

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červenec 2019

OBSAH

01. 07. 2019	STAVEBNÍ POVOLENÍ: ELEKTRIZACE A ZKAPACITNĚNÍ TRATI UNIČOV (VČETNĚ) – OLOMOUC	3
01. 07. 2019	TUNELEM U PLZNĚ SE VLAK PŘI TESTU ŘÍTIL STOŠEDESÁTKOU, BRZY JEŠTĚ ZRYCHLÍ (TUNEL EJPOVICE).....	3
02. 07. 2019	DĚČÍN HLEDÁ MÍSTO PRO PRŮMYSLOVÝ ROZVOJ, NABÍZÍ SE CHÁTRAJÍCÍ NÁDRAŽÍ (DĚČÍN VÝCHOD DOLNÍ N.).....	4
02. 07. 2019	ČÍNA ZVÝŠILA NÁSKOK V RYCHLOSTI SVÝCH VLAKŮ, SVIŽNĚJI NEŽ V ČESKU SE JEZDÍ UŽ I V MAROKU (350 KM/H).....	5
03. 07. 2019	V SRPNU ZAČNE ELEKTRIZACE A ZKAPACITNĚNÍ TRATI UNIČOV – OLOMOUC	5
05. 07. 2019	JUBILUJÍCÍ ZUBAČKA NA PILATUS I DALŠÍ KLENOTY LIDSKÉHO UMU ZVOU (NEJEN) K VELEHORÁM	6
08. 07. 2019	VE ZKRACHOVALÉ LOUNSKÉ VAGONCE BUDE POKRAČOVAT DAKO-CZ, LEGIOS PROTESTUJE	9
09. 07. 2019	PRVNÍ TŘÍDOU S JÍZDENKOU DO DRUHÉ. KDYŽ JE VLAK PLNÝ, SEDNE " SI TAM KAŽDÝ.....	9
10. 07. 2019	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVCI PÁTRAJÍ PO STROJVEDOUCÍCH, SLIBUJÍ JIM ŠTĚDRÉ MZDY. VLAKY JIŽ MAJÍ.....	10
10. 07. 2019	PARS NOVA OPRAVÍ STOVKY MOTORŮ PRO LOKOMOTIVY ČESKÝCH DRAH12	
11. 07. 2019	STANICE DĚČÍN VÝCHOD PROŠLA KOMPLEXNÍ OPRAVOU (HORNÍ NÁDRAŽÍ)..	12
12. 07. 2019	NOVÉ VLAKY LEO EXPRESS HLEDAJÍ JMÉNO. JEZDIT ZAČNOU KONCEM PŘÍŠTÍHO ROKU	12
13. 07. 2019	LIDÉ SI STĚŽUJÍ NA HLUK Z NEZKOLAUDOVANÉ TRATĚ. DRÁŽNÍ ÚŘAD POCHYBENÍ ODMÍTÁ (PRAHA, NOVÉ SPOJENÍ).....	13
13. 07. 2019	PŘI SRÁŽCE VLAKU S DODÁVKOU NA RAKOVNICKU ZEMŘEL ČLOVĚK (PŘÍČINA)	13
15. 07. 2019	V DĚČÍNĚ VYROSTLA NOVÁ VLEČKA, RYKO DÍKY NÍ ZVÝŠÍ VÝROBNÍ KAPACITU.....	14
15. 07. 2019	NEHOD NA PŘEJEZDECH UŽ JE LETOS VÍCE NEŽ VLONI, OD ZAČÁTKU ROKU ZEMŘELO 20 LIDÍ	14
16. 07. 2019	ČESKÉ DRÁHY INVESTUJÍ DO NOVÉ MYČKY VLAKŮ V BOHUMÍNĚ, ZVÝŠÍ KVALITU ČISTĚNÍ SOUPRAV	15
16. 07. 2019	NA ZLEPŠENÍ ZABEZPEČENÍ PŘEJEZDŮ JDE ROČNĚ PŘIBLIŽNĚ MILIARDA KORUN	16
16. 07. 2019	EJPOVICKÝ TUNEL MĚL BÝT NEJEN NEJDELŠÍ, ALE I NEJRYCHLEJŠÍ. TO SE ZATÍM NEDAŘÍ, ZKOUŠKY DOPADLY ŠPATNĚ	17
17. 07. 2019	NAVZDORY VŠEMU, NADŠENEC ZACHRÁNIL STARÉ NÁDRAŽÍ ODSOUZENÉ K DEMOLICI (NÁMĚŠT NA HANĚ).....	18
17. 07. 2019	Z HODONÍNA ZA SLOVENSKOU HRANICI SE LIDÉ PO PATNÁCTI LETECH SVEZOU VLAKEM (HODONÍN – HOLÍČ NAD MORAVOU).....	19
17. 07. 2019	UHLÍŘSKÉ JANOVICE MAJÍ OPRAVENOU VÝPRAVNÍ BUDOVU	19
18. 07. 2019	HISTORICKÝM ŽELEZNIČNÍM ZASTÁVKÁM NA BEROUNCE HROZÍ DEMOLICE. OBCE USILUJÍ O JEJICH ZÁCHRANU	20
19. 07. 2019	POLSKÝ ZÁKAZNÍK SKOUPIL JÍZDENKY NA CELÝ VLAK	20

27. 07. 2019	NĚMECKO SE CHYSTÁ INVESTOVAT PŘES 80 MILIARD EUR DO MODERNIZACE ŽELEZNICE	21
28. 07. 2019	DOVOLENÁ NA KOLEJÍCH NEMUSÍ BÝT PŘEDRAŽENÁ. POTŘEBUJE ALE ČAS A PŘÍPRAVU	21
28. 07. 2019	U M. LÁZNÍ VYKOLEJIL NÁKLADNÍ VLAK, BEZ ZRANĚNÍ, ŠKODY JSOU VELKÉ (CHODOVÁ PLANÁ – MARIÁNSKÉ LÁZNĚ)“	26
29. 07. 2019	ČESKÉ DRÁHY ZNAJÍ KANDIDÁTY DO SVÉHO PŘEDSTAVENSTVA. JMÉNA VÍTĚZŮ OZNÁMÍ V ZÁŘÍ	26
29. 07. 2019	U M. LÁZNÍ ZAČALO ODSTRAŇOVÁNÍ VYKOLEJENÉHO NÁKLADNÍHO VLAKU	27
30. 07. 2019	HRADECKÝ KRAJ NECHCE SOUTĚŽ NA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU. VĚŘÍ, ŽE TÍM UŠETŘÍ.....	27
30. 07. 2019	KARLOVARSKÝ KRAJ SE DOMLUVIL S ČESKÝMI DRAHAMI NA DESETILETÉ SMLOUVĚ.....	29
30. 07. 2019	ŠKODA VAGONKA DODÁ DO LOTYŠSKA 32 ELEKTRICKÝCH VLAKŮ ZA 6 MLD. KČ.....	30

01. 07. 2019 Stavební povolení: Elektrizace a zkapacitnění trati Uničov (včetně) – Olomouc

Zdroj: Drážní úřad (https://www.ducr.cz/images/drurad/2019/2019_07_01_Uni%C4%8Dov_Olomouc_vyh%C3%A1%C5%A1ka.pdf)

Hlavním účelem stavby je elektrizace regionální trati stejnosměrnou trakční soustavou DC 3 kV včetně zvýšení rychlosti až na 160 km/hod., což si vyžádá komplexní optimalizaci prvků železniční infrastruktury. Jedná se o stavbu veřejně prospěšnou ve smyslu § 5 odst. 1 zákona. Pro napájení trakčního vedení budou vybudovány trakční napájecí stanice Olomouc, Šternberk a Uničov. Pro celé rameno Olomouc – Šumperk je počítáno ještě s napájením ze stanice v Hrabšíně a upravené TNS v Šumperku (budou předmětem další stavby). V žst. Olomouc bude trakční měřícína podpůrná. Bude provedena celková rekonstrukce železničního svršku a spodku pro dosažení traťové třídy zatížení D4 při přidružené rychlosti 120 km/hod. pro nákladní dopravu, a třídy zatížení D2 při rychlosti 160 km/hod. pro osobní dopravu. V železničních stanicích bude instalován elektrické ohřev výměn. Ve všech stanicích a zastávkách jsou navržena nová nástupiště s nástupní hranou výšky 550 mm nad temenem kolejnice a povrchovou úpravou z betonové zámkové dlažby, stanice a zastávky budou vybaveny informačním systémem pro cestující a orientačním systémem podle vyhl. č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zajišťujících bezbariérové užívání staveb. Na nástupištích budou přístřešky pro cestující. V železničních stanicích a na zastávce Uničov – UNEX budou nástupiště délky 110 m, v ostatních zastávkách délky 90 m. Přístupy na nástupiště bezbariérové, v žst. Bohuňovice, žst. Šternberk a žst. Uničov bude přístup na poloostrovní nástupiště centrálním přechodem. V žst. Újezd u Uničova bude přístup k vnějšímu nástupišti u koleje č. 3 přes zabezpečený železniční přejezd. Osvětlení nástupišť pomocí sklopných osvětlovacích stožárů. V žst. Bohuňovice budou rekonstruovány prostory pro veřejnost (chodba, čekárna, sociální zařízení). V žst. Šternberk bude provedena celková rekonstrukce, která je zčásti předmětem samostatné stavby. V žst. Újezd u Uničova je navržena nová technologická budova, jejíž součástí bude i sociální zařízení pro cestující.

Železniční stanice budou vybaveny staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo. Bude vybudováno dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení, ovládané z ústředního stavědla v žst. Olomouc. Vybudováno bude dále integrované traťové zabezpečovací zařízení bez oddílového návěstidla, vlaky, nevybavené ETCS budou jezdit mezistaničně rychlostí max. 100 km/hod. Všechny přejezdy budou buď nově zabezpečeny, nebo bude zabezpečení doplněno o další výstražníky dle rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení, která byla pro jednotlivá křížení vydána. Všechny přejezdy budou doplněny o celé závory. Budou rovněž provedeny nové přejezdové konstrukce z vnitřních a vnějších celopryžových přejezdových panelů. Z důvodu nevyhovující přechodnosti a jejího zajištění pro navrženou traťovou třídu a rychlost budou rekonstruovány a přestavěny železniční propustky a mosty. V úseku Olomouc – Uničov bude provedena demolice evidovaných nefunkčních objektů, u nichž je pravděpodobné, že dosud existují nebo byly neúplně demolovány, takže existují jejich části – v místech předpokládaného výskytu bude proveden výkop a objekty budou odstraněny a otvor zasypán nebo zalit betonem. Zpevněné plochy a pozemní komunikace – podél celého obvodu měřícíny v Olomouci bude dlážděná konstrukce vozovky navržena pro obsluhující vozidla, dále bude v žst. Bohuňovice upraveno nákladíště, vybudována zpevněná plocha okolo nové traťostanice, opravena zpevněná plocha okolo VB a rozšířen přístupový chodník v jižní části, v žst. Šternberk bude nová zpevněná plocha a komunikace u nové traťostanice, a v žst. Uničov u objektu TNS. Ve stanicích bude provedena místní kabelizace, zajišťující napojení venkovních telefonních objektů u vjezdových návěstidel a přejezdů, elektromagnetických zámků. Místní kabely budou položeny do hlavní trasy s kabely sdělovacími traťovými a zabezpečovacími. Dále budou ve stanicích a vybraných objektech nové hodinové, telefonní a datové rozvody (strukturovaná kabeláž). Vybrané místnosti a objekty budou chráněny systémem elektrické požární a zabezpečovací signalizace. Do doby zprovoznění rádiového systému GSM-R bude provedena provizorní úprava stávajícího rádiového systému TRS. Součástí stavby je komplexní dodávka nové dispečerské řídicí techniky včetně programového vybavení pro řízení sběru a přenosu procesních dat a pro zajištění ústředního ovládání nové technologie.

01. 07. 2019 Tunelem u Plzně se vlak při testu řítí stošedesátkou, brzy ještě zrychlí (tunel Ejpvovice)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/plzen/zpravy/plzensky-kraj-plzen-tunel-zeleznice-vlak-zkouska-rychlost-doprava.A190701_141102_plzen-zpravy_lad)

V nejdelším železničním tunelu v republice na trati z Plzně na Prahu testovala Správa železniční dopravní cesty průjezd vlaků rychlostí 160 kilometrů v hodině. Ještě do konce prázdnin chtějí

vyzkoušet vlak jedoucí dvoustovkou. Mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Radka Pistoriusová řekla, že takzvané pantografové zkoušky trakčního vedení se v tunelu uskutečnily 19. června. „Poprvé se u nás zkoušela rychlost 160 kilometrů v hodině v jednokolejném tunelu. Tyto zkoušky jsou nezbytné,“ uvedla Pistoriusová. Odborníci při nich sledují ve speciálně upraveném vagonu na monitorech obraz z kamery, která nepřetržitě snímá klouzání sběrače lokomotivy po troleji, a zároveň se jim zobrazují další data.

Oba jednokolejné tubusy 4 150 metrů dlouhého tunelu mezi okrajem Plzně a Kyšicemi na koridorové trati Plzeň – Praha jsou v provozu od 7. prosince loňského roku. Tunel je až do konce letoška ve zkušebním provozu, zatím je v něm povolena maximální rychlost 120 kilometrů v hodině. Projektovaný a stavěný však byl na rychlost 200 kilometrů v hodině, protože tunel je plánovaný jako součást trasy budoucí vysokorychlostní železnice. Povolení ke zvýšení rychlosti vydává Drážní úřad. Ten nejprve musí dostat od SŽDC kompletní dokumentaci s výsledky zkoušek průjezdu vlaku plánovanou maximální rychlostí. „Pokud neshledáme nedostatky, které by vedly k přerušení řízení, rozhodnutí může být vydané velice rychle,“ sdělil mluvčí Drážního úřadu Martin Novák. Podle SŽDC je schválení traťové rychlosti 160 kilometrů v hodině jedním z kroků potřebných k dosažení plánované maximální rychlosti. Test s rychlostí 200 kilometrů, které mohou dosáhnout nejmodernější lokomotivy nebo soupravy v barvách českých železničních dopravců, je plánovaný na letošní léto. Bude záležet na žadatelci, zda postupně předloží dokumentaci ke zvýšení rychlosti na 160 kilometrů, nebo rovnou na 200.

02. 07. 2019 Děčín hledá místo pro průmyslový rozvoj, nabízí se chátrající nádraží (Děčín východ dolní n.)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/usti/zpravy/decin-nadrazi-szdc-prumyslova-zona-oprava-stinil-fakulta-stance.A190701_145536_usti-zpravy_gr)

Rozlehlý železniční areál s východním nádražím vidí děčínský magistrát jako ideální lokalitu pro další rozvoj. Místo nevyužívaných kolejí by mohla vzniknout průmyslová zóna a v opravené železniční stanici pak sídlo fakulty či firem. Areál je totiž jedinou oblastí v Děčíně, kde by mohly nové podniky vzniknout. Jinde to nedovolí kaňon řeky Labe, která se čas od času při povodních vylije z břehů, či nedaleký národní park České Švýcarsko. Teď město připravuje podklady pro vyhlášení výběrového řízení na zpracovatele studie využitelnosti území rozvojové zóny Děčín – východní nádraží. Studie, stejně tak samotný projekt, jehož uskutečnění spolkně stovky milionů korun, mají být hrazeny z vládního programu Restart, který je určen na podporu třem krajům postižených například těžbou uhlí. Na ambiciózní záměr město přivedla příprava velkého projektu Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), který počítá se zásadní modernizací trati Kolín – Všetaty – Děčín včetně úprav východního nádraží a přilehlé železniční infrastruktury. „Území by pak mohlo být rozčleněno na tři části: první část je zóna dopravní infrastruktury, která bude využita čtrnácti novými kolejemi ve dvou svazcích, jež celou plochu rozdělí podélně zhruba uprostřed. Druhá část, ze které by měly být odstraněny koleje a další železniční zařízení směrem k ulici Benešovská, by měla sloužit pro průmyslovou výrobu, tedy jako průmyslová zóna,“ zmínil mluvčí děčínského magistrátu Luděk Stínil. Část třetí zahrnuje nyní opuštěnou historickou budovu rakouské dráhy postavenou v letech 1870 až 1874 ve výpravném novorenesančním slohu, která je kulturní památkou, a k tomu plochu podél ulice 17. listopadu až k ulici Krokova. „Toto území by sloužilo pro služby a obchod, lehkou výrobu a jako zázemí průmyslové zóny,“ dodal Stínil.



O stěhování na nádraží usiluje dopravní fakulta ČVUT

Podle Marka Illiaše, mluvčího SŽDC, má jen rekonstrukce železniční stanice Děčín východ odhadovaný rozpočet 2,4 miliardy korun. „Nyní je ve stadiu předložení záměru projektu centrální komisi ministerstva dopravy,“ podotkl Illiaš. Jaké firmy by mohly na proměněné ploše, případně ve zrenovovaném nádraží sídlit, není zatím jasné. Rýsuje se však možnost, že by se sem přemístila děčínská pobočka dopravní fakulty ČVUT, již v záměru podporuje rektorát v Praze. „Univerzita má zájem o nádražní budovu a přilehlé pozemky. Propojení univerzity s inovativním podnikám může být pro všechny výhodné,“ řekl vedoucí děčínského pracoviště dopravní fakulty a radní Ondřej Smíšek (Náš Děčín). V budově nádraží by tak mělo být ubytování pro studenty či výukové sály. „Pro nás je stěžejní, že jsou zde mnohem výhodnější prostory pro těžkou techniku, různé dopravní simulátory třeba aut či lokomotiv, které nyní nemáme kam dát. Počítáme i s tím, že venku by byla plocha pro polygon, na kterém děláme různé crash testy. Nyní si ho musíme složitě půjčovat,“ uvedl Smíšek. Pokud vše vyjde, do Děčína by se přestěhovala technika, která se do univerzitních prostor v Praze nevejde, a zřejmě by došlo k velkému rozšíření činnosti děčínské dopravní fakulty.

02. 07. 2019 Čína zvýšila náskok v rychlosti svých vlaků, svižněji než v Česku se jezdí už i v Maroku (350 km/h)

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cina-zvysila-naskok-v-rychlosti-svych-vlak-u-svizneji-nez-v-cesku-se-jezdi-uz-i-v-maroku-1360331>)

Železniční velmoc Čína upevňuje své prvenství na poli vysokorychlostních tratí. Inženýři v nejlidnatější zemi světa pokořili další milník, Čína je totiž jediným státem světa, kde průměrná rychlost některých vlaků na pravidelných linkách přesahuje hranici tří set kilometrů v hodině. Unikátu se podařilo dosáhnout zvýšením maximální povolené rychlosti na trati mezi Pekingem a Šanghají na 350 kilometrů v hodině. Upozornil na to anglický časopis Railway Gazette. Nejrychleji jezdí v Číně dvojice vlaků mezi stanicemi Peking Nan a Nanking Nan západně od Šanghaje. 1 021 kilometrů urazí za tři a čtvrt hodiny průměrnou rychlostí téměř 318 kilometrů v hodině. Jeden z dvojice vlaků poté pokračuje přímo do Šanghaje, druhý jede do přilehlého města Chang-čou. První souprava vyráží v devatenáct hodin z Pekingu, druhá o čtyři minuty později. „Zdá se to jako nic, dokud si neuvědomíte, že při maximální rychlosti 350 kilometrů za hodinu oba vlaky dělí 21kilometrová vzdálenost,“ píše Railway Gazette.



