose, kterého doporučil i současný ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). Změny ve vedení podniku probere rada na příštích schůzích. Moos byl zvolen do čela dozorčí rady jednomyslně. „Deklaroval, že jeho hlavním zájmem je stabilita a prosperita firmy, proto jsme se pro něj rozhodli zvednout ruku,“ řekl místopředseda Odborového sdružení železničářů Vladislav Vokoun. Pozitivně hodnotil volbu i předseda Dopravní sekce Hospodářské komory Emanuel Šíp. Moos je podle něj v dopravě natolik erudovaný a vážený, že by mohl vyvážit různé vlivy, které mohou zvenčí na společnost působit.

Po zvolení Moos řekl, že se chce zaměřit na integrovanost jízdních dokladů, aby mohli zákazníci na jednu jízdenku cestovat napříč celou republikou. Dozorčí rada se podle něj zabývala i tím, jak by měly České dráhy fungovat na otevřeném trhu, do kterého vstupují i další alternativní dopravci. Základ vidí v jednáních s kraji, a to především o jejich požadavcích na dopravce. Konkurenceschopnost dle Moose spočívá mimo jiné i v modernizaci vozového parku. „Přesvědčili jsme se, že České dráhy jsou stále stabilní společností s velkým potenciálem,“ řekl Moos.

Ťokova nespokojenost s vedením Českých drah

Jedním z hlavních úkolů nové dozorčí rady pak zřejmě bude výběr nového vedení státního dopravce. Ťok chce, aby rada vypsalala výběrové řízení na nové členy představenstva. Současnému vedení Českých drah vyčítá především pomalou liberalizaci veřejné dopravy na železnici. Členové dozorčí rady proto dostali za úkol vypracovat analýzy, které by měly posoudit současný stav společnosti. Na jejich základě by pak mohlo dojít k personálním změnám. Na otázku, zda by Moos byl pro výměnu ředitele ČD, České televizi řekl, že na to v tuto chvíli nemůže odpovědět. Chce počkat na výsledky analýz. O změnách ve společnosti by měla rada jednat na svém příštím zasedání, které je naplánované na 11. září. Pokud vyhlásí na nový management výběrové řízení, budou se do něj moci přihlásit i stávající členové představenstva, kteří jsou ve funkcích čtyři roky.

Většina dozorčí rady se obměnila

Řídící výbor Českých drah v červenci odvolal z devítičlenné dozorčí rady jejího předsedu Milana Ferance (ANO) a další čtyři členy. Vedle Moose se novými členy rady stali Karel Pospíšil z VUT Brno, Josef Kolář z Fakulty informačních technologií ČVUT, Lukáš Týfa z Fakulty dopravní ČVUT a ředitel kanceláře předsedy Poslanecké sněmovny Jan Štrof. Členy rady zůstávají Jan Pejša, Vladislav Vokoun a Antonín Leitgeb z Odborového sdružení železničářů (OSŽ) a dopravní odborník Vojtěch Kocourek. „Je to poměrně výrazná změna. Dosud příliš mnoho akademiků v dozorčí radě nebylo. Na druhou stranu pan Ťok mluvil o odpolitizování, ale v dozorčí radě zůstávají někteří politici. Asi nejvíce problematický je příchod Jana Štrofa, který je aktivním členem hnutí ANO a je i politickým náměstkem ministra dopravy,“ uvedl redaktor Zdobry.cz Jan Sůra.

Petr Moos: Akademik i „půlroční“ ministr

Petr Moos se narodil v roce 1946. Vystudoval Fakultu elektrotechnickou na ČVUT v Praze. V letech 1974 až 1986 pracoval jako vývojový pracovník v Tesle. Do roku 1993 působil jako šéfredaktor odborného časopisu Slaboproudý obzor. V roce 1997 byl jmenován profesorem v oboru elektronika a sdělovací technika. V letech 1993 až 1999 byl děkanem Fakulty dopravní ČVUT, kterou zakládal. Vedl zde také katedru informatiky a telekomunikací. Do roku 2006 působil na fakultě jako proděkan pro vědu a výzkum. Ve stejném roce byl opět zvolen děkanem. Nyní zde pracuje jako předseda oborové rady v Ústavu aplikované informatiky v dopravě. Je autorem několika knižních monografií a spoluautorem desítek odborných článků. Jako spoluautor je rovněž uveden u jedenácti patentů a autorských osvědčení. Byl konzultantem Konsorcia pro telekomunikace a elektroniku (TEC) pro střední a východní Evropu zřízeného vládou USA. Několik let působil ve funkci předsedy představenstva Asociace provozovatelů kabelových televizí a telekomunikačních sítí. Na veletrhu INVEX 99 získal titul Osobnost roku ve sféře telekomunikací. Od roku 1999 do roku 2002 byl ředitelem

v divizi podnikového poradenství mezinárodní auditorské firmy Deloitte & Touche. V roce 1998 zastával půl roku funkci ministra dopravy ve vládě premiéra Josefa Tošovského. V letech 2007 až 2008 byl členem takzvané „Pačesovy“ komise zřízené vládou. V roce 2014 neúspěšně kandidoval v komunálních volbách do zastupitelstva Prahy jako nestraníka na kandidátce Demokratů Jana Kasla. Petr Moos je ženatý a má tři děti. 28. října 2015 ho prezident Miloš Zeman vyznamenal medailí Za zásluhy o stát v oblasti vědy.

17. 08. 2018 K opravené trati chce Moldava i hezké nádraží, obnova začne příští rok (výpravní budova)

Zdroj: iDNES.cz (https://usti.idnes.cz/zeleznicni-trat-moldava-oprava-nadrazi-spolek-moldavska-draha-pbv-/usti-zpravy.aspx?c=A180817_421461_usti-zpravy_vac2)

Na železniční trati do krušnohorské Moldavy se po opravě za několik měsíců obnoví provoz. V dohledné době by se pak měl proměnit k lepšímu i její cílový bod. Pasažéři by měli vystupovat na zrenovovaném nádraží. Vznikl spolek Moldavská dráha, který má v plánu chátrající historické nádraží zachránit. A pokud vše půjde, jak má, mohla by jeho rekonstrukce začít už v příštím roce.



Vedení obce Moldava už dlouho hledá cestu, jak zkázu historické památky odvrátit a budovu nádraží využít opět jako zázemí služeb pro místní obyvatele i turisty. O získání peněz na jeho obnovu nyní jedná se státem. „S českými i německými partnery se nám povedlo položit základ zájmového uskupení obcí a spolků z obou stran hranice. První česko-německá konference sdružení se uskutečnila v březnu v Dubí a jejím výsledkem je plán, jak konkrétními aktivitami podpořit rozvoj dráhy i jak realizovat rekonstrukci nádraží coby významné technické památky,“ sdělila místostarostka obce Eva Kardová.

Nádražní budova z roku 1885 o ploše větší než 1 600 metrů čtverečních zajišťovala v minulosti na česko-německé hranici drážní, celní, poštovní, telegrafní či policejní agendu. Po roce 1945, kdy zde bylo zrušeno mezinárodní vlakové spojení, budova dosluhovala ještě do poloviny 80. let coby zázemí pro učně Středního odborného učiliště železničního. Po listopadu 1989 přešla do soukromých rukou, vystřídala několik vlastníků, kteří s ní měli různé záměry, avšak nikdy je nedotáhli a nevyužitý objekt začal chátrat.

