

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – květen 2019

OBSAH

03. 05. 2019	NOVELA DRÁŽNÍHO ZÁKONA OHROŽUJE KONKURENCI, VARUJÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVCI (ZAŘÍZENÍ SLUŽEB).....	3
03. 05. 2019	OBŘÍ PRODEJ POZEMKŮ NA ŽELEZNICI SMĚŘUJE DO FINÁLE (ČD -> SŽDC)..	3
03. 05. 2019	ČESKÉ DRÁHY OPĚT ZÍSKALY DŮVĚRU OLOMOUCKÉHO KRAJE K ZAJIŠTĚNÍ REGIONÁLNÍ DOPRAVY.....	4
05. 05. 2019	NOVÁ DOBA. TENDR NA ZAKÁZKU NA ŽELEZNICI POPRVÉ VYHRÁLA KVALITA MÍSTO CENY (BEST VALUE).....	4
06. 05. 2019	V RÁMCI MODERNIZACE TRATI DO LYSÉ NAD LABEM SE POSTAVÍ NOVÝ MOST PŘES LABE (LYSÁ NAD LABEM – ČELÁKOVICE).....	5
06. 05. 2019	DVĚ STĚ LET PLÁNŮ, 140 MILIARD EUR. PŘED 25 LETY BYL OTEVŘEN EUROTUNEL (6. KVĚTNA 1994).....	6
08. 05. 2019	POMOCÍ NEJVĚTŠÍHO KOLOVÉHO JEŘÁBU STAVARŮ DALI MOST NA VIADUKT (NEGRELLIHO VIADUKT).....	7
10. 05. 2019	NOVÁ TRATĚ PŘÍSPĚJE KE ZKRÁCENÍ JÍZDNÍ DOBY MEZI PRAHOU A ČESKÝMI BUDĚJOVICEMI (SOBĚSLAV – DOUBÍ).....	7
10. 05. 2019	PO KOLEJÍCH RYCHLOSTÍ 400 KM/H. JAPONSKO TESTUJE NEJRYCHLEJŠÍ VLAK NA SVĚTĚ (ALFA-X).....	8
13. 05. 2019	RYCHLOTATI V ČR SE ZAČNOU STAVĚT DLE FRANCOUZSKÝCH NOREM V 2025.....	8
13. 05. 2019	SŽDC DOKONČILA OPRAVU VÝPRAVNÍ BUDOVY V NIŽBORU.....	9
14. 05. 2019	RYCHLODRÁHA DO POLSKA MÁ VĚST PŘES HRADEC, KRKONOŠE PROVRTAJÍ TUNELY (PRAHA – WROCLAW).....	9
14. 05. 2019	MODERNIZACE PLZEŇSKÉHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ JE U KONCE (UZEL PLZEŇ, 2. STAVBA).....	11
14. 05. 2019	ČD POSÍLÍ DOPRAVU NA SOBOTNÍ POCHOD PRAHA – PRČICE, NABÍDNOU SPECIÁLNÍ CELODENNÍ JÍZDENKU (18. KVĚTNA 2019).....	11
15. 05. 2019	Z OLOMOUCE DO UNIČOVA RYCHLEJI? ŽELEZNIČÁŘI CHYSTAJÍ MODERNIZACI DŮLEŽITÉ TRATĚ.....	13
15. 05. 2019	OLOMOUCKÉ ŽELEZNIČNÍ MUZEUM CHYSTÁ NOČNÍ PROHLÍDKY I JÍZDY (17. KVĚTNA 2019).....	14
16. 05. 2019	KAŽDÝ SEDMÝ VLAK LONI PŘIJEL POZDĚ. NEJPŘESNĚJŠÍ JSOU OSOBÁKY.....	14
16. 05. 2019	DCEŘINÁ FIRMA EPH PŘEBÍRÁ NĚMECKÉHO DOPRAVCE LOCON.....	15
17. 05. 2019	ČESKÉ DRÁHY VYDÁVAJÍ SVÉ HISTORICKY NEJVÝHODNĚJŠÍ DLUHOPISY..	15
17. 05. 2019	DO DRUHÉ FÁZE ARCHITEKTONICKÉ SOUTĚŽE NA STANICI VELESLAVÍN POSTOUPILO PĚT NÁVRHŮ (PRAHA-VELESLAVÍN).....	16
17. 05. 2019	DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ NA KORIDOROVÉ STAVBĚ SUDOMĚŘICE – VOTICE (25. KVĚTNA 2019).....	16
18. 05. 2019	NA LOUNSKU VYKOLEJIL NÁKLADNÍ VLAK, POŠKODIL NĚKOLIK KILOMETRŮ TRATI (HŘIVICE).....	16
18. 05. 2019	ŽELEZNICI ČEKÁ PROMĚNA. S NÁSTUPEM NOVÝCH DOPRAVCŮ PŘIJEDOU I NOVÉ VLAKY.....	17
20. 05. 2019	SOD: SŽDC NEMUSÍ ZAPLATIT 1,1 MLD KČ ZA NEODEBRANOU ELEKTRINU..	19
20. 05. 2019	NOVÁ ZASTÁVKA PÍSEK JIH ZKRÁTÍ CESTU DO CENTRA MĚSTA.....	19

21. 05. 2019	O VLAKY REGIOJETU JE NA SLOVENSKU ZÁJEM, DO BRATISLAVY POŠLE DVOUPATROVÉ VAGONY (BRATISLAVA – KOMÁRNO)	20
21. 05. 2019	SŽDC PŘEDSTAVILA NOVÉ UNIFORMY ZAMĚSTNANCŮ	20
22. 05. 2019	PRVNÍ MODERNIZOVANÉ BISTROVOZY BYLY UVEDENY DO PROVOZU	20
22. 05. 2019	NA PRAŽSKÉM HLAVNÍM NÁDRAŽÍ ZAČÍNÁ OPRAVA FASÁDY A STŘECHY FANTOVY BUDOVY	21
24. 05. 2019	ZAČÍNÁ OČEKÁVANÁ REKONSTRUKCE VÝPRAVNÍ BUDOVY V HAVÍŘOVĚ....	21
27. 05. 2019	PŘED 40 LETY DOJEZDILY MOTOROVÉ EXPRESY VINDOBONA, DNES DO VÍDNĚ JEZDÍ O 2 HODINY RYCHLEJŠÍ VLAKY RAILJET (SVT 175).....	22
29. 05. 2019	VLAKOVÁ POŠTA TŘÍDÍCÍ ZÁSILKY PŘI JÍZDĚ SKONČILA PŘED DVACETI LETY. PŘEDNOST DOSTALA VELKÁ CENTRA.....	23
30. 05. 2019	BEZ FANFÁR I BEZE JMÉNA: „MOST INTELIGENCE“ SE REŽIMU NEHODIL UŽ V DOBĚ SVÉHO ZPROVOZNĚNÍ (BRANICKÝ MOST).....	24
31. 05. 2019	DRÁHY CHYSTAJÍ PŮDU K PRODEJI ČD-TELEMATIKY	27

03. 05. 2019 Novela drážního zákona ohrožuje konkurenci, varují železniční dopravci (zařízení služeb)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/zeleznice-soukromi-dopravci-ceske-drahy-zakon.A190502_105250_eko-doprava_rts)

Konkurenti Českých drah se obávají, že jim novela drážního zákona, zavře cestu k odstavným kolejím, čerpacím stanicím a dalším takzvaným zařízením služeb. Bez nich je přítom provoz drážní dopravy nemyslitelný. Zničit podnikání jim může dle jejich slov pouhá jedna věta v zákoně. Novela má přítom paradoxně vyřešit konkurenci dopravců na české železnici. Zákon, který nyní čeká v Poslanecké sněmovně druhé čtení, majiteli na řadě míst nařizuje tato zařízení zpřístupnit za férových cenových podmínek i konkurenci, v opačném případě stanovuje desetitisícové pokuty, případně zákaz činnosti. Jedna věta z pozměňovacího návrhu poslance Milana Ferance (ANO) by ale toto nediskriminační vyznění novely mohla obrátit naruby. Pozměňovací návrh, za který se na začátku měsíce postavili poslanci hospodářského výboru, totiž pozměnil definici zařízení služeb. „Podobně jako původní verze vyjmenovává například zastávky, odstavné koleje, čerpací zařízení a další technická zařízení, ale jen v případě, že jsou k tomu jejich provozovatelem zvláště určena,“ uvedl mluvčí společnosti RegioJet Aleš Ondrůj s tím, že ve velké většině případů patří tento majetek Českým drahám.

Poplatky za plošiny pro vozíčkáře

„Pro ostatní dopravce mimo České dráhy se může řada vybavení na železnici stát naprosto nedostupným nebo dostupným za nereálných finančních podmínek. Stále jsou v praxi platné například poplatky za využití plošin k nástupu cestujících na invalidním vozíku,“ dodal mluvčí společnosti, která v letošním roce na úkor ČD získala dlouholetý kontrakt na provoz rychlíků mezi Brnem a Ostravou nebo část linek v Ústeckém kraji. Poukázal přítom na šest let starý spor o cenu za použití zařízení umožňujícího nastupování pohybově handicapovaným cestujícím. V něm si soukromá společnost patřící podnikateli Radimu Jančurovi stěžovala, že jim konkurenční České dráhy pronajímají zmíněná zařízení za tisícikorunové částky za jedno použití. Žlutý dopravce nakonec plošiny za tyto peníze objednávat odmítl a tím si fakticky zavřel možnost tyto handicapované cestující na lince mezi Prahou a severní Moravou přepravovat.

Tentokrát to bude jiné, říká předkladatel

Podle předkladatele pozměňovacího návrhu Ferance však podoba nového zákona podobný problém nespustí. „Tento ‚pozměňovák‘ byl konzultován s ministerstvem dopravy. Nedával bych pozměňovací návrh, který bych nekonzultoval, aby formulace nebyly nepřesné,“ řekl MF DNES Feranec. Zcela opačný názor má ředitel drážního regulátora Pavel Kodým, podle kterého obavy části dopravců zcela nesmyslné nejsou. Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (ÚPDI), který rozhoduje spory mezi státem a dopravci i mezi dopravci navzájem, už jeden podobný problém řešil. V něm se dopravci domáhali vstupu na odstavné koleje, které státní Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) odmítla uznávat jako veřejně přístupná zařízení. „SŽDC řekla, že žádné služby neprovozuje, přičemž je fakticky provozovala,“ uvedl Kodým s tím, že úřad se se stanoviskem správy železnic neztotožnil. Definitivně ale spor rozhodnutý není, protože správa železnic se po rozhodnutí regulátora obrátila na soud. Podobný problém by podle Kodýma mohl nastat například u nádražních budov.

03. 05. 2019 Obří prodej pozemků na železnici směřuje do finále (ČD -> SŽDC)

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/obri-prodej-pozemku-na-zeleznici-smeruje-do-finale-1358558>)

Uskutečnění zásadní transakce na české železnici přestala brzdit největší překážka. Vyjednavači Českých drah a Správy železniční dopravní cesty totiž významně pokročili v rokování o částce, za kterou dráhy prodají více než čtyřicet milionů metrů čtverečních pozemků správci železnic. V původních představách o výši kontraktu se obě strany lišily o propastných čtrnáct miliard korun, o čemž exkluzivně informoval deník E15. Nyní je jasné, že se pozemky pod kolejemi a před nádražními budovami zobchodují v rozpětí deseti až dvanácti miliard korun. Definitivně má být jasno do konce června. Deníku E15 to řekl Miroslav Kupec, šéf drah. Informace potvrdil Jiří Svoboda, šéf SŽDC. „Původně jsme pozemky nacenili na dvacet miliard korun, zatímco SŽDC byla pod šesti miliardami korun. Finální částka se bude pohybovat mezi deseti a dvanácti miliardami korun,“ uvedl Kupec „Po dohodě budeme chtít znát stanovisko Evropské unie, jak bude na transakci nahlížet z hlediska nedovolené podpory státu, abychom zabránili jakýmkoli spekulacím,“ doplnil. Většinu z finančních prostředků dráhy vloží do nákupu a modernizace vlaků v osobní dopravě.

„Kompromis kolem jedenácti miliard je snad snesitelný a rozumný pro obě strany, které musejí obchod konzultovat i s ministerstvem financí, jelikož jde o státní peníze,“ sdělil k transakci bývalý šéf dozorců rady ČD Petr Moos. Dříve si dráhy i SŽDC nechaly zpracovat odborné posudky oceňující pozemky, avšak každá strana zvolila jinou metodu ocenění. Z posledních jednání podle Kupce vyplynulo, že se pozemky ocení podle jejich reálné tržní hodnoty. „Když chceme něco stavět či modernizovat, vždy to musíme řešit s drahami. Je to jako dům na cizím pozemku. A to je špatně,“ zdůvodnil transakci už dříve Svoboda. Nejvhodnější doba splácení částky je podle něj pět let. Závěrečná jednání povedou obě strany v příštích dvou měsících. Dojde-li k dohodě, dráhy předloží prostřednictvím ministerstva dopravy návrh o kontraktu vládě. Peníze do ČD půjdou ze státního rozpočtu.

Složité dělení státní železnice

Správa železniční dopravní cesty vznikla v roce 2003, kdy se zákonem oddělila od Českých drah, s nimiž do té doby tvořila jednu státní organizaci. SŽDC zpočátku fungovala jako servisní organizace, infrastruktura zůstala majetkem ČD. V roce 2008 ČD převedly na SŽDC koleje a další infrastrukturu, za kterou vyinkasovaly dvanáct miliard korun. O tři roky později byl dokončen převod takzvané živé dopravní cesty, kdy pod SŽDC přešli dispečeři a výpravčí. V roce 2016 pak SŽDC koupila od drah nádražní budovy za 3,3 miliardy korun. Nynější převod pozemků má završit oddělení drah a správy železnic.

03. 05. 2019 České dráhy opět získaly důvěru Olomouckého kraje k zajištění regionální dopravy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30557/>)

České dráhy budou i v dalších letech vozit cestující na regionálních tratích v Olomouckém kraji. Hejtmanství uzavřelo s Českými drahami první dvě ze tří smluv, které se týkají zajištění regionální dopravy formou přímého zadání. Celkem si Olomoucký kraj objedná dopravní obslužnost ve třech provozních souborech. „Dnes jsme s panem hejtmanem Okleškem podepsali dvě smlouvy na období deseti let, které pokrývají tratě v motorové trakci na Hané a na Jeseníku. Důvěra Olomouckého kraje je pro nás velkým závazkem a České dráhy udělají maximum pro zajištění kvalitní přepravy i v příštích letech,“ říká předseda představenstva a generální ředitel ČD, a.s., Miroslav Kupec a dodává: „V rámci provozních souborů Haná a Sever najedou vlaky Českých drah na regionálních tratích 2,349 milionu vlakokilometrů ročně.“ V rámci provozního souboru Haná zajistí České dráhy dopravní obslužnost od 1. ledna 2020 do konce platnosti jízdního řádu 2028/2029. Stejně časové období se týká také souboru Sever. V elektrické trakci se jedná o soubor Elektrická síť – střed a Elektrická síť – nová infrastruktura. Zde budou České dráhy zajišťovat dopravu do konce roku 2022, tedy do doby, než bude dokončena modernizace a elektrifikace trati Olomouc – Uničov – Šumperk. Provozní soubor Elektrická síť zahrnuje ročně dalších 3,270 milionu vlakokilometrů, které vlaky Českých drah v regionu najezdí.

Modernizace vozidel

Cestující se mohou těšit na větší komfort ve vlacích. Novinkou na kolejích bude 12 klimatizovaných jednotek řady 646 výrobce Stadler Pankow, které České dráhy zakoupily v Německu. Jednotky čeká nejen pravidelná periodická oprava, ale také modernizace. Ta bude zahrnovat nový audiovizuální informační systém, LCD monitory, Wi-Fi, elektrické zásuvky, GPS a v neposlední řadě také čalounění sedadel. Každá jednotka nabídne přes sto míst k sezení. „Moderní jednotky Stadler GTW budou nasazeny na pravidelných spojích výhradně na území Olomouckého kraje, a to především na Jeseníku. Např. na tratích ze Šumperka do Hanušovic a Jeseníku nebo z Olomouce do Moravského Berouna. Na Hané budou jednotky nasazeny na trati Olomouc – Drahanovice,“ upřesňuje Hana Motyková, ředitelka Regionálního obchodního centra ČD v Olomouci. Modernizací projdou také stávající vybrané motorové jednotky, které jsou v Olomouckém kraji už nyní v provozu. Celkem se smlouvami na provozní soubory Haná a Sever zavázaly České dráhy investovat do modernizace vozového parku v Olomouckém kraji 507 milionů korun.

