

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – srpen 2017

OBSAH

01. 08. 2017	SPRÁVCE ŽELEZNICE OPRAVUJE VIADUKT, KTERÝ JE 130 LET DOMINANTOU JIHLAVY	3
01. 08. 2017	KRAJ OPRÁŠIL ZÁMĚR TUNELU U NÁCHODA, KTERÝ BY ZRYCHLIL VLAKY NA HRADEC (VYSOKOVSKÁ SPOJKA).....	3
01. 08. 2017	NOČNÍ VLAKY, VÍCE SPOJŮ. PROVOZ NA ŽELEZNICI V BLÍZKOSTI PRAHY JEŠTĚ ZHOUSTNE (OD 10. PROSINCE 2017).....	4
01. 08. 2017	MOST PŘES ORLÍK ČEKÁ VELKÁ REKONSTRUKCE, STAVBA VYJDE NA 250 MILIONŮ (ČERVENÁ NAD VLTAVOU).....	5
03. 08. 2017	LESY ČR ODMÍTLY KÁCET PODÉL TRATI. BYLA NA NĚ UVALENA EXEKUCE (NOVÁ ROLE).....	5
03. 08. 2017	VLAK BEZ STROJVEDOUČÍHO JEL ŠEST KILOMETRŮ KADANÍ, CESTUJÍCÍ KOUKALI (KADAŇ-PRUNĚŘOV – KADAŇ PŘEDMĚSTÍ).....	6
03. 08. 2017	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ PRAHA SMÍCHOV – HOSTIVICE.....	7
04. 08. 2017	VLAK Z PRAHY DOJEL DO ČÍNY ZA 16 DNŮ. NYNÍ SE BUDE PŘIPRAVOVAT NA OPAČNOU CESTU	7
06. 08. 2017	ŽELEZNICI MEZI CHEBEM A WALDSASSENEM PŘEŠLA V ROCE 1948 ŽELEZNÁ OPONA	8
07. 08. 2017	PRAŽSKÉ MASARYKOVO A HLAVNÍ NÁDRAŽÍ SPOJÍ UNIKÁTNÍ ZASTŘEŠENÍ. 8	
08. 08. 2017	RUSKO OTEVŘELO ŽELEZNIČNÍ OBJÍZDKU UKRAJINY, STAVITELÉ DOSTALI MEDAILI (ZHURAVKA – MILLEROVO)	9
08. 08. 2017	DEVĚT LET OD PÁDU MOSTU VE STUDÉNCE: PO NÁRAZU VLAKU DO JEHO TROSEK ZAHYNULO OSM LIDÍ.....	10
09. 08. 2017	DOPRAVCI SE SNAŽÍ UDRŽET ODCHÁZEJÍCÍ STROJVEDOUČÍ, ZVYŠUJÍ JIM MZDY.....	11
09. 08. 2017	JAKO PŘED STO LETY. OBCE NA OSOBLAŽSKU VRÁTÍ PŮVODNÍ PODOBU NÁDRAŽÍM (TRAŤ Č. 298)	11
10. 08. 2017	NA KOLEJE SPADL STROM, VLAKY Z BRATISLAVY DO PRAHY SE POHNULY AŽ PŘED PŮLNOCÍ (BRODSKÉ)	12
11. 08. 2017	TUNEL PRO VLAKY NA LETIŠTĚ MUSÍ UHNOUT FYZIKÁLNÍMU ÚSTAVU. HROZILY OBŘÍ ŠKODY (PRAHA MASARYKOVO N. – KLADNO/LVHP)	13
11. 08. 2017	PENDOLINO PROJELO NA ČERVENOU, CESTUJÍCÍ MUSELI PŘESTOUPIT DO RYCHLÍKU (GRYGOV, SC 510).....	14
11. 08. 2017	V EGYPTSKÉ ALEXANDRII SE SRAZILY VLAKY, NEJMÉNĚ 36 LIDÍ ZEMŘELO 15	
14. 08. 2017	ČESKÉ DRÁHY NEPOCHYBILY PŘI PRONÁJMU LOKOMOTIV TAURUS. ANTIMONOPOLNÍ ÚŘAD ZRUŠIL MILIONOVOU POKUTU.....	15
14. 08. 2017	ŽELEZNIČÁŘI VYBRALI PROJEKTANTA OPRAVY FASÁDY HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ (PRAHA HL. N.).....	15
16. 08. 2017	LEO EXPRESS PŘEBERE NĚMECKOU ŽELEZNIČNÍ SPOLEČNOST LOCOMORE, BUDE JEZDIT PRO FLIXBUS.....	16
16. 08. 2017	TRAŤ Z PRAHY NA LIBEREC ZABLOKOVAL VYKOLEJENÝ MOTOROVÝ VLAK (PRAHA-ČAKOVICE).....	17
16. 08. 2017	ZA MILIARDOVOU ŽELEZNIČNÍ ZAKÁZKOU V PLZNI MÍŘÍ FIRMA SWIETELSKY (UZEL PLZEŇ, 3. STAVBA).....	17
16. 08. 2017	KONĚSPŘEŽKA SE „HADILA“ Z PRAHY DO KŘIVOKLÁTSKÝCH LESŮ. TAM DOŠLY PENÍZE (PRAHA – LÁNY)	17