Budovu odkoupila obec

Obec se do jeho osudu zapojila v roce 2014, kdy zastupitelstvo schválilo odkoupení budovy od Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) za odhadní cenu 3,23 milionu a od roku 2016 je jejím vlastníkem. „Poté, co jsme objekt převzali do majetku obce, provedli jsme v něm úklid nepředstavitelného množství odpadků a na nádraží se odehrálo i několik akcí. To je ale samozřejmě málo. Po celou dobu důkladně zvažujeme nejrůznější náměty, jak pro budovu získat potřebné investice do rekonstrukce a dlouhodobého využití. Po zkušenostech z minulosti se však kloníme k tomu, že obnovu a využití budovy by neměl řídit nikdo jiný než obec jako vlastník,“ poznamenala Kardová. Radnice podle ní v rámci březnové konference přijala nabídku předsedkyně Hospodářské a sociální rady Mostecká na projednání věci s úřadem vládního zmocněnce. „Tato jednání aktuálně pokračují za pomoci zájmového uskupení Moldavská dráha s Czechinvestem. Půjde-li vše podle plánu, bude už na jaře 2019 možné začít s prvními projektovými a následně stavebními pracemi,“ věří Kardová.

Provoz na trati přerušil sesuv

V té době už by měl být obnoven i provoz na trati. Ten ustal loni v březnu po sesuvu půdy mezi novoměstským a mikulovským tunelem. Nejprve se mluvilo o tom, že trať bude provozuschopná už letos na jaře, poté však České dráhy prodloužily výluky až do konce října. A přestože následně mluvčí SŽDC Marek Illiaš tvrdil, že to je mezní termín a společnost se bude snažit trať otevřít dříve, teď naznačuje, že ani to není jisté a že se možná oprava ještě lehce protáhne. „Ukončení výluky předpokládáme nejdříve posledního října letošního roku,“ sdělil Illiaš. Za prodloužením opravy podle něj stálo hned několik skutečností. „Během sanačních prací jsme zjistili, že pevný skalní podklad je v části opravovaného náspu hlouběji, než předpokládal projekt, což si vyžádalo umístění delších pilotů a kotev. Po odstranění nánosů byla zjištěna mnohem rozsáhlejší degradace části obkladní zdi vyžadující úpravu projektu,“ doplnil. I cena opravy se podle Illiašových slov navýšila. „K dnešnímu dni platí, že by se měla pohybovat kolem 60 milionů korun. Pokud se nevyskytnou opět nějaké další nepředvídatelné komplikace,“ podotkl mluvčí SŽDC.

20. 08. 2018 České dráhy vypsalý soutěž na dodavatele 90 expresních vagónů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30203/>)

České dráhy pokračují v modernizaci dálkových vlaků. Jako náhradu starých vagónů poptávají výrobu dalších 90 moderních osobních vozů. S vítězem tendru uzavřou rámcovou smlouvu a vozy budou odebírat podle skutečných potřeb provozu a uzavřených kontraktů na dopravní obslužnost. „České dráhy mají v provozu stále desítky starších osobních rychlíkových vagónů lidově přezdívaných koženka. Tyto vagóny chceme v příštích letech z běžného provozu vyřadit a nahradit je komfortními vozy s klimatizací, wifí nebo elektrickými zásuvkami, ze kterých si mohou naši cestující napájet mobilní telefony, tablety nebo notebooky. Aby se nám tento záměr podařil, potřebujeme nakoupit další moderní vagóny pro dálkové spoje,“ vysvětluje vypsání další soutěže na moderní vagóny Miroslav Kupec, člen představenstva Českých drah odpovědný za techniku, servis a majetek.

Poptávané vozy mají být určeny pro vnitrostátní a mezistátní vlaky s rychlostí do 200 km/h. Cestujícím nabídnou moderní klimatizovaný a tlakotěsný interiér s ergonomickými polohovatelnými sedačkami. Cestující budou mít k dispozici elektrické zásuvky 230 V i USB konektory pro napájení své přenosné elektroniky, wifí připojení k internetu a moderní audiovizuální informační systém. V běžném provozu půjde z vagónů sestavit až desetivozová pevně spojená souprava s tlakotěsnými průchody, podobně jako u rychlovlaků.

S vítězem tendru uzavřou České dráhy rámcovou smlouvu na dodávku až 90 vagónů různého provedení, např. 1. nebo 2. třídy, se zázemím pro přípravu občerstvení (bistrovozy) nebo multifunkční s vybavením pro nástup a cestování osob na vozících, pro cestující s malými dětmi (místo pro kočárek, přebalovací pult, dětské kino) a s místem pro přepravu jízdních kol. Jednotlivé typy vozů pak budou odebírány podle skutečných potřeb národního dopravce a podle výkonů, které v rámci služeb ve veřejném zájmu bude zajišťovat.

23. 08. 2018 Bagr překážel provozu na trati, zavadil o něj Leo Express (Karviná)

Novinky.cz (<https://www.novinky.cz/krimi/481353-bagr-prekazel-provozu-na-trati-zavadil-o-nej-leo-express.html>)

K nehodě došlo ve čtvrtek dopoledne na železniční trati mezi Karvinou a Dětmovicemi, kde o stavební stroj zavadil projíždějící osobní vlak společnosti Leo Express. Předběžně odhadovaná škoda jsou tři milióny korun. Nehoda se stala nedaleko Bohumínské ulice v Karviné, kde je křížení s vlakovou tratí. „Bagrista nevěnoval dostatečnou pozornost provozu na trati. Následně došlo ke střetu s vlakem. Škody půjdou pravděpodobně do miliónů. Řidič bagru se podrobil dechové zkoušce, její výsledek byl negativní,“ informoval mluvčí karvinské policie Miroslav Kolátek. Jak sdělil mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal, ke kolizi došlo čtyři minuty po desáté hodině. „Bagr stál na vyloučené koleji a zasahoval do jízdního profilu koleje, po které jel expresní vlak. Při nehodě nedošlo ke zranění, jen ke hmotné škodě. Okolnosti srážky se vyšetřují,“ dodal Drápal s tím, že předběžný odhad škody se pohybuje kolem tří miliónů korun.

**23. 08. 2018 Oprava Negrelliho viaduktu potrvá o půl roku déle. Most je v horším stavu, než projektanti čekali**

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2573890-oprava-negrelliho-viaduktu-potrva-o-pul-roku-dele-most-je-v-horsim-stavu-nez>)

Výluka, která významně ovlivňuje dopravu v centru Prahy, se nejspíše protáhne. Při kontrolním dni na Negrelliho viaduktu, který prochází celkovou rekonstrukcí, připustila Správa železniční dopravní cesty, že stavbaři začínají nabírat zpoždění, protože jsou některé oblouky historického mostu v horším stavu, než projektanti předpokládali. Vlaky přes most nejezdí od loňského července s tím, že se měly vrátit v září 2019. Zpoždění rekonstrukce Negrelliho viaduktu by mohlo být asi půlroční, její dokončení se nyní odhaduje na duben 2020, oficiálně pak uvádí SŽDC zatím leden téhož roku s obnovením provozu o měsíc dříve. Železničáři vysvětlují zdržení tím, že jsou některé části mostu v horším stavu, než se původně předpokládalo. Například na Štvanici museli stavbaři tři pilíře zcela rozebrat až pod úroveň terénu. Celkově bude třeba kvůli technickému stavu zbourat a znovu postavit čtrnáct mostních



kleneb z 99. „Znovu postavit znamená, že využijeme stávající kameny, nebo dovezeme nové kameny, které splňují nejpřísnější požadavky,“ upřesnil ředitel Stavební správy západ Správy železniční dopravní cesty Petr Hofhanzl. Není přitom jisté, zda se počet takových oblouků ještě nezvýší, stav dalších dvou se teprve bude vyhodnocovat.