Čínu následuje v žebříčku nejrychlejších železničních spojení Itálie, kde jezdí vlaky na 145 kilometrů dlouhé trati mezi Milánem a městem Reggio Emilia průměrnou rychlostí přes 272 kilometrů v hodině. Trasu tak urazí asi za půl hodiny. Italové v pravidelném žebříčku Railway Gazette předstihli Francouze, kterým v tomto měření náležela druhá příčka od roku 2011 díky vysokorychlostním vlakům TGV. Země galského kohouta tak spadla na třetí místo. Následují Japonsko, Španělsko a Taiwan – ve všech státech funguje alespoň jedna pravidelná linka s průměrnou rychlostí vlaků přes 250 kilometrů v hodině. „Vysokorychlostní železnice představuje udržitelnou alternativu vůči letecké dopravě, zohledníme-li nižší spotřebu energie a produkci emisí skleníkových plynů. Tyto faktory se stávají obzvláště významnými v době, kdy více a více lidí přestává létat v reakci na stav klimatu,“ uvedl šéfredaktor Railway Gazette Chris Jackson. „V oblastech, kde vlaky mohou jezdit průměrnou rychlostí mezi 250 až 300 kilometry v hodině, se železnice stává atraktivní možností, jak urazit cestu dlouhou tisíc a více kilometrů v časovém rozmezí od tří do čtyř hodin,“ doplnil Jackson.

Díky zprovoznění nových vysokorychlostních tratí se vůbec poprvé v žebříčku objevily i Maroko a Saúdská Arábie, a to na osmém a patnáctém místě. Česká republika se do přehledu vůbec nedostala. Nejvyšší povolená rychlost pro vlaky v tuzemsku je totiž 160 kilometrů v hodině, platí například v úseku Praha – Ústí nad Labem – Cheb. Maroko do žebříčku vynesla téměř dvousetkilometrová trať mezi městy Kénitra a Tanger na západním pobřeží země, kterou zdejší vlaky překonají za padesát minut průměrnou rychlostí 232 kilometrů v hodině. Celkově průzkum ukázal, že vlaky globálně zrychlují, celkem se ve světě nachází 22 zemí, kde jezdí jeden nebo více vlaků průměrnou rychlostí vyšší než 160 kilometrů za hodinu.

Nejdelší síť vysokorychlostních železnic se nachází v Číně, měří přes 25 tisíc kilometrů. Podle odhadů výstavba vyšla asi na 360 miliard dolarů. Letos má přibýt dalších 3 200 kilometrů, v porovnání s výstavbou v loňském roce to představuje skoro poloviční zvýšení. Na přelomu loňského a letošního roku Čína rovněž schválila nové železniční projekty za více než 125 miliard dolarů (2,8 bilionu korun).

03. 07. 2019 V srpnu začne elektrizace a zkapacitnění trati Uničov – Olomouc

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/v-srpnu-zacne-elektrizace-a-zkapacitneni-trati-unicov-olomouc>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) uzavřela první červencový den smlouvu se sdružením firem Subterra, OHL ŽS a EŽ Praha na elektrizaci a zkapacitnění trati Uničov – Olomouc. Vlastní stavební práce a s nimi spojená nepřetržitá výluka v Uničově začnou v srpnu, hotovo bude do poloviny roku 2022. Projekt podpoří Evropská unie z Operačního programu Doprava 2, celková investice dosáhne částky přibližně 3,9 miliardy korun. „Cílem stavby je především zvýšení kapacity této velmi vytížené trati, zvýšení maximální rychlosti na 160 km/h., odstranění většiny propadů traťové rychlosti, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících a v neposlední řadě i zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace v železničních stanicích a zastávkách,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Jízdní doba osobních vlaků mezi Olomoucí a Uničovem se zkrátí na 26, respektive 28 minut. Ve špičkách pracovních dnů je doplní spěšné vlaky,

kteří zvládnou cestu mezi oběma stanicemi dokonce za 17 minut. Využívat budou stejnosměrnou trakci 3 kV, která bude připravena na budoucí konverzi napájecí soustavy.

V rámci požadavku na zvýšení traťové rychlosti je navržena celková rekonstrukce železničního svršku a spodku. Ve všech stanicích a zastávkách vzniknou nová nástupiště s výškou hrany 550 milimetrů, která umožní pohodlný nástup do nízkopodlažních elektrických souprav. Zatímco ve stanicích a na zastávce v Uničově budou mít délku 110 metrů, na ostatních nádražích budou devadesátimetrová. Přístup na nově vzniklá poloostrovní nástupiště v Bohuňovicích, Šternberku a Uničově bude po centrálním přechodu. Všechna nádraží budou bezbariérová, v rámci úprav se dále počítá se zřízením přístřešků pro cestující, s novým orientačním a informačním systémem a osvětlením stanic a přístupových cest.

V současné době probíhají přípravné práce, vlastní stavební práce se rozeběhnou v srpnu. S tím souvisí i začátek plánované výluky. Zatímco během července proběhne několik denních výluk, od srpna začne nepřetržitá výluka v úseku Uničov – Újezd u Uničova. Podle postupu stavebních prací se příští rok zastaví provoz vlaků mezi Újezdem u Uničova a Šternberkem a v roce 2021 pak v navazujícím úseku do krajské metropole.

05. 07. 2019 Jubilující zubačka na Pilatus i další klenoty lidského umu zvou (nejen) k velehorám

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/svet/2852345-jubilujici-zubacka-na-pilatus-i-dalsi-klenoty-lidskeho-umu-zvou-nejen-k-velehoram>)

Pilatus – hora, která se majestátně tyčí nad švýcarským Lucernským jezerem (Vierwaldstättersee) a která od nepaměti jítí lidskou fantazii. Prý zde bydlí drak, prý je zde pohřben Pilát Pontský a zcela jistě se zde odehrál jeden z nejúžasnějších příběhů lidského ducha a myslí. Dráha na Pilatus, německy Pilatusbahn, zůstává i 130 let po svém dokončení nejstrmější ozubnicovou drahou na světě a svezení na ní je stejně výjimečným zážitkem jako tehdy, v roce 1889.



Ozubnicové dráhy nejsou dnes již příliš „in“. Nové tratě se stavějí pro vysokou rychlost a k dopravě do odlehlých horských oblastí dobře poslouží auto. Navíc lidé umějí už docela dobře létat. V devatenáctém a na začátku dvacátého století byla ale ozubnice často nejrozumnějším způsobem, jak dostat vlak – jako tehdy jediný prostředek hromadné dopravy – do hor. Šlo to pomalu, doslova zub po zubu, ale šlo to. V našich končinách sice nebyla ozubnice tolik potřeba, většinou se podařilo dostat vlaky do hor bez její pomoci. Zato Švýcarsko by bez ozubnice nemohlo v moderní době vůbec fungovat. A tak není divu, že právě zde vznikly vůbec nejpozoruhodnější projekty.

Pilatus je hora, jejíž vrchol se pne do výše 2 128 metrů. Je tedy asi o 1 700 metrů výše než centrum Lucernu i než městečko Alpnachstad, neboť právě sem a nikoli do přirozeného centra oblasti vede ozubnicová železnice. Je to pochopitelné, protože jižní svah Pilatu je přece jenom příznivější než severní směrem k Lucernu. Dokud na vrchol nevedl žádný dopravní prostředek, vystupovali turisté na vrchol právě z jihu poté, co do Alpnachstadu dopluli lodí po jezeře. Ale přesto je i jižní svah tak strmý, že na něm lze očekávat leccos, jistě však ne železnici. I tak se myšlenka, že by si turisté stoupající na vrchol tajemné hory, kde jsou draci a kde o Velikonocích bloudí neklidný duch někdejšího judejského prefekta, mohli ušetřit námahu jízdou vlakem jedoucím až těsně pod vrchol, objevila již v 70. letech 19. století, krátce po vzniku prvních ozubnicových železnic ve Švýcarsku i ve světě. Tehdy ale ještě byla zavržena jako neuskutečnitelná.

Již v 80. letech si ale Eduard Locher – předtím jeden ze stavitelů náročné Gotthardské dráhy – umínil, že ji přesto uskuteční. V první řadě pro to ale musel vymyslet zcela novou ozubnici. „Průzkum v terénu ukázal, že pohoří lze překonat jen tratí s neobvykle příkrým stoupáním, a dosavadní systémy se svislým záběrem ozubených kol se proto nedaly použít. Locher hledal konstrukci, která by vyloučila nebezpečí, že by zuby v ozubnici vyskočily ze záběru,“ vysvětloval ve své publikaci Horské dráhy světa Josef Hons. Odpovědí byly zuby vyčnívající ze středové kolejnice do stran, která byla pevně sevřena mezi dvěma vodorovně položenými ozubenými koly na vozidle. Zajímavě byly vyřešeny výhybky, neboť složitý Locherův systém neumožňuje jednoduché úroňové křížení ozubnice a kolejnice jako Abtův či Strubův systém, takže se přesouvá celé kolejové pole.

Locher stavbu své vysněné dráhy prosadil v roce 1886, kdy ji a její financování – po vydání koncese Eduardu Locherovi a Eduardu Guyer-Freulerovi v předcházejícím roce – schválila švýcarská vláda. Ta ovšem stanovila přísné podmínky – pokud nebude trať hotová do tří let, bude Locher platit smluvní pokutu ve výši tisíc franků za den. „Na celou stavbu bylo k dispozici asi 400 pracovních dnů

rozvržených do tří let, kdy se dalo stavět a kdy to dovozovaly klimatické podmínky. To znamenalo v průměru asi 133 dnů neboli čtyři měsíce v roce," shrnul Petr Vokáč ve své práci K horským velikánům zub za zubem.

Zubačka na Pilatus měla mít stoupání až 480 promile, kdy ji již nebylo možné usadit do klasického šterkového lože. Bylo tedy potřeba koleje posadit na pevnou jízdni dráhu, a jak uvádí Vokáč, bylo třeba na každý metr délky trati položit asi 200 kilogramů materiálu – a trať je dlouhá 4,3 kilometru. Ve vrcholové partii pod masivem Esel bylo ještě potřeba prorazit čtyři tunely. Působí to takřka neuvěřitelně, ale dobrá věc se podařila a důvtip a vůle zvítězily nad úředním šimlem. Stanovený termín byl dodržen, když byla trať z Alpnachstadu do stanice Pilatus-Kulm dokončena v létě 1888 a provoz byl zahájen 4. června 1889 – jedenáct dnů před stanoveným termínem.

Na trati se sklonem bezmála 50 procent jezdily zprvu speciálně zkonstruované parní vozy s kotlem položeným napříč pod kabinou pro cestující. Protože trať vede ve sklonu v celé trase, byly vozy společnosti Pilatusbahn od počátku podobné pozemním lanovkám s oddíly v odlišné výšce. Dva původní parní vozy z vagonky a lokomotivky ve Winterthuru je dnes možné spatřit v Dopravním centru Německého muzea v Mnichově a v Dopravním domě v Lucernu. Staré vozy ale brzy doplnily další, protože se ukázalo, že o svezení stojí mnohem více lidí, než kdokoli čekal. Elektrizace trati proběhla ve druhé polovině 30. let minulého století, tedy asi po 40 letech provozu. Osm elektrických vozů, které byly tehdy zakoupeny, jezdí dodnes. V 50. a 60. letech je doplnily dva další, trochu silnější vozy podobné konstrukce, stále je ale nejpravděpodobnější svezení původními vozy z roku 1937. Vozy – opět vyrobené v SLM ve Winterthuru – jezdí vždy samotné, vlaky z nich nejsou sestavovány, ale každý spoj zajišťuje více vozů, které jedou na dohled za sebou. Maximální rychlost jízdy je 12 km/h do kopce a 9 km/h při sestupu.

Původní Dráha na Pilatus je turisticky velmi vytížená. Ročně (nejezdí však celý rok, jen od května do poloviny listopadu) vozí podle údajů společnosti Pilatus-Bahnen kolem 400 tisíc cestujících – to je asi desetkrát více než v počátcích provozu a stokrát více, než kolik lidí přicházelo na Pilatus před stavbou železnice. Vrchol Pilatu ale navštěvuje ještě více turistů, většina z nich se ale nahoru dostává jinak – téměř 800 tisíc lidí přijíždí kabinovou lanovkou, která jezdí od roku 1956 (původní dráha ale prošla dvěma rekonstrukcemi, současná podoba je z roku 2015). Vede ze sedla Fräkmüntegg, kam je možné dojet další lanovkou přímo z Lucernu. Cesta oběma lanovkami je ve srovnání se zubačkou rychlejší. Kabinová z Fräkmünteggu se na vrchol dostane za tři a půl minuty, kabinková z Lucernu jede dalších osmnáct minut. Zato v zubačce stráví cestující 40 minut, pokud jedou dolů; cesta nahoru trvá půl hodiny. K tomu je ale potřeba připočítat ještě další desítky minut nebo i hodiny na cestu vlakem nebo lodí z Lucernu.

Jungfrau a Pikes Peak

Dráha na Pilatus může být právem zvána démantem mezi horskými drahami, ale zdaleka to není jediná ozubnicová železnice, na kterou se ročně hrnou statisíce lidí. Švýcarsko je naopak takových drah plné a hned několik jich má nějaké „nej“. Ta pilatská je sice nejstrmější, ale nevede nejvýše. Tento primát náleží v evropském měřítku železnici na Jungfrauoch – tedy Jungfraubahn. Ta možná není z technického hlediska tak unikátní, ale zato je mnohem delší a – jak bylo již řečeno – vede výše. Začíná v Interlaken a na cestě se musí čtyřikrát přestupovat. Až na Jungfrauoch se jezdí od roku 1912, konečná stanice vyhloubená ve skále je ve výšce 3 454 metrů. Od počátku je trať elektrizovaná, zprvu jezdily s vlaky elektrické lokomotivy, ale již od 50. let jsou v provozu elektrické vozy.



Z celosvětového hlediska vede do největší výšky ozubnicová železnice z města Manitou na Pikes Peak (Manitou and Pikes Peak Railway) v Coloradu ve Spojených státech s horní stanicí v 4 260 metrech, byť ta je momentálně mimo provoz. Loni byla doprava na ní zastavena kvůli špatnému stavu trati a rekonstrukce potrvá do roku 2021. Nebude tedy možné oslavit její stotřicetiny. Poprvé byla zubačka na Pikes Peak zprovozněna již roku 1890. Ve srovnání se švýcarskými zubačkami je pozoruhodné, že dráha nebyla nikdy elektrizována. Místo původních parních lokomotiv ale začaly koncem 30. let jezdit dieselové a od 60. let do roku 2017 byly v provozu dieselové motorové vozy od firmy SLM.

Začalo to na Mount Washington a na Rigi

První ozubnicové železnice začaly vznikat již záhy po vzniku parostrojní železnice jako takové. Občas bývá jako nejstarší zubačka uváděna anglická middletonská železnice, což byla zároveň první železnice, na které se používaly parní lokomotivy. A protože se v roce 1912 nepodařilo sestavit lokomotivu s dostatečnou adhezí, aby uvezla těžký nákladní vlak, vypomáhala si ozubeným kolem, které se opíralo

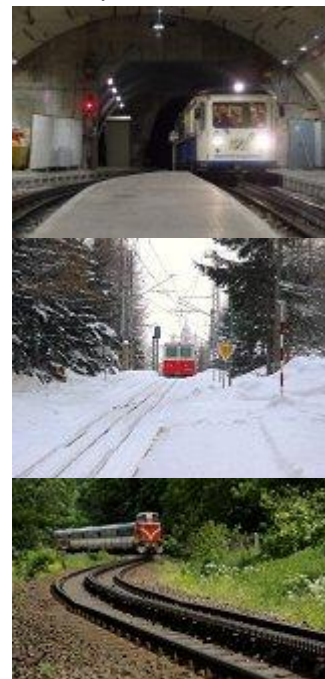


o třetí kolejnici. První horská zubačka pak vznikla ve Spojených státech a dodnes vede na Mount Washington v New Hampshiru. Nejstarší ozubnicová železnice na evropském kontinentu potom vede na švýcarskou horu Rigi. Její tvůrce Niklaus Rigggenbach si nechal v roce 1863 patentovat jednoduchý ozubnicový systém a poté dlouho usiloval o možnost postavit trať z Arth-Goldau pod vrchol 1 798 metrů vysoké Rigi. Rigibahn vlastně mohla být první na světě, ale Rigggenbach získal pro svůj podnik podporu až po otevření zubačky na Mt. Washington. První evropská horská zubačka tak svezla první cestující v roce 1871. Sklon trati dosahuje až 250 promile a vrcholová stanice Rigi-Kulm je asi 50 metrů pod vrcholem samotné hory.



Nejlevněji v Čechách (ale bez zubů)

Pro svezení horskou zubačkou není třeba jezdit až do Švýcarska. Sice méně, ale přesto hned několik jich jezdí i v Bavorsku. Nejznámější je bezesporu dráha, která vede až pod vrchol nejvyšší německé hory Zugspitze. Ještě blíže je tatranská zubačka Štrba – Štrbské Pleso, jejíž současná podoba pochází ze 70. let, ale chystá se velká modernizace včetně nákupu nových vozidel. Štrbská zubačka sice nevykuká délkou (4,5 kilometru) ani sklonem (až 127 promile) a převýšením (asi 400 metrů), ale mimo jiné jde o jednu z mála zubaček, v níž se lze svézt velmi levně. Zatímco na Zugspitze stojí zpáteční jízdenka 58 eur (necelých 1 500 korun), na Pilatus 72 franků (tj. asi 1 600 korun) a na Jungfrau v letní sezóně dokonce 234,80 franků (přes 5 tisíc korun), za svezení štrbskou zubačkou se platí jen jedno euro za jednu jízdu (zpáteční cesta je tedy za dvě eura, tj. asi 50 korun).



Ještě levnější (38 korun zpáteční) je svezení jedinou českou zubačkou, na které ale musí cestující při běžné jízdě oželet ony zuby. Česká ozubnicová železnice vede z Tanvaldu do Kořenova. Abtova ozubnice sice v kolejích je, ale v běžném provozu se nepoužívá. Motorové vozy, které tudy jezdí, zvládnou maximální stoupání 58 promile bez větších nesnází. Trať ale vznikla za jiných okolností a v roce 1902, kdy se po trati, která byla součástí spojení Liberce se Slezskem, rozjely první vlaky s parními lokomotivami, přišla ozubnice vhod. Pravidelný provoz lokomotiv s ozubenými koly byl ukončen v roce 1988. Dnes již vyjíždějí dochované lokomotivy řady T 426.0 jen několikrát ročně k mimořádným jízdám. Podobná je situace také na druhé slovenské zubačce, která vede z Pohronské Polhory do Tisovce. Sklon 50 promile překonávají moderní motorové vozy bez pomoci ozubnice, je ale možné svézt se historickým vlakem, který ji využije.