17. 08. 2017	FRANCOUZSKÝ PROJEKTANT EGIS BYL VYŘAZEN ZE HRY O VÝSTAVBU RYCHLOSTNÍ TRATI. JE TO SPIKNUTÍ, ZLOBÍ SE.....	19
21. 08. 2017	PRVNÍ TŘÍDOU JEZDÍ STÁLE VÍCE LIDÍ, CESTUJÍCÍ SI ZA POHODLÍ RÁDI PŘIPLATÍ.....	19
21. 08. 2017	ČÍNA OBNOVÍ TRASY RYCHLOVLAKŮ. BUDOU DOSAHOVAT RYCHLOSTI PŘES TŘI STA KILOMETRŮ V HODINĚ	20
21. 08. 2017	V NÁCHODĚ SE OTEVŘELO ZREKONSTRUOVANÉ NÁDRAŽÍ (VÝPRAVNÍ BUDOVA).....	20
22. 08. 2017	PRAHA PLÁNUJE PROPOJENÍ ŽELEZNICE V METROPOLI. PROJEKT "NOVÉ SPOJENÍ 2" POČÍTÁ I S TUNELY.....	21
23. 08. 2017	DRÁHY UPRAVÍ DVĚ DESÍTKY NEBEZPEČNÝCH PŘEJEZDŮ, ZAČNOU VE STUDÉNCI	21
24. 08. 2017	V BRNĚ STAVARĚ FINIŠUJÍ S REKONSTRUKCÍ NÁSTUPIŠTĚ HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ A OPRAVOU PRAŽSKÉHO VIADUKTU	22
24. 08. 2017	OPRAVENÉ RAKOVNICKÉ NÁDRAŽÍ SLOUŽÍ CESTUJÍCÍM (VÝPRAVNÍ BUDOVA).....	22
25. 08. 2017	ZRYCHLENÍ ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ MEZI ČR A NĚMECKEM JE O KROK BLÍŽ (PRAHA – DRESDEN A PRAHA – MÜNCHEN).....	23
25. 08. 2017	ČESKÉ DRÁHY KUPUJÍ FIRMU CHAPS, KTERÁ PROVOZUJE VYHLEDÁVAČ DOPRAVNÍCH SPOJŮ IDOS	25
29. 08. 2017	ČESKÉ DRÁHY VYHLÁSILY SOUTĚŽ NA NÁKUP 10 BEZBARIÉROVÝCH JEDNOTEK PRO TRATĚ PRAHA – Kladno	26
29. 08. 2017	SŽDC PŘEDSTAVUJE PLÁN REKONSTRUKCÍ A REVITALIZACÍ NÁDRAŽÍ V NÁSLEDUJÍCÍCH PĚTI LETECH.....	26
29. 08. 2017	TUNELY MOHOU VZÍT MASARYKOVU NÁDRAŽÍ VLAKY, PŘESTO HO DEVELOPER ZKRÁŠLÍ (PRAHA MASARYKOVO N. VS. NOVÉ SPOJENÍ II).....	28
30. 08. 2017	ŽELEZNICE SPOJUJÍCÍ POLIČKU SE SKUTČÍ OSLAVÍ V SOBOTU 120 LET (POLIČKA – ŽDÁREC U SKUTČE, 6. ŘÍJNA 1897).....	29
30. 08. 2017	ČD ROZŠÍŘÍ NABÍDKU OBČERSTVENÍ A SLUŽBY V 1. TŘÍDĚ	30
31. 08. 2017	ŽELEZNIČNÍ MUZEUM LÁKÁ TISÍCE LIDÍ, OTEVŘENO BUDE O MĚSÍC DÉLE (DEPOZITÁŘ NTM CHOMUTOV, DO 29. ŘÍJNA 2017).....	31
31. 08. 2017	TRANSTECH, DCERA ŠKODY TRANSPORTATION, DODÁ DO FINSKA 20 VAGONŮ.....	31
31. 08. 2017	ČESKÉ DRÁHY HOSPODAŘILY V PRVNÍM POLOLETÍ SE ZISKEM.....	32

01. 08. 2017 Správce železnice opravuje viadukt, který je 130 let dominantou Jihlavy

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/szdc-opravuje-zeleznicni-most-u-janu-v-jihlave-fld-/jihlava-zpravy.aspx?c=A170729_2341917_jihlava-zpravy_mv)

Železniční viadukt U Jánů patří už od devatenáctého století k dominantám Jihlavy. V současnosti je jeho ocelové pole zakryto plachtou a po delší době se opravuje. I když výluka na trati mezi hlavním a městským nádražím skončila už o víkendu, na mostě se bude pracovat až do podzimu. „Na začátku sedmdesátých let minulého století prošel rekonstrukcí. Během ní byla původní ocelová nosná konstrukce v osmém otvoru vyměněna za novou. Současná oprava je zaměřena právě na tuto konstrukci. Již se na ní negativně projevilo působení času a zvyšující se zatížení železničním provozem,“ uvedla Kateřina Šubová, mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC).



V rámci oprav nanesou dělníci na ocelovou konstrukci nový nátěr, který zajistí její protikorozní ochranu. Zároveň odstraní drobné závady na přímém upevnění železničního svršku. „Dožilé a opotřebované prvky upevnění kolejnic se nahradí novými,“ dodala Šubová. Část prací musela firma udělat za nepřetržité výluky, která skončila v neděli. Viadukt se však bude podle předpokladu SŽDC opravovat až do konce listopadu. Rekonstrukce by neměla stát více než pět milionů korun. Další opravy na tomto mostě se v dohledné době neplánují.

Stavba technicky velmi náročného díla trvala necelé dva roky

Viadukt na trati z Jihlavy do Veselí nad Lužnicí začal sloužit začátkem listopadu 1887. Byl součástí takzvané Českomoravské transversální dráhy. Stavba podle projektu inženýra Moritze Fuchse začala již koncem roku 1885. Základní kámen viaduktu byl položen další rok na jaře. Následně v červnu právě před 130 lety byl dokončen jiný viadukt u dnešního hlavního vlakového nádraží. A do toho U Jánů vsadili ve stejném čase ocelovou konstrukci. Víceobloukový kamenný most u městského nádraží patřil ve své době mezi technicky velmi náročné stavby. Na zmíněné trati tehdy vznikla řada mostů a dalších objektů. „Kousek pod viaduktem U Jánů v době jeho stavby dožíval krytý dřevěný most z roku 1698. Vedl k soukenické vaše ze stejné doby, jež stála na malém ostrůvku u levého břehu řeky. Vzala za své při regulaci v sedmdesátých letech dvacátého století,“ přiblížili minulost tohoto místa Zdeněk Jaroš a Karel Křesadlo v historickém průvodci městem.