Že hrozí rozebrání dalších oblouků, ale znepokojilo pražský magistrát a jeho památkový odbor. Kamenný viadukt z roku 1850 je totiž kulturní památkou. „Schválený rozsah demolice musíme prověřit. Šestnáct oblouků je již velký zásah do kulturní památky,“ upozornil mluvčí magistrátu Vít Hofman. Ministr dopravy Dan Ťok (za ANO), který se kontrolního dne zúčastnil, se však železničářů zastal. „Viadukt je jedinečná kulturní památka. Opravujeme ji citlivě v souladu s požadavky památkářů a zároveň tak, aby se zvýšil komfort cestujících na železnici,“ podotkl.

Na Negrelliho viaduktu se začalo pracovat loni v červnu, o měsíc později pak začala výluka. Práce měly trvat do podzimu příštího roku, podle Správy železniční dopravní cesty jsou nyní, kdy uplynula zhruba polovina času určeného na opravu, ve třetině. V rámci rekonstrukce, kterou zajišťuje sdružení firem Hochtief, Strabag a Avers, stavbaři sanují všechny původní mostní oblouky a ty, které jsou v nejhorším stavu, rozebírají a znovu stavějí. Již snesli novější mostní konstrukce nad ulicemi Prvního pluku a Křížíkova. Po opravě kamenných částí dostane viadukt nový železniční svršek. Po rekonstrukci by měly vlaky na mostě být tišší, což zajistí antivibrační rohože, a zároveň rychlejší. Podle generálního ředitele SŽDC Jiřího Svobody vzroste traťová rychlost na 60 km/h a zároveň se zvýší propustnost, takže po mostě bude moci jezdit v každém směru až čtrnáct vlaků za hodinu.

Co znamená výluka Negrelliho viaduktu

- Před výlukou jezdily po Negrelliho viaduktu z Masarykova nádraží vlaky do dvou směrů – na Kladno a na Kralupy. V obou případech šlo jak o rychlíky, tak o osobní vlaky.
- Rychlíková linka Praha – Děčín jezdila z Masarykova nádraží přes Negrelliho viadukt pouze dočasně kvůli probíhající rekonstrukci zastřešení hlavního nádraží. Ta loni skončila, proto se rychlíky vrátily na hlavní nádraží a jezdí po své standardní trase přes Holešovice.
- Osobní vlaky z Masarykova nádraží do Kralup nad Vltavou (popř. dále do Roudnice či Ústí nad Labem) jezdí z Masarykova nádraží obloukem přes Balabenku a holešovické nádraží. Ve srovnání s jízdou přes viadukt se jízdní doba prodloužila o pět minut.
- Rychlíky, spěšné i osobní vlaky do Kladna (případně Rakovníka) začínají po dobu výluky až na levém břehu Vltavy, kde na předmostí Negrelliho viaduktu vznikla provizorní zastávka s názvem Praha-Bubny Vltavská. Cestující na ni musí z Masarykova nádraží dojet metrem nebo tramvají číslo 14.

Negrelliho viadukt

- Kamenný obloukový most vznikl jako součást státní dráhy Praha – Podmokly (dnes součást Děčína), první vlak přes něj projel 1. června 1850.
- Most je dlouhý 1,1 kilometru, široký 9 metrů a původně měl 87 oblouků. Vede z Holešovic, kde ústí na bubenské nádraží, přes Vltavu a Štvanici, dále po něm jezdí vlaky nad Karlínem až na zhlaví Masarykova nádraží. Organicky na něj navazuje spojovací viadukt, který umožňuje odbočení směrem k Hrabovce, resp. Libni.
- Most postavily firmy bratří Kleinů a Vojtěcha Lanny za 1,5 milionu zlatých. Viadukt je postaven ze žuly ze Schwarzenberského lomu, který je dnes na dně orlické přehrady, pilíře potom měly pískovcové obklady. Při stavbě se poprvé ve větší míře použily zvedací stroje.
- Negrelliho viadukt dosud prošel třemi proměnami. Po roce 1952 vznikl betonový nadjezd nad Křížíkovou ulicí, kde musely potřebám silniční dopravy ustoupit tři oblouky. Další dva zanikly v roce 1981 v Holešovicích, když vznikl betonový nadjezd i nad Bubenským nábřežím. Mezitím byla v roce 1962 trať na Negrelliho viaduktu elektrizována.
- Až do 80. let musely přes viadukt projet všechny vlaky, které jely z Prahy směrem na Kralupy. Jeho význam upadl po otevření holešovické přeložky, po které začala jezdit většina dálkových vlaků.
- Kromě trati, která vedla po mostě, vedla železniční trať i pod ním. Jezdily tudy vlaky od Turnova na Denisovo (těšnovské) nádraží. Dnes vede místo ní ulice Rohanské nábřeží, dodnes jsou ale patrné černé šmouhy od parních lokomotiv.
- Negrelliho viadukt se jmenuje po stavbyvedoucím státní dráhy Aloisu Negrellim, který byl odpovědný za stavbu tratí z Olomouce do Prahy a z Prahy do Podmokel. Proslavil se i mnoha dalšími stavbami po celé Evropě, stal se i duchovním otcem Suezského průplavu (realizace svého plánu se však již

nedožil). Když jej ale císař povýšil do šlechtického stavu, zvolil si přídomek von Moldelbe – byl tedy rytířem Vltavolabským.

23. 08. 2018 Ústeckému kraji jako prvnímu zajistí regionální dopravu RegioJet (linky U5, U7, U13)

Zdroj: iDNES.cz (https://usti.idnes.cz/regiojet-ustecky-kraj-vlakova-doprava-region-usti-nad-labem-most-teplice-radim-jancura-glb-/usti-zpravy.aspx?c=A180823_154540_usti-zpravy_mi)

Ústecký kraj a soukromý dopravce RegioJet se dohodli, že firma zajistí vlakovou dopravu na třech regionálních trasách. Soupravy začnou jezdit od prosince roku 2019 a smlouva bude platit ještě dalších deset let. Zbývá už jen ji podepsat. Radní kraje se na svém posledním zasedání shodli na tom, že budou i nadále pokračovat v jednáních se společností RegioJet Radima Jančury, která nabídla cenově nejvýhodnější nabídku a v červenci s ní vyhrála poptávkové řízení. „Aktuálně jednáme o detailech smlouvy, která by měla být na základě rozhodnutí rady se společností uzavřena,“ potvrdila mluvčí kraje Lucie Dosedělová. Dodala, že smlouva by měla být podepsaná na konci letošního září. Ročně by měl kraj za 1,005 milionu ujetých kilometrů platit dopravní firmě 149 milionů korun. Dopravce má na koleje vyslat moderní nízkopodlažní vozy švýcarského výrobce Stadler. Cestující budou vozit na linkách U5 mezi Ústím nad Labem a Bílinou, U7 mezi Ústím a Děčínem přes Velké Březno a U13 mezi Mostem a Žatcem.

Soupravy mohou jet až 140 kilometrů v hodině

Firma slibuje komfort hodný 21. století, tedy klimatizaci, wi-fi připojení, elektrické zásuvky, bezbariérové WC a také prostor pro kola a dětské kočárky, který patří k podmínkám kraje. Soupravy jsou konstruované až na rychlost 140 kilometrů v hodině a všechny budou využívat elektrické vedení. Na trasách U5 a U7 totiž dosud jezdily pouze modernizované motorové jednotky Regionova, které na trasu nasadily České dráhy začátkem února roku 2013. „Vozy řady 646 společnosti Stadler nakoupíme od německých drah, se kterými jsme již v kontaktu. Následovat bude nábor zaměstnanců a zajištění provozního zázemí a všeho, co souvisí s provozem trati. Zkušenosti s tím již máme,“ popsal nejbližší kroky firmy RegioJet její mluvčí Aleš Ondrůj s dovětkem, že společnost se neobává ani nedostatku strojvedoucích či dalšího personálu.