Zubačka není jen atrakce

Tratě do Kořenova i Tisovce se od již zmíněných vysokohorských zubaček liší jednak rozchodem – normální rozchod 1 435 milimetrů není u ozubnic příliš běžný – ale také tím, že jde o součást delší trati. Prvně jmenovanou tratí dnes jezdí rychlík Praha – Harrachov a osobní vlaky projíždějí přes ozubnicový úsek na cestě z Liberce do Polska. Trať na Pilatus nebo na Zugspitze jsou naproti tomu zcela izolované od zbytku železniční sítě a štrbská zubačka, byť je propojena s dalšími tratěmi Tatranských elektrických železnic, také jezdí pouze po svém ozubnicovém úseku. Ale naprostou výjimkou kořenovská trať také není.

Vrátíme-li se do Švýcarska, nalezneme ozubnici na trase jednoho z nejslavnějších vlaků světa – Glacier Expressu. Vlak, který jezdí z Zermattu do Svatého Mořice, byl zaveden v roce 1930 po dokončení trati přes vysokohorské průsmyky Furka a Oberalp. Dnes využívá jeho lokomotiva ozubnici, když stoupá na Oberalp (úsek přes Furku nahradil v 80. letech tunel), a také na několika kratších úsecích u Fieschu a mezi Vispem a Zermattem. Kromě Glacier Expressu, ve kterém se platí tučný příplatek, je možné svézt se tudy i regionálními vlaky společnosti Matterhorn Gotthard Bahn, které sice nevyjdou tak levně jako jízda do Kořenova či na Štrbské Pleso, o celé jmění jako při cestě na Jungfrau ale člověk při zakoupení jízdenky také nepřijde.

Nejen k velehorským štítům

Ozubnicové železnice lze nalézt na mnoha místech světa. „Doma“ jsou v Alpách – vedle již zmíněných patří k nejznámějším ještě Gornergratbahn pod Matterhornem, Tramway du Mont Blanc či Wendelsteinbahn. Další jezdí třeba nedaleko Barcelony k horskému klášteru Montserrat, na Puy de Dome ve Francouzském středohoří nebo na vrch Drachenfels v Severním Porýní-Vestfálsku.

Ta mimochodem stoupá jen do 289 metrů, ale přesto překonává stoupání až 200 promile. V Indii je možné svézt se ozubnicovou železnici v pohoří Nilgiri, jedna ozubnicová trať je i v Japonsku, několik dalších v Jižní Americe. Jen Evropa se ale může pochlubit kromě vysokohorských zubaček několika městskými. Možná nejznámější z nich vede Budapešti. Trať vznikla v roce 1874, v roce 1929 byla elektrizována. Je součástí městské hromadné dopravy jako „tramvajová“ linka 60. Další městskou zubačku má od roku 1884 (od roku 1902 elektrizovanou) Stuttgart. Je ještě podobnější tramvajím, část tratě vede ulicí a stejně jako v Budapešti je stuttgartská městská zubačka plně zařazena do MHD jako linka 10. Městská zubačka jezdí také v Curychu. Jde o docela novou ozubnicovou železnici, vznikla v roce 1973, kdy nahradila původní pozemní lanovku. V Lyonu pak mají dokonce ozubnicové metro. Město, kde je součástí MHD několik lanovek, mělo původně i tuto dvoukilometrovou trať podzemní dráhy poháněnou lanem. Od roku 1974 ale mají vlaky vlastní pohon a pomáhá jim jednoduchá ozubnice.



08. 07. 2019 Ve zkrachovalé lounské vagonce bude pokračovat DAKO-CZ, Legios protestuje

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/usti/zpravy/zkrachovala-lounska-vagonka-heavy-machinery-services-v-konkurzu-bude-pokracovat-ve-vyrobe-vagonu-spo.A190708_131705_usti-zpravy_pakr)

V areálu zkrachovalé lounské vagonky Heavy Machinery Services, která je v konkurzu, bude pokračovat ve výrobě vagonů společnost DAKO-CZ. Českému výrobcí brzdových systémů prostory pronajala konkursní správkyňe několik dní poté, co ukončila pronájem společnosti Legios Loco, ta se chce bránit u soudu. „Cílem smlouvy o spolupráci a pronájmu je zachovat v Lounech výrobu a dát zaměstnancům jistotu,“ uvedla insolvenční správkyňe Petra Hýsková.

Firma DAKO-CZ, která patří do průmyslového holdingu Czechoslovak Group, chce rozjet výrobu co nejdříve. „Chceme návrat do období, kdy lounská vagonka standardně podnikala a plnila své závazky. Je obdivuhodné, že i přes dlouhodobou nejistotu a podivné fungování si podnik zachoval kvalitní tým zaměstnanců, kteří výrobu vagonů drželi na nohou. Právě na nich chceme stavět,“ uvedl mluvčí společnosti Andrej Čírtek. Výroba v areálu stojí od konce června, kdy krajský soud v Českých Budějovicích ukončil po pěti letech reorganizaci zadlužené společnosti a poslal ji do konkurzu. Insolvenční správkyňe následně areál uzavřela kvůli sporům s firmou Legios Loco, který v noci z 30. 6. na 1. 7. vyústil v ozbrojený konflikt. Na pondělní ráno svolala správkyňe a vedení firmy Dako-CZ do lounského areálu schůzi se zaměstnanci, kterých je celkem kolem osmi set. „Zaměstnancům Heavy Machinery Services (HMS), jsem nabídla minimálně na tři měsíce klid k práci. Nový nájemce složil jistotu 30 milionů korun, což je částka, která bezpečně pokryje mzdové náklady. A pokud se zaměstnanci Legios Loco rozhodnout přejít k HMS jsou vítáni a bude s nimi jednáno stejně jako se zaměstnanci HMS,“ doplnila Hýsková.

Vedení společnosti Legios považuje náhlé ukončení za neplatné

Vedení společnosti Legios Loco do areálu nesmělo vstoupit. Náhlé ukončení nájmu bez výpovědní doby a údajně bez důvodu považují za neplatné. „Kroky insolvenční správkyňe jsou v podstatě násilným převzetím a pro Legios Loco znamenají denní ztrátu v milionech korun. Máme tam svůj majetek – zásoby, rozdělané zakázky, technické výkresy, kalkulace, v podstatě veškeré know-how,“ uvedl technický náměstek Jiří Petřů, který postával před vchodem do vagonky. Ředitel společnosti Petr Vlček uvedl, že se firma obrátila na soud se stížností na insolvenční správkyňi a se žádostí o vydání předběžného opatření, které by její kroky zneplatnilo. Legios Loco vyzvala následně své zaměstnance, aby k DAKO – CZ nepřecházeli. „Řekli nám, že máme být doma a že se koncem týdne dozvíme víc. Co budu dělat? Nevím. Mám určité závazky k Legios Loco, ale potřebuji mít i jistotu práce,“ uvedl jeden ze zaměstnanců Legios Loco. „Práci potřebuji, mám rodinu, závazky, takže já do práce přijdu,“ uvedl další.

09. 07. 2019 První třídou s jízdenkou do druhé. Když je vlak plný, sedne si tam každý

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/kovanda-vlak-prvni-druha-trida-jizdenka-mistenka-ceske-drahy.A190709_110806_eko-doprava_svob)

Pokud cestujete s Českými drahami druhou třídou a vlak je přeplněný, může se stát, že vás průvodčí pustí si sednout, klidně i jen na zem, do té první. Problém však nastane, když si nemají kam sednout ti, kdo si za ni připlatili. Všichni pak totiž mají z jízdy stejný zážitek, jen někoho stojí o stovky korun víc.

Na problémy ve vlaku upozornil na svém Twitteru v neděli odpoledne ekonom Lukáš Kovanda. Jel na konci prodlouženého víkendu z Olomoucka do Prahy. Vlak byl přeplněný natolik, že si cestující v druhé třídě podle Kovandy nemohli sednout ani na toaletách. Kovandu však především překvapilo to, že v první třídě, do které měl zaplacený lístek, narazil na mnoho cestujících třídy druhé. Ti kromě sedaček posedávali i na zemi v uličce. Za mnohem nižší cenu si tak mohli užívat stejného „luxusu“, jako on s lístkem do první třídy. „Taková situace není běžná, ale v mimořádných případech k ní může dojít a dochází k ní všude v Evropě, kde nejsou vlaky s povinnou rezervací,“ vysvětluje pro iDNES.cz Petr Šťáhlavský z Českých drah. „V mimořádných situacích dokonce i tam, kde jsou,“ dodává. „Já osobně jsem se s popsaným stavem, stojícím cestujícím ve voze 1. třídy při přeplnění vlaku, setkal ve spojích například v Německu, Rakousku, Velké Británii a dokonce ve Švýcarsku,“ tvrdí Šťáhlavský. Švýcarsko přitom podle něj patří mezi země s nejlepšími železnicemi na světě.

Podle Kovandy může za přeplnění vlaků státně dotované jízdné. „Ten pocit... že člověk z daní přispívá na to, aby si nesedl ani v 1. třídě. Vlastně to není jen pocit, to je realita dotačního populismu,“ napsal. To však Šťáhlavský popírá. „Obvykle k tomu dojde při různých mimořádnostech nebo jejich souběhu, například ve dnech zvláště zvýšené přepravní poptávky (začátky a konce prázdnin či svátků) nebo poruše jiného spoje, mimořádnosti na trati a tak podobně,“ uvádí. Dělo se to podle něj i před zavedením slev na jízdném.

Někteří rozhořčení diskutující volali po změně způsobu, jakým České dráhy prodávají jízdenky. „Představa, že zaplatím za první třídu a sedím na zemi... nechápu, jak můžou prodat víc jízdenek, než kolik je sedadel,“ napsala jedna z nich. Jiní pak navrhovali, aby se minimálně do první třídy zavedly povinné místenky. Podle Šťáhlavského to však není možné. „Ve vlacích vedených v závazku veřejné služby povinné rezervace zavést nemůžeme,“ odpovídá. Muselo by tak rozhodnout ministerstvo dopravy. „Povinná rezervace není obvyklá ani ve většině sousedních zemí,“ dodává.

Cestující první třídy, kteří se ocitli v podobné situaci jako Kovanda, mohou požádat o odškodnění. To podle informací na stránkách Českých drah činí 30 korun na příští nákup jízdenky. Musí o ně však požádat ještě ve vlaku. „Situaci řeší přímo na místě vlakový doprovod v koordinaci s naším dispečinkem,“ dodává Šťáhlavský.

10. 07. 2019 Železniční dopravci pátrají po strojvedoucích, slibují jim štedré mzdy. Vlaky již mají

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2864705-zeleznicni-dopravci-patraji-po-strojvedoucich-slibuji-jim-stedre-mzdy-vlaky-jiz-maji>)

Nedostatek strojvedoucích provází konkurenční boj na železnici již léta. Nadcházející zemětřesení, kdy alternativní dopravci – konkurenti Českých drah – v prosinci převezmou větší množství rychlíkových a regionálních linek, situaci ještě zvýraznilo. Zatímco vozidla pro své nové spoje dopravci vesměs již mají (nebo je budou mít v dohledné době), strojvedoucí se snaží přilákat slibem vysoce nadprůměrných platů i organizováním kurzů pro ně. Rychlíky z Prahy do Jizerských hor, do Písku, Kladna, z Kolína na Šluknovsko i prestižní linka Brno – Ostrava. To vše předávají České dráhy v prosinci svým konkurentům. Motorové linky v Čechách přičklo ministerstvo dopravy Arrivě, která patří německé, státem ovládané společnosti Deutsche Bahn, rychlíky na Moravě bude vozit soukromý RegioJet. S tím ale nabývá na důrazu otázka, co a hlavně kdo bude cestující vozit. Na otázku „Co?“ jsou odpovědi již docela jasné. RegioJet nasadí klasické rychlíkové vozy a pronajme si k nim elektrické lokomotivy Vectron. Arriva pak použije starší motorové jednotky od své německé matky, které se chystá zásadním způsobem vylepšit. „Bude tady klimatizace, wi-fi připojení a také v tomto typu vlaku budou dvě toalety,“ shrnul mluvčí Arrivy Martin Farář.

50 tisíc jako základ a kurzy pro ty, kdo chtějí změnit profesi

Zatímco kolejová vozidla – když ne nová, tak alespoň ojetá – se v Evropě zatím vždy podařilo najít, se strojvedoucími je to horší. Dopravci tak lákají nové zaměstnance hlavně na vysoké mzdy. Arriva nabízí základní mzdu 50 tisíc; shodně vysoká je podle webu Zdopravy.cz i nabídka RegioJetu. To je o deset tisíc více, než dosud podle údajů Drážního úřadu velcí dopravci v průměru dávali. Nejde přitom jen o snahu strojvedoucí přetáhnout, alternativní dopravci si začali vychovávat i své vlastní lidi. Arriva zahájila 1. července dvouměsíční kurz, na jehož konci by měla mít nové zaměstnance schopné usednout do kabiny strojvedoucího a odvézt cestující třeba z Prahy do Tanvaldu. Zkoušky z teorie budou adeпти na strojvedoucí skládat na konci prázdnin. Přihlásili se lidé, kteří dosud pracovali v rozličných oborech – lesnická inženýrka, čerství absolventi, řidiči kamionu nebo třeba stevardka, která ve vlacích již jezdila, ale v jiné pozici. „Byla možnost dál růst, zvýšit si kvalifikaci. Je to příjemné povolání, líbí se mi to,“ zdůvodnila stevardka Kamila Zamyslická, proč se chce přesunout z oddílu pro cestující do kabiny.

Kdy pojedou vlaky? Začíná být jasno

Dopravci potřebují nejméně sedm set lidí a nejde jen o strojvedoucí. Slibují, že na rychlíkové linky přinesou nové doplňkové služby, v první řadě to má být catering. Na cesty z Prahy do Písku nebo Mladé Boleslavi se cestující dosud museli zásobit na nádraží, od prosince by měli jídlo sehnat i za jízdy. Plno ale ještě není ani zdaleka. „Aktuálně, co se týče obsazených pozic, máme pokryto přes padesát procent. Nábory běží naplno,“ shrnul mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. V prosinci, kdy začne platit jízdní řád pro rok 2020, začnou alternativní dopravci nově jezdit i na některých regionálních linkách ve Zlínském, Pardubickém a Libereckém kraji, i zde si ukrojí největší sousto Arriva, své pozice posílí také soukromý Leo Express. Jen ministerstvo dopravy, které objednává rychlíky a expresní vlaky, ušetří díky novým smlouvám asi miliardu korun ročně. Jak by měly vlaky v příštím roce jezdit, již zveřejnila Správa železniční dopravní cesty. Jde o první návrh, který se ještě bude měnit po připomínkách, jež kraje a stát dostanou. Ministerstvo ale již připustilo, že předávání jednotlivých linek může přinést i potíže. Podle ministra dopravy Vladimíra Kremlíka (za ANO) ale „České dráhy budou hledat řešení pro tyto mimořádné situace“.

Na kterých linkách ve veřejném závazku budou v příštím roce jezdit alternativní dopravci (tj. kromě ČD)**ARRIVA**

- dálková doprava: linky R21 – R24, R26
- regionální doprava:
 - Liberecký kraj: Liberec – Stará Paka
 - Středočeský kraj a Praha: Praha – Roztoky u Prahy
 - Zlínský kraj: Frenštát pod Radhoštěm – Vsetín – Bylnice, Uherské Hradiště – Bylnice, Újezdec u Luhačovic – Luhačovice

AŽD

- regionální doprava:
 - Ústecký kraj: Lovosice – Most

GW TRAIN REGIO

- dálková doprava: linka R25
- regionální doprava:
 - Jihočeský kraj: Č. Budějovice – Černý Kříž, Číčenice – Nové Údolí, Strakonice – Volary
 - Moravskoslezský kraj: Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem
 - Karlovarský kraj: Karlovy Vary – Mariánské Lázně, Sokolov – Kraslice
 - Královéhradecký kraj: Trutnov – Svoboda nad Úpou, sezónní vlaky z Trutnova a z Adršpachu do Polska

KŽC DOPRAVA

- regionální doprava:
 - Středočeský kraj a Praha: Praha Masarykovo n. – Praha-Čakovice, Čelákovice – Mochov

LÄNDERBAHN

- regionální doprava:
 - Ústecký a Středočeský kraj: Lužná u Rakovníka – Jirkov, Chomutov – Vejprty, Most – Louny – Rakovník

LEO EXPRESS

- regionální doprava:
 - Pardubický a Olomoucký kraj: Ústí nad Orlicí – Lichkov, Lichkov – Mlýnský Dvůr, Dolní Lipka – Hanušovice
 - Zlínský kraj: jako subdodavatel pro Arrivu

REGIOJET

- dálková doprava: linka R8
- regionální doprava:

- Ústecký kraj: Ústí nad Labem – V. Březno – Děčín, Ústí nad Labem – Úpořiny – Bílina a Most – Žatec, část spojů Most – Bílina, Teplice – Litvínov a Ústí n. L. – Štětí

10. 07. 2019 Pars nova opraví stovky motorů pro lokomotivy Českých drah

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/pars-nova-opravi-stovky-motoru-pro-lokomotivy-ceskych-drah-1360505>)

Zakázku za více než 140 milionů korun na opravu několika stovek trakčních motorů pro elektrické lokomotivy Českých drah získala šumperská společnost Pars nova. Podnik Pars nova, který se specializuje na opravy a modernizaci kolejových vozidel, je od roku 2008 součástí skupiny Škoda Transportation. "Těší nás, že jsme získali jednu z historicky největších smluv na opravu trakčních motorů pro elektrické lokomotivy našeho národního dopravce. Celkově opravíme během následujících tří let zhruba 300 trakčních motorů pro řady elektrických lokomotiv 162, 163, 362 a 363," uvedl generální ředitel a člen představenstva Pars nova Aleš Měrka.

Firma Pars nova se v Šumpersku specializuje na modernizaci, opravy i výrobu kolejových vozidel. Firma v předchozích letech například dodala více než 200 motorových jednotek Regionova či modernizovala lokomotivy, vagóny a osobní vozy. Šumperské opravny nyní zaměstnávají 650 lidí. "Díky novým zakázkám, které společnost získala převážně na opravy elektrických lokomotiv, stále nabíráme zaměstnance hlavně v profesích elektromechanik, lakýrník, mechanik opravář a zámečnick," podotkla personální ředitelka Pars nova Lucie Novotná. Společnosti Pars nova v roce 2017 klesly tržby za prodej výrobků a služeb o 1,68 miliardy korun na 840,3 milionu korun. V roce 2016 měla tržby 2,523 miliardy. Firmě předloni zároveň klesl zisk meziročně o 222 milionů korun na 46,5 milionu korun. "Hospodářské výsledky v roce 2017 byly ovlivněny změnou portfolia získaných zakázek, kdy v roce 2016 byly ukončeny významné modernizační zakázky," stojí ve výroční zprávě společnosti. Výsledky loňského hospodaření zatím nebyly zveřejněny. Šumperskému podniku v roce 2017 klesly hlavně tržby za opravu a modernizaci osobních vagónů, a to z 2,026 miliardy korun v roce 2016 na 241 milionů korun. Na opravy pantografových jednotek v roce 2017 připadly tržby 237 milionů korun, které byly meziročně vyšší zhruba o 56 milionů. Tržby za opravy elektrických lokomotiv se v roce 2017 zvýšily z 95 milionů korun na bezmála 151 milionů korun a tržby za opravy motorových vozů klesly na 74 milionů korun ze 118 milionů korun v roce 2016.