05. 05. 2019 Nová doba. TENDR NA ZAKÁZKU NA ŽELEZNICI POPRVÉ VYHRÁLA KVALITA MÍSTO CENY (BEST VALUE)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/szdc-tendr-soutez-ceka-lipa-cena-kvalita-zeleznice-koleje-most-oprava.A190505_123107_eko-doprava_rts)

Resort dopravy úspěšně vyzkoušel první projekt, kde při rozhodování o výběru stavební firmy hrála cena jen menšinou roli. Opravu železničního mostu u severočeských Zahrádek na trati mezi

Lovosicemi a Českou Lípou přitom tento pilotní projekt nijak neprodražil. Proti očekávaným 40 milionům korun v soutěži zvítězila společnost Strabag Rail s necelými 37 miliony korun. Přestože soutěžní zákon úředníkům umožňuje vybírat vítěze i podle jiných kritérií než podle nejnižší ceny, ve skutečnosti se tak neděje. U drtivé většiny zakázek na stavby nových silnic nebo železnic rozhoduje výhradně cena. Ta v soutěžích na novostavby představuje 90 procent možných bodů a pouze desetina hodnocení připadá na délku záruční doby. Záruku však až na nečetné výjimky firmy poskytují vždy stejně dlouhou, tedy desetiletou. O vítězi veřejných soutěží tak ve většině případů bývá rozhodnuto v okamžiku rozlepení nabídek s cenou.

Dvě obálky, těžší rozhodování

To nová metoda neumožňuje. Přestože státním výběrovým komisím přináší daleko více práce, ministerstvo dopravy ji považuje za způsob, jak zajistit kvalitnější výstavbu a následně i ušetřit peníze za údržbu a opravy zánovních staveb. Podle autora manuálu pro úředníky Romana Novotného ale přináší i velké výhody pro samotné stavební firmy. „Klesá tlak na cenu, pokud se soutěžitelé mohou odlišovat jinak,“ uvedl Novotný.

U zmiňované soutěže na rekonstrukci mostu překlenujícího údolí u nedaleké údolí přírodní památky Peklo mohli uchazeči získat body zejména za prezentaci pěti stavebních projektů, které považují za svůj úspěch. Další cestou bylo odhalení možných rizik ve stanovené metodě výstavby a navržení způsobu, jak se těmto možným komplikacím při výstavbě vyhnout. Poslední šancí dotovanou deseti procenty byl pohovor se stavbyvedoucími všech sedmi uchazečů, kteří se do první české zakázky vybírané metodou Best Value přihlásili.

Pro lidi žijící v okolí

Vítězný návrh přitom získal mezi sedmi zájemci nejvyšší hodnocení ve všech kategoriích s výjimkou vyhodnocení rizik. „Zároveň šlo o společnost, která nabídla nejnižší nabídkovou cenu, jež byla současně nižší než předpokládaná hodnota zakázky,“ uvedl Marek Illiaš, mluvčí Správy železniční dopravní cesty, která je investorem opravy železničního mostu. Podle SŽDC tak lze pilotní projekt považovat za úspěch. Správce infrastruktury proto plánuje tento nový způsob soutěžení v budoucnu využívat. Podle Tomáše Janeby z Asociace pro rozvoj dopravní infrastruktury (ARI) mohl stát od zhotovitele požadovat další řadu úkolů, které se doposud tradičně úředníkům příliš nedaří zvládat. V zahraničí není například výjimkou, když zhotovitel dostane možnost vytvořit takové řešení, aby stavba byla přínosná i pro lidi žijící v bezprostředním okolí. Zakázku tak může získat firma, která přesvědčí lidi, aby stavbu neblokovali, čímž by se v českém prostředí výrazně zkrátila stavební příprava. Kromě již zmiňovaného mostu u Zahrádek SŽDC zkouší vybírat firmu podle kvality rovněž u zakázky na vypracování studie proveditelnosti na výstavbu vysokorychlostního železničního spojení z Brna do Ostravy přes Přerov.

06. 05. 2019 V rámci modernizace trati do Lysé nad Labem se postaví nový most přes Labe (Lysá nad Labem – Čelákovice)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/v-ramci-modernizace-trati-do-lyse-nad-labem-se-postavi-novy-most-pres-labe>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zahajuje další velký projekt v okolí Prahy. Jde o optimalizaci mezistaničního úseku Lysá nad Labem – Čelákovice, jehož dominantní součástí je výstavba nového železničního mostu přes Labe nedaleko Čelákovic. Stavební práce provedou společnosti EUROVIA CS, GJW Praha a Elektrizace železnic Praha. Plánovaná investice dosáhne výše 1,47 miliardy Kč bez DPH, s financováním stavby pomůže Evropská unie prostřednictvím programu CEF (Nástroj pro propojení Evropy).

Náplní stavby je rekonstrukce dvoukolejného mezistaničního úseku Lysá nad Labem – Čelákovice, tedy železničního svršku a spodku, proběhnou také úpravy nástupišť v zastávce Čelákovice-Jiřina, železničních přejezdů, mostů, pozemních objektů pro technologii, přístřešků pro cestující, trakčního vedení či sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.

Hlavním cílem je odstranit nedostatečnou kapacitu dráhy pro narůstající počet přepravených cestujících a zvýšit traťovou rychlost až na 140 km/h. „Klíčovou součástí stavby bude výměna mostu přes Labe, který nevyhovuje současným potřebám železniční dopravy zejména kvůli svému šířkovému uspořádání,“ říká generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Most bude nahrazen novou nosnou konstrukcí včetně úpravy spodní stavby. Ta umožní v budoucnu napojení samostatné konstrukce lávky pro pěší a cyklisty. Po přestavbě bude most splňovat podjezdnou výšku minimálně 5,25 metru (oproti stávající výšce 4,7 metru), stavebně bude připraven na podjezdnou výšku sedm metrů.

S ohledem na vysoký rozsah osobní dopravy ve špičce a problematiku provozu při výluce jedné koleje je součástí stavby zřízení definitivní odbočky Káraný, která rozdělí dnešní úsek mezi Lysou nad Labem a Čelákovickami na dva. Hlavní stavební práce začnou v březnu příštího roku, kdy se předpokládá zahájení dlouhodobých výluk. Konec stavby se pak plánuje na listopad 2021, do konce května 2022 budou probíhat dokončovací práce. Ještě letos by se měla postavit technologická budova odbočky Káraný společně s potřebným zabezpečovacím zařízením. Odbočka zůstane zachována i po stavbě pro zmírnění vlivu výluk při udržovacích pracích.

Příští rok začne rekonstrukce obou traťových kolejí v úseku Lysá nad Labem – Káraný a spodní stavba definitivního mostu přes Labe i provizorní mostní konstrukce. V roce 2021 se pak bude pokračovat v úseku Káraný – Čelákovice. Nové podoby se dočká i jediná zastávka na trati Čelákovice-Jiřina. Současná nástupiště se odstraní a nahradí novými s délkou 200 m a výškou 550 mm nad temenem kolejnice. Rekonstrukcí projdou stávající přístřešky, které se rozšíří na výhledový počet cestujících. Těm budou sloužit i nové tabule orientačního systému.

06. 05. 2019 Dvě stě let plánů, 140 miliard eur. Před 25 lety byl otevřen Eurotunel (6. května 1994)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/zahranicni/eurotunel-vyroci-25-let-vystavba-historie-kanal-la-manche.A190506_114057_eko-zahranicni_fih)

Přesně před čtvrt stoletím, 6. května 1994, přestřihla královna Alžběta II. pásku tunelu pod Lamanšským průlivem. „Sedmý div“ moderního světa stavělo pod mořským dnem třináct tisíc dělníků a dnes jím ročně přicestují do Anglie či Francie miliony lidí. Je volbou i pro ty, kdo mají strach z létání. Myšlenka na vznik podmořské dopravní tepny, která bude alternativou drahého a pro někoho nepříjemného létání nebo pomalé lodní dopravy, žila na papíře už od roku 1802. Strach z válek odvěkých rivalů Francie a Velké Británie byl dlouho silnější, ale věda a byznys nakonec zvítězily. Přesně před čtvrt stoletím Alžběta II. a prezident Francie Francois Mitterand slavnostně přestřihli pásku. Po sedmi letech prací byl megaprojekt hotov.

Tunelem každoročně míří do Francie a dál na 4,5 milionu britských turistů a 1,6 milionu nákladních automobilů. Podle loňské zprávy poradenské firmy Ernst & Young obchod a cestovní ruch na obou stranách Lamanšského průlivu vygeneruje každý rok kolem 140 miliard eur, tedy téměř 3,6 bilionu korun. Technologický zázrak dlouhý 50 kilometrů (z toho 38 km pod hladinou moře) má vyústění ve dvou železničních terminálech – v britském přímořském městě Folkestone a ve francouzském Calais. Samotná výstavba byla monstrózní. Zapojilo se do ní na třináct tisíc dělníků obou národností, kteří prokopali dlouhý tubus. Hotový tunel se stal nejdelším svého druhu na světě. Oproti původním plánům byl výrazně předražen a pochopitelně se stal tučným soustem pro stavební firmy a projektanty.

Náklady na výstavbu byly podle CNN 7,2 miliardy dolarů, tedy v přepočtu 165 miliard korun. To je pro představu osminásobek sumy, která se má podle aktualizovaných propočtů Ředitelství silnic a dálnic utratit za modernizaci dálnice D1. Těžko lze pochopitelně náklady na tyto stavby jakkoliv porovnávat kvůli zcela odlišnému charakteru. Z podmořského dna se vybralo 4,9 milionů metrů krychlových zeminy, která se vyvezla a použila k výstavbě umělého parku Samphire Hoe u nedalekých bílých doverských útesů. Americká společnost stavebních inženýrů tunel označila jako sedmý div moderního světa. Umístili ho tak vedle například mrakodrapu Empire State building. Přestože společnost Eurotunel, která za stavbou stála, téměř zbankrotovala, tunel se stal velmi populární a vedl k renesanci upadajícího železničního cestování ve Velké Británii.

Z Paříže do Londýna za dvě a čtvrt hodiny

„Tunel změnil vnímání Bruselu a Paříže jako destinací, kam je nutné zaletět, na místa, která jsou při cestě,“ komentoval počin Mark Smith, zakladatel železničního portálu The Man in Seat 61. Podle něj podmořské železniční spojení navíc láká nové turisty. Lidé, kteří mu píšou na jeho portál, často mají buď strach z létání, anebo volí podmořský vlak jako ekologickou alternativu. Eurotunel se stal pupeční šňůrou staletými zjizvenými vztahy, která spojuje nejen obě země, ale je zároveň symbolem blízkosti Británie a Evropské unie. Symbolem, který bude mít jistě smysl i v době pobrexítové.



O projektu se mluvilo už před více než dvěma sty lety. První vizi o podmořském spojení Francie s Velkou Británií měl v roce 1802 francouzský inženýr Albert Mathieu-Flavier. Jeho návrh pro Napoleona počítal přitom s vytvořením umělého ostrova v půli cesty jako zastávky pro občerstvení koní i cestujících. V nějaké podobě přežíval až do roku 1882, kdy jej Britové smetli ze stolu v obavách, že tunel ohrozí obranu království. Zelenou výstavbě megalomanské stavby daly parlamenty obou zemí až v roce 1987. Realizovala se výstavba dvou železničních tunelů a jednoho servisního. Také kvůli bezpečnosti nakonec sešlo z plánů umožnit průjezd i automobilům.

Zhruba padesátikilometrovým tunelem dnes projíždějí tři druhy souprav. Jedna převáží nákladní i osobní automobily nebo autobusy (včetně jejich pasažérů) mezi terminály na koncích tunelu, další je určena pouze pro přepravu nákladů a poslední je pak rychlovlak, který spojuje Londýn s Paříží, Bruselům nebo Amsterdamem. Cesta mezi a britskou a francouzskou metropolí trvá jen dvě a čtvrt hodiny a vlak zde s úspěchem konkuruje letecké přepravě.

08. 05. 2019 Pomocí největšího kolového jeřábu stavaři dali most na viadukt (Negrelliho viadukt)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/pomoci-nejvetsiho-koloveho-jerabu-stavari-dali-most-na-viadukt/1753512>)



Stavaři dnes po 22:15 na Negrelliho viadukt usadili novou ocelovou konstrukci, přemostila tak ulici Prvního pluku v pražském Karlíně. Původně se odhadovalo, že konstrukci, kterou osazoval největší kolový jeřáb v Česku, začnou zvedat v odpoledních hodinách, protáhly se ale přípravné práce, například nakládání zátěže na jeřáb. Samotná doba vyzdvižení a umístění mostní konstrukce trvala zhruba hodinu a půl, zjistila ČTK na místě. Podle mluvčí stavební firmy Strabag Edity Novotné, bude na rozdíl od původního železničního mostu, který stavaři odstranili loni v únoru, nový most pouze jednokolejný.

Mostní konstrukce váží 169 tun, měří 34,8 metru. Jeřáb má nosnost 550 tun, jeho protizávaží mělo vážit 350 tun, nakonec se ale odborníci rozhodli zatížit jej 50 tunami navíc. "Aby bylo možné dopravit konstrukci z výrobní dílny na stavbu, byla konstrukce složena z 34 dílů. Tyto díly byly přepraveny na parkoviště autobusového nádraží a následně sestaveny a svařeny," uvedla Novotná. Příprava tak trvala několik dní.

Kvůli manipulaci s mostem se musely postavit dvě provizorní konstrukce. "Aby je bylo možné zavěsit na jeřáb, bylo potřeba vytvořit speciální vahadlovou konstrukci, která zajistila rovnoměrné rozdělení hmotnosti ocelové konstrukce na všechna čtyři nosná lana," dodala Novotná. Most je šikmý, kdyby se nesprávně zavěsil, mohl by se zkroutit. "Druhou zvláštností je přibližně 10 metrů dlouhá kolejová dráha pod mostem, která sloužila k posunu konstrukce po ploše parkoviště blíže k jeřábu. Jinak by bylo vyložení jeřábu příliš velké a mohlo dojít k jeho převrácení," řekla. Konstrukce při zvedání ještě neměla finální nátěr, mohl by se poškodit při manipulaci.

Přípravné práce začaly již před několika dny, na stavbě se dnes pracovalo od ranních hodin. I když je prostor ohraničený základy vstupu, mnozí lidé si přes staveniště krátili cestu. Kvůli vyzdvižení konstrukce je pro veřejnost uzavřeno parkoviště ve spodní části autobusového nádraží Florenc a část ulice Prvního pluku, otevře se v sobotu. Autobusy na nádraží ale jezdí.

Oprava železničního viaduktu začala v létě 2017, starý most byl odstraněn loni v únoru. Skončit má v lednu příštího roku. Vyžádá si 1,44 miliardy korun. Je součástí plánované modernizace trati na Kladno s odbočkou na pražské letiště. Negrelliho viadukt je prvním pražským železničním mostem přes Vltavu a druhým nejstarším stojícím mostem v Praze. Spojuje Masarykovo nádraží přes ostrov Štvanici s Bubny. Stavba dlouhá 1 100 metrů, která byla uvedena do provozu na začátku června 1850, je památkově chráněná. Jméno má po staviteli Aloisovi Negrellim.

10. 05. 2019 Nová trať přispěje ke zkrácení jízdní doby mezi Prahou a Českými Budějovicemi (Soběslav – Doubí)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/nova-trat-prispeje-ke-zkraceni-jizdni-doby-mezi-prahou-a-ceskymi-budejovicemi>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vybrala zhotovitele modernizace dalšího úseku čtvrtého železničního koridoru mezi Soběslaví a Doubím u Tábora. Zakázku za téměř 3,9 miliardy Kč bez DPH bude realizovat sdružení firem Soběslav – Doubí, které tvoří společnosti STRABAG Rail, EUROVIA

CS a Metrostav. Zahájení stavebních prací se předpokládá v září letošního roku, do dubna 2023 vznikne místo původní trati téměř v celém úseku novostavba vedená v souběhu s dálnicí D3.