Pro RegioJet je to první regionální zakázka v Česku

Pro RegioJet je to vůbec první zakázka na provoz regionálních vlaků v Česku. Od roku 2011 provozuje pravidelnou vlakovou dopravu na rychlíkových tratích, zejména mezi Prahou a Ostravou, regionální dopravu ale dosud firma zajišťovala pouze na Slovensku mezi Bratislavou a Komárnem. „Regionální trať na Slovensku jsme dokázali zajistit během patnácti měsíců, což je podobná doba, jako budeme mít v Ústeckém kraji,“ poznamenal Ondrůj.

V dohledné době bude kraj vyhlášovat výběrová řízení i na provozovatele dalších regionálních tratí v Ústeckém kraji po roce 2019. „Jedinou oblast, na kterou ji nebude kraj zatím vyhlášovat, jsou krajské páteřní linky, u kterých byla spousta věcí financována z evropských dotací a je u nich potřeba dodržet nastavené podmínky,“ uvedla krajská mluvčí Dosedělová.

24. 08. 2018 Cestujícím ve Velkých Hydčicích začala sloužit opravená výpravní budova

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/nadrazi-velke-hydcice.html>)

Výraznou proměnou prošlo další vlakové nádraží, tentokrát ve Velkých Hydčicích na trati z Horažďovic předměstí do Klatov. Tato stanice bývá hojně využívána cestujícími zejména v letní turistické sezoně, a to jak vodáky díky bezprostřední blízkosti řeky Otavy, tak i návštěvníky Šumavy. Opravu budovy z roku 1888 zahájila Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v říjnu loňského roku. Zhotovitelem prací byla společnost AVOS Plzeň, celkové náklady dosáhly výše 5,4 milionu korun. „Nádraží ve Velkých Hydčicích pochází z období výstavby tzv. Českomoravské transverzální dráhy, jejíž výpravní budovy měly charakteristický vzhled. V 70. letech 20. století došlo k rozsáhlé, nepříliš citlivé rekonstrukci budovy, kdy se původní stavební prvky nahradily v té době moderními. Původní fasádu z typických červených neomítnutých cihel tak nahradil tehdy oblíbený břízolit,“ popisuje ředitel plzeňského oblastního ředitelství SŽDC Pavel Surý.

Právě dokončená rozsáhlá oprava měla za cíl navrátit budově alespoň částečně historizující vzhled, nahradit již dožilé a poškozené konstrukce a zmodernizovat prostory pro cestující a zázemí

zaměstnanců dráhy tak, aby odpovídaly úrovni 21. století. Starou pálenou krytinu nahradila nová, provedla se částečná oprava konstrukce krovu, při které došlo k výměně vadných prvků. Součástí prací na střeše byla oprava komínů, v případě nepotřebnosti jejich zrušení. Došlo ke kompletní výměně klempířských prvků, okapů a svodů. Součástí střechy je i kompletně opravená hromosvodová soustava. Oprava fasády pak zahrnovala snesení narušené původní omítky, vyrovnaní podkladu a nanesení nové omítky. Kamenná podezdívka byla očištěna a napenetrována. Na celém objektu se vyměnili okna, dveře a parapety. Ve vnitřních prostorách došlo k vybourání staré dlažby a položila se nová podlaha z keramických dlaždic. Kompletní opravou prošla jak čekárna (včetně nového pokladního okénka), tak i veřejná WC, která jsou nyní bezbariérová. Úpravy se provedly rovněž vázemí výpravčích. Dále došlo k výměně plynového kotle, starých osvětlovacích těles, staničních hodin a reproduktorů staničního rozhlasu.

V nedávné době byly v Plzeňském kraji dokončeny opravy výpravních budov v Železné Rudě-Alžbětině a Hrádku u Sušice. Před dokončením jsou práce ve stanicích Staňkov, Plasy a Nezvěstice.

27. 08. 2018 Správce železnic chce z rekonstrukce Smíchovského nádraží vytěžit nové komerční prostory (Praha-Smíchov)

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/spravce-zeleznic-chce-z-rekonstrukce-smichovskeho-nadrazi-vytezit-nove-komerzni-prostory-1350444>)

Z masivní rekonstrukce Smíchovského nádraží, která má začít příští rok, chce Správa železniční a dopravní cesty vytěžit především rozšíření komerčních ploch. K těm stávajícím rozkládajících se na 1 120 metrech čtverečních nově přibude dalších 550 metrů komerčního prostoru pro umístění supermarketu. Ve druhém podlaží dnes zchátralé budovy navíc vznikne rozsáhlý prostor pro gastroprovoz. Stávající jednu restauraci má nově nahradit širší skupina jídelních řetězců, takzvaný food court. Dohromady se komerční plocha rozroste o 660 metrů na celkových 1 780. „Naší snahou je maximální využití budovy, hlavně z hlediska umístění složek vlastníka objektu a komerční sféry. Vnitřní prostory chceme hlavně změnit tak, aby se zvýšil komfort pro cestujícího,“ sdělila deníku E15 Kateřina Šubová, mluvčí správce železnic. „Nejnáročnější bude vybudování výtahu v jižním křídle a eskalátorů vedoucích k jídelním řetězcům ve druhém patře,“ vysvětlila. Proměnou projde i uspořádání pokladen na nádraží, dopravci budou mít na prodej jízdenek více místa.



Snaha o rozšíření komerčních prostor zapadá do celkové koncepce správce železnic. Ten se chce na přeměnu aktuálně nevyužívaných volných prostor zaměřit i v ostatních nádražních budovách, které čeká rekonstrukce. „Ve větší míře se zaměříme na komerční využití nádražních prostor, chceme například, aby na každém větším nádraží byl alespoň bankomat, nápojový automat, případně kavárna, trafika či nějaké občerstvení,“ vysvětluje ředitel Správy osobních nádraží v Praze Lukáš Fořt. Rekonstrukce výpravní budovy na Smíchově bude podle něj tou vůbec největší od roku 1952.

SŽDC na rekonstrukci vyčlenila investici až 250 milionů korun, novou podobu má nádraží získat na přelomu let 2020/21. V současnosti se dokončují dvě dokumentace: projektová a ta pro stavební povolení. Vedle modernizace výpravní budovy se Smíchovské nádraží dočká i rekonstrukce kolejí – ta podnik vyjde dle předpokladů na 2,3 miliardy korun.

28. 08. 2018 Stavba podjezdu trati ve Studénce dostala zelenou, začít může za dva roky

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-studenka-podjezd-dfq/eko-doprava.aspx?c=A180828_155600_eko-doprava_cfr)

Komise ministerstva dopravy schválila výstavbu mimoúrovňového křížení, které nahradí nebezpečný železniční přejezd ve Studénce. Pokud se záměrem bude souhlasit i zastupitelstvo města, může se se stavbou podjezdu za 700 milionů korun začít v roce 2020. Jde ale o odhad pro případ, že celá příprava půjde hladce. Po schválení záměru musí investorská Správa železniční dopravní cesty získat stavebního povolení a vybrat zhotovitele veřejné zakázky, což může trvat i několik let. Zároveň je potřeba od dvou majitelů vykoupit celkem osm potřebných pozemků.