Skupina Škoda Transportation je největší firmou zabývající se dopravním strojírenstvím ve střední a východní Evropě. Vyrábí tramvaje, příměstské elektrické vlaky, lokomotivy, soupravy metra, trolejbusy nebo elektrobusy. Stoprocentním majitelem Škody Transportation je skupina PPF Petra Kellnera.

11. 07. 2019 Stanice Děčín východ prošla komplexní opravou (horní nádraží)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/stanice-decin-vychod-prosla-komplexni-opravou>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) obnovila takzvané horní nádraží ve stanici Děčín východ. To získalo po opravě moderní zabezpečovací zařízení, nástupiště s bezbariérovým přístupem i nový informační systém. Železniční stanice je součástí tratí Ústí n. L.-Střekov – Děčín hl. n. a Děčín hl. n. – Česká Lípa. Opravné práce, které stály 143 milionů korun, začaly v září loňského roku a skončily letos v červnu. Součástí opravných prací byla náhrada původního elektromechanického staničního zabezpečovacího zařízení takzvaným hybridním stavědlem, díky kterému došlo ke zrušení 2 stavědel, zvýšení propustnosti stanice a zvýšení bezpečnosti. „Opravou prošla silnoproudá technika, zejména osvětlení stanice. Částečnou recyklací materiálu původních nástupišť nově vznikla nástupiště s bezbariérovým přístupem. Nová je rovněž dopravní kancelář včetně sociálního zázemí pro obsluhu. Zabezpečovací zařízení je připraveno pro výhledovou změnu stejnosměrné trakční soustavy na střídavou,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Pro cestující byl instalován nový informační systém.

12. 07. 2019 Nové vlaky Leo Express hledají jméno. Jezdit začnou koncem příštího roku

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/leo-express-novy-design-vlaky-crrc.A190712_092958_eko-doprava_are)

Soukromý dopravce odtajnil začátkem měsíce design nových elektrických vlaků z Číny. O jménech tří jednotek, které do Česka dorazí v druhé polovině tohoto roku, mohou do 14. července rozhodovat

sami cestující. Vlaky by měly začít na tratích fungovat koncem příštího roku. „Design nových souprav, který pochází přímo z dílny Leo Express a českých dodavatelů, je ušit na míru potřebám našich cestujících. A právě proto oni samotní rozhodnou i o jejich jméně,“ uvedl v tiskové zprávě Peter Köhler, ředitel Leo Express. Vybraná jména zveřejní společnost v průběhu srpna. Výherce získá poukaz na 10 tisíc „leo korun“, které může využít na cestování s vlaky, autobusy a minibusy společnosti. Navrhovat jména vlaků mohou členové věrnostního programu Smile Club do neděle 14. července. Jednotky budou mít nový design, černo-žluté barvy se však společnost nadále drží. Vlaky byly vyrobeny v dílnách největšího vlakového výrobce na světě společnosti CRRC v Číně. Celková investice za tři elektrické soupravy a opci na dalších 30 jednotek je pět miliard korun. Na realizaci spolupracovala česká designérská studia a další čeští i evropští dodavatelé.



13. 07. 2019 Lidé si stěžují na hluk z nezkolaudované tratě. Drážní úřad pochybení odmítá (Praha, Nové spojení)

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2867666-lide-si-stezujji-na-hluk-z-nezkolaudovane-trate-drazni-urad-pochybeni-odmita>)

Frekventované železniční spojení mezi pražským hlavním nádražím a tunely pod Vítkovem už deset let postrádá kolaudaci kvůli nadměrnému hluku. Právě na ten si stěžují lidé z okolí. Drážní úřad pochybení odmítá a instalaci opatření, která mají situaci zlepšit, plánuje na srpen. Vlaky pod Příběnickou ulicí, v níž bydlí Matěj Špiroch, jezdily vždy, na jejich hlomoz je tedy zvyklý. Před deseti lety ale odstartoval provoz na novém úseku a hluk vzrostl. „Nejextrémnější příklad je, když v půl čtvrté ráno projíždí půl kilometru dlouhá nákladní souprava,“ komentuje situaci Špiroch. Lidem žijícím v domech sousedících s tratí nepomohla ke klidnému spaní ani nová okna, která po stížnostech instaloval investor. Právě kvůli nadměrnému hluku přitom nová trať nedostala od hygieniků souhlas k uvedení do trvalého provozu. Během stavby totiž zpřísnili limity a trať je podle nich neplní. Stále tedy funguje jen ve zkušebním provozu. „Když v téhle zemi chcete postavit bazén, saunu, bar, školkou a nemáte kolaudaci, tak vám tam nepustí zákazníci ani náhodou. Tady České dráhy provezly 150 milionů lidí po nezkolaudované trati,“ namítá Špiroch.

Hluk mají snížit nová opatření

Drážní úřad ale v současné situaci problém nevidí. „Zákon toto umožňuje. Pokud stavba vyhovuje předpisům a normám v době, kdy byl posuzovaný projekt, tak my s tím problémem nemáme,“ uvádí mluvčí úřadu Martin Novák. S takovým výkladem nesouhlasí kancelář ombudsmanky. „Je to naprosté zoufalství, deset let je tady nezákonný stav a nikdo neví, co s tím,“ nechal se slyšet zástupce veřejné ochránkyně práv Stanislav Křeček. K výkladu Drážního úřadu, tedy že hluk by se měl měřit podle starých norem, se kloní i ministerstvo dopravy. „Podmínky, které tehdy při stavbě byly, byly dodrženy,“ obhajuje postoj resortu jeho mluvčí František Jemelka.

Správce trati o kolaudaci usiluje a plánuje nová protihluková opatření, mimo jiné takzvané mazníky, které odstraní problém se skřípěním kol vagonů. Instalovat se budou i pryžové pohlcovače po stranách kolejnic. K tomu by mělo dojít koncem srpna.

13. 07. 2019 Při srážce vlaku s dodávkou na Rakovnicku zemřel člověk (Příčina)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/pri-srazce-vlaku-s-dodavkou-na-rakovnicku-zemrel-clovek/1777235>)

Při dnešní srážce dodávky s motorovým vlakem u Příčiny na Rakovnicku zemřela žena, která cestovala v autě. Dalších sedm lidí se zranilo. Dva lidé jsou těžce zranění, jeden z nich jel ve vlaku. Další žena a jedno dítě se zranily středně těžce, další tři lidé lehce, řekla ČTK mluvčí středoečeské záchranné služby Petra Effenbergerová. Vlak, který vykolejil, bude v noci vyprošťovat speciální jeřáb, řekla ČTK mluvčí Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) Radka Pistoriusová.



V dodávce jelo podle hasičů pět lidí, ve vlaku bylo šest lidí včetně strojvůdce, který vyvázl bez zranění. Čtyři zranění jsou z dodávky, tři z vlaku. Jednoho člověka z vlaku museli hasiči vyprostit. Středoečeši požádali o součinnost záchranáře z Prahy a Plzeňského kraje, kteří na místo vyslali vrtulníky. Dva těžce zraněné převezly vrtulníky do středočeské nemocnice v Praze a do fakultní nemocnice v Plzni. „Žena a muž utrpěli vážná mnohočetná poranění,“ uvedla Effenbergerová. Středně těžce bylo

zraněno dítě předškolního věku a další žena. Záchranáři je převezli do nemocnice v pražském Motole. Tři lehce zraněné odvezly sanitky po ošetření do rakovnické nemocnice.

Vlak skončil po nehodě napříč přes trať, na místo míří vyprošťovací kolejový speciál s jeřábem. Zatím není jasné, v kolik hodin vyprošťování začne. Jasné není ani to, jak bude vyprošťování náročné, vlak sjel z náspu vysokého asi tři metry, což může práci značně komplikovat. Provoz na trati by podle předběžných odhadů mohl být obnoven v neděli ráno, záleží na postupu vyprošťovacích prací, řekla ČTK Pistoriusová. Nehoda byla na tísňovou linku nahlášena okolo 15:15. Stala se na přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací, který křižuje silnici druhé třídy s jednokolejnou tratí číslo 162. Regionální trať spojuje Rakovník s Mladoticemi na Plzeňsku.

Letos jde nejméně o pátou smrtelnou nehodu při srážkách aut s vlaky na železničních přejezdech. Začátkem dubna zahynul pacient na přejezdu v Čenkově na Příbramsku při kolizi sanitky s osobním vlakem, v polovině dubna nepřežil řidič auta srážku s vlakem v Lubech u Klatov, 13. května zahynula řidička auta při střetu s vlakem na přejezdu u Bílé Třemešné na Trutnovsku a 8. července nepřežila řidička automobilu srážku s vlakem na železničním přejezdu v Bednárci na Jindřichohradecku. Na přejezdech v ČR se loni událo 171 střetů vlaku s autem, což je stejný počet jako v roce 2017. Mrtvých kvůli tomu bylo v loňském roce 33, o jednoho méně než o rok dříve. Okolnosti dnešní nehody zjišťuje Drážní inspekce. Podle policejní mluvčí Michaely Richterové svědkové na místě uvedli, že výstražná světla na přejezdu v době nehody fungovala.

15. 07. 2019 V Děčíně vyrostla nová vlečka, Ryko díky ní zvýší výrobní kapacitu

Zdroj: iHNed.cz (<https://logistika.ihned.cz/c1-66608160-v-decine-vyrostla-nova-vlecka-ryko-diky-ni-zvysi-vyrobní-kapacitu>)

Železniční opravárenská firma Ryko buduje novou nákladní vlečku, jednu mála nových vleček v Česku. Investice do čtyř kolejí o délce téměř jeden kilometr dosahuje zhruba 20 milionů korun. Firma tak navýší délku stávající nákladní vlečky o 30 procent na téměř sedm kilometrů s celkovou kapacitou 400 nákladních vozů. První polovinu vlečky uvedla Ryko do zkušebního provozu tento týden.

Podle statutárního ředitele Ryko Martina Vošty se v dnešní době nákladní vlečky spíše ruší, což omezuje využívání nákladní železniční dopravy. „Vlečková síť je přitom základem pro efektivní využití železnice,“ vysvětluje Martin Vošta. Ryko je podle jeho slov jednou z mála firem v ČR, která se do rozšiřování vlečky pustila. Nová vlečka také zvýšila bezpečnost železničního provozu technicky kvalitnějším kolejístem a firmě umožní zvyšovat výrobní kapacitu. Pozemky pod kolejemi západního nádraží v Děčíně, na kterých nová vlečka stojí, odkoupila Ryko od Českých drah. Firma nechala odstranit staré nevyhovující koleje na poškozených dřevěných pražcích a vybudovali jsme dvě koleje nové s betonovými pražci. Každá z kolejí má délku přes 400 metrů a na každou z nich se vejde zhruba 60 nákladních železničních vozů. Investice do nových vleček bude pokračovat i v příštím roce.

Ryko opravuje nákladní vagóny pro železniční firmy ze 13 zemí Evropy. Využívají ji i tři největší soukromí majitelé vozů v Evropě, pro které je klíčovou opravnou v regionu. Tržby firmy se pohybují nad hranicí 400 milionů korun. Děčínská Ryko má pobočky v Mladé Boleslavi a Kralupech nad Vltavou. Celkově zaměstnává více jak 300 lidí.

15. 07. 2019 Nehod na přejezdech už je letos více než vloni, od začátku roku zemřelo 20 lidí

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2869355-nehod-na-prejezdech-uz-je-letos-vice-nez-vloni-od-zacatku-roku-zemrelo-20-lidi>)

Počet dopravních nehod na železničních přejezdech proti loňsku narostl. Do pondělí se jich stalo 101, zatímco loni do konce července to bylo 97 případů. Zemřelo zatím dvacet lidí, což je stejný počet jako za sedm měsíců minulého roku. K další nehodě, byť bez zranění, došlo na železničním přejezdu také v pondělí ráno. K tragické bilanci přispěl zejména uplynulý víkend, během něhož zahynulo na přejezdech pět lidí, což je stejně jako za květen a červen dohromady nebo za celý loňský červenec. „Dá se tedy říci, že v letošním roce je nehod na přejezdech více než v roce minulém a současně i vzrostl počet usmrčených,“ uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.

V neděli zemřela na železničním přejezdu v Černožicích na Královéhradecku po srážce se spěšným vlakem čtyřčlenná rodina – dva dospělí a dvě děti ve věku pět a osm let. Jedna žena nepřežila sobotní střet dodávky a motorového vlaku u Příčiny na Rakovnicku, dalších sedm lidí se zranilo. V obou případech se nehody staly na přejezdech se světelnou signalizací bez závor a podle

předběžných informací řidiči nerespektovali výstražná světla. „Co předběžně můžeme říct je, že přejezdové zabezpečovací zařízení, respektive světla, v době vzniku nehody byla v činnosti, a tedy blikala,“ uvedl v pondělí ve vysílání ČT24 mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. „Diagnostika zcela jednoznačně prokazovala, že v době příjezdu osobního auta a střetu, byly červená výstražná světla v činnosti,“ potvrdil také soudní znalec Jiří Martínek, který je expertem na přejezdy. Podle Drápala z toho ale nevyplývá, že šlo u obou nehod o chybu řidiče. „Šetření je teprve na začátku a bude trvat několik měsíců, než bude závěrečná zpráva volná ke zveřejnění,“ upřesnil Drápal. Ze statistik však podle něj ve valné většině případů vyplývá, že za nehodami stojí nezodpovědné chování řidičů či chodců. S tím souhlasí i Martínek: „Přejezdy nejsou nebezpečné nebo špatně zabezpečené. Proč se stávají tragédie na přejezdech, to není otázka na technika, ale na někoho, kdo se zabývá dopravní psychologií. Jsou to řidiči a chodci, kdo se chovají špatně.“ Podle něj by pomohlo, kdyby se více vyhodnocovalo se záznamy kamer u přejezdů tak, aby bylo možné pokutovat řidiče, kteří rizikově přejíždí koleje.

Na přejezdu už vloni měly být závory

Zabezpečení přejezdu v Černožicích přitom právě modernizují. Závory tam měly být už vloni, ale instalace závor v ceně kolem tří až čtyř milionů korun se kvůli archeologickému výzkumu na nádraží v Jaroměři zpozdila. Na českých tratích je téměř osm tisíc přejezdů. Skoro polovina z nich je zabezpečena pouze výstražným křížem. Světla má pak přes 3 700 přejezdů. Téměř čtrnáct set je chráněno i závorami. Přejezdů zabezpečených jen křížem nebo světly bez závor je tak v zemi zhruba osmdesát procent. Celkem ročně investují správci tratí do modernizace přejezdů přes miliardu korun. Letos a v příštím roce jich opraví 150. „U přejezdů, kde jsou třeba jenom kříže, doplňujeme zabezpečení se závorami a tam, kde jsou pouze světla, doplňujeme závory,“ dodala mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Experti se ale shodují – pokud se chování řidičů nezlepší, nebude pro ně žádný přejezd na dráze dost bezpečný.

Auto vjelo na přejezdu pod vlak i v pondělí

Tragický víkend na přejezdech měl pokračování i na začátku týdne. V pondělí ráno se na přejezdu mezi Šumperkem a Bludovem srazilo osobní auto s motorovým vlakem, při této kolizi se však nikdo nezranil. Škoda byla předběžně vyčíslena na více než 1,6 milionu korun. Také v tomto případě se nehoda stala na přejezdu chráněném výstražnými světly, která v té době fungovala. Řidič osobního automobilu výstražné zabezpečení podle policie pravděpodobně přehlédl a přední částí vozu narazil do boku projíždějící vlakové soupravy. „Nehoda se naštěstí obešla bez zranění. K vykolejení vlaku nedošlo,“ řekla policejní mluvčí Jiřina Vybíhalová. Dechová zkouška u řidiče i strojvůdce byla negativní. V osobním voze cestoval pouze řidič, ve vlaku vedle strojvedoucího a vlakového personálu bylo 18 cestujících, které do stanice přepravil náhradní autobus. Hasiči na místě nehody likvidovali únik 250 litrů nafty z vlaku. „Škoda na vlakové soupravě a železničním svršku byla předběžně odhadnuta na 1,5 milionu korun a na poškozeném vozidle na 150 tisíc korun,“ dodala Vybíhalová, podle které policie okolnosti nehody dál vyšetřuje. Železniční provoz mezi Bludovem a Zábřehem byl dopoledne zastaven, dopravce zajistil náhradní autobusy. Vlaky na tuto trať opět vyjely 20 minut po poledni.

Nejhorší nehoda na přejezdu od roku 2004

- Nehoda, která se stala na přejezdu v Černožicích, je nejhorší takovou havárií od roku 2004.
- Na počátku století se staly nedlouho po sobě hned dvě nehody na přejezdech, při kterých zahynulo více lidí. První se stala v dubnu 2003 v Hradci Králové – Březhradu. Před vlak vjel autobus MHD, ve kterém při střetu zemřeli čtyři lidé.
- Při nehodě rychlíku s vojenskou tatrou ve Vrahovicích zemřelo hned další rok, v prosinci 2004, pět vojáků. Byli to příslušníci 601. skupiny speciálních sil z nedalekého Prostějova, kteří se krátce předtím vrátili z Afghánistánu.
- Nejtragičtější nehodou na přejezdu v české a československé historii však zůstává střet vlaku s autobusem u jihomoravského Podivína. Zahynulo při něm 34 lidí.