Stavba navazuje na modernizaci úseku z Veselí nad Lužnicí do Soběslavi, která proběhla v letech 2014 a 2015. Nová trať umožní rychlost 160 km/h, přinese zvýšení kapacity a díky zdvoukolejnění dosud jednokolejné trati odpadne také nutné křižování vlaků v Soběslavi a Roudné. „Zahajujeme modernizaci jednoho z posledních úseků čtvrtého železničního koridoru mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Po jejím dokončení se jízdní doba expresu z Českých Budějovic do Prahy přiblíží hranici hodiny a tři čtvrtě. Poté bude zbývat už jen přestavba úseku ze Ševětína do Nemanic, na jejíž přípravě intenzivně pracujeme,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Délka nové trati bude 8,8 kilometru, zhruba polovina povede v těsném sousedství dálnice D3. Ve stanici Soběslav bude zrušen současný železniční přejezd a nahrazen podchodem pro pěší. Těsně za stanicí ve směru na Doubí u Tábora bude následovat 370 metrů dlouhý Zvěrotický tunel. Na něj naváže přemostění Černovického potoka 830 metrů dlouhou estakádou, další estakáda o délce 263 metrů překoná Kamenný rybník. Nejvyššího místa trať dosáhne v oblasti nové zastávky Myskovice v místě podjezdu pod silnicí do Janova. Významným příspěvkem životnímu prostředí bude tunelový most převádějící nad železnicí biokoridor v lokalitě Hluboká. U zastávky Doubí u Tábora se trať přiblíží ke staré stopě. Na nové přeložce nebudou žádné železniční přejezdy, její výstavba se téměř nedotkne provozu vlaků mezi Soběslaví a Tábořem. Výluky budou nutné až při napojování nové trati na původní. Projekt je navržen ke spolufinancování EU v rámci Operačního programu Doprava 2014 – 2020, maximální výše podpory EU bude tvořit 82,84 % z celkových ustatelných nákladů. Národní financování zajistí Státní fond dopravní infrastruktury.

10. 05. 2019 Po kolejích rychlostí 400 km/h. Japonsko testuje nejrychlejší vlak na světě (Alfa-X)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/sinkansen-vlak-japonsko-rychlovlak-zeleznice-maglev-sapporo-doprava.A190510_151815_eko-doprava_mato)

Japonsko začíná v pátek testovat vlakovou soupravu schopnou vyvinout rychlost až 400 kilometrů za hodinu. Stroj s názvem Alfa-X by měl začít jezdit po tamní síti vysokorychlostních železnic Šinkansen v roce 2030. Od ostatních japonských rychlovlaků se liší především extrémně dlouhým „nosem“, který měří 22 metrů. Tato délka je nutná kvůli masivnímu odporu vzduchu, který bude rychlovlak překonávat při každém vjezdu do tunelu.

Nejnovější přírůstek do rodiny japonských rychlovlaků si objednala železniční společnost JR East. Od roku 2030 by měl stroj Alfa-X brázdit japonské tratě provozní rychlostí 360 kilometrů za hodinu. Zhruba ve stejné době by mělo být v Japonsku dokončeno vysokorychlostní železniční spojení s metropolí Sapporo na severu země, píše deník The Telegraph. Alfa-X bude cestující vozit rychlostí o 10 km/h vyšší, než jeho čínský konkurent Fuxing Hao na trati mezi Pekingem a Šanghají. Ten je rovněž schopný vyvinout maximální rychlost až 400 kilometrů za hodinu, uvádí agentura Bloomberg. Desetivozová souprava Alfa-X je vybavena nejmodernějšími technologiemi, včetně systému, jenž zabrání vykolejení během zemětřesení. Kromě standardních brzd bude moci ke zpomalení využít také tzv. vzduchové brzdy na střeše a magnetické desky v blízkosti kolejnic. Pohodlí cestujících při vysokých rychlostech by měla zajistit soustava tlumičů a vzduchové odpružení. Nový model vlaku je inspirován modelem E5 společnosti JR East, který nyní jezdí na hlavních japonských tratích.

Alfa-X je považován za nejrychlejší vlak na světě, překonávají jej pouze tzv. maglevy. Ty však nejezdí po kolejích, ale jejich soupravy „levitují“ nad dráhou díky odpudivým účinkům magnetického pole. V pravidelném provozu je maglev například na příměstské dráze na letišti v Šanghají.



13. 05. 2019 Rychlotrati v ČR se začnou stavět dle francouzských norem v 2025

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/rychlotrati-v-cr-se-zacnou-stavet-dle-francouzskych-norem-v-2025/1755319>)

Stavba prvních vysokorychlostních tratí v České republice by měla začít v roce 2025. Řekl to po dnešní návštěvě Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) ministr dopravy Vladimír Kremlík

(za ANO). Česko při stavbě bude využívat normy pro vysokorychlostní vlaky francouzských státních drah TGV. SŽDC za normy zaplatí francouzskému dopravci SNCF Mobilités 11 milionů korun. Podle generálního ředitele SŽDC Jiřího Svobody je využití zavedených a fungujících norem vhodnější, než vyvíjet nový postup. "V příštích hodinách začneme jednat s francouzskou stranou o tom, jak se mají stavět tunely, mosty a trakční vedení na vysokorychlostních tratích," řekl Svoboda. Převzetí francouzského postupu podle SŽDC zkrátilo již přípravy stavby, a to o pět let. Prvními vysokorychlostními úseky, které začne správa železnic stavět, budou krátké tratě mezi Prahou a Běchovicemi a Přerovem a Ostravou. V případě rychlodráhy Praha – Drážďany podle Svobody bude příprava trvat déle, a to zejména kvůli problémům s výkupou pozemků u Prahy.

Kremlík se při návštěvě SŽDC zajímal také o investice do nádražních budov. Organizace do nich ročně vkládá přes miliardu korun, letos v tom bude pokračovat. Dalším tématem bylo železniční napojení pražského letiště. Ministr chce na začátku června navštívit jeden z rozpracovaných úseků tratí mezi Prahou a Kladnem. "SŽDC pod vedením pana Svobody plní programové prohlášení vlády a veškeré úkoly jsou plněny řádně a včas," řekl dnes ministr. Železnice je pro něj v Česku dopravou budoucnosti, zejména kvůli ekologičnosti a rychlosti. Vysokorychlostní tratě by toto postavení podle něj měly podpořit, jejich stavba je proto pro něj prioritou.

SŽDC, pro kterou pracuje asi 17 000 lidí, spravuje celostátní i regionální tratě, jež vlastní stát. Od roku 2016 se stará také o nádražní budovy, které převzala od Českých drah.

13. 05. 2019 SŽDC dokončila opravu výpravní budovy v Nižboru

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/szdc-dokoncila-opravu-vypravni-budovy-v-nizboru>)

Další středočeské nádraží se může pyšnit opravenou výpravní budovou. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) během šesti měsíců zrekonstruovala nádražní budovu v Nižboru na Berounsku. Stavební práce za přibližně 6,5 milionu korun bez DPH zrealizovala společnost Dosta. Předmětem stavebních úprav byl jak exteriér, tak interiér více než sto let staré budovy. Nová je střecha i fasáda objektu, zásadními úpravami prošly čekárna pro cestující, dopravní kancelář i denní místnost výpravčích. Spodní část fasády je do výšky 1,5 metru opatřena sanační omítkou, do zhruba čtyř metrů je ošetřena trvalým transparentním antigraffiti nátěrem. Na střešní krytiny se použil oplastovaný plech. Obnovily se také všechny klempířské konstrukce na fasádě i na střeše, na které byl nově doplněn hromosvod. Nová jsou i oznamovací zařízení, zejména hodiny na fasádě směrem k nástupišti a prosvětlená tabule s názvem železniční stanice. Instalovaný mobiliář v provedení antivandal tvoří zejména lavice a odpadkové koše. Čekárna pro cestující má novou omítku i podlahu, v jejím rohu se vybuďovala vestavba služebního hygienického zařízení. V rámci opravy výpravní budovy proběhla také revitalizace veřejných WC, která se nacházejí v samostatném objektu. Ta jsou nyní přístupná bezbariérově. Veřejná WC spojuje nově s nástupištěm chodník, zpevněné plochy v okolí výpravní budovy prošly úpravou a u nástupiště se mírně rozšířily.

14. 05. 2019 Rychlodráha do Polska má vést přes Hradec, Krkonoše provrtají tunely (Praha – Wrocław)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/vysokorychlostni-zeleznice-do-polska-hradec-kralove-trutnov.A190511_475107_hradec-zpravy_the)

Trať vysokorychlostní železnice z Prahy do Polska má vést přes Hradec Králové. Ve prospěch Hradce před Libercem údajně hovoří nižší náklady a hlavně polský souhlas. Přestože ministerstvo dopravy podle oficiálních zdrojů stále ještě nerozhodlo, o zcela novém koridoru už je jasno. Dva roky soupeření Královéhradeckého a Libereckého kraje o trať vysokorychlostní železnice (VRT) je tak zřejmě u konce. Důvodů je několik. Tvrdí to předseda sněmovního podvýboru pro dopravu poslanec za ANO Martin Kolovratník. „Na 99 procent trať povede přes východočeský region. Je jen otázka několika dnů, kdy souhlasné stanovisko přijde písemně i z Polska,“ tvrdí pardubický poslanec.

Verdikt centrální komise ministerstva dopravy záleží především na dvou dokumentech: na vyhledávací studii, kterou pro Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) vypracoval expert na vysokorychlostní železnice Martin Vachtl a na stanovisku polské strany. „Jestliže Poláci řekli ano, je to určitě polovina vítězství,“ míní náměstek hejtmana pro dopravu a senátor Martin Červíček (ODS). Dosud bylo jasné jen to, že takzvaná polabská větev VRT se začne budovat z Prahy a povede přes Běchovice do Poříčan. Jestliže se potvrdí, že souboj s Libercem vyhrál Hradec Králové, trasa z Poříčan bude dál kopírovat dálnici D11, před Sadskou se uvažuje o propojení s tratí na Kolín, dál by pak umožňovala spojení se stávajícími kolejiemi přes Velký Osek do Chocně. Sjezdy do Pardubic jsou možné dva:

u Chvaletic, kde však leží přírodní rezervace Týnické mokřiny, anebo o devět kilometrů dál u Přelouče, kde by bylo nutné postavit mostní estakádu přes slepá ramena Labe. Trať by přitom musela respektovat přírodně hodnotná území Libický luh a Kozí hůru. Dálnici D11 by VRT měla sledovat přes Hradec Králové až do Jaroměře, do Trutnova se nabízejí čtyři možnosti trasy, následuje přechod do Polska Lubawka a Wrocław. Cestovní doba z Prahy do Hradce Králové by byla 36 minut, z Prahy do Trutnova jen 44 minut. „Varianta tratě přes Hradec Králové vyhrála díky nižším nákladům, protože vede přes labskou nížinu. Rozhodla i velikost aglomerací, vždyť Hradec Králové s Pardubicemi dají dohromady přes 200 tisíc lidí, a tak obslužnost celého území je skutečně velká,“ pokračoval Kolovratník, podle kterého má však z vítězství Hradce Králové těžit i Liberec. Stávající trať přes Lysou nad Labem má mít vyšší kapacitu, správní rada SŽDC se rovněž předminulý týden zabývala otázkou modernizace koridoru nejméně do Mladé Boleslavi, v ideálním případě až do Liberce. „Zde však nevím, zda to vyjde ekonomicky, protože jsou obavy, že by jezdilo málo lidí. Liberci to dlužíme,“ uvedl předseda podvýboru pro dopravu.

Odčiní se škody napáchané za Rakouska-Uherska

Spolu s vysokorychlostní železnicí by po kolejích přijely i prestiž, rozvoj a peníze, a tak by koridor přes Hradec a Trutnov přivítala obě města i kraj. „O trasu přes naše město jsme usilovali, protože se domníváme, že nás ekonomicky poškodilo už rozhodnutí za Rakouska-Uherska, kdy nás hlavní železniční uzel minul a skončil v Pardubicích. Jestliže se nyní podaří realizovat vysokorychlostní trať přes Hradec, je šance ten stav aspoň trochu napravit,“ zdůraznil hradecký primátor Alexandr Hrabálek (nestr. za ODS). Trasu do Polska přes Hradec před Libercem vyzdvihuje i Červíček: „K naznačeným výsledkům podle vyhledávací studie my přidáváme i možnost propojit vysokorychlostní trať s koridorem, který spojuje Prahu s Moravou. Historicky, ale i územně zajímavější propojení do Polska je právě přes nás.“ „Pro každý region je to vítaná záležitost, a tak i my podporujeme, aby vysokorychlostní koridor vedl právě přes Královéhradecký kraj,“ potvrdil hejtman Jiří Štěpán (ČSSD). Že Poláci preferují spíš spojení přes Hradec Králové, už loni na železniční konferenci v Pardubicích prohlásil zástupce ředitele strategie polské železnice Maarten Gutt. Vypracovaná vyhledávací studie byla přísně nestranná. Neměla za úkol vybrat lepší železniční rameno do Wrocław, jen posoudit dva samostatné koridory.

Poradí si i s Krkonošemi

Kolovratník uvedl, že spojení přes Hradec by přišlo na necelých 60 miliard korun, ale podle studie by náklady mohly činit až kolem stovky miliard. „Délka trasy je u variant přes Hradec Králové srovnatelná, tedy asi 158 kilometrů. Ve směru přes Liberec je trasování různorodé, délka trasy na našem území se pohybuje od 124 do 141 kilometrů,“ píše se ve studii. Podle Vachtla by železnice na území Královéhradeckého kraje musela překonat velmi složitý horský terén, zvláště v úseku od Jaroměře až k polské hranici. Do Trutnova se dokonce nabízejí čtyři možnosti trasy. „Kvůli složitosti území by vedla trať ve všech variantách převážně umělými stavbami, tedy v tunelech, po mostech a estakádách,“ zmiňuje Vachtl. Zatímco liberecká větev by prý byla příznivější pro těžké nákladní vlaky, zvláště terén za Jaroměří by vyžadoval omezit jejich tonáž. Jestliže by dráha měla vést přes Liberec, musela by podle studie obejít masiv Jizerských hor, nejen s menšími poloměry oblouků, které pro vlakové soupravy znamenají snížení rychlosti, ale na trase by musela být i řada kratších tunelů a částečně by vedla po polském území.

Další terminál pro Hradec?

Zpráva rovněž upozorňuje na dopady na životní prostředí. „Do dotčeného území lze vložit trasy očekávaných parametrů, nicméně vzhledem k velmi hustě využívanému území na některých místech nevyhnutelně dojde ke kolizím s přírodními hodnotami nebo se stávajícím či výhledovým využitím území,“ uvedl Martin Vachtl. Podle něj by zvláště pro nejrychlejší kategorii vlaků bylo nevhodnější vynechat průjezd Hradcem Králové a postavit zcela nový terminál v blízkosti dálnice D11. Vlaky vnitrostátního charakteru by do města zajížděly, kvůli husté zastavbě by však s největší pravděpodobností bylo vyloučeno budování rychlé tratě až k nádraží. Z nedávné železniční konference v Dřítčici na Pardubicku vyplynulo, že české vlaky na vysokorychlostních tratích by měly jezdit podle norem TGV, a SŽDC proto koupí francouzské technické předpisy pro vysokorychlostní tratě. Právě touto koupí se práce na VRT údajně skokově zrychlí, avšak přesto by se hvězdicová síť české VRT z Prahy na Polsko, Brno, Ostravu, Vídeň a výhledově na Plzeň měla budovat 20 až 25 let a měla by stát 500 až 600 miliard korun. „Úsek do Hradce ještě nemá ani územně technickou studii, což je základní odhad, kudy povede a jak bude drahý. Když jsme si to srovnali s návrhy VRT do Brna, vychází to asi do 60 miliard korun. Realizaci určitě zrychlí zákon o liniových stavbách a je reálné, aby se například úsek do Poříčan začal stavět do pěti let. Hned poté naváže úsek podél dálnice D11. Víme, že Hradec Králové jsme schopni do sítě VRT zapojit do roku 2035, nejpozději 2040,“ dodal Kolovratník.

14. 05. 2019 Modernizace plzeňského hlavního nádraží je u konce (Uzel Plzeň, 2. stavba)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/modernizace-plzenskeho-hlavniho-nadrazi-je-u-konce>)

Plzeňské hlavní nádraží získalo moderní podobu, která odpovídá jeho významu v regionální i dálkové železniční dopravě. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes slavnostně ukončila celkovou přestavbu stanice. Cestujícím zde slouží dva podchody pod všemi nástupišti, obyvatelé krajské metropole pak ocení dva rekonstruované železniční mosty přes Mikulášskou ulici. Stavba začala v prosinci 2016, celkové náklady přesáhly 1,3 miliardy korun.