SŽDC jen na Vysočině renovuje kolem dvou desítek mostů

Jihlavský most ale není jediným, které letos SŽDC opravila či stále ještě rekonstruuje na tratích spojených s Vysočinou. Na kolejové trase z Brna do Havlíčkova Brodu jde o celkem deset mostů. Jejich oprava potrvá až do podzimu příštího roku. Dalších osm mostů opravili mezi Rapoticemi a Třebíčí. K tomu ještě čtyři další se vylepšují na úseku mezi Havlíčkovým Brodem a Okrouhlicí. Hotové už jsou dva mezi Brodem a Pardubicemi a jeden na trati z Horní Cerekve do Tábora. „A na trati z Kostelce do Slavonic je oprava jednoho mostu naplánována na letošní září a říjen,“ zkompletovala výčet Kateřina Šubová.

01. 08. 2017 Kraj oprášíl záměr tunelu u Náchoda, který by zrychlil vlaky na Hradec (Vysokovská spojka)

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/vysokovsky-tunel-u-nachoda-by-zrychlil-vlaky-na-hradec-pg2-/hradec-zpravy.aspx?c=A170801_2342339_hradec-zpravy_pos)

Královéhradecký kraj oprášíl letitý záměr takzvané Vysokovské spojky. Ta by napřímila železniční trať mezi Náchodem a Českou Skalicí a zrychlila cestování směrem na Hradec o dvacet minut, pro lidi z Broumova o víc než půl hodiny. I když je to zatím hudba budoucnosti, obce záměr podporují. O napřímení trati se uvažuje skoro sedmdesát let. Před třinácti lety krajská územně-technická studie určila čtyři varianty tunelu, ale ty narážely na výstavbu v průmyslové zóně ve Vysokově, kde si firmy nakoupily pozemky a postupně tam staví haly. Nachází se tam benzínka, strojírenský podnik Mesa Parts, výrobce tažných zařízení SVC Group, sklady Primátor a další. Nakonec to řeší pátá varianta, která vede nejseverněji od zóny a obchází ji. Ústí tunelu by mělo být u přestavěného bývalého kravína, kde sídlí podnik Arca Trade. Asi kilometrový tunel by pak měl vést do oblouku skrz Vítův kopec. Na okraji vysokovského katastru by se měl napojit na trať



vedoucí k Náchodu od Týniště. „My jsme tuto variantu podědili po našich předchůdcích, v územním plánu ji máme dlouhodobě a koridor Vysokovské spojky nyní přebíráme i do nového územního plánu. Všechny firmy o tom věděly. Společně se starosty z Náchodska jsme se nyní rozhodli podpořit spojku, protože by zkrátila dobu cestování. Navíc je i výhled na propojení s Polskem. Pokud lidé začnou víc využívat železnici, ulehčilo by to automobilové dopravě. Když kolony postihnou Náchod, auta pak míří i do Vysokova,“ míní starostka Vysokova Renáta Sychrovská Fiedlerová.

Vysokovská spojka je zatím ve stavu úvah

Náchodský patriot Jiří Prokop říká, že teprve spojka a snazší cestování vrátí lidi do vlaků. „Projekt se připravoval už před patnácti lety, ale tehdy nešlo čerpat peníze z Evropské unie. Byla však politická vůle,“ vzpomíná železničář Prokop na dobu, kdy tunel prosazoval místostarosta Náchoda Jaroslav Rohulán, byť bez výsledku. Náchodští mají také zájem o napřímení trati, starosta to však bere zatím spíše jako vizi. „Podporuji to za město Náchod ve vztahu k Broumovsku. Je ale třeba říct, že Vysokovská spojka je zatím ve stavu úvah a studií. Když se to posune blíž k realizaci, jsem ochoten pomoci. SŽDC má plombu na určité pozemky v mapách a územních plánech. Z mého pohledu má nyní vyšší prioritu silniční doprava, protože Náchodem prochází mezinárodní silnice do Polska,“ vysvětluje starosta Náchoda Jan Birke. Aktuálně spíše řeší, aby město stihlo prosadit proražení nového podchodu pod stávající tratí z Poštovní ulice. V příštím roce to bude možné provést, protože na trati bude rozsáhlá výluka kvůli plánovaným opravám. Trať z Jaroměře směrem na Trutnov i směrem na Náchod by se výhledově měla dokonce elektrifikovat. Krajský radní Martin Červíček avizoval, že by Vysokovská spojka včetně elektrifikace mohla vzniknout do roku 2030, zástupci SŽDC to však příliš komentovat nechtějí. Než mohou zadat studii proveditelnosti Vysokovské spojky, musí jim to nejprve schválit nadřízené ministerstvo dopravy.



Vrátí se přeshraniční vlak

„Následovat bude studie ekonomické návratnosti, studie vlivu na životní prostředí, vyhlášení veřejné zakázky na záměr projektu, projekt stavby, územní souhlas, stavební povolení, výběr zhotovitele. Příprava bude trvat roky,“ říká mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Královéhradecký kraj koncem roku pomohl vrátit po desetileté pauze přímý rychlík na trase z Meziměstí do Prahy, byť s určitými nedostatky. Teď hledá oporu pro Vysokovskou spojku i v jednání s Poláky. Už od letní sezony 2018 by se mohly znovu objevit osobní vlaky na přechodu mezi Meziměstím a polským Mieroszówem, které tam jezdily pravidelně od roku 1993 do prosince 2003. Zatím se dá osobním vlakem vyjet v turistické sezoně pouze z Trutnova přes Královec a Lubawku do Jelení Hory.

01. 08. 2017 Noční vlaky, více spojů. Provoz na železnici v blízkosti Prahy ještě zhoustne (od 10. prosince 2017)

Zdroj: E15.cz (<http://praha.e15.cz/praha/novinky/nocni-vlaky-vice-spoju-provoz-na-zeleznici-v-blizkosti-prahy-jeste-zhoustne-1335672>)

Na vybraných linkách příměstských vlaků pražské integrované dopravy (PID) budou od prosince zavedeny o víkendech noční vlaky, zkráceny intervaly nebo prodlouženy trasy některých linek. Změny začnou platit souběžně s prosincovými celostátními změnami jízdních řádů na železnici. PID zahrnuje vlaky a autobusy a propojuje jejich linky na území Prahy a Středočeského kraje. Příměstské linky začaly fungovat 11. ledna 1992. „Nejpodstatnějšími novinkami je zavedení nočního rozjezdu vlaků z Prahy do vybraných příměstských lokalit včetně rozšíření počtu večerních vlaků na více tratích ve Středočeském kraji,“ uvedl mluvčí Ropid Filip Drápal.