16. 07. 2019 České dráhy investují do nové myčky vlaků v Bohumíně, zvýší kvalitu čistění souprav

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30693/>)

Vyšší čistotu vlaků a úsporu vody zajistí nová myčka vlakových souprav Českých drah v provozní jednotce Bohumín Oblastního centra provozu Východ. Bohumín patří k nejdůležitějším centrům údržby regionálních i dálkových souprav Českých drah. Vlaky z Bohumína obsluhují celý

Moravskoslezský kraj a hlavní koridor do Prahy. „Nová technologie myčky zlepší kvalitu čištění vlakových skříní různých typů souprav od motorových vozů, přes jedno- a dvoupodlažní elektrické jednotky po klasické vozové soupravy nebo dokonce rychlovlaky Pendolino. Podle zvoleného programu a typu souprav může teoreticky myčka umýt za 24 hodin více než 100 vozů. Výměna technologie zajistí kvalitní údržbu a mytí našich souprav po dobu dalších přibližně 15 let,“ vysvětluje Michal Vereš, náměstek generálního ředitele Českých drah pro provoz, a dodává, že nová technologie šetří také životní prostředí a vodu: „Moderní myčka vlakových souprav s deseti různými programy zahrnujícími např. patrové soupravy CityElefant, rychlovlaky Pendolino a Railjet nebo jednotky typu Panter, je ekologicky šetrná. V maximální míře spoří vodu a stejně jako předchozí zařízení využívá až z 80 % vodu recyklovanou. Navíc jsme novou technologii připravili pro budoucí napojení na zásobník dešťové vody, což v budoucnosti podstatně sníží požadavky na odběr vody z veřejných zdrojů. Výstavba svodu a zásobníku dešťové vody bude v příštích letech samostatnou investicí.“

Při rekonstrukci železniční myčky dojde k demontáži dosluhující 15 let staré technologie, k rekonstrukci zařízení pro úpravu vody, elektrických rozvodů a rozvodů stlačeného vzduchu a přívodu vody a plynu. Instalována bude nová mycí linka s 10 různými mycími programy a s dalšími technologickými zařízeními, jako je například vytápění myčky nebo sušení souprav. Myčka je halová se dvěma mycími rámy a umožňuje průjezdné mytí delších souprav nebo mytí odstavené až sedmivozové soupravy. Mytí je možné i v zimním období až do teplot $-5\text{ }^{\circ}\text{C}$. Náklady na modernizaci myčky budou necelých 18 milionů korun a nové zařízení má dodavatel uvést do provozu do 180 dní od zahájení rekonstrukce, tedy na přelomu letošního a příštího roku. České dráhy v současnosti využívají moderní vlakové myčky také v Praze, v Českých Budějovicích nebo v Brně.

16. 07. 2019 Na zlepšení zabezpečení přejezdů jde ročně přibližně miliarda korun

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/na-zlepseni-zabezpeceni-prejezdu-jde-rocne-priblizne-miliarda-korun>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) investuje ročně přibližně miliardu korun na zlepšení zabezpečení všech typů železničních přejezdů. Každý rok se tak zvýší úroveň zabezpečení na přibližně 150 úrovnových křižnicích. Vzhledem k závažným střetnutím způsobeným nedodržením pravidel silničního provozu jeho účastníky také aktuálně přehodnocuje pravidla pro přípravu dalších staveb, které souvisejí se zvyšováním bezpečnosti na železničních přejezdech.

Ze střednědobého hlediska dochází díky rozsáhlým investičním aktivitám SŽDC ke snižování počtu střetnutí na přejezdech, a to přesto, že roste počet registrovaných silničních vozidel a přibývá zařízení odvádějících pozornost řidiče (mobilní telefony, navigace). „Naší základní prioritou je doplnění či instalace závor k přejezdovému zabezpečovacímu zařízení na silnicích I., II. a III. tříd a na místních a účelových komunikacích všude tam, kde to bude technicky proveditelné, účelné a bude na takovém řešení shoda účastníků stavebního řízení,“ informoval generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Ke konci loňského roku tak bylo u silnic I. třídy vybaveno závorami 117 z celkového počtu 164 přejezdů. Do konce letošního roku jich má přibýt dalších 16 a do roku 2023 dostane závory většina zbývajících. V některých případech není doplnění závor možné z technických nebo prostorových důvodů, případně se jedná o trať, kde prakticky není provozována drážní doprava.

Nově se také všechny rekonstruované přejezdy, na kterých se kříží koleje s asfaltovou komunikací, budou vybavovat nejen světelnými výstražníky, ale také závorami. „Z cenové analýzy vyplývá, že finanční rozdíl přejezdu se závorami a bez závor je 10 až 15 procent celkové investice, což je s ohledem na významný bezpečnostní přínos z celospolečenského hlediska akceptovatelné,“ uvedl dále Jiří Svoboda. Pro vybavení přejezdů se také budou používat kompozitní závory s moderními a trvanlivými reflexními prvky. Další prioritou SŽDC je zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech ve městech a obcích či tam, kde se stávají vážné nehody. Nejčastěji se zde jedná o doplnění závor a funkcionality sekvenčního sklápění břeven závor, rekonstrukci přejezdu či jeho zrušení a náhradu mimoúrovňovým křížením nebo zřízením náhradního přístupu. Náklady na kompletní vybavení přejezdu včetně závor dosud zabezpečeného pouze výstražnými kříži se zpravidla pohybují do 10 milionů korun. Dovybavení břevny závor u stávajících přejezdů stojí jednotky milionů korun.

Vzhledem k zásadnímu nárůstu investičních a provozních nákladů souvisejících s modernizací a údržbou přejezdových zabezpečovacích systémů je také nezbytné absolutní počet přejezdů soustavně snižovat. V tomto směru SŽDC v květnu 2019 předložila návrh Koncepce rušení a zřizování náhrad přejezdů. „Na úrovnovém křížení dráhy a pozemní komunikace bude vždy určitá míra rizika střetu drážních vozidel s účastníky provozu na pozemní komunikaci. Proto je nutné neustále redukovat počet těchto úrovnových křížení a snižovat tak míru existujícího rizika,“ doplnil Jiří Svoboda. Během loňského roku se tak podařilo zrušit celkem 26 přejezdů. Tento počet by mohl vzrůst v případě

schválení připravovaných úprav příslušných právních předpisů, které by přinesly nastavení transparentních pravidel pro rušení přejezdů.

Cestou ke zvyšování bezpečnosti na přejezdech je také instalace moderních technologií. Ve třech lokalitách, konkrétně v Pardubicích, Olomouci a ve Studénce testuje SŽDC detektory překážek. Na několika desítkách železničních přejezdů jsou aktuálně nainstalovány kamery se záznamem situace na lokálním úložišti. Aktuálně je ukončeno testování kamerové technologie s automatickou detekcí přestupku a automatickou detekcí registrační značky vozidla. Podmínkou nasazení technologie je dostatečná datová konektivita lokality a zájem na spolupráci ze strany místní samosprávy (s vazbou na obce s rozšířenou působností). V součinnosti nejen s obcemi, městy a Policií ČR, ale i obecními a městskými policejními orgány je SŽDC připravena toto prevenční řešení rozvíjet. V tomto okamžiku probíhá intenzivní spolupráce s městem Úvaly, kde jsou kamery instalované a město s nimi má pozitivní provozní zkušenosti. Na takto vybaveném přejezdu totiž došlo až k řádovému snížení počtu přestupků.

V rámci minimalizace rizika střetu silničního a drážního vozidla spolupracuje SŽDC s dalšími subjekty, jako jsou ŘSD či silniční správy. V jejich gesci jsou úpravy a údržba úseků pozemních komunikací navazujících na železniční přejezdy, v tomto směru se může jednat například o doplnění profilovaného vodorovného dopravního značení, jehož přejezd silničním vozidlem se vyznačuje zvukovým efektem a vibračním účinkem, nebo o instalaci tzv. světelné závory na bázi LED technologie. V neposlední řadě jde o důslednou údržbu vzdálenostních upozorňovačů včetně jejich optického zvýraznění. SŽDC také každoročně pořádá preventivní akce upozorňující na nutnost dodržovat pravidla silničního provozu v blízkosti železničních přejezdů. Na letošní prázdninové měsíce připravila videa, která připomínají pravidla bezpečné železnice. Osahují i fotografie ze skutečných nehod a jedno z nich je zaměřené na následky nepozornosti řidiče silničního vozidla v blízkosti železničního přejezdu. Videa jsou k dispozici na adrese: <https://www.szdc.cz/o-nas/bezpecnost/kampan-szdc-bezpecna-zeleznice>.

K 31. 12. 2018 bylo na české železniční síti celkem 7 858 přejezdů, z toho bylo 3 720 zabezpečeno výstražnými kříži a 4 138 bylo vybaveno světelnou a zvukovou signalizací (z toho 1 418 navíc se závory). Na silnicích I. třídy se nacházelo 164, na silnicích II. třídy 570 a na silnicích III. třídy 1 466 přejezdů. Dalších 1 774 úroňových křížení je na místních komunikacích a 3 884 se pak nachází na komunikacích účelových.

16. 07. 2019 Ejpovický tunel měl být nejen nejdelší, ale i nejrychlejší. To se zatím nedaří, zkoušky dopadly špatně

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2870909-ejpovicky-tunel-mel-byt-nejen-nejdelssi-ale-i-nejrychlejsi-se-zatim-nedari-zkousky>)

Když se stavěl železniční Ejpovický tunel u Plzně, hovořilo se o něm i jako o zárodku budoucího zrychlování železnice. Konstrukce měla umožnit jízdu až dvousetkilometrovou rychlostí. Výsledek? Více než po půl roce provozu vlaky jezdí nanejvýš stovčacítkou. Po testech, které se zaměřily na chování troleje při průjezdu vlaku vyšší rychlostí, není na pořadu dne ani zrychlení na 160 km/h.

Ejpovický tunel se může chlubit řadou nej – je nejdelším i nejdrazším železničním tunelem. Ale není nejrychlejší. Ejpovický tunel mohl být prvním úsekem železnice v Česku, kde se jezdí rychlostí až 200 km/h. Že tomu tak nebude, upozornil jako první web Zdropravy.cz. Ke zvýšení povolené rychlosti ze současných 120 km/h bylo potřeba otestovat, jak působí průjezd vlaku na trakční vedení. Přestože první výsledky měření vypadaly nadějně, nakonec se ukázalo, že se trolej rozkmitala příliš. „Podle výsledku testů jsou statické parametry trakčního vedení v pořádku, nicméně u dynamických parametrů jsme zaznamenali problémy při interakci mezi trakčním vedením a měřicím sběračem,“ shrnul mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Tesář.

Ejpovický tunel je v českém prostředí unikátní, a to nejen svojí délkou. Má dva jednokolejné tubusy, které se v mnoha ohledech chovají jako samostatné tunely. Jednokolejný tunel na elektrizované trati, kde by se jezdilo více než 120 km/h, v Česku zatím není. Konstrukteři se musí vyrovnat s tím, že právě u stěn, kde je trakční vedení umístěno, působí při průjezdu vlaku – který před sebou tlačí vzduch podobně jako třeba v metru – největší síly a tlaky. Z měřicího vozu byly kmity ostatně vidět pouhým okem. Technici nyní budou řešit, jak ve stísněných podmínkách napnout vedení ještě více, aby bylo možné v tunelu za čtyři miliardy začít jezdit alespoň kýženou stošedesátkou – a snad i uvažovat o dvoustovce. Další měření plánují železničáři na konec srpna.

Problémy s Ejpovickým tunelem mohou působit nicotně – případné zrychlení ze 120 na 160 km/h by vlakům ušetřilo jen asi půl minuty. SŽDC jde ale hlavně o princip. Jednak má být tunel její chloubou, je s 4 150 metry nejdelším železničním tunelem v Česku a byl velmi drahý. A jednak chce SŽDC zrychlit vlaky i na jiných místech, v budoucnu má i ambici stavět vysokorychlostní tratě.

17. 07. 2019 Navzdory všemu. Nadšenec zachránil staré nádraží odsouzené k demolici (Náměšť na Hané)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/olomouc/zpravy/namest-na-hane-nadrazi-martin-kaspar-szdc-demolice-zachrana-spolek-nadrazi-namest.A190716_489434_olomouc-zpravy_mip)

Překvapivý zvrat nastal v osudu bývalé nádražní budovy v Náměšti na Hané. Ještě nedávno jí hrozilo bourání, teď se blýská na její záchranu. Martin Kašpar, který o ni usiluje, dosáhl bodu, na který by si před rokem vsadil jen málokdo. Slýchal o sobě, že je snílek. Že nádraží, které chce zachránit, je ruina a měl by ho nechat spadnout. Ale v případě Martina Kašpara, který se už dva a půl roku snaží zabránit demolici bývalé výpravní budovy v Náměšti na Hané, se potvrdilo, že kde je vůle, je i cesta.

Přes platný demoliční výměr už bourání není na programu dne a Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) plánuje, že nabídne budovu k prodeji. Vážným zájemcem o koupi je spolek Nádraží Náměšť, který založil právě Kašpar. Pokud objekt získá, splní si možná i svůj sen – zřídit v budově muzeum hanácké lokálky a otevřít ji tak znovu veřejnosti. „Pokud můžu hodnotit, nádraží nikdy nemělo větší šanci na záchranu. Nedokážu si představit, co by se teď muselo stát, aby se bouralo,“ těší Kašpara. Tento 31letý nadšenec do historie sice žije i pracuje v Olomouci, ale považuje se za náměšťského patriota. V obci strávil většinu dětství a ke vzpomínkám na něj patří právě i zdejší nádraží.

Dnes víc než 130 let stará výdejna jízdenek s čekárnou na trati z Olomouce do Čelechovic na Hané osiřela v roce 2012, kdy se z budovy odstěhovala poslední nájemnice obývající byt v horním patře. Jízdenky si tam lidé naposledy kupovali roku 2009. K aktivitě za záchranu této nádražní budovy Kašpara v roce 2016 zalarmovalo bourání části její přístavby. Na Facebooku sice jeho snaze fandí skoro tisíc lidí, ale až dosud byla většina okolností proti Kašparovi. Neprosadil zápis nádraží na seznam nemovitých kulturních památek, zájem o budovu nemělo vedení městyse a zařadit se mezi potenciální kupce se nepodařilo ani samotnému Kašparovi.

SŽDC: Budova nádraží je oceněna na 590 tisíc

SŽDC byla ještě na konci loňského roku neoblomná – s ničím jiným než s demolicí zchátralého objektu nepočítala. Teď mění názor. „SŽDC vypíše veřejnou soutěž na odprodej budovy, do které se může přihlásit i spolek Nádraží Náměšť. Budova je oceněna na zhruba 590 tisíc korun,“ uvedla mluvčí SŽDC Radka Pistoriusová s tím, že stav budovy odpovídá jejímu stáří. „V případě rekonstrukce je nutno vyměnit stropy, krov, krytinu, výplně otvorů a všechny inženýrské sítě,“ upozornila mluvčí.

Kde přesně nastal zlom v uvažování státní správy, není jasné, podle všeho se ale odehrál ve chvíli, kdy se o osud náměšťského nádraží začalo zajímat ministerstvo dopravy. „Myslím, že pomohlo to, že jsem založil oficiální spolek. Do té doby mé argumenty, že je lepší budovu odprodat než nákladně zbourat, nikdo nebral vážně. Každopádně obrat přišel za sekundu dvanáct, protože demoliční výměr je už rok platný,“ ohlíží se zpět Kašpar. Zástupci resortu dopravy potvrdili, že na půdě ministerstva ohledně nádraží jednali se SŽDC. „Cílem bylo vyjasnit si možnosti eventuálního odprodeje budovy,“ sdělil mluvčí resortu František Jemelka. „Ministerstvo vnímá postup SŽDC v majetkových otázkách, na druhou stranu nechce být hluché k aktivitám obcí a měst či občanským iniciativám směřujícím k udržitelnému využívání nepotřebného majetku této státní organizace,“ dodal. Jinými slovy – nádraží dostalo šanci na záchranu. Spolek Nádraží Náměšť, který sdružuje 16 lidí z obce a blízkého okolí, ji chce využít. O pomoc žádá i veřejnost, a to prostřednictvím finanční sbírky, která by mu koupi budovy usnadnila.

Muzeum hanácké lokálky, půjčovna kol i ubytovna

Martin Kašpar od začátku plánuje, že v objektu zřídí muzeum dráhy z Olomouce do Čelechovic a přilehlých tratí. Představit zde chce i potravinářský průmysl, kterému hanácká lokálka sloužila – tedy sladovnictví, pivovarnictví nebo cukrovarnictví. V bývalé výpravní budově by měla zároveň vzniknout kavárna a půjčovna kol, byty v podkroví by podle Kašpara mohly sloužit jako turistická ubytovna.

Starostka Náměště Marta Husičková plánuje spolku fandí, aktivity, které tato nezisková organizace plánuje, si městyse podle ní dovolit nemůže. I proto jeho zastupitelé na nedávném zasedání už podruhé odmítli budovu nádraží koupit. „Městys vlastní spoustu nemovitostí, o něž máme ze zákona



o obcích povinnost se starat. I když rozpočtové určení daní se v porovnání s obdobím před 20 lety pro Náměšť zlepšilo, pořád ještě si nemůžeme vyskakovat. V současnosti opravujeme základní školu. Dostali jsme sice dotace, ale i ty vyžadují spoluúčast obce," vysvětlila Husičková.

Budova nádraží je stejně stará jako dráha Olomouc – Čelechovice. Obě existují od roku 1883. Provozovatelem trati byla do 90. let 19. století soukromá společnost Rakouských místních drah (O. L. E. G.). V roce 1894 převzaly provoz Rakouské státní dráhy, po roce 1918 ČSD, pak ČD. Dnes patří SŽDC. „Věříme, že v případech, jako je budova v Náměšti, bude možné dosáhnout kompromisu, který bude přijatelný pro obě strany, a alespoň některé objekty, které měly být bourány, se dočkají smysluplného a dlouhodobě udržitelného využití ve veřejném zájmu," shrnul mluvčí ministerstva dopravy Jemelka.

17. 07. 2019 Z Hodonína za slovenskou hranici se lidé po patnácti letech svezou vlakem (Hodonín – Holíč nad Moravou)

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/brno/zpravy/vlak-nahradni-spojzeni-vyluka-hodonin-holic.A190716_489407_brno-zpravy_krut)

Nasednout kvůli výluce na železnici místo vlaku do autobusu je pro cestující vcelku běžná věc. Od příštího pondělí si však nezvykle vyzkouší opačný postup. Kvůli rekonstrukci mostu a silnice I/51 z Hodonína směrem na slovenskou Holíč zajistí mezistátní dopravu právě vlakové soupravy. Mezi oběma městy bude až do posledního října letošního roku vyjíždět v pracovní dny deset spojů v každém směru, v nepracovní dny po šesti. „Vlakovou dopravu na trati objednal Jihomoravský kraj ve spolupráci se slovenským ministerstvem dopravy a výstavby právě v souvislosti s rekonstrukcí hraničního mostu u Holíče. Náhradní dopravu zabezpečí České dráhy ve spolupráci s Železniční společností Slovensko," informoval mluvčí slovenského dopravce Tomáš Kováč. Spoj bude mít na šestikilometrové trase mezi hlavními nádražími jednu mezizastávku, a to ve stanici Hodonín zastávka. „Jízda mezi oběma městy vyjde na 1,2 eura, tedy zhruba 31 korun. Platit bude možné v eurech i v korunách," poznamenal mluvčí hodonínské radnice Josef Horníček.

Právě úpravy silničního povrchu u Hodonína vykážou z obou směrů také osobní a nákladní auta. Pro vozidla do 3,5 tuny je přichystaná objízdná trasa přes centrum Hodonína. Těžké automobily, které vyrazí z Břeclavi na Slovensko, objednou uzavřený úsek po silnici I/70 kolem Sudoměřic na Skalici a Holíč. Úprava asi 700 metrů dlouhého silničního úseku potrvá do poloviny září. O zhruba měsíc a půl delší bude rekonstrukce mostu na slovenské straně.

Na české části trati se provoz osobních vlaků zastavil v roce 2004. Nákladní doprava tam přitom fungovala už od roku 1889, ta osobní byla spuštěna o dva roky později.