Železniční uzel Plzeň se nachází na části 3. tranzitního železničního koridoru z Prahy do Chebu. V uplynulých letech zde proběhly dvě investiční akce SŽDC, zaměřené nejprve na průjezd zdejším uzlem, poté také na první část hlavního nádraží. Již dříve tak byl modernizován úsek do stanice Plzeň-Jižní Předměstí a následně východní část samotné centrální stanice, kde postupně prošly rekonstrukcí 1., 2., 4. a částečně i 3. nástupiště. Současně začala výstavba druhého podchodu, který od loňského prosince spojuje všechna nástupiště s novým terminálem autobusové dopravy. „Během více než dvouleté intenzivní stavební činnosti se dokončilo 3. nástupiště, kompletní modernizací pak prošla nástupiště číslo 5 a 6. Rekonstrukce obou historických mostů přes Mikulášskou ulici zlepšila nejen parametry železniční dopravy, ale také provozu na silniční komunikaci. Její rozšíření umožnilo vytvoření samostatných pruhů pro tramvaje a cyklisty. Všichni máme ještě v dobré paměti, s jakým zájmem sledovali Plzeňané výměnu obou ocelových mostních konstrukcí,“ popisuje generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda

Cílem právě dokončené stavby byla celková přestavba kolejového rozvětvení ve směru na Cheb a navazujících kolejí. Cestující mohou využívat celkem šest nástupišť, která získala moderní parametry, na všechna je z obou podchodů díky výtahům zajištěn bezbariérový přístup. „To je velký pokrok z hlediska bezpečnosti provozu, protože ještě před zahájením rekonstrukce byl přístup na některá nástupiště po úrovnových přechodech, a to při zdejší velké frekvenci vlaků. Nyní již vše odpovídá standardům 21. století,“ poznamenává Jiří Svoboda. Jak dodává, vlaky nyní mohou projíždět plzeňským hlavním nádražím rychlostí 80 km/h. Rekonstrukcí prošlo také zabezpečovací a sdělovací zařízení. Díky tomu získala stanice moderní informační systém pro cestující, diagnostická zařízení, protipožární signalizaci, kamerové systémy a především přenosové systémy pro dálkové řízení provozu.

Na zlepšování parametrů infrastruktury se podílelo také statutární město Plzeň, které zajistilo rekonstrukci tramvajové trati a také celého přednádražního prostoru. Jeho investicí bylo rovněž vybudování již zmiňovaného autobusového terminálu, který se otevřel pro veřejnost vloni v prosinci. „Všemi těmito kroky a investicemi jsme chtěli výrazně zvýšit komfort pro cestující. Obě nádraží, autobusové a vlakové, nově splňují parametry 21. století a celá tato oblast se nyní stává klíčovým moderním dopravním uzlem našeho města. Věřím, že i díky tomu přilákají jednotlivé druhy dopravy ještě více cestujících,“ sděluje primátor města Martin Baxa. „Práce v centru města je vždy velmi náročná a projekt rekonstrukce plzeňského nádraží se nachází na silně exponovaném místě. Kvůli výměně mostů přes Mikulášskou ulici bylo třeba koordinovat vlakovou, tramvajovou, automobilovou i pěší dopravu, zároveň dávat pozor na možnou přítomnost nevybuchlých pum z druhé světové války, a to vše v co nejkratším možném čase tak, aby došlo k minimálnímu zásahu do normálního běhu města. Máme rádi výzvy, a tak je nám velkou ctí, že jsme se mohli na tomto náročném a zároveň krásném projektu podílet a že se nám díky příkladné spolupráci se SŽDC a městem Plzeň vše podařilo dokončit s požadovanými parametry,“ říká Karel Volf, obchodní ředitel společnosti Metrostav. Práce na železnici v Plzni se však nezastavily. V plném proudu je již budování takzvaného přesmyku domažlické trati, který má být po stavební stránce dokončen ještě v letošním roce.

Zhotovitelem stavby s názvem Uzel Plzeň, 2. stavba – přestavba osobního nádraží, včetně mostů Mikulášská byla společnost MTS + OHL – Uzel Plzeň, jejímž správcem byl Metrostav. Projekt byl spolufinancovaný EU z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Celková výše nákladů na projekt dosáhla 1 351 994 773 Kč. Míra podpory EU činila 22 613 926 €, zhruba 628 441 004 Kč. Financování z národních zdrojů zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

14. 05. 2019 ČD posílí dopravu na sobotní Pochod Praha – Prčice, nabídnou speciální celodenní jízdenku (18. května 2019)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30565/>)

České dráhy výrazně posílí dopravu na 54. ročník Pochodu Praha – Prčice, který se koná už tuto sobotu 18. května. Vzhledem k očekávanému velkému zájmu o přepravu do míst startů dopravce

vypraví na trati Praha – České Budějovice posilové vlaky a zvětší kapacitu ostatních pravidelných spojů. Vybrané dopolední vlaky navíc mimořádně zastaví ve stanici Střeziměř, odpolední pak ve stanici Heřmaničky. Posílená bude také regionální doprava, kromě vlaků z Prahy do Benešova a navazujících spojů do Tábora budou mít větší kapacitu také vlaky do Milevska a Sedlčan, kde jsou další startovní místa. Účastníci pochodu mohou využít speciální „Celodenní jízdenku – region Středočeský/Prčice“ za 169 Kč, která bude platit v den pochodu ve 2. třídě všech vlaků ČD v širší oblasti Středočeského kraje.

Mimořádné vlaky na pochod Praha – Prčice

Před startem pochodu a po jeho závěru vypraví České dráhy mimořádné spěšné vlaky. Z Prahy hl. n. do Tábora pojedou v 7:00 a v 7:53. Vlak v 7:00 zastaví v Praze-Vršovicích, Benešově u Prahy, Bystřici u Benešova, Olbramovicích, Voticích a Střeziměři, spoj v 7:53 zastaví navíc v Praze-Hostivaři. Dva mimořádné vlaky pojedou také odpoledne ve směru do Prahy. Začínat budou v Heřmaničkách, odkud budou odjíždět v 17:58 a 19:58 a zastaví ve Voticích, Olbramovicích, Benešově u Prahy, Praze-Vršovicích a jízdu ukončí na pražském hlavním nádraží.

Mimořádná zastavení rychlíků ve stanicích Střeziměř a Heřmaničky

Vybrané dopolední dálkové vlaky Českých drah mezi Prahou a Českými Budějovicemi mimořádně zastaví ve stanici Střeziměř, kde se nachází jedno ze startovních míst pochodu (rychlíky tu obvykle nezastavují). Budou tu moci vystoupit cestující, kteří pojedou vlaky s odjezdy z Prahy hl. n. ve směru České Budějovice v 6:31, 7:31 a 8:31, a také cestující, kteří použijí rychlíky v opačném směru s odjezdy z Českých Budějovic do Prahy hl. n. v 6:01 a 8:01. Ve Střeziměři zastaví i mimořádně vypravené spěšné vlaky s odjezdy z Prahy hl. n. v 7:00 a 7:53. Pro odvoz účastníků pochodu bude většina odpoledních rychlíků spojující Prahu s Českými Budějovicemi zastavovat ve stanici Heřmaničky. K této stanici je odpoledne dovezou autobusy kyvadlové dopravy z náměstí v Prčici. Ve směru do Prahy v Heřmaničkách zastaví pravidelné rychlíky a expresy ve 13:30, 15:30, 16:30, 17:30, 18:30, 19:30, 20:30, 21:30 a 22:04 a spojení doplní také mimořádné vlaky s odjezdy v 17:58 a 19:58. Ve směru do jižních Čech pojedou z Heřmaniček vlaky každou hodinu mezi 14:30 a 21:30 a ještě ve 23:00. Kromě toho můžou cestující k cestě z Heřmaniček využít i pravidelné osobní vlaky a mimořádně vypravené spěšné vlaky.

Účastníky pochodu upozorňujeme, že spoje tzv. Jižního expresu (Praha – Linec a Praha – Český Krumlov) nebudou zastavovat v místech startu pochodů a na své trase mezi Prahou a Českými Budějovicemi zastaví jen v Táboře. Výjimkou bude jen poslední večerní expres ve směru do Prahy s odjezdem z Českých Budějovic ve 20:55, který oproti pravidelnému jízdnímu řádu zastaví navíc v Heřmaničkách (odjezd ve 22:04).

Posilové vozy v pravidelných vlacích

České dráhy očekávají, že na pochod pojedou vlakem velké množství účastníků. Proto zařadí do rychlíků mezi Prahou a Českými Budějovicemi mimořádně posilové vozy. Některé ranní vlaky budou mít až dvanáct vozů. Větší posílení již z technologických důvodů není možné. Kapacitnější soupravy budou řazeny také na regionálních vlacích z Prahy do Benešova u Prahy (některé ranní a odpolední vlaky budou posíleny o jednu soupravu CityElefant), z Benešova u Prahy do Tábora, z Olbramovic do Sedlčan i z Tábora do Milevska.

Kyvadlová autobusová doprava Prčice – Heřmaničky

V sobotu 18. května odpoledne bude zajištěna za úplaty smluvní kyvadlová autobusová doprava z Prčice k železniční stanici Heřmaničky. Interval mezi spoji bude záležet na počtu cestujících. Autobusy by měly jezdit do cca 21 hod., aby bylo možné stihnout poslední rychlík do Prahy. Kompletní výčet informací od pořadatele je na internetové stránce www.praha-prcice.cz/pochod.

Přeprava kol na Pochod Praha – Prčice

Pochod Praha – Prčice zahrnuje také několik cyklotras, které vedou do Prčice z Prahy, Milevska a Tábora. Cyklotrasa z Prahy je vedena jako jednosměrná, cyklotrasy z Milevska a z Tábora jsou okružní. Cyklisty upozorňujeme, že ve všech rychlících a expresech mezi Prahou a Českými Budějovicemi je povolena přeprava jízdních kol pouze s povinnou rezervací místa pro jízdní kolo. Z bezpečnostních důvodů nebude ve stanici Heřmaničky možný nástup cestujících s jízdním kolem do rychlíků a expresů. Cestujícím s jízdním kolem doporučujeme, aby při návratu do Prahy dojezdili na kole do Benešova a odtud využili pravidelné osobní vlaky linky S9 ze stanice Benešov u Prahy, které jezdí v intervalu 30 minut do 20:52, a pak ještě ve 21:52 a 22:52. Méně zdatní cyklisté mohou využít pravidelné osobní vlaky a mimořádné spěšné vlaky ze stanice Heřmaničky. I přes výrazné posílení těchto spojů ovšem nelze zaručit nástup všech cestujících s jízdním kolem.

Jízdní řád mimořádných spěšných vlaků na Pochod Praha – Prčice (platí 18. května 2019)

Sp 11907	Sp 11959	stanice	Sp 11964	Sp 11966
7:00	7:53	Praha hl. n.	19:00	21:01
7:06	7:59	Praha-Vršovice	18:54	20:55
	8:16	Praha-Hostivař		
		Čerčany		
7:45	8:47	Benešov u Prahy	18:18	20:18
7:50	8:53	Bystřice u Benešova		
7:58	9:01	Olbramovice	18:07	20:07
8:11	9:05	Votice	18:04	20:04
		Heřmaničky	17:58	19:58
8:28	9:20	Střeziměř	–	–
8:45	9:38	Tábor	–	–

Celodenní jízdenka region Středočeský / Prčice

Účastníkům pochodu doporučujeme využít přednostně „Celodenní jízdenku region Středočeský/Prčice“ za 169 Kč pro jednoho cestujícího. Tato jednodenní síťová jízdenka s prvním dnem platnosti v sobotu 18. května 2018 bude platit do 02:00 hod. v neděli 19. května ve 2. vozové třídě všech vlaků ČD ve vymezeném obvodu (shodný s obvodem platnosti Celodenní jízdenky region Středočeský). Tyto jízdenky je možné zakoupit v předprodeji u pokladních přepážek ČD. V sobotu 18. května je budou prodávat také průvodčí přímo ve vlacích (po nástupu v obsazené stanici standardně s manipulační přírůžkou). Prodej jízdenek bude na pokladních přepážkách i u průvodčích ukončen v sobotu ve 12:00 hod. Nárok na slevu se při zakupování ani kontrole jízdních dokladů neprokazuje. S touto jízdenkou se účastníci pochodu dostanou na místa startů nejen z Prahy, ale i z ostatních míst Středočeského kraje a blízkého okolí, přičemž jízdenka platí také pro cestu zpět. Cestující z jiných regionů si mohou zakoupit jízdenku ze své nástupní stanice do první stanice, odkud platí „Celodenní jízdenka – region Středočeský / Prčice“, a pro další cestu navázat touto jízdenkou. Platnost speciální jízdenky ukazuje tato mapa: <https://www.cd.cz/assets/typy-jizdenek/vnitrostatni-jizdenky/stredocesky.pdf>.

15. 05. 2019 Z Olomouce do Uničova rychleji? Železničáři chystají modernizaci důležité tratě

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/2814929-z-olomouce-do-unicova-rychleji-zeleznicari-chystaji-modernizaci-dulezite-trate>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zahájí letos elektrizaci železniční tratě z Olomouce do Uničova za téměř čtyři miliardy korun. Díky elektrické trakci by mohly vlaky po této důležité trati jezdit rychlostí až 160 kilometrů za hodinu, což by výrazně zkrátilo dobu jízdy. Trať je zastaralá a neumožňuje už ani navyšovat počet spojů. Projekt na rekonstrukci tratě už má Správa železniční dopravní cesty hotový a předpokládá, že práce začnou v polovině roku. „Vyhodnocujeme soutěž na zhotovitele této zakázky a připravujeme žádost o vydání stavebního povolení. Stavba začne přípravou základů pro trakční vedení a snesením železničního svršku v úseku Uničov – vlečka Unex,“ řekl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Podle železničářů se neplánuje jen elektrizace tratě, ale celková modernizace. SŽDC odhaduje náklady na 3,8 miliardy korun s tím, že výše skutečné investice bude známa až po vyhodnocení tendru a posouzení cenových nabídek.

Pokračovat se bude až k Šumperku

„Nová maximální traťová rychlost bude až 160 kilometrů za hodinu a dojde k odstranění většiny propadů traťové rychlosti na méně než 100 kilometrů za hodinu,“ řekl mluvčí. Projekt by měl podle něj i snížit negativní vlivy železniční dopravy na životní prostředí a jízda z krajského města do Uničova by měla být pro cestující bezpečnější a komfortnější. Železničáři navíc plánují i elektrizaci navazujícího úseku mezi stanicemi Uničov a Libina u Šumperka. Práce za zhruba jeden a půl miliardy korun by měly začít příští rok s tím, že hotovo bude v roce 2022. Po této trati pak budou moci jezdit vlaky až stokilometrovou rychlostí. Nedávno se podařilo zmodernizovat i trať mezi Zábřehem a Šumperkem. Díky tomu už jezdí přímé vlaky z Přerova nebo Olomouce až do Šumperka. Tam se lidé mohou dostat i po železniční trati, která vede právě přes Uničov, jenže po ní mohou jezdit jenom motorové vlaky.

Železniční trať z Olomouce přes Uničov až do Šumperka je důležitým železničním spojením ze střední Moravy směrem do podhůří Jeseníků. Trať je už zastaralá a neumožňuje zvyšovat frekvenci spojů ani rychlost motorových vlaků. Zatímco teď jízda cestujícím z Olomouce do Šumperka přes Uničov zabere zhruba devadesát minut, po modernizaci tratě by měla doba jízdy klesnout zhruba o půl hodiny.

15. 05. 2019 Olomoucké železniční muzeum chystá noční prohlídky i jízdy (17. května 2019)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30566/>)

České dráhy se připojí k páteční akci Olomoucká muzejní noc a otevřou v nočních hodinách brány svého železničního muzea v Hodolanech. Návštěvníci si během netradiční otevírací doby prohlédnou unikátní historické exponáty a zároveň budou mít možnost projet se po olomouckém nádraží historickým motorovým vozem M 286.0001. V rámci Olomoucké muzejní noci bude mimořádně zpřístupněna řada muzeí, památek a výstav. Jde o jedinečnou příležitost projít si rozmanité kulturní instituce v neopakovatelné noční atmosféře. Železniční muzeum Českých drah v Olomouci bude v pátek 17. května otevřeno od 17 do 23 hodin.

V rámci akce Okolo točny, která je součástí Olomoucké muzejní noci, se návštěvníci mohou těšit také na noční jízdy v olomouckém železničním uzlu. Vozit je bude motorový vůz „Lorinka“ M 286.0001. Trasa povede od osobního nádraží přes tzv. vnitřní nádraží, kolem depa na přednádraží až ke svážnému pahrbku a zpět. Jízdy proběhnou vždy v celou hodinu, z olomouckého hlavního nádraží odjíždí zvláštní vlak ve 20:00, 21:00 a ve 22:00 hodin. Jízdné je jednotné a stojí 20 Kč. V tzv. deponii historických kolejových vozidel v Olomouci jsou k vidění jedinečné exponáty železniční historie z ČD Muzea v Lužné u Rakovníka. K největším lákadlům patří parní stroje – elegantní lokomotiva „Rosnička“ 454.202 z roku 1956. Pozornost zaslouží ale i neméně atraktivní lokomotiva „Kocúr“ 314.303 z roku 1898. K vidění budou i další exponáty železniční historie včetně lokomotiv „Sergej“ T 697.1529, „Pielstick“ T 466.0007, BN 60. Vstupné do železničního muzea bude za zvýhodněnou cenu, dospělí návštěvníci zaplatí 25 Kč, děti do 15 let budou mít vstup zdarma. Umístění ČD muzea: Při průchodu podchodem pod hlavním nádražím v Olomouci, který ústí v městské části Hodolany, je vstup do muzea po levé straně za branou depa (ulice Táborská).