Noční rozjezd vlaků by se měl konat o víkendech v 2:30. Vlaky ze všech směrů přijdou na pražské Hlavní nádraží ve 2:20, o deset minut později zase odjedou na své trasy. Spojí tak vyplní stávající asi čtyřhodinovou mezeru mezi půlnočními a prvními ranními spoji. Změna se týká linek označených S1, S22, S3, S4, S5, S7, S8 a S9. Na lince S5 z Prahy na Kladno bude nově zaveden nový pár spěšných vlaků. Stejně tak přibudou vlaky na lince S6 z Prahy přes Nučice do Berouna a v ranní špičce pracovního dne na lince S3 na trati Všetaty – Praha. Na lince S7 pojedou vybrané vlaky ve špičkách pracovního dne z Prahy-Radotína až do Řevnic. Ropid předpokládá posílení vlaků také na lince S2 mezi Prahou a Lysou nad Labem a na lince S9 Praha-Benešov. Celoročně pak budou jezdit vlaky na lince S65 z Hostivice do Prahy. Dosud jezdily pouze ve dny školního vyučování, od prosince pojedou celoročně ve všechny pracovní dny. Zkráceny budou intervaly vlaků S8 a S80.

Propojení pražské městské hromadné dopravy s příměstskými autobusovými a vlakovými spoji umožňuje cestujícím cestovat na jednu jízdenku mezi hlavním městem a přilehlými obcemi, ale i mezi jednotlivými místy v okolí Prahy. Současný systém zahrnuje kromě hlavního města také obce vzdálené i více než hodinu cesty autobusem. Pražská integrovaná doprava dnes zahrnuje vedle městských a příměstských autobusů, tramvají, metra a vlaků také některé přívozy nebo lanovku na Petřín. Systém je rozdělen na několik pásem a cestující pak platí za dopravu podle toho, kolika pásmy po cestě projíždí.

01. 08. 2017 Most přes Orlík čeká velká rekonstrukce, stavba vyjde na 250 milionů (Červená nad Vltavou)

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/most-orlik-rekonstrukce-088-/budejovice-zpravy.aspx?c=A170801_2342365_budejovice-zpravy_mm1)

Správa železniční dopravní cesty chystá mezi obcemi Vlastec a Červená nad Vltavou Velkou rekonstrukci mostu nad orlickou nádrží. Postaven byl v letech 1886 až 1889 jako součást tratě mezi Tábořem a Pískem a dosud nebyl rozsáhleji opravován. Předpokládané celkové investiční náklady se zatím pohybují ve výši 250 milionů korun. Společnost má v plánu komplexní obnovu včetně úpravy trati v bezprostředně navazujících úsecích před a za mostem. „V současné době jsou projekční práce na začátku. Předpoklad stavby je v letech 2019 a 2020, ale bude záležet na průběhu projektové přípravy a vydání klíčových povolení pro stavbu i na přidělení výlukových termínů,“ potvrdil mluvčí SŽDC Pavel Tesař. Zhruba ve stejné době plánuje také Ředitelství silnic a dálnic rekonstrukci nedalekého Podolského mostu. Ten bude nejspíš kvůli stavbě na nějakou dobu uzavřen.

Problém pro děti i pracující

Lidé žijící „za vodou“ se připravovali na desítky kilometrů objížděk. Teď se obávají, že by mohli ztratit i možnost dopravy vlakem. Například z obce Podolí I přitom většina obyvatel dojíždí do Písku za prací a děti do školy v Zahoří. O možnosti využívat vlak mluvil před časem i starosta Podolí I Vladislav Michal. „Nejblíže vlaková zastávka je ve tři kilometry vzdálených Jeteticích a nádraží je v Červené nad Vltavou, což jsou čtyři kilometry,“ shrnul situaci starosta Michal s tím, že by se k vlaku ale museli lidé dopravovat auty. Starosta Jetetic Ladislav Novotný doufá, že jeden most bude v době oprav druhého otevřený. „Kdyby byly zavřené současně, samozřejmě by to byl problém. I od nás jezdí děti do Zahoří do školy, lidé do Písku. Když jsou výluky, veze autobus cestující třeba do Zahoří nebo Vlastce. Kdyby byl zavřený v tu dobu i Podolský most, autobus by musel jezdit přes Zvíkov a nemohl by stihnout časy. Všechny vlaky na Ražice, Prahu, Protivín a další by pak byly zpožděné,“ podotkl Novotný. SŽDC o těchto komplikacích ví. „Jakmile nám budou známé přesnější termíny, vstoupíme do jednání s kolegy z ŘSD, se kterými stejně jako u jiných akcí budeme koordinovat možné termíny pro realizaci stavby. V tuto chvíli je to ale předčasné,“ naznačil Tesař.



Jestli mostu hrozí zbourání, správci železnice neřekli

Mezi lidmi se také proslýchá, že má být železniční most zbourán a nahrazený úplně novým. SŽDC informaci nepotvrdila, ale ani nevyvrátila. „Aktuálně se projednávají různé varianty a na základě jejich posouzení bude vybrán výsledný návrh technického řešení. Současně bude nutné přihlídnout i k současnému technickému stavu mostní konstrukce, na které probíhá v rámci projektové přípravy průzkum. Výsledná varianta bude známa letos na podzim. Rozhodující pak bude prokázání ekonomické efektivity této stavby, která je pro financování stavby z veřejných prostředků nezbytná,“ uvedl Tesař. Most měřící 253 metrů a vysoký 52 metrů byl v době svého vzniku druhým nejvyšším mostem v Rakousku-Uhersku. Dodnes ho obdivují lidé, kteří se na něj chodí dívat z břehů orlické nádrže. Mnohdy se o něm mluví jako o technické památce. „Podle závazného sdělení ministerstva kultury nebyl tento most památkově chráněn,“ upozornil Tesař. O jeho zachování ale památkáři stojí. „Vzhledem k jeho historii bychom byli rádi, kdyby byla při obnově preferována varianta, která zachová konstrukci mostu v původní podobě,“ řekl za Národní památkový ústav v Českých Budějovicích Pavel Hájek.