17. 07. 2019 Uhlířské Janovice mají opravenou výpravní budovu

Zdroj: SŽDC, s. o. (<https://www.szdc.cz/-/uhlirске-janovice-maji-opravenou-vypravni-budovu>)

V železniční stanici Uhlířské Janovice na Kutnohorskú se dnes uskutečnila slavnostní prezentace opravené výpravní budovy. Investorem akce byla Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), zhotovitelem prací společnost STRABAG Rail. Opravy probíhaly od loňského října do května letošního roku, jejich celková hodnota dosáhla 8,4 milionu korun. „Účelem stavby byla oprava vnějšího pláště výpravní budovy včetně výměny oken a dveří a také revitalizace veřejně přístupných prostor, tedy čekárny a veřejných WC. Kromě toho byl nahrazen mobiliář pro cestující," přiblížil rozsah prací Vladimír Filip, ředitel Oblastního ředitelství SŽDC v Praze.

Kromě samotné budovy prošel opravou i prostor před nádražím včetně přístřešku, aby byl zaručen komfort cestujících. Ti ocení opravený prostor čekárny, která se nachází ve střední části výpravní budovy a je přístupná dveřmi ze strany nástupiště. V odbavovací hale bylo instalováno nové pokladní okno s bezpečnostním zasklením a s komunikačním otvorem s posuvným předávacím okénkem ve spodní části. V interiéru stojí za zmínku také oprava veřejných WC, která jsou umístěna v přístavbě budovy. Opravené toalety splňují všechny bezpečnostní i uživatelské standardy 21. století.

Při opravách budovy se samozřejmě nezapomnělo ani na střešní krytinu, která je velmi důležitou součástí každé stavby. Vně budovy je na první pohled vidět velmi zdařilá barevná kombinace fasády, dále také prosvětlené nápisy s označením budovy a ze strany nástupiště pod přístřeškem jsou umístěny typické kulaté nádražní hodiny. Cílem investora bylo opravit budovu do stavu, který odpovídá jejímu vzniku ve vztahu k historickému vývoji železničních stanic a tím být i důstojným architektonickým prvkem města Uhlířské Janovice.

18. 07. 2019 Historickým železničním zastávkám na Berounce hrozí demolice. Obce usilují o jejich záchranu

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/domaci/historickym-zeleznicnim-zastavkam-na-berounce-hrozi-demolice-obce-usiluji-o-jejich-zachranu-1360719>)

Obyvatelé středočeských Všenor, Černošic a Srbska bojují za zachování původní podoby železničních zastávek ve svých obcích. Kvůli záchraně architektonicky cenných objektů, kterým hrozí demolice, sepsali i petici. "Budovy jsou architektonicky cenné, jak vyplývá z několika nezávislých posudků, a dobře ladí s místní vilovou zástavbou, která je pro obec a její širší okolí typická," argumentují autoři petice. Pod tu se dodnes podepsalo necelých 700 lidí. Jejich cílem je, aby se tyto tři zastávky, které tvoří unikátní skupinu staničních budov z počátku 20. století, opravily do podoby, která se bude co nejvíc blížit původnímu stavu, a dále sloužily veřejnosti. Podle iniciátorů je především zastávka Všenory intenzivně využívaná a rovněž o její provozování projevilo zájem několik subjektů. Zbourání budov nemá podle petentů opodstatnění.

Zmiňované zastávky se nacházejí na trati podél řeky Berounky, na které Správa železniční a dopravní cesty (SDŽC) připravuje celkovou modernizaci. "Její součástí je také záměr napřímit koleje v některých úsecích, což by umožnilo zvýšení traťové rychlosti. Kvůli tomu bude potřeba zbourat vybrané nádražní objekty, mimo jiné i na těchto třech zastávkách. O našich plánech jednáme s představiteli příslušných obcí," uvedl tiskový odbor SDŽC. Zastupitelstvo Černošic nechalo proto zpracovat architektonickou studii u pražského ateliéru SUM. architekti. Ti k zastávce přistoupili jako k přirozenému těžišti města, v němž dosud chybí hlavní náměstí. Optimalizaci rovněž architekti vnímají jako možnost odstranění některých dopravních bariér a úpravy přiléhajícího veřejného prostranství.



19. 07. 2019 Polský zákazník skoupil jízdenky na celý vlak

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/polsky-zakaznik-skoupil-jizdenky-na-cely-vlak/1778971>)

Nespokojený zákazník polských drah vynaložil tisíce zlotých a hodiny svého času, aby skoupil jízdenky na celý vlak, a to jen proto, aby je hned následující den zkusil vrátit. To vše udělal kvůli tomu, aby na sociálních sítích předvedl, jak byrokraticky se státní dráhy chovají k cestujícím. A železnice se nechala vyprovokovat, napsal polský list Gazeta Wyborcza. Mariusz Chodor vysvětlil, že mu šlo o vzpuru proti "nejasným pravidlům a byrokracii ve státní společnosti". Chtěl předvést, jakou převahu má státní obr nad řadovým cestujícím a jak malou má jedinec šanci ve střetu s monopolem. Do ukázky investoval 6 000 zlotých (asi 36 000 Kč) a osm hodin svého času; na oplátku ze dvou nádražních automatů získal 350 jízdenek na vlak z Varšavy do města Radom. Druhý den se jízdenky pokusil železniční společnosti PKP Intercity vrátit. Ale Chodor podle firmy podváděl: peníze za vrácené jízdenky se podle pravidel vracejí na platební kartu použitou při jejich nákupu, Chodor to zkoušel s jinou kartou, a tak žádné peníze nedostal. Teď hrozí soudem. Firma PKP Intercity mu také vyčítá, že ji "vystavil riziku značné újmy" a jednal "proti dobrým mravům". To je ale podle deníku nesmysl: každý si přece smí koupit a vrátit tolik jízdenek, kolik chce – a navíc si firma při vrácení jízdenek strhává 15 procent.

Polské dráhy mají podle listu Gazeta Wyborcza na svědomí kromě byrokracie daleko horší věci: běžně prý prodávají jízdenky na vlak vyšší kategorie, než jaký ve skutečnosti přistaví, protože si spočítaly, že málokdo z cestujících podstoupí muka reklamace, vyžadující odeslat stížnost poštou a pak čekat na vyřízení až 30 dnů. Anebo zvýhodněné nabídky jsou dostupné jen v pokladnách, které z mnoha nádražích dávno zmizely. Zkrátka specialitou polské železnice prý je raději nic pro cestující nedělat, místo toho, aby lidi podpořovala v cestování vlakem.

27. 07. 2019 Německo se chystá investovat přes 80 miliard eur do modernizace železnice

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/modernizace-zeleznice-nemecko-deutsche-bahn.A190727_192953_eko-zahranicni_zaz)

Německá vláda a železniční společnost Deutsche Bahn se dohodly na desetiletém plánu modernizace železniční sítě. Bude stát 86 miliard eur, v přepočtu téměř 2,2 bilionu Kč. Německý ministr dopravy Andreas Scheuer to označil za největší program modernizace železnice v historii země. Plán se má také podle ministra Scheuera stát základem aktivní ochrany klimatu. Informovala o tom na svém webu německá rozhlasová a televizní stanice Deutsche Welle (DW).

Na rekonstrukci z části zchátralé železniční sítě přispěje vláda 62 miliardami eur, dalších 24,2 miliardy bude investovat Deutsche Bahn. „Budeme nahrazovat zastaralá zařízení, zajišťovat dostupnost, zlepšovat stavební management a stav železničních mostů,“ řekl ministr Scheuer. Plán, který byl zveřejněn v pátek, počítá s obnovou 2 000 mostů. K dalším záměrům patří do roku 2030 zdvojnásobit počet strojvedoucích i cestujících. Stávající pětiletý plán, který má být touto iniciativou nahrazen, počítal s průměrnou investicí 5,6 miliardy EUR ročně. Nynějších 86,2 miliardy eur pro příští desetiletí znamená zvýšení o 54 procent, poznamenala DW.

Deutsche Bahn je akciová společnost, jejímž jediným akcionářem je Spolková republika Německo. V posledních letech se potýká se zpožděním a poruchami vlaků. Německá železnice o celkové délce 33 000 kilometrů se potýká s chátrajícími mosty a nadužíváním některých tras.

28. 07. 2019 Dovolena na kolejích nemusí být předražená. Potřebuje ale čas a přípravu

Zdroj: ČT24 (<https://ct24.ceskatelevize.cz/domaci/2834513-dovolena-na-kolejich-nemusi-byt-predrazena-potrebuje-ale-cas-a-pripravu>)

Cestovat na dovolenou vlakem není v Česku úplně obvyklé. Nejčastějším argumentem přitom bývá cena jízdenek. Do určité míry je to pravda a je také pravda, že v některých zemích opravdu nejsou vlaky určené pro chudé turisty. Ale neplatí to absolutně. Přinejmenším na střední evropské vzdálenosti v řádu stovek kilometrů od hranic se dá cestovat vlakem docela levně. Má to ale své háčky, vyžaduje pečlivé plánování a většinou i přípravu s velkým předstihem.

Co říkají o cestování na dovolenou vlakem různé cestovatelské weby? Obvykle kombinují slova „dobrodruh“, „drahé“ (případně „vysoká cena“) a často také „pomalé“ či „vysoká cestovní doba“. Je třeba hned na začátku přiznat, že ve srovnání s jízdou autem plně obsazeným pěti cestujícími je vlak ve většině případů skutečně dražší. Pokud počítáme s dlouhodobou provozní cenou auta kolem pěti korun na kilometr, tedy v přepočtu korunou na osobokilometr, dostáváme se k ceně většinou bezkonkurenční. Ale třeba cestování ve dvou, nekuli v jednom, už je o něčem jiném.

Prvním krokem k tomu, aby se cestovalo vlakem za přiměřenou cenu, je při delších cestách nákup jízdenky s velkým předstihem. Pokud jsou prvním dopravcem na cestě České dráhy, je na místě začít plánovat zhruba se čtvrtletním předstihem a dva měsíce předem přesně vědět, které spoje připravovaná cesta obsahuje, neboť předprodej jízdenek u drah začíná s šedesátidenním předstihem. A u českého národního dopravce lze v mnoha případech začít i skončit. Jejich nabídka mezinárodních včasných jízdenek umožňuje při skutečně včasném nákupu cestování do docela vzdálených destinací za rozumnou cenu.

Samozřejmě jsou jízdenky na přímé vlaky, které vyjíždějí z Česka a míří například do Mnichova, Berlína nebo Hamburku. Z Prahy do Mnichova i Berlína je možné sehnat jízdenky za 14 eur (do Berlína se ale tato nabídka týká jen jednoho vlaku denně), což je při vzdálenostech kolem 400 kilometrů dokonce částka výhodnější než při cestě plně zaplněným autem. Do Hamburku je to již horší, na přímé vlaky lze sehnat jízdenku od 34 eur, alternativou je ale levnější lístek na spojení s přestupem. A s přestupem lze cestovat na jízdenky od ČD docela daleko – do Belgie či Nizozemska, do Dánska nebo třeba Slovinska. Zajímavé je přitom hlavně jízdné do Bruselu za 19 eur – i proto, že Brusel patří k významným evropským železničním křižovatkám a lze odtud odjet vlakem i za moře. Ale k tomu později. Drážní mezinárodní včasné jízdenky se prodávají i do vlaků, které míří z Česka východním či severovýchodním směrem – na Slovensko, do Polska a Maďarska. Krátce před prázdninami byla rozšířena nabídka i na Chorvatsko a první zemi mimo Evropskou unii – Ukrajinu. Tam jsou ale k dispozici jízdenky pouze do čerstvě zavedených rychlíků Košice – Mukačevo. dále na Ukrajinu je sice železniční výlet možný, dokonce ve srovnání s jinými druhy dopravy dost možná nejlepší, ale lístky už je třeba shánět jinde.

NĚMECKO A RAKOUSKO: Regionální není dálkový

Internet je nejsnazším zdrojem více či méně levných železničních jízdenek i v západnějších zemích. Zejména v Německu a Rakousku je ale potřeba dát si velký pozor na důkladnou segregaci dálkové a regionální dopravy. Cenově velmi zajímavé jsou především regionální nabídky.

V Německu jsou jejich základem zemské jízdenky (Länder-Ticket), které platí v regionální dopravě v jednotlivých spolkových zemích. Základní cena činí obvykle zhruba 25 eur, ale pokud cestuje více lidí, připlácí se pak už jen šest eur za osobu – tak to funguje v Bavorsku či Sasku, zatímco v Berlíně a Braniborsku se naopak prodává síťová jízdenka za 29 eur a platí vždy pro jednu až pět osob. Platí každý den od 9 hodin, o víkendech pak celý den, kromě vlaků je lze často použít i v regionálních autobusech a MHD. Neplatí to však absolutně – zatímco třeba v Bavorsku se lze spolehnout na to, že uznají zemskou jízdenku všude (kromě dálkové dopravy), například v severoněmeckém Cuxhavenu jezdí městské autobusy s velkými cedulemi upozorňujícími, že v nich zemská jízdenka neplatí. Zemské jízdenky mají i celostátní německou obdobu – lístek Quer-durchs-Land-Ticket (sama DB ji překládá jako „jízdenka křížem krázem“). Stojí 44 eur a dalších osm eur za osobu. Podobně jako zemské jízdenky i Quer-durchs-Land-Ticket platí každý den od 9 hodin, o víkendech pak celý den. Donedávna existovala ještě výhodnější víkendová síťová jízdenka, kterou však DB od 9. června přestala prodávat.

V Německu nelze automaticky předpokládat, že regionální vlak (tj. kategorie S, RB, RE a IRE, případně také vlaky soukromých dopravců označované například jako ALX nebo OPB) je vlak mimořádně pomalý, který zastavuje každou minutu. Mezi regionální vlaky spadají všechny spoje jezdící na veřejnou objednávku včetně některých, které počtem zastavení a rychlostí odpovídají spíše českým rychlíkům. Mezi regionální spoje tak jsou v německé části své trasy zařazeny například i expresy Praha – Mnichov, vlaky kategorie IRE jezdí třeba i z Berlína do Hamburku a s přestupy lze cestovat doslova „Quer durchs Land“, tedy napříč zemí. Třeba z lužického Zhořelce (Görlitz) do německé části Basileje lze regionálními vlaky s odjezdem po 9. hodině dojet krátce před půlnocí, je ale třeba počítat s pěti přestupy a bohužel i s tím, že německá železniční doprava občas nepatří k nejspolehlivějším a v případě zpoždění může některý přípoj ujet nebo být zrušen. Na druhé straně jde zhruba o 850kilometrovou trasu, za kterou zaplatí dva lidé 50 eur, tj. v přepočtu asi 650 korun za osobu.

Cestování dálkovými vlaky je v Německu rychlejší, většinou ale také dražší – ne však nezbytně. V německé dálkové dopravě je zvlášť důležité klást důraz na již zmíněný včasný nákup. DB totiž prodává dálkové jízdenky „již za“ 19,90 eura, jde ale o velmi omezenou nabídku s názvem Super Sparpreis. Tyto lístky se prodávají obvykle jen na mimošpičkové spoje v pracovní dny – a ani to ne ve všechny. Záleží i na vzdálenosti, snáze se sežene jízdenka za 19,90 například na hodinovou cestu z Pasova do Řezna než na čtyřhodinovou z Berlína do Kolína nad Rýnem.

Podobně to funguje i v Rakousku. Regionální vlaky jsou levnější, uplatní se v nich různé místní nabídky a existuje i celosíťová jízdenka (Einfach-Raus-Ticket) za 34 eur pro dvě osoby (plus další čtyři eura za dalšího člověka). Na dálkové vlaky lze v předprodeji sehnat lístky na kratší trasy za 9 eur, ale s přibývajícím kilometrem prudce roste i cena. Zmíněných 9 eur zaplatí cestující, který jede třeba z Feldkirchu, který leží u hranic se Švýcarskem a Lichtenštejnskem, do Innsbrucku. Naproti tomu cesta do Vídně přijde již na 30 eur. A s blížícím se datem cesty ceny dále narůstají až na 78,60 eur při zmíněné cestě z Feldkirchu do Vídně.

ZÁPADNÍ EVROPA: Čím nevhodnější čas, tím levnější vlak

Zatímco v Německu či Rakousku je výrazný rozdíl mezi regionální a dálkovou železniční dopravou – což ještě dvojnásob platí o Polsku – v některých jiných zemích se takové rozdíly nečiní. Ve Francii, Itálii nebo Španělsku se jízdenky prodávají bez ohledu na kategorii a s ohledem na předpokládané vytížení spoje či počet zbývajících jízdenek. Na trasy typu Paříž – Štrasburk nebo Madrid – Valencie lze sehnat levnější jízdenky na vysokorychlostní vlak, který jede hodinu a tři čtvrtě, ale mimo špičku, než na regionální vlak s šestihodinovou jízdou. Podobně je to i ve Velké Británii, kde je ale třeba sáhnout hlouběji do kapsy. Ceny jízdného jsou ve srovnání s dalšími západoevropskými státy výrazně vyšší, velmi drahé jsou i levnější mimošpičkové spoje. Drahá je už železniční cesta do Velké Británie vlakem Eurostar, do kterého je možné nastoupit v Bruselu nebo Paříži, ceny začínají na 44 liberách resp. 49 eurech.

Zatím ještě je možné cestovat za docela rozumnou cenu díky spolupráci Eurostaru s Deutsche Bahn (z Německa do Londýna s přestupem v Bruselu od 60 eur), ta ale zřejmě skončí. DB oznámila, že přímé jízdenky z Německa do Londýna bude prodávat do 8. listopadu. Podle webu Seat 61 nemusí být rozhodnutí definitivní, obě strany daly najevo snahu na dosavadní spolupráci navázat, zatím však platí, že od 9. listopadu bude nutné kupovat jízdenky z Německa do Bruselu a z Bruselu do Londýna zvlášť.

ŠVÝCARSKO: (Téměř) dokonalé cestování

Velmi příjemné je cestování vlakem po Švýcarsku, kde se rozdíl prakticky nečiní. I když v zemi působí více dopravců, jízdenky platí vždy a všude. Švýcarské ceny všeobecně sice nejsou nízké, lze však cestovat poměrně levně. K nejzajímavějším švýcarským „vynálezům“ patří jízdenka Spartageskarte (tj. úsporná denní jízdenka), která se sice prodává za 106 franků (asi 2 400 korun), ale při nákupu s dvouměsíčním předstihem je cena poloviční. Platí ve všech vlacích i autobusech, MHD nebo některých lodních linkách v celém Švýcarsku, a to většinou bez dalšího. Jen v turistických vlacích jako Glacier Express nebo Bernina Express je nutné koupit si ještě místenku. Existují také různé regionální nabídky jako Graubünden Pass, který je k dispozici k dvoudennímu cestování po největším švýcarském kantonu a jeho slavných tratích a přijde na 113 franků. Kdo chce cestovat po celém Švýcarsku více dní a nestihl koupit jízdenky za 52 franků, může ještě využít i vícedenní celosíťové lístky až po patnáctidenní za 513 franků.