16. 05. 2019 Každý sedmý vlak loni přijel pozdě. Nejpřesnější jsou osobáky

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/vlak-zeleznice-ceske-drahy-polsko-slovensko-rakousko-nemecko-statistika-zpozdzeni.A190515_193138_ekonomika_mato)

Rozkopené koridory a dlouhá čekání na zpožděný vlak. Jen málo lidí v Česku nemá k fungování železnice výhrady, přitom statistiky ukazují, že si tuzemská železnice ve srovnání s okolními státy nevede výrazně hůře. Paradoxně platí, že čím vyšší je kategorie vlaku, tím déle si na něj cestující na peronu počkají. Nejpřesněji jezdí osobní vlaky, kdežto dálková doprava pokulhává. S pětiminutovým a delším zpožděním totiž podle loňských statistik dorazily do cílové stanice tři z deseti rychlíků, ale osobních vlaků nestihlo tolerovaný limit pouze necelých 12 procent. Ještě horší bilanci měly expresy – těch přijelo pozdě zhruba 40 procent, přičemž asi dvě procenta (to je 1 288 spojů) o více než hodinu. Vysvětlení je několik. To nejednodušší spočívá v tom, že dálkové vlaky urazí větší vzdálenost, a mají tedy výrazně vyšší pravděpodobnost, že je postihne nějaká mimořádná událost. „Druhým důvodem je skutečnost, že využívají často přetížené páteřní linky, které se navíc v posledních letech intenzivně modernizují,“ uvedl prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslav Vyka.

Výluky způsobené stavebními pracemi na tratích měly podle statistik Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) loni na svědomí 21 procent všech zpoždění. K dalším šesti procentům se hlásí správce železnice. Jde například o stržené troleje a další poruchy drážního zařízení. Dopravci pak podle SŽDC mohou za zhruba 16 procent případů neplnění jízdního řádu. Přibližně každé druhé zpoždění vznikne kvůli problémům, které železniční zaměstnanci nemohou ovlivnit. Za 54 procent totiž může nepřízeň počasí nebo například nehody na přejezdech, které většinou zastaví provoz na desítky minut. Hodinové a delší zpoždění nicméně během minulého roku nabralo 0,15 procenta ze všech vypravených vlaků. Odráží to více než čtyři tisíce vlaků, a tedy přes polovinu spojů, které na české železnici denně vyjedou.

Rakušané jsou nejpřesnější

Sousedé ze Slovenska se mohou v porovnání s českou železnicí chlubit přesnějšími osobními vlaky. Ty jely načas podle statistik Železnic Slovenské republiky (ŽSR) z 90 procent. Horší plnění jízdního

řádu měly rychlíky, kterých včas do cílové stanice dorazilo necelých 60 procent. Překvapivější srovnání přináší pohled na západ od našich hranic. Při jednoduchém porovnání čísel z něj vychází vítězně německá železnice s přesností vlaků tamních Deutsche Bahn s 93,5 procenta včasných příjezdů. Vyšší číslo je dáno mírnějšími požadavky. Německé vlaky jsou totiž stále „pünktlich“, i když přijedou o pět minut a 59 sekund později. Česko používá stejně jako Rakousko a většina evropských zemí hranici pěti minut, což se při milionech ročně vypravených vlaků ve statistikách projeví. Stále horších výsledků navíc dosahují německé dálkové vlaky. Těm loni přesnost příjezdů meziročně klesla o 3,6 procentního bodu na necelých 75 procent. Ze sousedních zemí tak největší přesnosti dosahují rakouské vlaky, které podle statistik rakouských železnic ÖBB loni zaznamenaly jen čtyři procenta zpožděných vlaků. Zhruba 90procentní přesnost eviduje polský správce železnic, Polskie Linie Kolejowe. Dohnat Rakousko s jeho minimálním zpožděním se přitom v dohledné době nepodaří. Přestože je Česko zemí s jednou z nejhustších železničních sítí, velká většina z ní připadá na málo propustné jednokolejky. Dvě a více kolejí má v tuzemsku asi jen pětina tratí. Zato Slovensko má vícekolejných 28 procent sítě, Polsko a Rakousko přes 40 procent a Německo přes polovinu, uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. V Německu se tak na stejné koleji nepotkává nejen osobní doprava s nákladní, ale ani regionální vlaky s dálkovými.

S výjimkou Českých drah tuzemští dopravci statistiky zpoždění nezveřejňují. Čísla státem vlastněných Českých drah jsou o pár procentních bodů lepší, než kolik činí průměr všech spojů. Celkem vloni evidují přesnost svých vlaků ve výši 89 procent.

16. 05. 2019 Dceřiná firma EPH přebírá německého dopravce Locon

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/dcerina-firma-eph-prebira-nemeckeho-dopravce-locon-1358920>)

Společnost EP Logistics International (EPLI) z holdingu EPH uzavřela dohodu o koupi sto procentního podílu v německém železničním přepravci Locon Logistik & Consulting. EPLI vnímá akvizici jako jeden ze svých strategických cílů. Počítá, že se Locon po očekávaném schválení akvizice antimonopolním úřadem stane jedním z hlavních článků dalšího rozvoje logistické skupiny pod hlavičkou EPH. Locon působí 17 let jako soukromý železniční dopravce se specializací na železniční přepravy kontejnerů v Německu, aktivní je ale také v oblasti železničních stavebních zakázek. Patří mezi členy Asociace německých dopravců. Vozový park skupiny čítá na třicet lokomotiv a více než 250 nákladních vozů, vedle toho firma provozuje také servisní centrum pro dieselové lokomotivy a překladiště pro kontejnerové vlaky ve spolkové zemi Braniborsko. EP Logistics International, je 100% dceřiná společnost Energetického a průmyslového holdingu (EPH).

17. 05. 2019 České dráhy vydávají své historicky nejvýhodnější dluhopisy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30584/>)

Akciová společnost České dráhy vydává dluhopisy v celkové hodnotě 500 mil. EUR s kupónem 1,5 %. Podle bankovních expertů jde nejen o nejvýhodnější emisi Českých drah, ale zároveň o jednu z nejlevnějších dluhopisů, které kdy vydal český emitent. Prostředky budou využity k refinancování emise v hodnotě 300 mil. EUR s kupónem 4,125 % z roku 2012, která je splatná letos v červenci, a další část je určena na investice do nákupu nových vozidel.

Samotnému vydání dluhopisů předcházela několikaměsíční příprava, tvorba Prospektu, prezentace pro investory a jednání se zástupci bank a právních společností v Praze. Následovala tzv. "investor roadshow" v tomto týdnu, což představovalo sérii prezentací managementu Českých drah při osobním setkání se zahraničními investory. „Během 13 prezentací a telefonních konferencí ve Vídni, Mnichově, Paříži, Frankfurtu a Londýně jsme představili naši společnost širokému spektru mezinárodních investorů. Prezentace Českých drah, která obsahovala primárně náš obchodní model po roce 2019, strategické směřování Skupiny a samozřejmě finanční výsledky, vyvolala velkou odezvu. Uveřejněnou prezentaci zhlédlo takřka 90 potenciálních investorů, v rámci samotné roadshow jsme se pak setkali s více než padesáti subjekty. O emisi projevil zájem více než 300 společností z Evropy i Asie,“ uvedl Radek Dvořák, člen představenstva a náměstek generálního ředitele ČD, a.s., pro obchod a ekonomiku. Silná poptávka po dluhopisech Českých drah pochází především od investorů z Německa a Rakouska (47 %), Velké Británie (12 %), České republiky (11 %) nebo Švýcarska (6 %). Jedná se o tzv. asset manažery (71 %), banky (18 %) a pojišťovny, penzijní fondy (11 %). Díky této výrazné poptávce převyšující dokonce osmkrát plánovanou výši emise se jedná o nejvyšší objem z dosud vydaných dluhopisů Českých drah, ale především o jeden z nejnižších kupónů, kterého doposud některý český emitent dosáhl. „Výsledná hodnota kupónu dluhopisů se sedmiletou splatností

činí 1,5 % ročně, což je v aktuálních podmínkách očekávaného zvyšování úrokových sazeb vynikající výsledek a představuje každoroční úsporu na nákladech spojených s obsluhou dluhu. Zájem, který o naši emisi byl, také svědčí o tom, že jsou České dráhy ekonomicky stabilní firmou s dobrým ratingovým hodnocením a jasnou strategií obsluhy dluhu do budoucna," řekl Radek Dvořák. Předpokládané datum formálního ukončení transakce je 23. května, emise bude obchodovaná na Lucemburské burze.

17. 05. 2019 Do druhé fáze architektonické soutěže na stanici Veleslavín postoupilo pět návrhů (Praha-Veleslavín)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/do-druhe-faze-architektonicke-souteze-na-stanici-veleslavin-postoupilo-pet-navrhu>)

K prvnímu dvoudennímu zasedání se sešla mezinárodní porota architektonické soutěže na budoucí podobu železniční stanice Praha-Veleslavín. Soutěž vyhlásila Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v souvislosti s přípravou a zpracováním projektu Modernizace a novostavba trati Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Letiště Václava Havla (včetně). Mezinárodní porota v čele s architekty Sándorem Fintou a Helgem Lunderem vybírala z 22 velmi kvalitních návrhů. Do druhé fáze po dlouhé diskusi vybrala 5 návrhů, jejichž autoři nyní navrhovaná řešení dopracují a v termínu do 19. srpna 2019 předají porotě. Z finálové pětice komise vybere vítězný návrh, který doporučí k realizaci. S ohledem na požadavek zachování anonymity jednotlivých tvůrců budou soutěžní návrhy a jména jejich autorů představeny až po finálním rozhodnutí poroty. „SŽDC si uvědomuje svoji zodpovědnost v roli investora dopravní infrastruktury, proto jsou součástí návrhu i vazby na okolí a okolí samotné, což je v intravilánu hlavního města nezbytností," uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Soutěž, která byla vyhlášena na začátku února, je připravována ve spolupráci s hlavním městem Prahou. Část prvků z vítězného architektonického návrhu bude použita jako jednotící složky i v dalších stanicích a zastávkách trati Praha – Kladno.

17. 05. 2019 Den otevřených dveří na koridorové stavbě Sudoměřice – Votice (25. května 2019)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/den-otevrenych-dveri-na-koridorove-stavbe-sudomerice-votice>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) pořádá v sobotu 25. května od 9.00 do 16.00 hodin Den otevřených dveří na stavbě nové železniční trati mezi Sudoměřicemi a Voticemi na pomezí Středočeského a Jihočeského kraje. Pro zájemce je připravena prohlídka ražby tunelu Deboreč a rozestavěných mostních objektů u obce Heřmaničky. Součástí programu v železniční stanici Heřmaničky budou i atrakce pro velké i malé (multimediální fotokoutek, facepainting, skákací hrad, soutěže a dětský vláček). Zde také budou začínat prohlídky stavby. Na pěší čeká vyznačená trasa k mostním objektům a zpět. Ke zhruba šest kilometrů vzdálenému tunelu Deboreč dovezou zájemce každých 30 minut mikrobus. Parkování bude možné u nádraží. Vzhledem k omezenému počtu míst doporučujeme k dopravě do Heřmaniček využít vlak nebo autobus.

Úsek Sudoměřice u Tábora – Votice momentálně prochází zásadní přestavbou, nevyhovující jednokolejnou trať nahradí nová přeložka se dvěma tunely a jednou železniční stanicí. Dokončení projektu se předpokládá v roce 2021. Nová trasa bude o dva kilometry kratší než dosud. Rychlost vlaků se zvýší na 160 km/h, což přinese zkrácení jízdní doby expresů mezi Prahou a Tábořem na jednu hodinu. Dosavadní stanice Střeziměř, Ješetice a Heřmaničky nahradí jediná s názvem Červený Újezd. Doplní ji zastávky Mezno, Střeziměř, Červený Újezd, Ješetice a Heřmaničky. V hlubokém údolí mezi zastávkami Ješetice a Heřmaničky vybudují stavbaři celkem tři dlouhé mostní estakády. Nejdelší z nich dosáhne délky 244 metrů. Celkové náklady stavby přesáhnou částku 7,1 miliardy korun, na financování se bude podílet EU prostřednictvím Operačního programu Doprava.

18. 05. 2019 Na Lounsku vykolejil nákladní vlak, poškodil několik kilometrů trati (Hřivice)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/usti/zpravy/nehoda-vlak-louny-domousice-hrivice.A190518_081357_usti-zpravy_zaz)

V pátek kolem deváté hodiny večer vykolejil nákladní vlak na trati mezi Hřivicemi a Domoušicemi na Lounsku. Trať zůstane uzavřena nejméně do pondělního rána a dopravu nahrazují autobusy.

Železniční trať mezi Hřivcemi a Domoušicemi na Lounsku zůstane několik dní pro dopravu uzavřena. Nákladní vlak, který v pátek večer vykolejil, poškodil několik kilometrů železničního svršku. Škoda na trati se předběžně odhaduje na pět milionů korun, další milion je pak na vykolejených vozech. Informovali o tom to mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal a Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Tesař. Poškozené jsou i konstrukce železničních přejezdů a výhybek ve stanici Hřivice.

Nehoda se stala v pátek krátce před 21:00, příčiny vyšetřuje Drážní inspekce. Vykolejily tři vozy nákladního vlaku, upřesnil Drápal. Podle informací z Českých drah nahradily vlaky v úseku Louny – Domoušice autobusy, náhradní doprava tam bude jezdit nejméně do pondělního rána. Na sousedním úseku Domoušice – Rakovník je podle Tesaře v současné době výluka kvůli opravě trati. „A tohle byl nákladní vlak, který převážel kolejnice z opravovaného úseku a vykolejil,“ řekl. Je podle něj obtížné odhadnout, jak dlouho výluka kvůli nehodě potrvá. Nejprve bude třeba odstranit následky. „Jsou tam tři vykolejené vagony, plus jeden vagon je převrácený na bok u kolejí,“ popsal nehodu mluvčí SŽDC. Jeden z vozů jel zřejmě podle Tesaře už před nehodou několik kilometrů mimo koleje. „Došlo k poškození železničního svršku v délce několika kilometrů,“ řekl. Na místo teď nastoupí technika, která odstraní vykolejené vagony a teprve pak může začít samotná oprava poškozené tratě, aby se tam mohlo začít znovu jezdit. SŽDC posílá podle mluvčího na místo dva nehodové vlaky.

18. 05. 2019 Železnici čeká proměna. S nástupem nových dopravců přijedou i nové vlaky

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2809325-zeleznici-ceka-promena-s-nastupem-novych-dopravcu-prijedou-i-nove-vlakly>)

Kraje i stát rozdělily železničním dopravcům zakázky na příští léta, někdy třeba jen dvouleté, často ale i desetileté. Hlavně u těch dlouhodobých požadují za své peníze zásadní změny. Dále by tak měla ubývat stará kolejová vozidla a nahrazovat je mají buď zcela nové, nebo alespoň zánovní vozy a motorové jednotky.

České dráhy v současnosti hledají dodavatele zhruba 150 nových souprav – elektrických, dieselových i netrakových jednotek. Navíc z Německa koupily několik starších motoráků, které by i tak měly výrazně vylepšit komfort cestování na vedlejších tratích. Stejně jako dnes používané Regionovy jsou nízkopodlažní, ale na rozdíl od nich mají pokročilejší podvozky či klimatizaci. Podobným způsobem budou fungovat i další dopravci, jejichž postavení na českém železničním trhu od letošního prosince významným způsobem zesílí. Nové zakázky získali od Pardubického, Zlínského, Ústeckého a také Libereckého kraje.