Snahu zabezpečit přejezd ve Studénce na Novojičínsku zahájil v roce 2015 střet vlaku s kamionem při kterém tři cestující v projíždějším vlaku zemřeli. Problém s kamionovou dopravou neřeší ale ani stávající projekt. Ten počítá s průjezdem aut s maximální výškou 3,70 metru. Kamionová doprava tak bude muset být vedena jinudy. Přejezd je rizikový z několika důvodů. V místě se kříží extrémně vytížená železniční trať a frekventovaná silnice. Přejezd je navíc široký, protože silnici kříží čtyři koleje. Doba, po kterou blikají červená světla před sklopením závor, je proto dlouhá, úměrná tomu, jaká je potřeba na vyprázdnění kolejíště. Právě dlouhá prodleva mezi výstrahou a sklopením závor je důvod, který podle odborníků motivuje lidi k tomu, aby přejížděli na červenou a riskovali srážku s vlakem.

29. 08. 2018 Od soboty 1. září začnou platit slevy jízdného pro studenty a seniory

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Od-soboty-1-zari-zacnou-platit-slevy-jizdneho-pro?return=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Sleva 75 procent na jízdné ve vlacích a autobusech se bude týkat žáků a studentů od 6 do 26 let a lidí od 65 let. Od 1. září bude platit na všech vnitrostátních dálkových a regionálních autobusových a železničních linkách, v rámci integrovaných dopravních systémů a také na linkách městské hromadné dopravy, které zajíždějí za hranice města. Ve vlacích bude sleva platit pouze ve 2. třídě. „Dopravci jsou na nové slevy připraveni, někteří už zahájili předprodej jízdenek na září. České dráhy nás ujišťují, že mají v rezervě na pět desítek vozů pro celou republiku, pokud by bylo potřeba je využít. Kapacitně jde o 4 000 míst k sezení. Hlavní je, aby cestující nepoznal od prvního září žádný velký rozdíl, i když můžeme čekat nárůst cestujících o několik desítek procent“, říká ministr dopravy Dan Ťok. České dráhy zajišťují v rámci objednávky státu většinu dálkových vlaků v republice, ze smluv o veřejných službách přímo vyplývá, že dopravce musí zajistit, aby nebyly jednotlivé spoje přeplněné.

Senioři nad 65 let a cestující od 15 do 18 let se budou při nároku na slevu prokazovat platným dokladem totožnosti, jakým je nejčastěji občanský průkaz, cestovní pas nebo jiný oficiální průkaz s fotografií, jménem a datem narození (případně též žákovský průkaz nebo studentský průkaz ISIC). Cestující od 18 let budou předkládat platný žákovský nebo studentský průkaz nebo platný průkaz ISIC. U cestujících do patnácti nebude třeba nárok na slevu prokazovat. Na to, zda dopravci prodávají správné jízdenky a zda dostatečně kontrolují doklady nutné ke slevě, se zaměří kontroly, které už má ministerstvo dopravy naplánované.

Zlevněné jízdné vyjde stát od příštího roku na necelých šest miliard korun (5,83 mld.) Pro letošní rok půjdou na slevy peníze z nespotebovaných výdajů ministerstev. „Stát bude dopravcům kompenzovat částku do výše komerčního jízdného. Ztráta je vždy vyčíslena z konkrétní ceny jízdenky, kterou by cestující zaplatil, pokud by slevu nedostal“, dodává ministr Ťok.

Kdo může využít slevu?

- Děti do dovršení 6. roku života nadále cestují zdarma
- Žáci od 6 let do dovršení 18. roku zaplatí 25 procent z jízdenky, 75 procent za ně zaplatí stát.
- Studenti od 18 do 26. narozenin, dají za jízdné také pouze 25 procent, zbytek platí stát.
- Lidé starší 65 let také platí pouze 25 procent.
- Cestující s průkazem ZTP a ZTP/P jako doposud zaplatí čtvrtinu z ceny jízdenky, průvodci ZTP/P nadále cestují zadarmo.

U prvních čtyř kategorií cestujících může slevu využít každý, bez ohledu na státní příslušnost. U zdravotně postižených je sleva vázána vyloženě na český průkaz ZTP nebo ZTP/P.

Proč se taková sleva vůbec zavádí?

Sleva z jízdného zlepšuje dostupnost veřejné dopravy pro významnou skupinu obyvatel, která má nižší příjmy, a tím pádem i omezenou možnost využívat častěji cestování vlaky a autobusy.

Kde sleva platit nebude?

Sleva nebude platit při cestě do zahraničí, platná bude pouze do poslední stanice nebo zastávky před státní hranicí. V městské hromadné dopravě uvnitř města a ve spojích, které dopravce vyloučí ze slevy

Kdy může dopravce vyloučit spoj ze slevy?

Dopravce může vyloučit vybraný spoj ze slevy zejména z důvodů zabránění přetěžování spoje. Může tak učinit výhradně se souhlasem objednatele veřejných služeb (ministerstva dopravy u dálkových vlaků, u regionální dopravy to je kraj, případně obec) a v dopředu oznámených spojích.

Kdo bude dělat kontrolu využívání slev?

Ministerstvo dopravy již v současnosti kontroluje státem nařizované slevy a řeší jednotlivé případy. Kontroly budou zajišťovány mimo jiné prostřednictvím externích pracovníků, případně specializované firmy.

30. 08. 2018 Oprava Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží začne příští rok, vyjde na miliardu

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/2580622-oprava-fantovy-budovy-na-prazskem-hlavnim-nadrazi-zacne-pristi-rok-vyjde-na>)

Opravy památkově chráněné Fantovy budovy Hlavního nádraží v Praze začnou příští rok a stát by měly více než miliardu korun. Rekonstrukci nádraží zpomalil soudní spor správy s bývalým nájemcem Grandi Stazioni, který stále pokračuje. „Venkovní i vnitřní prostory by měly být hotovy do roku 2022,“ uvedla mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Radka Pistoriusová. Stavbaři nejprve opraví historicky nejcennější část nádraží postavenou v secesním slohu v letech 1901 až 1909.

Dosud si SŽDC nechala zpracovat technický a historický průzkum zastřešení a fasády budovy, včetně návrhu vzorových řešení k připomínkám památkářů. Samotné opravy vnější části budovy by měly začít příští rok a železničáři počítají s náklady přes 150 milionů korun. Součástí by mělo být podle SŽDC i zlepšení vstupů do budovy z prostoru magistrály. Hlavní opravy by ovšem měly odstartovat až v roce 2020 a týkat se budou rozsáhlé modernizace interiéru staré haly. Kompletně by tak měly být zrenovovány všechny veřejně přístupné prostory i administrativní části budovy. Železničáři plánují část budovy po modernizaci komerčně využít.

Rekonstrukce historické budovy pojmenované po architektovi stavby Josefu Fantovi měla být původně hotová do roku 2013. Italská firma Grandi Stazioni, která měla nádraží v pronájmu od roku 2003, však opravy nestihla a SŽDC jí v roce 2016 neprodloužila smlouvu. Italové stihli opravit jen vnitřek centrální části s takzvanou Fantovou kavárnou. Boční traktory včetně fasády památkově chráněného objektu dosud na opravy čekají. Modernizace nádraží průběžně pokračuje i v nové odbavovací hale. Ta byla nedávno vybavena novými komerčními prostory, které jsou podle mluvčí inspirovány podobou nákupních center metropole. Otevřena byla například nová kavárna nebo úschovna zavazadel a kol. Upraveny byly také prostory dopravců a zázemí pro cestující. Revitalizace nové budovy bude pokračovat i dále. Přibýt by podle Pistoriusové měly především další komerční prostory.