INTERRAIL: Láká, ale často se nevyplatí

Kromě Spartageskarte je možné cestovat po celém Švýcarsku ještě s jinou turistickou jízdenkou, která se jmenuje Interrail (k dispozici je pouze obyvatelům Evropy, ostatním je určena obdobná jízdenka Eurail). Tyto síťové jízdenky se prodávají buď pro konkrétní stát, nebo pro celou Evropu. Zrovna ve Švýcarsku je ale velká otázka, zda má smysl o takové jízdence ve variantě pro jednu zemi vůbec uvažovat. Nejlevnější verze platná tři dny během jednoho měsíce stojí 146 eur, což je zhruba cena tří včas zakoupených denních švýcarských jízdenek. Funguje to podobně jako „vnitřní“ švýcarské jízdenky, ve většině vlaků je tedy možné cestovat bez omezení, v některých je nutné koupit si místenky, ale zato neplatí v autobusech ani na lodích. Podobné je to s jízdenkami Interrail i jinde – na první pohled působí lákavě, ale cestování s nimi většinou vychází příliš drahé. Někdy se navíc vynoří ještě dodatečné vysoké náklady. Především se výhoda celoevropských síťových jízdenek ztrácí tam, kde je povinná rezervace míst. Například ve vlacích Thalys na mezinárodní trase z Francie do Belgie chtějí dopravci ve druhé třídě od „interrailáři“ dokonce 20 eur, přičemž jednotlivé jízdenky, jejichž součástí je i rezervace (takže se již nic nepřiplácí) se prodávají od 29 eur. (Mnohem vlídnější je český Leo Express, který k Interrailu nabízí místenky zdarma). Podobné to je i v některých nočních vlacích včetně rakouské sítě Nightjet. Další potíž je, že ceny interrailu pro jednu zemi se v různých státech liší. V Německu, kde jde přitom o jedinou celosíťovou jízdenku platnou i v dálkových vlacích, stojí tři dny 192 eur (tj. skoro desetkrát více než nejlevnější jednorázový lístek), stejná je cena Interrailu platného ve Velké Británii. Celoevropská jízdenka Interrail pak ve verzi pro dospělé stojí 218 eur (tj. necelých 6 tisíc korun), potom je možné vybrat si tři dny během jednoho měsíce a v nich cestovat. Kdo chce jezdit celý týden, musí zaplatit již 335 eur (skoro 9 tisíc korun). Kdo si naproti tomu dá práci s vyhledáváním jízdenek na jednotlivé vlaky a jejich celkovou cenu sečte, většinou se dostane k ceně výrazně nižší. Výhodnější je Interrail pro mladší cestující do 28 let (a také pro seniory, kteří však mají většinou slevy i na jednotlivé jízdenky). Ti mají třídní cestování za 168 eur (přes 4 tisíce korun), sedm dnů z měsíce pak za 258 eur (asi šest a půl tisíce), což už může být zajímavější než jízdenka za plnou cenu.

VÝCHOD EVROPY: Na východ bez jízdenek

Ať už se síťovou jízdenkou Interrail, nebo třeba s včasnou jízdenkou Českých drah se cestující dostanou leckam, ale nikoli do východní Evropy. Interrail sice pokrývá velkou část kontinentu s výjimkou Albánie a Kosova, ale ze států bývalého Sovětského svazu je s ním možné jezdit pouze po Litvě. Zatímco v Lotyšsku nebo Estonsku, které jsou železničně orientovány na Rusko, je to vcelku pochopitelné, protože by do těchto zemí stejně nebylo možné dojet, v případě Ukrajiny je to zvlášť mrzuté. Ukrajina je z železničního hlediska velmi lákavou zemí, vlakem lze dojet prakticky kamkoli v docela rozumném čase, jenomže nákup jízdenek připomíná pohádku o kohoutkovi a slepičce. S výjimkou trasy Přemyšl – Lvov – Kyjev a nově i Košice – Čop – Mukačevo nelze koupit mezinárodní jízdenky na Ukrajinu na internetu. Nakoupit jízdenky na přeshraniční vlaky lze i na nádraží, kde ale naopak může být problém s jízdenkami na ukrajinské vnitrostátní vlaky.

Český cestující sežene ukrajinské vnitrostátní jízdenky nejspíše v eshopu Ukrajinských železnic (UŽ). Na něm začíná předprodej zpravidla měsíc a půl před cestou, ale v pokladnách se lístky prodávají již dříve. Může se tedy stát, že bezprostředně po začátku internetového prodeje zbyvají například jen horní lehátka – připomeňme, že dálkové vlaky na Ukrajině jsou převážně lehátkové a je v nich povinná rezervace. Totéž platí, když se cestovatel rozhodne nakoupit lístky až přímo na Ukrajině v nádražní pokladně. V den cesty nebo den předem mohou být některé vlaky i vyprodané, případně v nich zbývat jen místa v první třídě. Na druhé straně je nabídka spojení na Ukrajině docela bohatá, a když se nepodaří sehnat jízdenku na jeden vlak, jede ten den většinou ještě jiný. Na e-shopu se ale prodávají pouze jízdenky na dálkové vlaky. Lístky na regionální vlaky jsou pouze v pokladnách, to ale nevadí, protože v nich není na rozdíl od dálkových vlaků nutná rezervace. Při cestě do Ruska nebo dalších zemí, kde dopravci využívají systém ruských železnic RŽD, je situace lepší, jízdenky je

vesměs možné koupit i na českých nádražích. Navíc mají RŽD ve srovnání s Ukrajinskými železnicemi propracovanější e-shop. Podobná situace jako na Ukrajině nastává i v Turecku. Jízdenky pro cestu do země je možné koupit v mezinárodní pokladně na českých nádražích nebo například na webu rumunské železniční společnosti CFR, ale v české mezinárodní pokladně neprodávají jízdenky na turecké vnitrostátní vlaky. Turecké železnice TCDD je ale nabízejí na eshopu, který má jedinou vadu – je nutné zadat jména stanic včetně znaků turecké abecedy, které se v češtině nepoužívají (slovo „Istanbul“ tedy systém nerozpozná a je třeba zadat „İstanbul“).

Při plánování cesty do Turecka nebo na Ukrajinu je ale složité dostat se i k jízdám. Systémy jako Idos nebo německý Hafas totiž obsahují přinejlepším část vlaků, pokud vůbec nějaké. Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského záleží vždy jen na úvaze druhé strany, zda data pro vyhledávače poskytne. „Pokud je neposkytne ve standardní datové podobě, kterou všichni ostatní dopravci mohou zpracovat do interních distribučních systémů, pak je obtížné data naprogramovat do vyhledávačů a relace odbavovat jízdami doklady. To je především případ Ukrajiny, která nabízí možnost rezervovat jen velmi omezené množství dálkových vlaků, přičemž rezervační přehledy ani jízdni řády do zahraničí nedistribuuje,“ uvedl Štáhlavský.

A co jen na výlet?

Mezistátními vlaky lze cestovat i na krátké výlety do příhraničí. Pro cesty bezprostředně za hranice jsou k dispozici jízdenky tzv. malého pohraničního styku (MPS). Lze je koupit například pro cestu z Domažlic do německého pohraničního města Furth im Wald nebo až do Schwandorfu nebo z Chebu do Plavna. Existují také přeshraniční síťové jízdenky jako například Labe-Elbe, které umožňují cestovat regionálními vlaky i autobusy po Ústeckém kraji i v části Saska. Tyto zvýhodněné jízdenky se ale dají koupit pouze v pokladnách v den odjezdu a regionální síťové jízdenky se navíc prodávají pouze na území toho kraje, ve kterém platí.

Malý pohraniční styk

Do Polska:

- Český Těšín – Cieszyn za 16 Kč
- Bohumín – Chalupki za 16 Kč
- Harrachov – Szklarska Poreba Górna za 40 Kč
- Liberec – Wrocław GI za 240 Kč
- Lichkov – Miedzylesie za 25 Kč
- Ústí nad Orlicí – Klodzko GI za 113 Kč

Do Německa:

- Česká Kubice – Furth im Wald za 41 Kč
- Domažlice – Schwandorf za 170 Kč
- Plesná – Bad Brambach za 27 Kč
- Cheb – Plauen ob Bf za 140 Kč
- Pomezí nad Ohří – Schirnding za 24 Kč
- Cheb – Marktredwitz za 65 Kč
- Aš – Selb-Plössberg za 38 Kč

Do Rakouska:

- České Velenice – Gmünd za 54 Kč
- Znojmo – Retz za 58 Kč
- Brno – Vídeň za 307 Kč (neplatí v railjetu)

Na Slovensko:

- na všech přechodech od 16 Kč

Riziko v podobě přestupů

Koupit si před cestou jízdenky, případně také místenky, je sice nezbytný první krok, ale není to vše, co cestovatele čeká. Cestování vlakem má ve srovnání s jinými dopravními prostředky některé výhody, některé nevýhody a konečně zdánlivé výhody, které se ale mohou rozplynout jako ranní mlha. Do značné míry záleží na solidnosti dopravce. Jednou z nepříjemností transevropského cestování vlakem je, že se musí přestupovat. Zatímco v minulosti jezdily opravdu dálkové vlaky napříč

kontinentem, ovšem v počtu jeden za den nebo i za několik dnů, v současnosti vládou kolejí železniční linky jezdící v pravidelném taktu, které jsou – pokud možno – provázané tak, aby na sebe co nejlépe navazovaly. Když to funguje dobře, není to zase takový problém, zkrátka místo toho, aby člověk seděl ve vlaku třeba dvacet hodin, se jednou za pět nebo šest hodin protáhne. Nakonec bude v cíli třeba i dřív, než tomu bývalo v dobách velkých transevropských expresů. Potíž spočívá v tom, že když se jeden vlak zpozdí, druhý může ujet. Dopravci sice do určité míry garantují přípoje, zejména ve velkých železničních uzlech ale bývá docela časté, že dálkové spoje, které zde začínají, nečekají.

Postupné otevírání železnice situaci také komplikuje – rozhodně nelze předpokládat, že třeba vlak Thalys v Kolíně nad Rýnem počká na zpožděné Intercity Deutsche Bahn (a naopak). Není tedy od věci ponechat si na kritické přestupy delší časovou rezervu. Zvláště to platí pro toho, kdo si koupil jízdenky na každý vlak zvlášť. Bývá to sice často levnější, ale když se první vlak zpozdí a druhý mu ujede, zbývají cestujícím oči pro pláč a neprojetá jízdenka, která často ani neplatí v žádném dalším spoji. Když je celá trasa na jedné jízdence, jsou dopravci vázáni několika předpisy, které jim nařizují cestující odškodnit v případě zpoždění, resp. když jim ujedou.

Nejdůležitějším předpisem je Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě. V některých zemích EU sice toto nařízení neplatí ve vnitrostátní dopravě, ale v mezinárodní platí bez výjimky. Mimo jiné musí cestujícím vrátit část jízdného při zpoždění přes hodinu, případně i zaplatit ubytování, když kvůli zpoždění uváznou v cizím městě přes noc. I toto pravidlo má své háčky spočívající mimo jiné v tom, že lze například proplacení ubytování očekávat až zpětně, takže bezprostředně musí za ubytování zaplatit cestující ze svého. Navíc je třeba zjistit, na koho se vlastně obrátit. Kdo uvázne třeba v Berlíně, ale má jízdenku zakoupenou od Českých drah, u Deutsche Bahn nepochodí, i kdyby padala vina za zpoždění výhradně na ni.

Pozor, čím je vlak

Konečně je třeba uvědomit si, že ne každá jízdenka platí v každém vlaku na trase, pro kterou je vydána. U výrazně zlevněných lístků vázaných na konkrétní spoj je to asi pochopitelné, ale je tomu tak i za jiných okolností. To, co znají čeští cestující z trasy mezi Prahou a Ostravou, kde neexistuje lístek platný bez ohledu na dopravce, není ani zdaleka českou specialitou. Naopak, soukromí dopravci jezdící v režimu open access (tj. výhradně komerčně, bez veřejné objednávky) jen výjimečně akceptují jízdenky prodávané národními dopravci včetně drahých mezinárodních jízderek vydaných v základním mezinárodním tarifu NRT. V Německu jde především o dopravce operující pod značkou Flixbus, v Rakousku o Westbahn. Flixbus navíc neuznává ani síťové jízdenky Interrail. Výhodou open access dopravců naopak je, že nejsou polapeni ve staletém schématu mezinárodních železničních vztahů, kdy je pravidlem, že každý národní dopravce je za vlak odpovědný pouze na území svého státu a na hranicích ho předává partnerské firmě. To často komplikuje jak organizaci provozu, tak i stanovení cen jízdného přijatelných pro cestující. Open access dopravci naopak své vlaky vozí „na vlastní triko“ v celé trase, čím zmíněné problémy odpadají.

Jak poskládat jízdenky pro levnou cestu do vybraných destinací (při nákupu s dvouměsíčním předstihem, ceny platné k 16. červenci 2019):

Praha – Paříž:

- od Českých drah: Včasná jízdenka Evropa na vlaky Praha – Kolín s přestupem v Berlíně za 498 Kč
- od SNCF: elektronická jízdenka na vlak Kolín – Paříž za 35 eur (900 Kč)
- součet: cca 1 400 Kč
- odjezd v 6:32, příjezd ve 20:05
- pro srovnání: letadlem za 1 hodinu 45 minut, cena 1 800 Kč (včetně dopravy z letiště CDG do centra)

Praha – Londýn:

- od Českých drah: Včasná jízdenka Evropa na vlaky Praha – Brusel s přestupy v Berlíně a Kolíně za 498 Kč
- od spol. Eurostar: elektronická jízdenka na vlak Brusel – Londýn za 56 eur (1 400 Kč)
- součet: cca 1 900 Kč
- odjezd v 6:32, příjezd v 19:57 nebo 21:33
- pro srovnání: letadlem za 2 hodiny, cena cca 1 600 korun (včetně zavazadla a dopravy z letiště Stansted)

Praha – Ankara:

- od Českých drah: jízdenka Praha – Budapešť za 524 Kč
- od MÁV-START: jízdenka Budapešť – Bukurešť za 9 280 forintů (750 Kč)
- od CFR: jízdenka s lehátkem Bukurešť – Halkali za 251,37 lei (1 460 Kč) vč. autobusu do centra Istanbulu
- od TCDD: jízdenka Istanbul – Ankara za 71 lir (280 Kč)
- součet: cca 3 000 Kč
- odjezd v 11:50, příjezd třetí den v 15:22
- pro srovnání: letadlem za 5 hodiny 45 minut, cena cca 3 500 korun

Brno – Řím:

- od Regiojetu: jízdenka na vlak Brno – Vídeň za 175 Kč
- od ÖBB: jízdenka na noční vlak Vídeň – Řím za 39,90 eura (1 000 Kč)
- součet: cca 1 200 Kč
- odjezd v 15:49, příjezd druhý den v 9:22
- pro srovnání: letadlem z Prahy za 1 hodinu 45 minut (plus minimálně 2 hodiny na cestu z Brna), cena cca 2 000 Kč (včetně zavazadla a dopravy z letiště)

28. 07. 2019 U M. Lázní vykolejil nákladní vlak, bez zranění, škody jsou velké (Chodová Planá – Mariánské Lázně)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/u-m-lazni-vykolejil-nakladni-vlak-bez-zraneni-skody-jsou-velke/1781936>)

Na trati mezi Mariánskými Lázněmi a Plzní vykolejil dnes odpoledne nákladní vlak převážející vápno. Nehoda se stala poblíž Drmoulu na Chebsku, zraněn nebyl nikdo. Doprava na důležité trati, kudy jezdí i dálkové vlaky, je zastavena a cestující přepravují náhradní autobusy. Vyplývá to z informací na webu Českých drah a mluvčích Drážní inspekce a hasičů. Mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Radka Pistoriusová ČTK řekla, že trať bude uzavřena asi několik dní. Na webu drah je konec uzavírky zatím stanoven na pátek 2. srpna. Škoda jen na vagoněch činí až 20 milionů korun.

Podle informací mluvčího Drážní inspekce Martina Drápala a SŽDC okolo 16:30 vykolejilo 13 vagonů a jedna lokomotiva. Mluvčí SŽDC uvedla, že předběžně činí škoda na poškozených vagoněch až 20 milionů a na infrastrukturu odhadem devět milionů. "Škody na infrastrukturu budeme teprve upřesňovat po detailní prohlídce," uvedla. Musí se podle ní také ověřit stabilita násypů. "Všechno nasvědčuje tomu, že strojvedoucí překročil povolenou rychlost, která v místě je," doplnila. Ředitel SŽDC Jiří Svoboda uvedl na twitteru, že strojvedoucí asi překročil rychlost až trojnásobně. Podle mluvčího karlovarských krajských hasičů Martina Kasala jsou vagony s cisternami s vápnem mimo násep. Zraněn nebyl nikdo, uvedl. "Kolem nehody probíhala stavba silničního obchvatu, kam se vápno z vagonů vysypalo," popsal Kasal. Podle Kasala jsou trať i trakční vedení na prvního pohled poškozené. Na místo vyjelo sedm jednotek hasičů, ale nehodu si od nich postupně převzali drážní hasiči a inspektoři drážní inspekce. Kvůli možnému ohrožení přírodních zdrojů vyrazili na místo i zástupci orgánů ochrany životního prostředí.



29. 07. 2019 České dráhy znají kandidáty do svého představenstva. Jména vítězů oznámí v září

Zdroj: E15.cz (<https://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-znaji-kandidaty-do-sveho-predstavenstva-jmena-vitez-u-oznamu-v-zari-1361023>)

Pondělním polednem se uzavřela možnost podávat přihlášky do výběrového řízení na členy představenstva Českých drah. Nyní bude státní železniční dopravce z přihlášek vybírat, jména

dvou nových členů vedení oznámí 12. září. Dozorčí rada největšího tuzemského železničního dopravce výběrové řízení na dvojici postů vyhlásila v červnu poté, co odvolala šéfa společnosti Miroslava Kupce. Od té doby vede České dráhy místopředseda představenstva Radek Dvořák. Pětičlenné představenstvo opustil také Michal Heřman, který se stal výkonným ředitelem těžební společnosti OKD.

Zájemci o pozici mohli odevzdávat přihlášky do dvanácté hodiny. Kolik lidí se na posty přihlásilo, však odmítli zástupci ČD sdělit. „Podrobnosti týkající se výběrového řízení nebudeme do vyhlášení výsledků komentovat," uvedla na dotaz E15 mluvčí ČD Gabriela Novotná. Ve srovnání s dřívějšími výběrovými řízeními společnost zpřísnila nároky, které na členy představenstva klade. Nutné jsou například předchozí manažerské zkušenosti s řízením společnosti s minimálně stovkou zaměstnanců či velmi dobrá znalost angličtiny. Součástí přihlášky do výběrového řízení mělo být také vypracování strategické koncepce Českých drah. Nové členy představenstva vybere komise složená ze zástupců ministerstva dopravy a dozorčí rady. Následně z orgánu vzejde rovněž nový šéf společnosti.