Nejúspěšnějším z konkurentů Českých drah byla Arriva. Ta není soukromým dopravcem, prostřednictvím Deutsche Bahn ji ovládá německý stát, a nově převezme drahám několik linek v Libereckém a Zlínském kraji a navíc některé motorové rychlíky v Čechách. A také její provoz bude stát na ojetých motorových jednotkách z Německa. „Budeme potřebovat zhruba 60 vlaků,“ vyčíslil mluvčí Arrivy Martin Farář. Půjdou hned ze dvou zdrojů. Jedním je mateřská Deutsche Bahn, která přenechá české Arrivě další motoráky podobné těm, které již cestující znají například z linky Praha – Nitra. Ty ovšem příliš velký pokrok nepředstavují, oproti Regionovám mají sice lepší podvozky, na druhé straně nejsou nízkopodlažní a i jim chybí klimatizace. Arriva ale částečně sází i na novější motoráky typu Alstom LINT, které dříve jezdily v Německu v barvách Transdevu (dříve Veolia Transport). Jejich českým provozovatelem ale nebude Arriva, nýbrž Leo Express, který s částí těchto jednotek bude jezdit pro Arrivu, s částí se setkají cestující v Orlických horách na linkách z Ústí nad Orlicí do Králík či Hanušovic.

Leo Express zatím v Česku vypravuje komerční vlaky bez veřejné objednávky, na které nasazuje elektrické jednotky Stadler FLIRT. I ty by se ale v budoucnu mohly objevit na některých spojích v Pardubickém kraji. Již totiž vzniká jejich náhrada pro dálkové spoje. Leo Express si objednal nové elektrické jednotky v Číně u tamního největšího výrobce CRRC. „Světově největší výrobce vlaků byl připraven s námi spolupracovat od bílého papíru a vyvinout spolu s námi nový vlak,“ podotkl generální ředitel Leo Expressu Peter Köhler.



Kromě Arrivy a Leo Expressu získá od prosince nové zakázky na železnici také Regiojet. Jednak začne jezdit v Ústeckém kraji, kde zprvu nasadí podobné motorové jednotky, s jakými dnes jezdí Arriva, jednak u něj stát objedná rychlíky spojující Brno s Ostravou. Co bude jezdit na nich, není zatím zcela jasné. Již počátkem roku vzbudily pozornost vozy PuMA, které dříve jezdily na regionálních vlacích v Německu a které si Regiojet nechal přivést do Česka. Dopravce potvrdil, že je testuje, ale není zatím zřejmé, zda je skutečně využije. Mluvčí společnosti Aleš Ondruj uvedl, že dopravce vozidla „pořizuje“. „Počítáme s investicemi v řádu miliardy a více korun,“ dodal.

Konečně jednu menší novinku představil již na sklonku zimy také dopravce KŽC, který jezdí na několika kratších linkách ve středních Čechách. Na trasu z pražského Masarykova nádraží do Čakovic začal vypravovat Mravence, což je slovenská parafráze českých Regionov. Podobně jako v jejich případě jde o modernizaci starých motorových vozů řady 810 vyráběných v 70. a 80. letech ve Vagonce Studénka. Zůstala jim jejich největší slabina v podobě jednonápravových podvozků, dostaly ale mnohá vylepšení včetně klimatizace nebo toalet s uzavřenou odpadovou nádrží.

I když příchod alternativních dopravců na další regionální linky přinese na české koleje více nových vozidel, nelze pominout, že již v uplynulých deseti letech se situace na mnoha místech výrazně změnila. V západních Čechách k tomu pomohly hlavně dieselové jednotky Link od polské Pešy, které provozují České dráhy pod komerčním jménem Regio Shark. Ve severovýchodních Čechách a na Vysočině zastaly tentýž úkol motorové vozy od Stadleru provozované pod názvem Regio Spider a napříč republikou se začaly objevovat také elektrické Regio Pantery. Zároveň ale v regionální železniční dopravě zni dodnes i ozvěny 70., ba i 60. let například v podobě elektrických jednotek, které přežívají na Ostravsku i Brněnsku a zůstávají i po půlstoletí nenahraditelné.

Více o vlacích, které začnou nebo v posledních měsících začaly v Česku jezdit na regionálních linkách

Alstom LINT (Leo Express, Arriva)

Motorové jednotky Coradia LINT (tj. leichter innovativer Nahverkehrstriebwagen – lehký inovativní motorový vůz pro místní dopravu) vyrábí Alstom od roku 1999. Postupně vznikly čtyři délkové verze, takže je v nabídce jednak jednočlánkový motorový vůz, jednak dvoučlánkové i tříčlánkové jednotky. Spolu s jednotkou Desiro od Siemensu se staly liny jedněmi z nejúspěšnějších moderních nízkopodlažních dieselových jednotek. Zatímco ale Siemens svůj někdejší bestseller již nenabízí, Alstom modernizované liny vyrábí dodnes. Čeští cestující se s nimi mohou setkat například na Chebsku, kam zajiždějí z Německa. Leo Express má pronajaté verze LINT 27 (jednočlánkový motorový vůz) a LINT 41 (dvoučlánková jednotka), přičemž čísla udávají délku v metrech. Vejde se do nich 70 resp. 120 sedících cestujících. „Všechny jednotky jsou nízkopodlažní, klimatizované, vybavené Wi-Fi připojením a zásuvkami včetně USB,“ uvedl mluvčí Leo Expressu Emil Sedlařík. V Česku by měly být schválené pro 120kilometrovou rychlost.

Stadler GTW (České dráhy)

Další z jednotek z německého výprodeje posílily vozový park Českých drah. Jde o dieselovou verzi Stadleru GTW 2/6 (GTW značí Gelenktriebwagen – kloubový motorový vůz) z přelomu století, jde tedy o současníka starších lintů a desir. Původně tyto jednotky jezdily u DB jako řada 646. Stadler GTW je ovšem celá rodina vozidel, která se vyznačují modulární stavbou se samostatným hnacím článkem. Do skupiny GTW patří například i současná generace tatranských električek nebo motorové jednotky, které pořídila slovenská ZSSK krátce po nich. V případě řady 646 jde o dvoučlánkové nízkopodlažní klimatizované jednotky s maximální rychlostí 120 km/h.

Regiosprinter (Länderbahn, AŽD + již nyní GW Train Regio)

Na některých tratích se s příchodem nových dopravců začaly objevovat zvláštní jednotky, které lze považovat za pionýry nízkopodlažní konstrukce regionálních vlaků. I jednotky Regiosprinter mají původ v Německu. U nás po nich sáhl nejprve dopravce GW Train Regio, který si je pořídil k provozu na šumavských lokálkách, nyní se připojila i AŽD, jež je chce provozovat na Švestkové dráze v severních Čechách. Navíc je v Ústeckém kraji nasadí i Länderbahn, který začne jezdit na Lounsku. Opět jde o jednotky z 90. let, vyráběl je Düwag, který v té době již patřil Siemensu. Nástupcem regiosprinterů se staly jednotky Desiro. Jde o tříčlánkové jednotky, krajní články mají jednonápravové podvozky, zatímco střední článek má dvounápravový podvozek. Maximální rychlost regiosprinterů činí 120 km/h, jejich hlavní devizou ale je rychlá akcelerace.

Jednotka 628 (Arriva, Regiojet + již nyní GW Train Regio)

V současnosti nejrozšířenějším zástupcem ojetých motoráků ze zahraničí je v Česku německá řada 628, kterou mají ve svém vozovém parku hned tři dopravci – GW Train Regio, Arriva (ta po větších úpravách jako řadu 845) a Regiojet, byť ten s nimi zatím jezdí jen na Slovensku. Konkrétně jde

o podtyp 628.2, který vyráběl Düwag ve druhé polovině 80. let. Nelze v jejich případě hovořit o moderních vozidlech, zastupují však generaci drážních vozidel, kterou čeští výrobci prakticky vynechali. Politicko-hospodářské okolnosti zabránily v 70. letech vývoji velkého motorového vozu, čím vznikla ve vozovém parku ČSD kritická díra, již nakonec zaplnily stovky malých, nepohodlných motoráků řady 810. Až nyní ji zaplňují jednotky z německého výprodeje. Dvoučlankové jednotky 628 nejsou nízkopodlažní ani klimatizované, nemají ani dvoukřídle nástupní dveře (ty dostala až vylepšená verze 628.4 z 90. let). Dosahují rychlosti až 120 km/h.

Mravenec (KŽC)

Asi nejskromnější z vozidel, která se chystají nebo v poslední době vyjela na české koleje, je Mravenec neboli motorová jednotka řady 813.1. Dvoučlankovou jednotku vytvořily z původního motorového vozu 810 a odpovídajícího přívěsného vozu ŽOS Zvolen, které v minulosti prováděly podobné rekonstrukce pro slovenského dopravce ZSSK. Podobně jako jednotky Regionova z produkce šumperského Parsu – které mají stejný původ – jsou Mravenci dvoučlankové, částečně nízkopodlažní jednotky. Jsou klimatizované, maximální rychlost činí 90 km/h.

20. 05. 2019 Soud: SŽDC nemusí zaplatit 1,1 mld Kč za neodebranou elektřinu

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/soud-szdc-nemusi-zaplatit-1-1-mld-kc-za-neodebranou-elektřinu/1758085>)

Energetická společnost ČEZ Prodej nemá nárok na více než 1,1 miliardy korun, které požadovala po Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) za objednanou, ale neodebranou trakční elektřinu. Vyplyvá to z dnešního rozhodnutí odvolacího Vrchní soud v Praze, který potvrdil loňský rozsudek pražského Městského soudu. Soud přihlédl k tomu, že se po uzavření smlouvy o odběru elektřiny změnil zákon, který pozměnil podmínky na trhu. Proti dnešnímu rozhodnutí je možné dovolání, energetická firma ho nejspíš podá. Ve sporu v minulosti už padlo pravomocné rozhodnutí, v roce 2017 však Nejvyšší soud vrátil věc k novému projednání.

Jádrem sporu je smlouva z roku 2008, v níž si správa železnic objednala u dceřiné firmy energetické společnosti ČEZ elektřinu pro všechny železniční dopravce na několik let dopředu. Následně se však změnil zákon, který dopravcům umožnil nakupovat elektřinu přímo a samostatně. Pro dopravce byl tento postup levnější, proto jej využili. SŽDC tak následně odebrala a zaplatila pouze malou část z původně dohodnutého množství trakční energie. ČEZ Prodej se proto obrátil na soud a požadoval zaplatit přes 800 milionů korun. Částka se pak rozrostla o úroky na 1,1 miliardy korun. Podle soudkyně Yvony Svobodové dnes odvolací soud vycházel ze závěrů Nejvyššího soudu v dřívějším rozhodnutí o dovolání, podle kterého byla změna zákona okolností vylučující odpovědnost SŽDC za škodu. Soudkyně dnes dospěla ke stejnému názoru. Právní zástupci obou stran nechtěli rozhodnutí komentovat.

Spor trvá několik let. Pražský městský soud se ve svém prvním rozhodnutí přiklonil na stranu SŽDC. Podle soudu do původní smlouvy zasáhly nové okolnosti, kterým byla změna zákona. To vyloučilo odpovědnost správy železnic za vzniklou škodu. Odvolací vrchní soud však následně rozhodnutí změnil a dal za pravdu společnosti ČEZ. Po dovolání SŽDC a zásahu Nejvyššího soudu se věc vrátila k dalšímu dokazování, po němž městský soud loni v srpnu dospěl ke stejnému závěru jako poprvé. Dnes se odvolací soud přiklonil k názoru městského soudu. SŽDC po prvním pravomocném rozhodnutí vyplatila elektrárenské firmě 1,14 miliardy. Peníze nyní v jiném řízení vymáhá zpět jakožto bezdůvodné obohacení.

U soudu je vedle případu z roku 2008 ještě takřka identický spor za neodebranou elektřinu z roku 2011. ČEZ Prodej v tomto případě vyčíslila svůj ušlý zisk na 858 milionů korun.

20. 05. 2019 Nová zastávka Písek jih zkrátí cestu do centra města

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/nova-zastavka-pisek-jih-zkrati-cestu-do-centra-mesta>)

Už letos na podzim získají obyvatelé a návštěvníci jihočeského Písku novou vlakovou zastávku, která se bude nacházet blíže k centru města než tamní železniční stanice. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vybrala zhotovitele stavby. Veřejnou zakázku na stavbu Zřízení zastávky Písek jih vyhrála společnost EDIKT, která předložila nabídkovou cenu ve výši necelých 21 milionů korun. V současné době s ní SŽDC připravuje podpis smlouvy. Výstavbu nové zastávky na trati 201 Tábor – Ražice zajistí SŽDC na základě požadavku Jihočeského kraje a města Písku. Bude ji tvořit 90 metrů dlouhé nástupiště s bezbariérovým přístupem pro handicapované osoby. Nástupní hrana bude v úrovni

podlahy moderních železničních vozidel. Město vybuduje u zastávky parkoviště pro cestující. Realizace stavby je plánována ve třetím čtvrtletí letošního roku. Práce si vyžádají nepřetržitou výluku, která se bude konat v termínu od 10. do 25. září.

21. 05. 2019 O vlaky RegioJetu je na Slovensku zájem, do Bratislavy pošle dvoupatrové vagony (Bratislava – Komárno)

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/o-vlak-y-regiojetu-je-na-slovensku-zajem-do-bratislavy-posle-dvoupatrove-vagony-1359051>)

Železniční dopravce RegioJet ze skupiny Student Agency plánuje v září nasadit na vybrané spoje na regionální železniční trati mezi Bratislavou a Komárnem dvoupatrové vagony, aby tak zvýšil přepravní kapacitu svých vlaků. K nasazení patrových vlaků na trať, což musí ještě schválit slovenský dopravní úřad, letos v lednu dopravce vybídl slovenský ministr dopravy Arpád Érsek.

Provoz osobních vlaků na 100 kilometrů dlouhé jednokolejné trati mezi slovenskou metropolí a Komárnem zajišťuje RegioJet v rámci závazku veřejné služby. Počet přepravených cestujících tam v posledních letech výrazně stoupl, vzhledem ke kapacitě tratě již ale nelze přidat další spoje. RegioJet proto hodlá využít na Slovensku patrové vagony, které byly dosud provozovány německým dopravcem DB Regio. Dvě soupravy složené z patrových vagonů zvýší přepravní kapacitu nejvíce vytížených spojů RegioJetu na zmíněné slovenské trati v ranní a odpolední dopravní špičce. Již v únoru RegioJet na některé regionální spoje na Slovensku nasadil soupravu, která je složena z rychlíkových vagonů. „Trať Bratislava – Komárno je nejvytíženější jednokolejnou tratí na Slovensku a jen loni tam cestovalo 3,6 milionu cestujících, což je meziročně o milion cestujících více,“ uvedla ředitelka vlakové a autobusové dopravy RegioJetu Ivana Kašická. Během dopravní špičky tam vlaky v současnosti jezdí ve dvacetiminutových intervalech. Zmíněné dvoupatrové vagony na Slovensku dosud nejezdily. Jejich nasazení proto předchází schvalovací proces, který zatím nebyl ukončen. Érsek dříve uvedl, že ministerstvo dopravy je připraveno urychlit schválení takových vagonů na dopravním úřadu, aby mohly jezdit co nejdříve.

21. 05. 2019 SŽDC představila nové uniformy zaměstnanců

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/szdc-predstavila-nove-uniformy-zamestnancu>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes na speciální módní přehlídce na pražském hlavním nádraží představila nové uniformy výpravčích. Nadčasový design, praktický střih, kvalitnější materiál a snadná údržba, to vše stejnochrone s prvky korporátní identity splňují. „Naši zaměstnanci si zaslouží kvalitní a plně funkční oblečení. Výpravčí se totiž při pracovním výkonu pohybují uvnitř i vně budov ve všech ročních obdobích,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda při prezentaci stejnochrone ve vládním salonku pražského hlavního nádraží. Uniformy předvádělo deset zaměstnanců (6 žen a 4 muži), kteří nové oděvy v uplynulých týdnech v praxi testovali.

Nová uniforma pro zaměstnance SŽDC je navržena se záměrem přinést nadčasový design v kombinaci s novým logem organizace. Do popředí se vedle použití kvalitnějších materiálů dostaly i praktické střihy, které podporují jak komfortní nošení, tak reprezentaci SŽDC. Materiál byl zvolen s ohledem na zatížení profesních oděvů, podstatná byla snadná údržba a vysoká životnost použitého materiálu. Barevně výraznější prvky odrážejí korporátní barvy a podtrhují nové logo SŽDC. Novinkou je použití reflexních prvků v nenápadném, avšak efektivním provedení.

Obměna nových stejnochrone součástí za staré bude probíhat od letošního podzimu, dokončí se v průběhu příštího roku s cílem eliminovat prolínání starých a nových uniforem. V tomto období SŽDC počítá s tzv. pilotní fází, při níž bude nové služební oděvy používat široký okruh provozních zaměstnanců. Během průběžného vyhodnocení bude možné přistoupit k případným dílčím úpravám před kompletní výměnou všech stejnochrone součástí. Průměrné náklady na kompletní výstroj pro 1 zaměstnance nepřesáhnou 16 000 Kč bez DPH. Předpokládané finanční náklady na obměnu stejnochrone pro 4 500 uniformovaných zaměstnanců se budou pohybovat kolem 70 milionů korun.