03. 08. 2017 Lesy ČR odmítly kácet podél trati. Byla na ně uvalena exekuce (Nová Role)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/lesy-cr-zahajeni-exekuce-vykaceni-stromu-zeleznicni-trat-drazni-urad-12y-/domaci.aspx?c=A170802_140425_domaci_nub)

V exekuci vyústil spor mezi Drážním úřadem a státním podnikem Lesy ČR o vykácení stromů podél železniční trati v Karlovarském kraji. Lesy nyní nemohou manipulovat se svým majetkem včetně svého

sídla v Hradci Králové. Lesy už souhlasily, že stromy vykáčí. Učiní tak během srpna. Podle vyrozumění o zahájení exekuce, které má redakce iDNES.cz k dispozici, musí Lesy ČR vykáčet všechny stromy v obci Nová Role, rostoucí po obou stranách trati do stanice Nejdek na trase Karlovy vary – Potůčky. Stromy totiž svojí výškou a dopadovou vzdáleností mohou ohrozit provoz na dráze. Podle Drážního úřadu jsou stromy nebezpečné například při bouřce, kdy často padají na trať.

Exekuce je uvalena na všechny majetek Lesů ČR. Podle veřejného katastru nemovitostí se jedná například o sídlo v Hradci Králové či budov krajského ředitelství. Pověření k exekuci vydal soudní exekutor Miloslav Zwiefelhofer na základě rozhodnutí Drážního úřadu. „Soudní exekutor může v současné době potvrdit informaci, že proti Lesům České republiky byl skutečně Okresním soudem v Hradci Králové pověřen provedením exekuce ve prospěch Drážního úřadu, a to k odstranění stromů na pozemku v Nové Roli na Karlovarsku,“ potvrdil redakci iDNES.cz Exekutorský úřad Prahy 3.

Drážní úřad vydal rozhodnutí k vykáčení stromů v květnu loňského roku. Nařídil, aby stromy podél trati byly vykáčeny do září stejného roku. Lesy ČR to ale odmítly a odvolaly se k ministerstvu dopravy, které letos na jaře potvrdilo rozhodnutí Drážního úřadu. „Po doručení rozhodnutí jsme zahájili přípravu kácení stromů a současně jsme podali žalobu na zrušení rozhodnutí správního orgánu proti ministerstvu dopravy,“ říká mluvčí Lesů ČR Eva Jouklová. Mezitím však byla uvalena zmíněná exekuce, o jejím zahájení dostal podnik vyrozumění 21. července spolu s výzvou ke splnění povinnosti, a to do 30 dnů ode dne doručení vyrozumění. Dokument byl současně předán na Katastrální úřad, který provedl poznámku o omezení vlastnického práva k nemovitostem na všech listech vlastnictví Lesů ČR. „V současné době by již mělo být omezení zrušeno a očekáváme vymazání záznamu. S kácením se začne příští týden, nyní se v místě takzvané svěrkují stromy, kdy zjišťujeme přesný objem těžby. Termín dokončení je do konce srpna, ale práce podle všeho skončí dříve,“ uvedla Jouklová.

Lesy ČR: Prevenci měla vykonat SŽDC

Lesům ČR se nelíbí, že stromy musí odstranit na vlastní náklady. Podle nich Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zanedbala prevenci. „Díky takzvané generální prevenci uvedené v rozhodnutí Drážního úřadu jsou Lesy ČR nuceny na vlastní náklady kácet zdravé stromy, velmi často bez další možnosti výsadby nových stromů, takže vznikají holé plochy. Tento postup Drážního úřadu se zřejmě netýká pouze Lesů ČR, ale všech subjektů, které vlastní lesy podél dráhy. Pro mnohé drobné vlastníky lesa může být takové rozhodnutí likvidační,“ dodala Jouklová. „Co se týče preventivní činnosti SŽDC, tak ji vykonává, ostatně je to i jedna z našich podmínek pro případné rozhodnutí Drážního úřadu o vykáčení,“ reagoval mluvčí Drážního úřadu Martin Novák. V praxi to podle něj funguje tak, že správce kolejí, tedy SŽDC, vyzve v případě ohrožení dráhy vlastníka pozemku, v tomto případě tedy Lesy ČR, aby zasáhl. „Je to standardní cesta jak mohou kolegové postupovat, jiná oprávnění k operacím na cizím majetku nemají,“ říká Novák.

SŽDC může kácet tam, kde má smluvní vztah s vlastníkem o možnostech takových zásahů v ochranném pásmu, což je ze zákona 30 metrů. Ve všech ostatních případech vyzývá k odstranění překážek. Pokud vlastník odmítne, jako tomu bylo v tomto případě, požádá SŽDC Drážní úřad, aby vydal závazné rozhodnutí. „Pokud ani nadále není v určené lhůtě konáno, nezbyvá nám, než přistoupit k samotné exekuci vydaného rozhodnutí. Kdyby bylo káceno na žádost SŽDC (právě té prvotní prevence) nebo na základě našeho rozhodnutí, nemuselo by vůbec docházet k následným problémům vzniklých kvůli exekuci,“ dodal Novák.

03. 08. 2017 Vlak bez strojvedoucího jel šest kilometrů Kadaní, cestující koukali (Kadaň-Prunéřov – Kadaň předměstí)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/kadan-vlak-strojvedouci-jel-sam-d3q-/usti-zpravy.aspx?c=A170803_155828_usti-zpravy_mi)

Jen nevěřicně koukat mohli ve středu časně ráno cestující v Kadani na vlak, který kolem nástupiště projel bez strojvedoucího. Souprava ujela celkem šest kilometrů a zastavila až ve stanici Kadaň předměstí. „Tato mimořádná událost se stala ve čtyři hodiny padesát pět minut ráno ve stanici Kadaň-Prunéřov. Došlo k ujetí a nezajištěné jízdě vlakové jednotky Regiopanter. To znamená, že tam nebyl ani strojvedoucí, ani cestující,“ uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Vlak měly tvořit dvě jednotky. Když však jedna z nich objížděla druhou, stojící se dala do pohybu o dojezu až do stanice Kadaň předměstí. Přesná příčina incidentu a případné zavinění se vyšetřuje. „Chtěli jsme do vlaku nastoupit, ale nezastavil. V tom dalším nám potom někdo řekl, že jim ujel vlak bez mašinfíry,“ citoval cestujícího Týden.cz, který na incident upozornil. Zjištěná škoda je zatím pět tisíc korun. Vyšetřování případu začalo hned ve středu. „Jízdu vlaku se po celou dobu snažili kontrolovat výpravčí, tak aby nedošlo k další mimořádné události. Celá jízda se obešla bez zranění,“ dodal Drápal.