Grandi Stazioni kvůli nádraží podala na SŽDC celkem čtyři žaloby. Firma v nich požaduje určení vlastnického práva ke staré i nové hale nádraží a zároveň se domáhá náhrady škody za neprodloužení nájmu a zaplacení prostavených nákladů. Soud zatím nepravomocně rozhodl pouze v jedné z nich, když zamítl nároky firmy na vlastnictví Fantovy budovy. Společnost se však odvolala a další řízení bude pokračovat v říjnu.

30. 08. 2018 Linku S41 bude pro Prahu provozovat místo ČD firma Arriva

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/linku-s41-bude-pro-prahu-provozovat-misto-cd-firma-arriva/1657631>)

Příměstskou železniční linku S41 ze středočeských Roztok do pražské Libně a Hostivaře bude od letošního 9. prosince nově provozovat společnost Arriva. Výběr společnosti dnes schválili pražští radní. Dosud vlaky na lince provozovaly České dráhy, kterým v prosinci končí smlouva s hlavním městem. Naše závazná nabídka, kterou jsme předkládali městu prostřednictvím organizace ROPID, byla vyhodnocena jako nejvýhodnější, citoval server zdopravy.cz šéfa Arrivy Daniela Adamka.

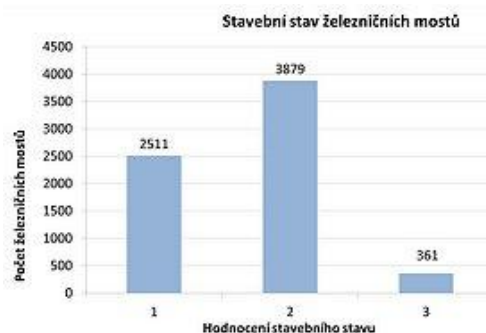
Vlaky na lince budou nízkopodlažní a bude v nich fungovat wi-fi. Smlouvu bude mít společnost na tři roky. Do tendru se přihlásily i firmy RegioJet a Leo Express. Linku pro město nyní provozují České dráhy. Organizace Ropid, která plánuje pražskou MHD, zamýšlí prodloužit i ve všední dny linku z Libně na nádraží v Hostivaři. Linka nyní jezdí z Roztok u Prahy přes Holešovice do Libně a do Hostivaře jede pouze o víkend.

Systém příměstských vlakových linek vznikl před zhruba čtvrt stoletím. Do systému pražské veřejné dopravy je zapojena více než desítka linek. Ve vlacích platí tarif městské hromadné dopravy a cestující mohou použít běžné jízdenky MHD.

30. 08. 2018 Mosty ve správě SŽDC jsou bezpečné

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

Bezpečnost drážní dopravy v České republice není ohrožena stavem železničních mostů. Většinu mostních objektů má na starosti Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), která je pravidelně kontroluje, zajišťuje jejich diagnostiku, údržbu, opravy a v řadě případů také modernizaci. SŽDC zajišťuje správu 6 751 mostů a 18 236 propustků (mostní objekty do světlosti otvoru 2 m). Stáří těchto objektů často odpovídá době budování železniční trati, na níž se nacházejí, tedy období let 1865 až 1910. Za jejich údržbu zodpovídají odborné správy mostů a tunelů působící u jednotlivých oblastních ředitelství. „Chtěl bych zdůraznit, že celý systém správy mostů na železnici vychází z dlouholetých zkušeností našich specialistů. Na jejich základě jsou nastavena jasná pravidla pro prohlídky a následnou evidenci železničních mostů. O tom, že se tento systém osvědčil, dokazuje skutečnost, že za dobu existence SŽDC nebylo na žádné trati nutné zastavit provoz vlaků kvůli nevyhovujícímu stavu železničních mostů,“ konstatuje generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.



Celkový stavební stav mostních objektů, popřípadě jejich vybraných částí, se hodnotí podle třístupňové škály:

- Stupeň 1 – Objekt vyžaduje jen běžnou údržbu.
- Stupeň 2 – Objekt vyžaduje opravu nad rámec běžné údržby, například celkovou obnovu nátěru, lokální výměnu prachů (mostnic), popřípadě i opravu nebo výměnu některých částí, které by mohly znamenat omezení provozu.
- Stupeň 3 – Objekt vyžaduje stavební zásah, například přestavbu opěr, popřípadě opravu nebo výměnu některých částí, jejichž stav může být příčinou omezení provozu.

Zařazení do stupně 3 neznamena havarijní stav ani okamžité omezení některých parametrů infrastruktury (rychlost, přechodnost apod.) a rozhodně nelze hodnocení tímto stupněm považovat za ohrožení bezpečnosti drážní dopravy. V případě, že by se mostní objekt nacházel v havarijním stavu, provoz na něm by byl zastaven okamžitě a zásah k zajištění obnovení provozu by byl prováděn bezodkladně. Stupeň 3 pro správce představuje hodnocení, které ho zavazuje podnikat kroky k zajištění opravy nebo rekonstrukce mostního objektu ve střednědobém horizontu (3 až 5 let). Jak vyplývá z přiloženého grafu, ve třetím stavebním stavu se nachází jen přibližně pět procent všech mostů na síti SŽDC.

V posledních letech zůstává počet mostních objektů hodnocených stupněm 3 přibližně stejný, pohybuje se okolo počtu 360. Není to však proto, že by SŽDC jejich stav průběžně neřešila. V každém roce se podaří opravit nebo zmodernizovat obdobný počet mostních objektů, jaký se vlivem zhoršení stavebního stavu dostává ze stupně 2 do stupně 3. „V současné době jsou v investičním plánu SŽDC zařazeny desítky samostatných stavebních akcí zaměřených na rekonstrukce mostů s celkovými náklady přesahujícími 4 miliardy Kč. V této částce je zahrnut Negrelliho viadukt v Praze s celkovými náklady 1,5 miliardy Kč,“ říká Jiří Svoboda. Jak dodává, zároveň se v rámci velkých investičních akcí SŽDC řeší rekonstrukce dalších mostních objektů nacházejících se na modernizovaných traťových úsecích. V návrhu plánu oprav pro příští rok se počítá se samostatným řešením stavu asi 60 mostních objektů s celkovou uvažovanou částkou 200 milionů Kč. Obdobná částka bude alokována na běžnou údržbu a opravu.

31. 08. 2018 Brno a Přerov mohou spojit dvě rychlotrati, zvažuje správce železnice

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-vysokorychlostni-trat-brno-ostrava-szdc-prerov-pou-eko-doprava.aspx?c=A180830_154800_eko-doprava_mpl)

Pokud podle studie, na jejíž zpracování nyní SŽDC vyhlásilo výběrové řízení, nebude na vysokorychlostní trati z Brna do Ostravy stačit nižší dvousetkilometrová rychlost, mohly by v úseku mezi Brnem a Přerovem vést dvě paralelní rychlostní železnice. Po jedné by jezdily regionální vlaky a po druhé rychlíky. Vysokorychlostní trať spojující Brno a Ostravu se během září posune o kousek blíže realitě. Správce železnic vyhlásí výběrové řízení na zpracování její studie. Přinést má především odpověď na otázku, zda pro plánované propojení moravské a slezské metropole bude v části mezi

Brnem a Přerovem stačit nižší dvoustakilometrová rychlost. V opačném případě bude potřeba postavit plnohodnotnou vysokorychlostní trať, po které vlaky mohou projíždět rychlostí 300 kilometrů za hodinu i na tomto úseku dlouhém necelých 90 kilometrů. Teoreticky se tak může stát, že mezi Brnem a Přerovem budou dvě rychlostní železnice. Předběžnou konzultaci mezi potenciálními uchazeči svolala Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) na konec července. V současnosti úředníci dokončují parametry zadávací dokumentace, řekl MF DNES mluvčí SŽDC Pavel Tesař.