22. 05. 2019 První modernizované bistrovozy byly uvedeny do provozu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-/30589/>)

Klimatizovaný interiér s komfortními koženými křesly 1. třídy a gastronomickým servisem na místa cestujících, bistro oddíl s kuchyňkou pro přípravu jídel a nápojů, se zázemím pro minibar, který

obslouží cestující ve 2. třídě, a s výdejním pultem pro prodej rychlého občerstvení nabízejí cestujícím první tři modernizované bistrovozy. Zákazníci se s nimi aktuálně setkají ve spojích InterCity „Opavan“ z Prahy do Opavy. V novém jízdním řádu od letošního prosince budou tyto moderní bistrovozy nasazeny na spoje linky Ex2 „Valašský expres“ Praha – Žilina, na vlak EuroCity „Cracovia“ Praha – Krakov a během jízdního řádu 2020 postupně také na vlaky linky Ex 7 „Jižní expres“ Praha – České Budějovice – Linec. „Přestavba restauračních vozů na bistrovozy s oddíly 1. třídy zapadá do našeho plánu modernizovat další vlakové soupravy pro dálkovou dopravu a rozšiřovat v nich služby cestujícím. Postupně chceme takto upravit 27 starších restauračních vozů a bistrovozů,“ říká Petr Vondráček, ředitel odboru dálkové dopravy Českých drah a dodává: „Tento koncept nám umožňuje nabídnout více míst pro cestující v 1. třídě a zároveň dál rozvíjet gastronomické služby za přijatelných ekonomických podmínek. Jde totiž o kompromis, který představuje významné snížení nákladů na vedení dálkových vlaků v závazku veřejné služby, ale i našich komerčních spojů.“

Vozy nabízejí cestujícím v 1. třídě komfortní polohovatelné kožené sedačky s rozkládacími nebo sklopnými stoly, elektrické zásuvky 230 V a USB porty pro napájení drobné elektroniky cestujících a Wi-Fi připojení k internetu. Vůz je také vybaven malým bistroem a zázemím pro skladování a přípravu jídel a nápojů a pro provoz minibaru. Modernizaci starších restauračních vozů na bistrovozy zahájily České dráhy loni na podzim a zajišťují ji tzv. „in house“ ve vlastní dceřiné firmě DPOV.

České dráhy v současnosti provozují 33 restauračních a 23 bistrovozů (včetně vlaků Pendolino a Railjet). Ty jsou zařazeny v provozu na šesti různých dálkových linkách. Na dalších linkách mají cestující k dispozici nabídku občerstvení z pojízdného minibaru, nebo prostřednictvím automatů. Na několika linkách poskytují občerstvení také zahraniční společnosti z Rakouska, Maďarska nebo z Polska. V budoucnu by se měla flotila restauračních vozů a bistrovozů rozšířit o dalších 20 nových.

22. 05. 2019 Na pražském hlavním nádraží začíná oprava fasády a střechy Fantovy budovy

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/na-prazskem-hlavnim-nadrazi-zacina-oprava-fasady-a-strechy-fantovy-budovy>)

SŽDC vybrala dodavatele rekonstrukce historické části pražského hlavního nádraží. Jde o první fázi prací na secesní Fantově budově zahrnující obnovu střechy a fasády. Jako zhotovitel byla vybrána společnost AVERS, celkové investiční náklady činí 212 milionů korun, práce začnou v první polovině letošního roku. Investiční akce s názvem Rekonstrukce fasády žst. Praha hl. n. zahrnuje kompletní rekonstrukci fasády a střechy a nijak nezasahuje do vnitřních prostor. „Fantova budova spolu s přilehlou halou nad nástupiště tvoří největší secesní památku v Česku, proto jsou veškeré stavební a technologické postupy navrženy v souladu s požadavky státní památkové péče. Předpokládáme, že rekonstrukce bude trvat minimálně dva a půl roku,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda.

Stavební úpravy budou probíhat po etapách. Začnou na krajních věžích, druhá fáze bude řešit křídla objektu. Nakonec se bude zjišťovat aktuální stav střední části budovy, která prošla v nedávné době stavebními úpravami. Odstraní se degradovaná a odfouknutá omítka a nahradí ji nová vápenná omítka. Veškeré umělecké prvky štukové sochařské výzdoby, kamenné sochařské výzdoby a uměleckořemeslné prvky z oceli budou odborně renovovat restaurátoři s licenci. Součástí stavebních prací bude také odstranění nefunkčních prvků, např. ocelových konzol nebo rozvaděčů. Niky a otvory se po demontáži zazdí. Po odkrytí střešní krytiny se podrobně posoudí stav konstrukce krovu, která se následně ošetří prostředkem proti dřevokaznému hmyzu, hnilobě a plísni. Nové bude laťování, položí se nová střešní krytina a udělá se klempířské oplechování. Okna a dveře budou odborně repasovány. Neopravitelné výplně, případně jejich části, budou nahrazeny přesnými tvarovými i materiálovými kopiemi. Obnovena bude také barevnost výplní, a to podle provedeného průzkumu.

24. 05. 2019 Začíná očekávaná rekonstrukce výpravní budovy v Havířově

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/zacina-ocekavana-rekonstrukce-vypravni-budovy-v-havirove>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes předala zhotoviteli staveniště pro zahájení rekonstrukce výpravní budovy ve stanici Havířov. Je to největší letos realizačně zahajovaný projekt na Moravě v oblasti oprav nádražních budov. Rekonstrukci, která bude stát 137 milionů korun, zajistí společnosti OHL ŽS a TOMI REMONT. „Začíná přeměna zastaralé a z provozního hlediska nevyhovující budovy na objekt odpovídající požadavkům a standardům 21. století. V průběhu dvou let

projde celý objekt kompletní rekonstrukcí včetně výrazných dispozičních změn,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Bude se upravovat obálka budovy (fasáda včetně výměny oken a dveří, zateplení a výměny střešní krytiny). Současně dojde ke změně dispozic vnitřních prostor pro potřeby SŽDC, dopravců a veřejnost. Součástí stavby bude rekonstrukce přípojek inženýrských sítí, vnitřních rozvodů (ústřední vytápění, elektrorozvody), vybudování nových sociálních zařízení pro veřejnost a doplnění prvků pro zajištění bezbariérovosti, například výtahů. Dojde rovněž k instalaci nového informačního a orientačního systému a vodicích prvků pro nevidomé.

Rekonstrukce výpravní budovy bude probíhat ve dvou etapách – nejprve bude provedena rekonstrukce stávající provozně administrativní části a přilehlých zpevněných ploch včetně venkovního schodiště. Cílem prací je vybudování nové odbavovací haly pro cestující a nové zázemí pro dopravce (zákaznického personálu Českých drah a RegioJetu). V rámci druhé etapy bude provedena rekonstrukce stávající odbavovací haly a restaurace, a to včetně prosklené stěny a střechy, dále dojde k přestěhování pokladen do nové odbavovací haly a následně k vybudování nového WC pro cestující v místě stávajících pokladních přepážek.

Na výše uvedený projekt přímo navazuje projekt s názvem Přednádražní prostor Havířov realizovaný Statutárním městem Havířov. „Jedná se o výjimečný projekt, který navždy změní vstupní bránu do našeho krásného města. Jsem šťastný, že to, co 30 let nešlo, se podařilo prosadit. Havířov si takovou investicí zaslouží,“ sdělil primátor města Havířov Josef Bělíca. Hlavním cílem akce je revitalizace přednádražního prostoru zahrnující vybudování dopravního terminálu a související infrastruktury včetně parkovacích stání. Realizace bude zahájena ještě letos. SŽDC připravuje také projekt modernizace samotné železniční stanice Havířov, který by se měl realizovat v letech 2021 a 2022.

27. 05. 2019 Před 40 lety dojezdily motorové expresy Vindobona, dnes do Vídně jezdí o 2 hodiny rychlejší vlaky railjet (SVT 175)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30596/>)

Před 40 lety, na konci května 1979, dojezdily na legendárních expresech Vindobona komfortní východoněmecké motorové jednotky SVT 175, u nás přezdívané Delfín. Vindobona tehdy byla jediným denním vlakem, který spojoval Prahu s Vídní a cesta přes „železnou oponu“ mu trvala 6 hodin. S novým jízdním řádem 1979/1980 vyjela na Vindoboně klasická souprava z běžných vozů, jako na ostatních rychlících. Dnes jezdí mezi Prahou a Vídní každé dvě hodiny celkem osm párů expresů railjet Vindobona a cesta mezi oběma metropolemi jim trvá necelé 4 hodiny.

Vindobona vyjela na trať Berlín – Praha – Vídeň v roce 1957 jako nástupce dřívějších spojů mezi těmito metropolemi. Od počátku na ní byly nasazeny rychlé a na svou dobu a socialistickou úroveň služeb komfortní motorové jednotky. Nabízely pohodlné a na svou dobu rychlé spojení. Po celou dobu provozu trvala cesta z Berlína do Vídně okolo 12 hodin, přitom Praha ležela přibližně uprostřed cesty. Do obou cílových stanic to bylo přibližně 6 hodin cesty. To bylo podstatně méně než u ostatních mezistátních expresů. Ty jezdily například jen mezi Prahou a Berlínem ještě o hodinu až hodinu a půl déle. Dnes tuto cestu zvládají spoje Berliner přibližně za 4 hodiny.

Delfína byl symbol Vindobony

Zpočátku se v provozu střídaly po dvou letech východoněmecké železnice DR, naše ČSD a rakouské ÖBB s různými typy motorových jednotek. DR zpočátku nasadila ikonické motorové vozy ze 30. let 20. století známé z tzv. „Létajících vlaků“. ČSD nasadily nové motorové jednotky z produkce maďarské firmy GANZ a nakonec také motorové vozy řady M 296.1, které po kompletní modernizaci jezdí stále na některých spojích ČD a část veřejnosti jim stále přezdívá Vindobona. Rakouské dráhy jezdily na Vindoboně vlaky Blauer Blitz – Modrý blesk. Ten předtím jezdil například z Vídně do Benátek. Se jménem Vindobona jsou však spojeny především legendární východoněmecké jednotky řady SVT 175 u nás přezdívané Delfín, které zajišťovaly provoz od roku 1972 až do ukončení provozu motorových souprav v roce 1979.

Delfíni byli parádní vlaky DR pro prestižní mezistátní vlaky. Jezdily také do Kodaně nebo Malmö. Jejich rychlost byla až 160 km/h, i když v běžném provozu na socialistických železnicích nepřekročila sto dvacítku. Výkon dvojice motorů byla 2 000 koní a 4 až 6 vozů, v jednotce bylo možné měnit dle sezóny a poptávky počet vozů, nabízely přibližně 160 až 300 míst včetně jídelního vozu. Vindobona byla v té době povinně místenková a v příhraničních oblastech byla vnitrostátní přeprava omezena. Vlak poskytoval velký komfort. Netradiční bylo například řešení 2. třídy v motorových vozech ve velkoprostorovém oddíle se sedačkami v leteckém uspořádání za sebou s možností otáčení podle směru jízdy. Neobvyklý tvar motorové jednotky s výrazným „nosem“, který ji odlišil od všech ostatních

vlaků, a jízda za tajemnou neprostopnou západní hranici vytvořil z Vindobony jednu z největších železničních legend nejen u nás, ale v celé střední Evropě.

Od Delfína k railjetu

Od roku 1979 byly motorové jednotky na expresu Vindobona nahrazeny klasickými železničními vozy a po roce 1989 byla zařazena do komfortní sítě EuroCity. Změnila se i trasa, když mezi Prahou a Vídní začala jezdit místo přes jihočeský Tábor a rakouský Gmünd přes Brno a Břeclav. V některých letech se měnily i cílové stanice, když Vindobona jezdila na severu až do Hamburku a na jihu do Villachu u italských hranic.

V současnosti jezdí pod jménem Vindobona osm párů rychlovlaků railjet mezi Prahou a Vídní. Většina spojů pokračuje dál do Štýrského Hradce. Vlaky jezdí každé 2 hodiny a cestu mezi Prahou a Vídní zvládnou za 3 hodiny a 59 minut, přibližně o 2 hodiny rychleji než legendární motorové expresy. Také komfort cestování se podstatně změnil. Na rozdíl od Delfínů nabízí railjety klimatizované vozy nebo vyhrazená místa pro cestující s dětmi a dětské kino. Vlaky nabízejí také současné moderní služby, jako jsou zásuvky 230 V a USB konektory pro napájení přenosné elektroniky nebo Wi-Fi připojení k internetu.

29. 05. 2019 Vlaková pošta třídící zásilky při jízdě skončila před dvaceti lety. Přednost dostala velká centra

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/2827631-vlakova-posta-tridici-zasilky-pri-jizde-skoncila-pred-dvaceti-lety-prednost#articlewithopenedgallery>)

Vlaková pošta v Česku dojezdila 29. května 1999. Distribuce zásilek v upravených vagoncích umožňujících třídění za jízdy tak skončila po zhruba 150 letech. V době vzniku velkých třídících center s automatickými linkami už totiž nebyly potřeba. V provozu zůstaly jen vlakové spoje pro běžnou přepravu poštovních zásilek. Historický vlak si teď budou lidé moci prohlédnout v Českých Budějovicích a v Plzni.



Na českém území byly první zásilky přepravovány železnicí už krátce po otevření tratě z Olomouce do Prahy v roce 1845. Dopisy a balíky ovšem tehdy byly přepravovány služebními vagóny dráhy nebo v nákladních vozech. Převratnou novinkou bylo až zavedení speciálních vlakových pošt, což vycházelo z myšlenky třídít zásilky už během jízdy za účelem úspory času. V roce 1837 s tím přišli v Anglii, odkud se vlaková pošta záhy rozšířila do dalších zemí včetně Rakouska. V tuzemsku byl jejich provoz zahájen 1. srpna 1850 poštou číslo 1 z Vídně do Bohumína, kde bylo napojení dále do Pruska, Francie a Belgie. Do Prahy přijela první vlaková pošta 7. dubna 1851 z Vídně po jízdě dlouhé 16 hodin a 15 minut. Jistého vrcholu dosáhl tento způsob přepravy dopisů v roce 1922, kdy na území Československa fungovalo přes sedm set železničních pošt. S rozvojem automobilismu se však začala ztrácet především z lokálních tratí, kde vagóny čím dál častěji zastupovala nákladní auta, i když v nich se za jízdy netřídilo. Automobilové pošty v přestavěných autobusech se na silnicích objevily až koncem padesátých let.

Přesun od mobilního třídění k velkým kamenným centrům

Po revoluci však mobilní třídění pošty začalo mizet. Ještě v roce 1994 v Česku fungovalo 96 vlakových pošt, 33 automobilových pošt a deset úhrnných železničních přeprav. Výrazná redukce nastala v následujícím roce, kdy byla zrušena většina automobilových přeprav v jižních Čechách. O dva roky později pak byly zrušeny zbylé automobilové distribuce a k tomu 16 vlakových pošt a šest úhrnných železničních přeprav. Posledních 31 vlakových pošt skončilo v roce 1999. Na sousedním Slovensku jejich soumrak nastal o dva roky dříve. Důvodem ukončení provozu byla postupná centralizace zpracovávání listovních zásilek do velkých třídících center. U příležitosti výročí bude vypraven speciální vlak s historickým poštovním vozem, který mimo jiné nabídne výstavu. V pátek vyjede z Prahy do Českých Budějovic, odkud v sobotu dojede do Plzně.

Pošta v letadlech

Přeprava zásilek si nacházela cestu do každého nového způsobu dopravy, nevyhnulo se to ani letectví. Už po vzniku Československa zásilky našly místo ve vojenských letadlech, ovšem netýkalo se to čistě soukromé korespondence. Větší rozvoj v tomto směru nabídl vznik Československých aerolinií v roce 1923. První zcela poštovní noční letadlo vzlétlo až v padesátých letech, kdy šlo o reakci na úkol dodat psaní do druhého dne, což tehdejší stav železniční a silniční sítě úplně neumožňoval. Nákladní letadla disponovala vybavením, které umožňovalo zpracovat zásilky během letu. Letadlová pošta ukončila činnost na začátku osmdesátých let.