29. 07. 2019 U M. Lázní začalo odstraňování vykolejeného nákladního vlaku

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/u-m-lazni-zacalo-odstranovani-vykolejeneho-nakladniho-vlaku/1782081>)

Speciální stroje začaly ráno u Mariánských Lázní odstraňovat nákladní vlak, který zde v neděli vykolejil. Některé vagony, jež zůstaly na náspu, už stroje vyzvedly na koleje a bylo možné je po nich odvézt. Na náspu a na stráni zůstávají vagony, jež bude muset odstranit těžká technika. Škoda byla zatím vyčíslena na 29 milionů korun. Trať, po které jezdí i dálkové vlaky, zůstává uzavřená a vlakovou dopravu nahradily v uzavřeném úseku autobusy. Na webu drah je konec uzavírky zatím stanoven na pátek 2. srpna.

Generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Jiří Svoboda v neděli uvedl, že strojvedoucí zřejmě v místě trojnásobně překročil povolenou rychlost. Ta byla na trati kvůli vedlejší stavbě omezena na 30 kilometrů za hodinu, řekla dnes na místě mluvčí Správy železniční dopravní cesty Radka Pistoriusová. Na omezení rychlosti upozorňují i návštěvníci. Trať z Mariánských Lázní na Plzeň nyní protíná stavbu obchvatu Mariánských Lázní a v místě nehody vede po provizorním náspu. Proto tu byla rychlost omezená.

Policie už zahájila úkony trestního řízení kvůli podezření na obecné ohrožení z nedbalosti, řekl dnes ČTK krajský policejní mluvčí Jakub Kopřiva. Trestní sazba se v případě prokázání viny odvíjí od definitivně stanovené výše škody. Hasiči dnes upřesnili, že vlak převážel vápenec. Podle mluvčího krajských hasičů Martina Kasala likvidaci následků havárie převzali drážní hasiči a drážní inspekce. Ještě dnes má vyprošťovací železniční tank poškozené vagony odstranit z kolejí, aby mohly začít opravy trati. Na kolejích a svahu zůstává 11 vagonů. Z části se vápenec vysypal. Jeden naložený vagon podle Kasala váží okolo 50 tun. "Termín otevření trati je v řádu dnů. Dnes jsme dostali svolení k zahájení odklízecích prací. Škoda na železniční infrastrukturu je devět milionů Kč, je poškozeno 200 metrů kolejí a 300 metrů trakčního vedení. Škoda dopravce je 20 milionů korun," sdělila ČTK mluvčí Pistoriusová.

Možnost pochybení strojvedce připustil i Zdeněk Škvařil, provozní ředitel ČD Cargo, která přepravu zajišťovala. "Vyšetřování mimořádných událostí za nás dělá generální inspekce, která veškeré podklady, protokoly se zaměstnanci a dokumentaci. Zatím opravdu všechno směřuje k tomu, že strojvedoucí nesprávně nebo nedostatečně nastudoval příslušnou dokumentaci a nepřizpůsobil jízdu. Ale ukáže se v závěru šetření," řekl dnes Škvařil novinářům. Podle Pistoriusové jsou už vagony, co zůstaly na kolejích, stažené do Chodové Plané. Ještě před odstraněním vagonů z trati a svahu dnes hasiči a další vyrovnávali terén náspem a část vápence z méně poškozených vagonů přečerpávali do automobilové cisterny. Pracovníci SŽDC také už začali na neporušeném úseku trati opravovat trakční vedení. Při nehodě, která se stala v neděli okolo 16:30, nebyl nikdo zraněn.

30. 07. 2019 Hradecký kraj nechce soutěž na železniční dopravu. Věří, že tím ušetří

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/hradec-kralove/zpravy/hradec-kralovehradecky-zeleznicni-doprava-soutez-prime-zadani-zeleznice-soukromy-dopravce.A190730_492129_hradec-zpravy_tuu)

Nové dopravce na železnici bude Královéhradecký kraj vybírat bez soutěže. Chce tím ušetřit. Za necelých 2,5 roku by tak v oblasti mohlo výrazně přibýt vlaků provozovaných soukromými firmami. Pro cestující to neznamená komplikace, naopak by se mohla zvednout úroveň u spojů se zastaralými vozy. Nyní drtivou většinu spojů v Královéhradeckém kraji obsluhují státní České dráhy. Soukromník

GW Train Region jezdí jen na třech tratích na Trutnovsku a Broumovsku. Oběma dopravcům však smlouvy na regionální spoje v závěru roku 2021 končí a kraj už pomalu hledá, kdo bude dopravu zajišťovat dál.

Stejně jako ve většině českých regionů ani v Královéhradeckém kraji nevzejde provozovatel vlaků z veřejné soutěže. Hejtmanství naposledy využije možnosti zadat zakázku napřímo. Evropská pravidla to umožňují jen do konce roku 2023. Hejtmanství však prohlašuje, že nechce automaticky prodloužit stávající smlouvy o dalších deset let. Svědčí o tom i postup kraje, který rozdělil tratě do pěti provozních souborů. To nahrává menším dopravcům. Zatímco provozování vlaků v celém kraji by organizačně zvládli jen s velkými obtížemi, působení v menší oblasti pro ně může být výrazně atraktivnější. Některé tratě jsou v několika oblastech současně, teoreticky by tak po stejných kolejích mohly jezdit vlaky různých dopravců. Cestujícím by to komplikace přinést nemělo. V kraji už dnes platí jednotný tarif IREDO, otázkou však zůstává, kdo by prodával jízdenky ve stanicích. „Tento postup (přímého zadání) je výhodný, v ostatních krajích vedl mimo jiné k optimalizaci finančních nákladů,“ řekl náměstek hejtmána pro dopravu Martin Červíček (ODS).

Státní příspěvek na vlaky začne v dalších letech klesat

Pro kraj bude hrát finanční stránka velkou roli, protože v příštích letech bude příspěvek státu na provoz regionálních vlaků výrazně klesat. Hejtmanství letos dopravcům na zajištění železniční dopravy pošle 389 milionů korun, z toho 277 milionů dostane od státu. Od roku 2020 se však státní příspěvek začne snižovat. Během pěti let klesne o 100 milionů. Udržet náklady na uzdě má pomoci právě přímé zadání zakázky. „O ekonomické otázce se dá s uchazeči daleko lépe diskutovat u jednacího stolu. Když máte nabídkové řízení, tam se o cenách nediskutuje,“ vysvětlil nevýhodu veřejné soutěže šéf dopravního odboru kraje Tomáš Jurček. Například v Jihočeském kraji sice loni vypsal dva veřejné soutěže, ale přihlásily se do nich jen České dráhy a navíc s výrazně vyšší cenou, než za jakou tam jezdí doposud. V Budějovicích proto obě soutěže zrušili a i tam budou smlouvy zadávat napřímo.

Kraj brázdí čtyřicet let staré motoráky. Rád by něco lepšího

Záměr vybrat železniční dopravce kraj na začátku července zveřejnil přímým zadáním v Úředním věstníku Evropské unie. Teď se na hejtmanství diskutuje další postup. Nejdřív je třeba sepsat, co vlastně úřad po zájemcích požaduje. „Patří sem například specifikace počtu a vybavení kolejových vozidel, stanovení rozsahu dopravních výkonů, kompenzace za poskytování veřejné služby, způsob její úhrady, dále stanovení ukazatelů kvality, tarifní podmínky a v neposlední řadě sankce za neplnění povinností,“ uvedl Michal Friček z tiskového oddělení kraje. „V tuto chvíli ještě není rozhodnuto, jakým způsobem přesně půjdeme. Nabízí se postup Ústeckého kraje, který oslovil všechny dopravce s drážní licenci, jestli mají zájem se ucházet o veřejné služby v přepravě cestujících na území kraje. Pak budou zahájena jednání, kde se specifikují technické a smluvní podmínky, a poté uchazeči výkony nacení,“ popsal možný scénář Jurček. Hlavní výhodou přímého zadání je právě to, že se o parametrech smluv může diskutovat, zatímco ve výběrových řízeních musejí být předem specifikované a k tomu poměrně obecné.

Soukromníci už dávají najevo, že o zakázku stojí

Kraj chce navíc využít toho, že stát do železniční infrastruktury v posledních letech investuje a s novými vozy by mohlo být cestování na železnici výrazně rychlejší a komfortnější než dosud. Ještě dnes na některých spojích i do Hradce Králové jezdí 40 let staré motoráky řady 810 a nejmodernější vozy ve výbavě Českých drah v kraji – pronajaté motorové vlaky Stadler – bude muset dopravce na konci roku vrátit do Německa. Zájem o rozšíření služeb by mohl mít nejen GW Train Regio, ale i LeoExpress, který nově bude jezdit pro Pardubický kraj na Orlickoústecku. Zájem hlásí i další dopravci. „Chceme se účastnit všech tendrů a vyhledávat nové příležitosti. Určitě bychom se rádi této soutěže zúčastnili,“ potvrdil mluvčí Arrivy Martin Farář. „Pokud budou podmínky férové a budeme mít šanci uspět, předpokládám, že budeme mít zájem,“ řekl Aleš Ondrůj z RegioJetu, který bude od prosince obsluhovat některé linky v Ústeckém kraji.

Provozní úseky (výběr)

Český ráj: Hradec Králové – Jičín – Turnov, Lomnice nad Popelkou – St. Paka Nymburk – Jičín

Severovýchod: Hradec Králové – Choceň Týniště nad Orlicí – Broumov, Pardubice – HK – Jaroměř, Jaroměř – Trutnov

Severozápad: Velký Osek – Hradec Králové, Jaroměř – Stará Paka, Chlumecko n. C. – St. Paka – Trutnov

Jihovýchod: Velký Osek – HK – Choceň, Týniště nad Orlicí – Letohrad, Doudleby n. O. – Rokytnice v O. h.

Česko-polské pohraničí: Teplice nad Metují – Meziměstí, Trutnov – Královec, Trutnov – Svoboda nad Úpou

30. 07. 2019 Karlovarský kraj se domluvil s Českými drahami na desetileté smlouvě

Zdroj: iDNES.cz (https://www.idnes.cz/karlovy-vary/zpravy/kraj-bude-draham-rocne-vyplacet-272-milionu.A190730_492124_vary-zpravy_prz)

Základní dopravní obslužnost na železnici v Karlovarském kraji budou v příštích deseti letech dál zajišťovat České dráhy. Novou smlouvu společně podepsal náměstek hejtmanky Martin Hurajčík a místopředseda představenstva drah Radek Dvořák. Podle náměstka hejtmanky se mohou cestující těšit na několik benefitů od Českých drah (ČD). „Především je to kvalitní vozový park, který je díky spolupráci ČD a Karlovarského kraje na velmi vysoké úrovni, jeden z nejlepších v České republice. Rozhodující dopravní výkon je zajišťován devíti novými vlaky PESA (Regioshark, pozn. red.),“ říká náměstek hejtmanky Martin Hurajčík. Další výhodou je pak podle něj stabilizovaná pracovní síla a profesní zkušenosti zaměstnanců ČD, operativní možnosti posil vlaků nebo dostatek náhradních vozidel v případě větších poruch.

Podle uzavřené smlouvy bude kraj drahám hradit kompenzaci na jeden kilometr. V současné době platí, že se jedná o částku 114,61 Kč za vlakokilometr (vlkm). Od nového grafikonu 1019/2020 to bude částka 149,90 korun/vlkm. „Karlovarský kraj bude Českým drahám dle nové smlouvy kompenzovat ztrátu v průměrné výši 272,7 milionu korun ročně s navýšením o inflaci na základě pravidel daných smlouvou,“ uvádí Hurajčík. Stará smlouva podle něj neřešila řadu změn, jako bylo například zavedení a zvyšování poplatků za použití dopravní cesty, skokové navýšení cen pohonných hmot nebo podstatné změny výše odpisů u nových vozidel.

Lepší spojení pro Mariánskolázeňsko

„Bylo i v našem zájmu tyto skutečnosti u nového smluvního vztahu objektivně narovnat a vytvořit korektní vztah objednatel – dodavatel. Navíc u nových vozidel PESA bude nutné hradit finančně nákladné zákonem předepsané opravy. Je to stejné jako u osobních vozidel – servis modernějšího luxusnějšího vozidla je vždy dražší,“ vysvětluje Hurajčík. Od jara 2021 mají být do provozu nasazeny na západě Čech nové moderní bezbariérové elektrické jednotky, které České dráhy objednaly letos na jaře. Pojedou po trase Karlovy Vary – Cheb – Mariánské Lázně – Plzeň. Kromě toho, že budou ještě pohodlnější, dráhy je nasadí ve dvouhodinovém taktu mezi rychlíky Západní expres. Díky tomu lidé z Mariánskolázeňska a Chebska získají další možnost, jak se z Plzně, případně z Prahy, dostat rychleji domů. Regiosharky se pak z hlavní trasy přesunou na regionální tratě, kde dosud jezdí starší motorové vozy řady 810 nebo Regionovy. Nezanedbatelný bude i ekonomický přínos nových vlaků. „Část dopravních výkonů bude převedena do smlouvy k zajištění veřejných služeb novými moderními jednotkami s pohonem elektrické trakce, takže dojde k poklesu výše úhrady ztráty a průměr ceny za kilometr bude v Karlovarském kraji nižší, protože cena za vlakokilometr u těchto vlaků je pod 105 korunami,“ zdůraznil náměstek Huajčík.

S dalším dopravcem kraj jedná

„České dráhy v Karlovarském kraji uspěly při obhájení provozu na páteřních tratích regionu i na řadě vedlejších tratí. Nadále budeme zajišťovat v kooperaci s našimi zahraničními partnery i četné přeshraniční linky do Saska a Bavorska,“ potvrzuje Radek Dvořák, místopředseda představenstva a náměstek generálního ředitele ČD pro obchod. „V kraji jsme významně modernizovali svůj vozidlový park a v tomto trendu budeme pokračovat. Na základě toho zde budou jezdit z více než 80 procent pouze nová nebo modernizovaná vozidla, která nabízejí vysoký komfort cestování,“ dodal Dvořák.

Druhým železničním dopravcem v kraji je společnost GW Train Regio, která zajišťuje dopravu na trati Mariánské Lázně, Bečov, Karlovy Vary a spojení mezi Sokolovem přes Kraslice dále do Německa. Cestující vozy v motorových jednotkách Regiosprinter, které pocházejí z Německa a jsou upravené pro české podmínky. O podmínkách smlouvy se stále ještě jedná. České dráhy tak budou zajišťovat dopravu na jedenácti tratích s délkou přibližně 435 kilometrů. Provoz zařídí osm motorových jednotek Regioshark, které jsou nízkopodlažní, vybavené elektrickými zásuvkami, vakuovými WC nebo infosystémem. Část tratí pak obsluhují vozy Regionova, což jsou repasované starší motorové vozy řady 810. Ty mají z regionálních tratí postupně zmizet. „Díky dlouhodobé smlouvě můžeme ve spolupráci s krajem rozvíjet také další doplňkové služby. Patří mezi ně například společný projekt Karlovarského kraje a Českých drah, cyklopůjčovny ČD nebo speciální cyklovlaky Ohře, které usnadňují cestování podél oblíbené cyklostezky,“ doplnil Vladimír Omelka, obchodní ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah v Karlovarském kraji. Cestující podle něj získávají také špičkový zákaznický servis prostřednictvím řady pokladen.

30. 07. 2019 Škoda Vagonka dodá do Lotyšska 32 elektrických vlaků za 6 mld. Kč

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<https://www.ceskenoviny.cz/zpravy/skoda-vagonka-doda-do-lotysska-32-elektrickych-vlaku-za-6-mld-kc/1782391>)

Ostravská Škoda Vagonka ze skupiny Škoda Transportation dodá do Lotyšska 32 elektrických příměstských vlaků za zhruba šest miliard korun. Pro lotyšské státní dráhy zajistí jejich údržbu, školení lidí a bude dodávat náhradní díly. ČTK to dnes řekla mluvčí strojírenské skupiny Lubomíra Černá. Jednotky budou dodávány postupně v letech 2022 až 2023. „Jsme velmi potěšeni, že Škoda Vagonka byla vyhlášena vítězem tohoto významného tendru a podepsala smlouvu s Pasažieru Vilciens (lotyšské státní dráhy). Opakovaně se ukázalo, že naše společnost nabídla ekonomicky a technicky nejlepší řešení nových moderních jednotek,“ řekl předseda představenstva společnosti Škoda Vagonka Martin Bednarz. Podobné jednotky jsou v provozu například v ČR, Litvě, Ukrajině a Slovensku.

Výsledky tendru byly dvakrát zrušeny. Původně vyhrála mírně nižší cenou španělská společnost Talgo, ale Škodovka se odvolala s tím, že má menší náklady na provoz. Podruhé vyhrála Škoda, ale tendr napadlo Talgo. Lotyšské úřady nakonec potvrdily Škodu Vagonku. „Kromě samotných dodávek jednotek chce Škoda Vagonka spolupracovat s místními firmami při uvádění vlaků do provozu, jejich servisu a údržbě po celý životní cyklus vozidla, který činí minimálně 35 až 40 let,“ uvedla Černá. Škoda Vagonka podle ní nejlépe splnila podmínky zadání tendru a nabídla nejvýhodnější cenu za provoz jednotek na 35 let. Šlo nejen o cenu za vlaky, ale také za náklady na údržbu, spotřebu energie a další po celou dobu provozu. Škoda navíc podle Černé jako jediná nabídla dvousystémové jednotky, což je významnou výhodou vzhledem k probíhající elektrifikaci tratí v Lotyšsku. Nové jednotky budou moci jezdit po celé délce tratí, zejména z Rigy na města Aizkraukle, Tukums, Skulte a Jelgava. Nové vlaky budou určeny pro příměstskou dopravu pro provoz na tratích s rozchodem 1 520 milimetrů a napájecí napětí 3 kV i 25 kV. Vozidla musí odolat klimatickým podmínkám od minus 40 do plus 40 stupňů Celsia. Do vlaků se vejde minimálně 400 sedících až 450 stojících cestujících. Maximální rychlost bude 160 km/h.

V posledních 15 letech dodala skupina Škoda Transportation okolo 150 elektrických vlaků pro příměstskou, regionální a meziregionální dopravu. Škoda Transportation, výrobce vlaků, lokomotiv, tramvají, trolejbusů a vozů metra, loni utržila 11,78 miliardy korun, meziročně o jedno procento více. Čistý zisk zvýšila o 30 procent na 327 milionů Kč. Skupina loni vyvezla 53 procent produkce. Největším loni uzavřeným kontraktem byla dodávka 80 tramvají pro aglomeraci Mannheim, Ludwigshafen a Heidelberg s opcí na dalších 34 vozidel; celková hodnota zakázky včetně opcí činí téměř deset miliard korun. Skupina loni dále dohodla dodávky tramvají do Finska, Ostravy a Plzně, elektrických jednotek pro slovenské železnice a v konsorciu se Siemensem pak vyrobí osobní vozy pro České dráhy. Nové vlaky pro Lotyšsko jsou pro skupiny zatím největším letošním kontraktem.