Modernizace do čtyř let

Jakou podobu bude mít vysokorychlostní spojení Brna s Ostravou – a v širší perspektivě i Prahy s Ostravou, by mělo být známo do dvou let. O další dva roky později předpokládá správa železnic začátek stavebních prací na modernizaci a zrychlení doposud jednokolejného spojení Brno – Přerov. O zrychlení tohoto spojení na 200 kilometrů rozhodl resort dopravy před třemi lety na základě studie společnosti Sudop Brno. Už tehdy se ale stalo terčem kritiky kvůli tomu, že chystaná úprava je nedostatečná a krátkozraká. Argumenty zastánců vyšší rychlosti převážila mimo jiné snaha vrátit na trať osobní vlaky spojující Vyškov s Brnem, které byly z nedostatečně kapacitní tratě vytlačeny rychlíky na Ostravu a Šumperk. Právě pomalá regionální doprava ale nyní může komplikovat provoz vysokorychlostních vlaků. Pokud totiž úsek zůstane páteřním spojením Brna a Ostravy, budou se na stejných kolejích potkávat osobáky s vysokorychlostními soupravami. Pokud komplikace vzniknou, řešení by se našlo. Stát má totiž zablokovanou územní rezervu pro stavbu další tratě, po které by vlaky mohly jezdit zmíněnou 300kilometrovou rychlostí.

Tratě za 85 miliard korun

Stát jako investor sděluje krajům, kde plánuje stavět dopravní koridory. Studie proto odpoví na otázku, zda je potřeba rezervu pro vysokorychlostní trať držet i nadále. „Studie tak může říct, že do budoucna postačí stávající spojení. Nebo naopak zjistí, že 200kilometrová trať představuje úzké hrdlo a že je potřeba tuto územní ochranu potřeba držet dál,“ uvedl místopředseda poslaneckého Hospodářského výboru Martin Kolovratník. Podle něj do rozhodování vstupuje i problematika cestování vysokorychlostní železnice napříč celou republikou z Prahy do Ostravy. V jednání je totiž varianta přímého spojení do Ostravy přes Pardubice a Olomouc, ve které by se expresní vlaky směřující do Ostravy vyhýbaly Brnu.

Připravovaná přestavba železničního spojení mezi Brnem a Přerovem má podle dosavadních odhadů vyjít na 35 miliard korun. Dalších zhruba 50 miliard spolyká výstavba navazující rychlotrati do Ostravy, uvedl Pavel Tesař. Přesnější odhad ceny nicméně přinese právě zmiňovaná studie proveditelnosti. V nejambicióznějším případě by se vlaky z Brna do Přerova mohly řídit až 350kilometrovou rychlostí, což odpovídá koncepci rozvoje rychlých železničních spojení. Hlavní slovo ale bude i v tomto parametru mít názor odborníků. Ti zohlední geografické a ekonomické ukazatele, tedy zda budou náklady na výstavbu v maximálních parametrech opodstatněné a zda nebudou příliš vysoké nároky na údržbu takové trati. Ta by se podle odhadů SŽDC mohla v ideálním případě začít budovat po roce 2025.

O polovinu kratší cesta

Překonat rychlíkem 172 kilometrů z Brna do Ostravy dnes trvá dvě hodiny a dvacet minut. Přestavba nynější jednokolejné trati do Přerova na dvoukolejku pro vlaky jedoucí 200kilometrovou rychlostí zkrátí cestu do Ostravy na 77 minut. Dostavba rychlostního úseku Přerov – Ostrava s maximální rychlostí 300 km/h pak z jízdní doby odečte další více než čtvrt hodinu. Přípravu rychlotrati schválila vláda loni v květnu. Páteřní síť spojující Prahu s Brnem a navazující na zahraniční tratě v Německu přes Drážďany a Mnichov, v Polsku přes Katowice a Vratislav a na jihu přes Břeclav do rakouské Vídně a slovenské Bratislavy by měla vyjít na 650 miliard korun. Nejdále je s přípravou spojení Prahy a saských Drážďan, které včetně obřího tunelu pod krušnohorským masivem vyjde na zhruba 135 miliard. Kromě něj projektanti pracují na studii proveditelnosti rychlodráhy mezi Prahou a Brnem.

31. 08. 2018 Skupina České dráhy vydělala za pololetí 262 milionů korun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30215/>)

Skupině České dráhy se v prvním pololetí roku 2018 dařilo a podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) skončila své hospodaření se ziskem 262 milionů korun. Úspěšná byla také při obhajobě mezinárodního ratingu od agentury Moody's, která na jaře potvrdila rating v investičním pásmu na stupni Baa2 se stabilním výhledem. „Zisk Skupiny ČD před zdaněním a úroky (EBIT) byl v pololetí 2018 meziročně vyšší o více než 300 milionů korun a dosáhl 1,2 miliardy korun. Přispěl k tomu zejména růst tržeb v obou hlavních segmentech podnikání. Tedy v osobní i v nákladní

dopravě," upřesňuje vývoj hlavního ukazatele zdraví firmy Pavel Krtek, předseda představenstva a generální ředitel (CEO) ČD, a.s.

Osobní doprava

Dlouhodobý trend příklonu veřejnosti k železniční dopravě se odrazil v meziročním nárůstu počtu cestujících o 2,5 milionu. „Stejně jako jiné roky, také letos lidé s oblibou využívali především dálkové a příměstské spoje," říká člen představenstva ČD, a.s., odpovědný za úsek ekonomiky a informatiky (CFO) Martin Bělčík a pokračuje: „To se promítlo do tržeb z prodeje jízdních dokladů, které se meziročně zvýšily o 2,4 %. Podíl na tom měla především vnitrostátní osobní doprava a vyšší výnosy plynoucí ze zapojení vlaků ČD do integrovaných dopravních systémů.“ Na výsledek hospodaření osobní dopravy však mělo negativní vliv krátkodobé oslabení české koruny vůči euru a vyšší výkonová spotřeba. Primárně kvůli kurzovým ztrátám proto segment skončil s účetní ztrátou 388 milionů korun. „Díky jiným podnikatelským aktivitám se nicméně tento propad podařilo v rámci hospodaření mateřské společnosti eliminovat a akciová společnost České dráhy jako celek dosáhla zisku 237 milionů korun," dodává Martin Bělčík.

Nákladní doprava

Kladný hospodářský výsledek ve výši 350 milionů korun vykázala za prvních šest měsíců roku nákladní doprava. I v tomto segmentu rostly meziročně tržby, a to v souvislosti s vyšším objemem přeprav o 1,3 milionu tun. Růst nákladní dopravy zaznamenal téměř ve všech komoditách, především hnědé a černé uhlí, železo, kalamitní dřevo, automobil a stavebniny. Nově jsou v letošním roce realizovány přepravy v Rakousku na vlastní licenci ČD Cargo a pokračuje růstový trend tržního podílu značky ČD Cargo v Polsku. Pozitivně se vyvíjí rovněž mezinárodní přepravy směřující přes Slovensko do Maďarska a do dalších zemí.

Také v prvním pololetí 2018 pokračovaly společnosti Skupiny ČD v obnově vozidlového parku. V osobní dopravě to byl například odkup vozů od ÖBB, modernizace osobních vozů pro linku Ex6 Praha – Cheb, redesign interiéru jednotek Pendolino nebo modernizace motorových vozů řady 809 a 810. V nákladní dopravě šlo zejména o nákup interoperabilních lokomotiv a plošinových vozů pro přepravu kontejnerů.