03. 08. 2017 Stavební povolení: Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha Smíchov – Hostovice

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/images/drurad/2017/170803vyhlaska.pdf>)

Stavba „Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha Smíchov – Hostovice“ si klade za hlavní cíl rekonstrukci stávajícího staničního i traťového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení v traťovém úseku Praha Smíchov (mimo) – Hostovice (mimo) a obnovu stávajících neprovozovaných železničních stanic Praha-Žvahov, Praha-Jinonice, Praha-Stodůlky včetně výstavby nových nástupišť s výškou 550 mm nad temenem kolejnice na nové zastávce Praha-Jinonice a v žst. Praha-Zličín, které umožní bezpečnější, plynulejší a rychlejší nástup a výstup cestujících. Nová nástupiště budou dostupná z místních komunikací i pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace. Stavba Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha Smíchov – Hostovice“ řeší výrazné zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu drážní dopravy v tomto traťovém úseku. Moderní elektronická zabezpečovací a sdělovací zařízení nahradí dnešní zastaralá mechanická zařízení. Omezený vliv lidského činitele výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu, ale i silničního provozu na železničních přejezdech. Podrobnosti viz projektová dokumentace.

04. 08. 2017 Vlak z Prahy dojel do Číny za 16 dnů. Nyní se bude připravovat na opačnou cestu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/2201800-vlak-z-prahy-dojel-do-ciny-za-16-dnu-nyni-se-bude-pripravovat-na-opacnou-cestu>)

Do Číny dorazil první přímý nákladní vlak z Česka se zbožím za pět milionů dolarů (necelých 110 milionů korun). Více než 11 tisíc kilometrů ujel za 16 dnů. Tamní úřady teď vypraví soupravu opačným směrem. Pokud se spojení ujme, chtěly by ho provozovat jednou týdně. Rozvoj železnice je součástí strategie „pásma a stezky“, kterou Peking razí, aby posílil svůj vliv v Asii a Evropě. Kvůli širším kolejím v Rusku se zboží dvakrát překládalo, takže vlak je jiný než ten, co vyrážel z Prahy – 82 kontejnerů s výrobky z Česka a dalších evropských zemí obsahuje sklo, automobilové součástky i pivo. „Teď připravujeme zboží pro vlak z I-wu do Prahy. Brzy to začne fungovat. Jakmile se doprava zaběhne a trh poroste, očekáváme jeden vlakový turnus týdně,“ řekl viceprezident společnosti Yiwu Timex Industrial Investment Fang Sü-tung. Otázkou je poptávka. Rychle se kazící zboží musí letecky a u ostatního většinou nehraje roli, jestli cestuje 16 dnů po kolejích nebo 35 po moři. Zásadní je cena: lodní kontejner z Evropy vyjde zhruba na 1 500 dolarů, po železnici to může být až o tisícovku dražší. Klientka vlaku, ředitelka logistiky pro Asii a Pacifik u firmy Delphi Tchu Chaj-jün uvedla, že obvykle sází na kombinaci námořní a letecké přepravy. Dodávky jsou podle ní ale čím dál komplikovanější, což firmu nutí inovovat. „Námořní doprava je nestabilní a protahuje se, a letecká je zase drahá. Železnice je dobrý kompromis,“ dodává manažerka. Z Evropy si objednala automobilové díly.



Vedle například Madridu a Londýna je Praha 16. město propojené s Čínou. Zástupci provincie Če-ťiang dokonce zvažují stavbu logistického centra ve Středočeském kraji. Slibují dokončení do pěti let, tři tisíc pracovních míst a investici 150 milionů eur (přes 3,9 miliardy korun). „Hlavními obchodními partnery I-wu jsou Jihovýchodní Asie a západní a severní Afrika. Obchod se střední Evropou nedosahuje vysokých objemů, ale rozvoj železnice nás se středoevropskými zeměmi sblíží,“ uvedl ředitel obchodního oddělení společnosti Yiwu & E-Commerce Office Wang Pi-žung. Železnice oživuje starobylou Hedvábnou cestu, kterou čínský prezident razí jako geopolitickou iniciativu zvanou „Pásma a stezka“. Nákladní železnice podle odborníků nejspíš nebude mít na obchod zásadní vliv. Daleko důležitější je psychologický dopad – přibližuje Asii Evropě. Strategie pásma a stezky pomáhá Číně posilovat vliv na obou kontinentech.

06. 08. 2017 Železnici mezi Chebem a Waldsassensem přešla v roce 1948 železná opona

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/serial-zanikla-mista-cheb-waldsasssen-krasna-lipa-slapany-pe2-/vary-zpravy.aspx?c=A170715_2338811_vary-zpravy_ba)