30. 05. 2019 Bez fanfár i beze jména: „Most Intelligence“ se režimu nehodil už v době svého zprovoznění (Branický most)

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2823671-bez-fanfar-i-beze-jmena-most-intelligence-se-rezimu-nehodil-uz-v-dobe-sveho>)



Skoro s každým pražským mostem přes Vltavu se pojí nějaká zajímavost. Výjimkou není ani ten Branický, který je ale mnohem známější jako most Intelligence. Po komunistickém převratu totiž nebylo v módě mít vysokoškolský titul, řada právníků, lékařů či učitelů proto byla převedena do dělnických profesí a v 50. letech se podíleli na výstavbě mostu. V náročných podmínkách se přitom nořili desítky metrů pod hladinu Vltavy a čelili hrozbě smrtelné kesonové nemoci. Málokdo také ví, že v jednom z pilířů zanechali komunistům navzdory vzkaz budoucím generacím. Most byl nakonec zprovozněn až 30. května 1964, bez názvu, bez fanfár i politických pohlavárů. Už v té době totiž bylo režimu jasné, jak nevydařená stavba to je. Přitom se s ním pojí několik pražských nej: jde o první poválečný most přes Vltavu, který byl také donedávna nejvyšší a dodnes je třetí nejdelší. V době svého vzniku byl dokonce nejdelším dvoukolejným železobetonovým mostem v Evropě. I když toto prvenství je značně sporné: druhá kolej na něm sice položena byla, vlaky po ní ale nikdy nejezdily.

Přes 900 metrů dlouhý Branický most vznikl jako součást železničního propojení, které mělo odvést nákladní dopravu ze Smíchovského či Hlavního nádraží. Díky němu totiž mohly vlaky z Radotína zamířit přes Krč a Vršovické seřazovací nádraží dále na Malešice. Kromě Vltavy přemostňuje i Strakonickou a Modřanskou silnici, železniční tratě do Plzně a do Vraného nad Vltavou či tramvajovou trať do Modřan.

Stavební práce byly narychlo zahájeny v roce 1949

Myšlenka na podobný železniční obchvat Prahy pro nákladní dopravu se objevovala již začátkem 20. století. První reálné návrhy předložil v roce 1920 Josef Kubler, o sedm let později byl předložen „dispoziční plán budoucích železničních úprav v Praze“, který podobnou trať zahrnoval. Jenže stavební priority byly jinde a stavba se neustále odkládala. Plánovací komise této myšlenky nepřála ani po druhé světové válce, ale na jaře 1949 se najednou stavět začalo. Ukvapené zahájení výstavby možná souviselo právě s potřebou najít urychleně práci pro vzdělance odsunuté do dělnických profesí. Původně se uvažovalo, že konstrukce mostu bude ocelová, jak bylo běžné. Jenže v té době byla ocel nedostatkovým zbožím.

Své si navíc řekla také armáda, které původní plány nevyhovovaly: „Kdyby na most vjel plně obsazený nákladní vlak – vojáci samozřejmě s tanky atd. – a do toho padla puma a jedno mostní pole spadlo, tak aby ten most vydržel excentrické zatížení při plném obsazení. Proto se musel projekt předělávat,“ vysvětloval pamětník Vladimír Křížek, který se jako začínající inženýr podílel na vedlejších stavbách souvisejících s mostem. Proto byla nakonec zvolena varianta železobetonového mostu, který navrhl ing. Jiří Klimeš s kolektivem z ČVUT. A ačkoliv vznikal tento projekt narychlo v době, když už začaly stavební práce, je konstrukce mostu zřejmě tím posledním, co se skutečně povedlo. Šlo o progresivní projekt přemostnění širokého údolí Vltavy patnácti oblouky o rozpětí 53 metrů. „Ten most je krásný, je to velice podařené inženýrské dílo. Jako cyklista přes něj často chodím a dívám se. Mohl by sloužit jako taková vyhlídková terasa,“ chválil Branický most architekt David Vávra v cyklu Zapomenuté projekty. Generální ředitel Národního technického muzea Karel Ksandr pak připomínal, že je tento most de facto bránou do Prahy od jihu: „Je nádherný, je to krásná architektura a je opravdu škoda, že půlka, kde není kolej, není využívána pro chodce a cyklisty.“ Půdorys mostu je dvakrát zakřiven, takže částečně připomíná písmeno S. Dobová literatura dokonce jeho lehkost přirovnávala ke křídílům letícího racka.

Akce „77 tisíc lidí do výroby“

Samotná stavba mostu byla ovšem velice náročná a vzpomínky pamětníků mohou zejména klaustrofobikům připomínat noční můru. Důvodem byla jednak zvolená stavební metoda, navíc na stavbě nepracovali zkušení dělníci, ale lékaři či úředníci. „Byli to nedobrovolní barabové, lidé s akademickým vzděláním, které ovšem podezíravý režim nechtěl trpět na jejich stávajících postech, tak je poslal stavět most,“ vzpomíná železniční historik Pavel Schreier. Díky tomu provázejí most historky o sabotážích či nekvalitním provedení.

Jedním z mužů, kteří pracovali na stavbě, byl i Christian Majer, jenž před únorem 1948 pracoval jako referent Státní banky československé pro jižní Ameriku. Jenže pak byl ze svého postu z politických důvodů vyhozen a přeřazen na místo stavebního dělníka. „Takových lidí byla na téhle stavbě většina. Já si vzpomínám na jednu z těch nejlepších part: Fanta, Holomek, kteří měli partu čtyř lidí, a to byli

soudci, notáři, profesori, podnikatelé,“ vzpomínal po 50 letech pro magazín Z metropole stavební inženýr Vladimír Křížek. To vše v rámci akce 77 tisíc lidí do výroby.

Dělníci pracovali až 30 metrů pod hladinou Vltavy, denodenně čelili strašáku potápěčů

Kvůli požadavkům armády měl mít navíc most hloubkové založení ve vltavském dně, proto byla vůbec poprvé u nás použita technologie kesonového zakládání, což byl ovšem hazard se zdravím i životem dělníků, pro něž bylo každodenní realitou nebezpečí kesonové nemoci, kterou zná každý potápěč. Dělníci totiž pracovali pod vodou v až 30metrových hloubkách uzavření uvnitř dutého betonového kvádrů (kesonu), kam se vhněl vzduch a postupně klesaly do stále větší hloubky. „Při tom, jak to klesalo, jsem betonoval ten pilíř,“ vzpomíná Christian Majer. Při postupném klesání problém s tlakem nebyl, protože se v těle vyrovnával, při výstupu zpátky ale museli dělníci čekat i hodinu a pomalu se musel tlak upouštět. Jinak by hrozila zmíněná kesonová nemoc, která může být i smrtelná: „Třeba z toho vylezli kluci, najednou je za okem něco děsně tlačilo, nebo v hlavě, jak je ta dutina, tak museli zpátky do vzdušnice. Jedna byla vždycky volná, tak ji zavřeli a v té vzdušnici seděl tak dlouho, až se ten tlak srovnal,“ dodává pamětník výstavby mostu. Christian Majer takto pracoval pod hladinou na čtyřech pilířích mostu Inteligence téměř čtyři roky: při 6denním pracovním týdnu a průměrně 6hodinové pracovní době neuvěřitelných 7 000 hodin. „Nesměli tam chodit velcí kořalové, ti to dlouho nevydrželi. Ale já jsem kdysi sportoval, tak jsem to vydržel do těch třiceti metrů.“ „Do jednoho pilíře dali kluci takovou flašku na zavařeniny a v ní byl papír s nápisem „Tento pilíř stavěla česká inteligence.“ To je tam někde zabetonované, v prostředním pilíři přibližně v hloubce 20 metrů.“ Vůbec nejhluběji museli dělníci při budování pilíře, který je na smíchovské straně mezi silnicí a železnicí, kde museli hloubit zmiňovaných 30 metrů pod hladinou, protože se koryto řeky svažovalo k Barrandovu. Christian Majer právě u tohoto pilíře v hloubce asi 20 metrů pod hladinou objevil mamutí kel.

Most, o kterém se nemělo mluvit a neměl být nikdy oslavován

Tři roky od zahájení stavebních prací začala stavba mostních oblouků a v roce 1955 byly úspěšně provedeny zatěžkávací zkoušky. Jenže v té době vedl most odnikud nikam, navazující železniční tratě ještě neexistovaly. Až do roku 1964 tak most sloužil jen ke statickým zkouškám různých lokomotiv a v nadsázce se o něm hovoří jako o nejdražší pěší lávce světa. Po dokončení stavebních prací byl železniční most opravdu dvojkolejný, druhá kolej ale byla později zase zrušena, aniž by po ní projel jediný vlak. Po Praze se dokonce tradovalo, že se ona „inteligence“, která most stavěla, komunistům pomstila tím, že ho úmyslně postavila příliš úzký. Důvod byl ale jiný. Při stavbě navazujícího tunelu nad Malou Chuchlí se totiž ukázalo, že silurské vápence, které tvoří masiv, nejsou vhodné pro belgickou tunelovací metodu, jež byla zvolena, a dvoukolejný tunel by se mohl zřídit. Proto byl most zprovozněn pouze pro jednu kolej. „Stavbu mostu a jeho dokončení provázela totální bezkonceptnost, která charakterizovala dobu, kdy odborníci vozili v kolečkách beton na mostě a šalovali bednění, zatímco novopečené odborné kádry plánovaly světlé zítřky,“ kritizoval železniční historik Mojmir Krejčířik v cyklu ČT Tajemství železnic.

První vlak nakonec po Branickém mostě projel až 30. května 1964, bez fanfár a představitelů KSČ. Provoz zahájil skromně motorový vůz „Kredenc“ s přívěsným vozem. „Byl stavěn jako třináctý z tehdy stojících pražských mostů přes Vltavu. Nikdy se o něm nemělo mluvit, neměl být nikdy oslavován,“ připomínal režisér Martin Štol v dokumentu Pomník inteligenci. To ostatně ukazuje i archiv Československé televize. Je až s podivem, že v jinak bohaté zásobárně dobových snímků není mnoho záběrů na tuto stavbu. Jen Kronika našeho života právě z roku 1964 přináší záběry, v nichž ale most je pouhou kulisou. V komentáři o něm není ani slovo. Most se dlouho ani nijak nejmenoval, lidé mu sami začali říkat most Inteligence. Až v roce 1969 dostal oficiální název Branický most.

Dočká se most po víc než 60 letech druhé koleje?

Prakticky celých 55 let svého provozu pak zůstal Branický most bez výraznějšího využití. Osobní vlaky po něm jezdí jen během výluk nebo při slavnostních jízdách, jinak slouží jeho jedna kolej nákladní přepravě. Proto se v novém tisíciletí objevila i myšlenka na přebudování železničního mostu pro silniční dopravu. „Ty rozměry 14 metrů bohužel nedovolují, aby mohla přes most vést vysokokapacitní komunikace. Velmi nákladné by bylo i překonstruování a výstavba jeho předmostí,“ upozorňoval ale bývalý děkan Stavební fakulty ČVUT Petr Moos. Neoficiálně se ale o přestavbě mostu na silniční uvažovalo už v polovině 50. let. „Samozřejmě kdyby k tomu došlo, tak bychom možná dnes neměli potíže s nedaleko stojícím mostem dříve Antonína Zápotockého,“ narážel železniční historik Pavel Schreier na věčně ucpaný



Barrandovský most. Most tak i nadále slouží jen železnici a pěším. Zdá se ale, že se přece jen dočká druhé koleje i pravidelné osobní přepravy. Letos v lednu totiž SŽDC představila plány, podle kterých se má o druhou kolej rozšířit celý úsek od Branického mostu do Krče a Spořilova. Stavět by se mohlo začít do pěti let. „Stavba souvisí se zkapacitněním trati pro budoucí tangenciální linku S71, bude rovněž řešit modernizaci stanice Praha-Krč pro možnost vybudování nového přestupního terminálu metro D/vlak. Trať je důležitá i pro odklony vlaků při výlukové činnosti v pražském železničním uzlu, například během připravované rekonstrukce výtoňského železničního mostu,“ uvedl náměstek generálního ředitele Mojmír Nejezchleb pro server Zdopravy.cz. Praha už dříve oznámila, že by chtěla po trase vést novou linku S71 z Radotína do Běchovic.

Pražské mosty přes Vltavu od nejstaršího k nejnovějšímu

Karlův most

- kamenný most z let 1357 – 1402, nahradil pobořený Juditin most
- pro pěší (v minulosti silniční a tramvajový); spojuje Staré Město a Malou Stranu

Negrelliho most

- kamenný most z let 1846 – 1850
- železniční; spojuje Karlín, Štvanici a Holešovice

Palackého most

- kamenný most z let 1876 – 1878
- silniční a tramvajový; spojuje Nové Město a Smíchov

Most Legií

- kamenný most z let 1898 – 1901, nahradil řetězový most císaře Františka I. z roku 1841
- původně most císaře Františka I., v minulosti též most 1. máje
- silniční a tramvajový; spojuje Nové Město a Malou Stranu

Železniční most (pod Vyšehradem)

- ocelový most z roku 1901, nahradil jednokolejný most obdobné konstrukce z roku 1871
- železniční; spojuje Výtoň a Smíchov

Čechův most

- železný most z let 1905 – 1908
- silniční a tramvajový; spojuje Staré Město a Holešovice

Hlávkův most

- železobetonový most z let 1909 – 1912
- silniční a tramvajový; spojuje Karlín a Holešovice

Mánesův most

- betonový most z let 1911 – 1914, nahradil Rudolfovu lávku
- původně most arcivévodě Františka Ferdinanda d'Este
- silniční a tramvajový; spojuje Staré Město a Malou Stranu

Libeňský most

- betonový most z let 1924 – 1928, nahradil dřevěnou lávku z roku 1903
- silniční a tramvajový; spojuje Holešovice a Libeň

Jiráskův most

- železobetonový most z let 1929 – 1933
- silniční; spojuje Nové Město a Smíchov

Štefánikův most

- železobetonový most z let 1949 – 1951, nahradil řetězový most císaře Františka Josefa I. z roku 1868
- silniční a tramvajový; spojuje Staré Město a Holešovice

Branický most („most Inteligence“)

- železobetonový most z let 1949 – 1955
- železniční a pro pěší; spojuje Braník a Chuchli

Most Závodu míru

- železobetonový most z roku 1964, nahradil Zbraslavský most z roku 1896
- silniční; spojuje pravobřežní a levobřežní část Zbraslavi

Holešovický most

- betonový most z let 1966 – 1975
- železniční; spojuje Holešovice a Libeň

Most Barikádníků

- železobetonový most z let 1972 – 1980, nahradil Trojský most z roku 1928
- silniční; spojuje Holešovice a Libeň

Barrandovský most

- betonový most z let 1978 – 1988
- silniční; spojuje Braník a Hlubočepy

Radotínský most (součást dálnice D0)

- železobetonový most z let 2006 – 2010
- silniční; spojuje Komořany a Lahovice

Trojský most

- ocelový obloukový most z let 2010 – 2014
- silniční a tramvajový; spojuje Holešovice a Troju

31. 05. 2019 Dráhy chystají půdu k prodeji ČD-Telematiky

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-chystaji-pudu-k-prodeji-cd-telematiky-1359360>)

Národní železniční dopravce České dráhy koupil za třicet milionů korun od stavební firmy OHL ŽS téměř dvouprocentní podíl ve společnosti ČD-Telematika. Vyplývá to z výroční zprávy ČD. Transakcí, která se uskutečnila loni v květnu, získaly dráhy předposlední minoritní podíl v Telematice, kterou teď ovládají z téměř 71 procent. Zbylou část drží skupina PPF nejbohatšího Čecha Petra Kellnera. „Z pohledu core byznysu tato dceřiná společnost nezapadá do dlouhodobé strategie skupiny ČD. Proto chceme výhledově prodat svůj podíl státu,“ uvádí mluvčí dopravce Radek Joklík.

Telematika loni zvýšila tržby o třináct procent na 1,67 miliardy korun a čistý zisk o sedm procent na 55 milionů korun. Firma vlastní jednu z nejrozsáhlejších optických infrastruktur v Česku, například centrální úložiště dat. Zaměstnává přes pět set pracovníků. „Pro stát má část činnosti této akciové společnosti strategický význam,“ zdůrazňuje mluvčí ministerstva dopravy Lenka Rezková. „V nákupu minoritních podílů vidím přípravu na transakci. Dráhy získaly podíl převyšující sedmdesát procent, což jim dává větší práva na rozhodování o prodeji. Minoritní partner PPF by mohl ztratit možnost blokačního podílu. Dráhy získaly výhodnější pozici, ale s PPF se stejně budou muset dohodnout,“ tvrdí předseda dopravní sekce Hospodářské komory Emanuel Šíp.

Kromě Telematiky chtějí dráhy prodat nákladního dopravce ČD Cargo. Naopak posílí zbylé dceřiné společnosti, což se týká třeba hlavní opravárenské firmy DPOV.