31. 08. 2018 SŽDC otevřela opravenou nádražní budovu v Grycově

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/opravena-budova-grygov.html>)

Železniční stanici Grygov nedaleko Olomouce oživila opravená nádražní budova. Více než tři měsíce trvající stavební práce zahrnovaly opravu exteriéru památkově chráněného objektu i obnovu jeho interiéru. Celková investice dosáhla částky téměř 3,4 milionu korun, dodavatelem stavebních prací byla firma Hroší stavby Morava. Ze stavebních prací na vnějším plášti objektu je nutné zmínit zejména opravu a doplnění režného zdiva, náhradu původní střešní krytiny novou v odstínu modročerné s hladkým povrchem či úpravu povrchu schodů včetně doplnění chybějících částí umělým kamenem. Náročným prvkem byla obnova výplní otvorů. „Při výměně oken a dveří jsme vycházeli z požadavků památkářů, okna i dveře jsou dřevěné, částečně nové a částečně repasované," říká náměstek generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) pro správu majetku Tomáš Drmola. Pokud jde o úpravy uvnitř výpravní budovy, vyměnily se podlahové krytiny ve většině prostor, nové jsou obklady i dlažba na hygienickém zařízení. Nezapomnělo se ani na opravu omítek.

Grygov leží na železniční trati 270 Bohumín – Přerov – Česká Třebová. Výpravní budovu tvoří zděný objekt z režného zdiva o dvou nadzemních a jednom podzemním podlaží s valbovou a polovalbovou střechou. V objektu se nachází dopravní kancelář, místnost technologie, pokladna pro prodej jízdenek a sociální zázemí zaměstnanců. Najdeme zde také prostory pro cestující – čekárnu a veřejné WC – a zatím nevyužitá komerční prostory. Výpravní budova v Grycově byla dokončena v roce 1901 a až do dnešních dnů nezměnila nijak zásadně svou podobu. V roce 1997 proběhly stavební úpravy spočívající ve zbudování nového sociálního zázemí pro veřejnost přímo ve výpravní budově. V roce 2003 se pak opravila a očistila původní fasáda, ve stejném roce byl celý objekt prohlášen za kulturní památku.

V Olomouckém kraji se ještě letos dokončí celková rekonstrukce výpravní budovy v Lipníku nad Bečvou. V nejbližší době se pak znovu rozběhnou stavební práce na rekonstrukci výpravní budovy v Přerově. Tu zdržel výskyt vysoké vlhkosti zdiva, na který stavebníci narazili při odstranění vnějších omítek, a také nutnost následné úpravy stavebních postupů podléhajících schválení orgánů památkové péče. Probíhá také výběr dodavatele na opravy nádražních budov v Olomouci městě a Drahanovicích.

31. 08. 2018 Slovenská strela míří na dva roky do dílny, legendární vlak se dočká generální opravy (M 290.001)

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/slovenska-strela-miri-na-dva-roky-do-dilny-legendarni-vlak-se-docka-generalni-opravy-1350660>)

Legendární železniční vůz Slovenská strela vyrobený v roce 1936 v Tatře dnes specializovaná firma odvezla z Kopřivnice na Novojičínsku, kde vlak léta chátral venku před muzeem, na dvouletou kompletní rekonstrukci do firmy ČMŽO v Hranicích na Přerovsku. Oprava bude stát 35 milionů. Souprava po rekonstrukci bude umístěna v Kopřivnici v novém depozitáři u nového muzea automobilů Tatra, bude opět schopná provozu a při zvláštních příležitostech vyjede na koleje. Novinářům to dnes řekl zástupce zúčastněných firem.



Se Strelou se přišly rozloučit desítky lidí. Pracovníci transportní firmy vůz nejprve pomocí navijáku pomalu naložili na dlouhý návěs. S ním pak řidič dlouhé minuty obratně manévroval a couval, až se dostal na silnici. Opravený vlak za dva roky přijede už po vlastní ose po kolejích. "Naším hlavním záměrem je používat Slovenskou strelu jako lákadlo do nového krajského muzea, které vznikne na okraji areálu naší automobilky," řekl generální ředitel automobilky Tatra Trucks Radek Strouhal. Strela je podle něj v podstatě divem techniky a jedním z nejrychlejších vlaků, který kdy jezdil po českých kolejích.

Rekonstruována bude podle původní dokumentace. "Opraví se i to, co se v minulosti při některých necitlivých rekonstrukcích poškodilo. Bude plně pojízdná. Budeme dělat velmi výjimečné projížďky, tak aby se to vozidlo co nejméně poškodilo," řekl Strouhal. Depo bude zhotoveno tak, aby návštěvníci viděli i podvozek. "Budeme ho i vysouvat před depo ven, aby trošičku lákal, aby se dal nastartovat a dal se ukázat i unikátní pohon, který tam je, protože to je v podstatě první hybridní vlak," řekl Strouhal. Restaurátor Jan Palas řekl, že pohon Strely byl unikátní v tom, že kombinoval výhody pohonu elektrickým motorem a současně motorem spalovacím. "Jeho přednost byla hlavně v tom, že měl výborné trakční vlastnosti, výborně se rozjížděl a byl úspornější," řekl Palas. Práce na rekonstrukci Strely podle něj bude náročná, zahrne spoustu materiálů a množství úplně odlišných konstrukčních celků. "Nejnáročnějším úkolem týmu bude skloubit dva protichůdné požadavky, a to je na jedné straně poměrně přísná legislativa pro provoz drážních vozidel, tedy dnešní předpisy, dnešní normy, a na druhé straně historický vzhled vozidla a navrácení původního provedení," řekl restaurátor. Náročná podle něj bude také opravit patentem chráněný hnací agregát inženýra Josefa Sousedíka. "To je věc náročná ani ne možná po stránce mechanické, ale zejména elektrické. To elektrické ovládání agregátu je věc dnes už neznámá," řekl Palas.

Náklady na projekt včetně výstavby depozitáře činí 118 milionů korun, z čehož téměř 80 milionů tvoří dotace. "Nové muzeum vozů Tatra získá exponáty i díky tomu, že jsme odkoupili od soukromého sběratele mimořádně cennou sbírku užitkových a speciálních tatrovek," uvedl spolujednatel automobilky Tatra Trucks René Matora. Muzeum bude provozovat kraj, jemuž Tatra darovala pozemek s halou bývalé slévárny. Počítá se s koordinací se současným Technickým muzeem Tatra. Předpokládané náklady na výstavbu muzea přesahují 120 milionů korun. "V současnosti ve veřejné soutěži vybíráme zhotovitele stavby a finalizujeme návrh expozice nového muzea," uvedl moravskoslezský hejtmán Ivo Vondrák (ANO).

Slovenská strela je jedinou movitou památkou v Moravskoslezském kraji. Motorový vůz byl nasazený na trati Praha – Bratislava, i proto dostal pojmenování Slovenská strela. Jezdil s jedinou zastávkou v Brně a byl to tehdy nejrychlejší spoj, který jezdil po československých kolejích. Trasu urazil za čtyři hodiny a 50 minut. Po začátku druhé světové války byla Slovenská strela odstavena kvůli nedostatku pohonných hmot. Po válce ještě vůz chvíli jezdil hlavně jako ministerský nebo vládní vlak, vozil i představitel Československa na procesy do Norimberku. Jezdil ještě v 50. letech, pak byl vyřazen. Vlaky Slovenská strela byly vyrobeny dva. Jeden později vyhořel a druhý se dostal v roce 1960 do kopřivnického muzea. Dlouhá desetiletí je jedním ze symbolů města.