Poněkud neobvyklá cyklostezka míří z Chebu do německého Waldsassenu. Vede totiž po historické železniční trati, po níž přijel do Chebu úplně první vlak. A také připomíná zaniklou obec Krásná Lípa, která stejně jako původně mezinárodní vlakové spojení padla za oběť vztyčování železné opony. Dva roky trvaly stavební práce na historicky první železniční trati, která spojila město Cheb se světem. Přestože dokončení stavby komplikovaly finanční problémy, úplně první vlak, jenž přijel 15. října 1865 z Waldsassenu do Chebu, už vítala nádražní budova, která patřila k největším v Čechách. Jenže osud trati byl neslavný. Přestože slapanská cesta jakoby zázrakem spojeneckému bombardování v závěru války unikla, nesloužila dlouho. Po roce 1948 vlakovou cestu přešla železná opona a z původně mezinárodní trati, po které do roku 1914 jezdily dokonce rychlíky, se stala jen místní spojka s Chebem. V šedesátých letech tudy projel poslední vlak a trať zanikla. Postupně začala zarůstat a místy se změnila v cestu. Zřejmě aby nikoho nenapadlo tuto trasu využít k opuštění republiky, byla část kolejí vytrhána. Podobně dopadly i vesnice v okolí. Zatímco ze Slapan, kde dokonce stávalo nádraží a celnice, se několik budov zachovalo, z dříve kvetoucí Krásné Lípy zbyl jen zchátralý hřbitov. Přitom ještě před druhou světovou válkou žilo ve Slapanech 250 a v Krásné Lípě 148 obyvatel. Po válce však obce potkal podobný osud jako řadu dalších sídel v hraničním pásmu. Nejprve odsun lidí německé národnosti a po roce 1951, kdy se v sousedních Slapanech usadili pohraničníci, se Krásná Lípa, které místní říkali Schönlinde, ocitla v zakázaném pásmu za drátěnými zátarasy. Do roku 1957 pak byla vesnice kompletně srovnána se zemí. Zmizela i z map.

Zbytky železnice vedoucí z Chebu až k prvnímu strážnímu domku, který leží u silnice mezi Hájem a Podhradem, byly dlouhá léta využívány pouze k odstavování vysloužilých vagonů. Zlom přišel po sametové revoluci, kdy se bývalé zakázané pásmo otevřelo veřejnosti. Lidé znovu objevovali nejkratší peší spojení do německého Waldsassenu. Následně padl návrh využít těleso bývalé tratě pro stavbu cyklostezky. Spojení Chebu a německého Waldsassenu cyklistickou a turistickou stezkou se stalo základní myšlenkou společného projektu Park Egrensis, který vznikl z přeshraniční spolupráce obou měst na konci devadesátých let. Jenže to nebylo tak jednoduché. Rozhodnutí Ministerstva dopravy ČR o zrušení části celostátní dráhy Slapaný státní hranice – Cheb se podařilo získat teprve v roce 2003. V témže roce byl zahájen proces o zřízení nového turistického přechodu. Stavební povolení ke stavbě I. etapy cyklostezky bylo vydáno o dva roky později. Tím však problémy kolem cyklostezky nekončily. Ukázalo se, že původní ocelový most kdosi rozřezal a ukradl. Zbyly po něm jen kamenné pilíře. Podobný osud měl i jeden z dalších mostků. Dnes už cyklostezka slouží. Slavnostní otevření první etapy se uskutečnilo 13. května 2006 a u té příležitosti lidé dostávali pamětní „jízdenky“ do Německa, které jim na hranicích kleštěmi označila průvodčí. Na několika místech bývalé tratě jsou rozmístěny různé artefakty připomínající železniční provoz. „Z modernizované tratě Plzeň – Žatec jsme nechali přivést dvě mechanická návěstidla, přímo na hranicích bylo instalováno pětimetrové kolejové pole, které leží z poloviny v Česku, z druhé poloviny v Bavorsku. Koleje pocházejí ze stanice Aš – město. Nechali jsme také obnovit kilometrovníky, které byly natřeny bílou barvou a označeny čísly,“ vypráví železniční historik Robert Koutný, který se na vzniku první části „železniční“ cyklostezky podílel. Kolem trasy je také řada informačních tabulí, které odkazují nejen na památky v okolí, ale předkládají návštěvníkům celou historii cesty, která přivedla železniční dopravu poprvé do Chebu a prakticky tak spojila město se světem.

O pozůstatky obce Krásná Lípa se postaral Nadační fond Historický Cheb, který zajistil úpravy hřbitova, jediné připomínky dřívějšího osídlení. „Hřbitov leží těsně u cyklostezky, která je využívána nejen turisty z Čech, ale i Německa. Proto jsme jeho stav vnímali jako velkou ostudu. Obnova hřbitova má i symbolickou rovinu. Ze zdevastovaného prostoru, jehož zkáza nastala kvůli blízkosti železné opony, se stalo důstojné pietní místo v srdci sjednocené Evropy,“ uvedl Michal Pospíšil, který stál za úpravami zbytků hřbitova.

07. 08. 2017 Pražské Masarykovo a hlavní nádraží spojí unikátní zastřešení

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

Plánovaná modernizace Masarykova nádraží zaznamenává další posun. SŽDC zadává přípravu záměru projektu a aktualizaci dokumentace modernizace a dostavby stanice Praha Masarykovo nádraží. Namísto původně navrhovaného podchodu pod železniční stanicí bude součástí stavby vybudování nového vestibulu ve formě zastřešení. Na zpracovaný a Centrální komisí Ministerstva dopravy schválený záměr projektu může navázat dokončení dokumentace pro územní řízení. „Oproti

původnímu zadání s výstavbou podchodu pod železniční stanicí bude součástí projektované stavby vybudování nového vestibulu ve formě zastřešení nad jednotlivými nástupišti propojující prostor ulic Na Florenci, Hyberské a Opletalovy s jednotlivými nástupišti Masarykova nádraží a současně také pěší propojení ulic Hyberské a Opletalovy s ulicí Na Florenci,“ přibližuje generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Návrh východního vestibulu, zastřešujícího platformy nad nástupišti, vychází z varianty podkladové Studie zastřešení žst. Praha Masarykovo nádraží, tzv. Vlaštovky, kterou zpracovaly ve spolupráci společnosti SUDOP PRAHA a Jakub Cigler Architekti.



Zadaná dokumentace bude kompletně řešit uspořádání vestibulu na Masarykově nádraží, tedy počty a umístění eskalátorů, schodišť či výtahů. Zabývat se bude umístěním orientačního a informačního systému, prostor pro odbavení cestujících, čekárna a mobiliáře. Výsledkem bude návrh prostor v takovém rozsahu, který potřebují cestující na železnici pro přístup k vlaku. Dále bude řešit funkci pěšího propojení ulic Opletalovy, Hyberské a Na Florenci. Stanoví hlavní pěší trasu tak, aby nedocházelo ke kolizi procházejících s čekajícími cestujícími. Samozřejmostí bude návrh přístupů z ulic Hyberské a Na Florenci tak, aby bylo výsledné řešení územně projednatelné, a to i s ohledem na minimální zásah do křižovatky u Hyberské ulice. V neposlední řadě se studie musí zabývat architektonickou stránkou. Zhotovitel vyhotoví vizualizace architektonického návrhu stavby a zpracuje videospot a prezentace stavby. Součástí zakázky je zpracování 3D modelu všech částí stavby, který bude základem pro zpracování kompletní přípravné dokumentace.

Území Masarykova nádraží je jedinečnou rozvojovou lokalitou v samotném centru Prahy, která je kvalitně zapojena do městské struktury a navíc je díky železničnímu spojení v přímém kontaktu s dalšími pražskými i mimopražskými územími. „Návrh studie respektuje a využívá unikátnost lokality. Vyzdvihuje výhodnost zachování vlakové obsluhy centra města a zajištění bezbariérového propojení dnes de facto izolovaných čtvrtí Prahy, Josefova, Nového Města, Karlína a dolního Žižkova,“ zdůrazňuje primátorka hlavního města Prahy Adriana Krnáčová. „Jsme rádi, že se SŽDC rozhodla pro řešení, které vytvoří nový veřejný prostor s dostatkem zeleně a současně zlepší prostupnost centrální části Prahy. Bude navíc zajímavým prvkem mezi historickou budovou nádraží a moderními stavbami, které budou stát v horizontu několika let po obou stranách kolejiště,“ dodává za společnost Penta Petr Palička, výkonný ředitel pro developerské aktivity v ČR.

Vypsát zakázku plánuje SŽDC v průběhu srpna. Předpokládaná doba zpracování dokumentace je 18 měsíců a spolu s nutným časem na veřejnou zakázku lze očekávat územní rozhodnutí v polovině roku 2019. Očekávaná hodnota zakázky dosahuje přibližně 11 milionů korun. Celkové investiční náklady na modernizaci stanice se pohybují okolo 1,655 miliardy korun.

08. 08. 2017 Rusko otevřelo železniční objížďku Ukrajiny, stavitelé dostali medaili (Zhuravka – Millerovo)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/rusko-zeleznice-ukrajina-objizdka-d5v-/zahranicni.aspx?c=A170808_102618_zahranicni_aha)

Rusko uvedlo na jihu evropské části země do provozu novou železniční trať, obcházející ukrajinské území, na rozdíl od dosavadní trati ze sovětské éry. Oznámila to ruská média s tím, že ministr obrany Sergej Šojgu vyznamenal vojenskou jednotku, která se na stavbě dvoukolejné a elektrifikované trati podílela. Železnice Žuravka-Millerovo v délce 277 kilometrů se začala stavět v roce 2015. Na její stavbě pracovalo více než 1 700 vojáků s více než 700 kusy techniky, jeden voják zde přišel o život. Během stavby tratě se našlo sedm leteckých bomb z dob druhé světové války. Šojgu udělil velitelům 39. samostatné železniční brigády řád pojmenovaný po sovětském maršálovi Georgiji Žukovovi, který patřil k hlavním strýcům vítězství nad nacistickým Německem. Stavba trati mezi obcemi Žuravka a Millerovo se podle ministra zapíše „do slavné kroniky brigády“, protože tato dráha „má obrovský význam pro intenzivní a bezpečnou přepravu jižním směrem“. Brigáda vznikla podle serveru Newsru.com krátce po druhé světové válce, aby plnila „úlohy státního významu“, jako byla stavba Bajkalsko-amurské magistrály či železnice do přístavu Novorossijsk, opravy tratí v Čečensku a v Abcházii či obnova infrastruktury na anektovaném Krymu. Žukovův řád, zřízený v roce 1994, má

být udělován „za zásluhy při vypracování a realizaci velkých vojenských operací“, poznamenal server Newsru.com.

Vztahy mezi Ruskem a Ukrajinou se prudce zhoršily v roce 2014 po svržení proruského prezidenta prozápadními demonstranty v Kyjevě, po následné ruské anexi ukrajinského poloostrova Krymu a po vypuknutí ozbrojeného konfliktu mezi Ruskem podporovanými separatisty a vládními vojsky v ruskojazyčné oblasti Donbasu na východě Ukrajiny. Konflikt si od dubna 2014 vyžádal na 10 000 mrtvých.



08. 08. 2017 Devět let od pádu mostu ve Studénce: Po nárazu vlaku do jeho trosek zahynulo osm lidí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2204590-devet-let-od-padu-mostu-ve-studence-po-narazu-vlak-u-do-jeho-trosek-zahynulo-osm-lidi>)

Před devíti lety se ve Studénce na Novojičínsku odehrála tragédie. Osmého srpna na železniční trati číslo 270, která spojuje Prahu se severní Moravou, narazil vlak EuroCity Comenius do ocelové konstrukce silničního mostu. Ta se zřítila na trať. Okolnosti nehody dosud zkoumá soud. Vlak jedoucí z Krakova měl v tu dobu přibližně desetiminutové zpoždění. Náraz přišel v 10:30. Strojvedoucí, který pád mostu zaregistroval v okamžiku, kdy byla souprava půl kilometru od něj, stačil použít rychlobrzdu a zpomalil tak její rychlost ze 134 na 90 kilometrů v hodině. Lokomotiva a první čtyři vozy vlaku při havárii vykolejily, smetly i tři nákladní vagóny na sousední koleji. Na místě zahynulo šest lidí, čtyři ženy a dva muži, další muž ukrajinské národnosti zemřel později v novojičínské nemocnici. Osmou obětí se stala jedna z polských zraněných cestujících, která zemřela v krakovské nemocnici 26. září 2008. Při nehodě bylo také zraněno 95 lidí, z toho deset těžce. Mezi zraněnými byl i strojvedoucí, který se před nárazem stačil skrýt ve strojovně lokomotivy. Škoda přesáhla 177 milionů korun, nejvíce z toho bylo asi 120 milionů za zničený vlak Českých drah. Další škody vznikly Moravskoslezskému kraji, firmě ODS – Dopravní stavby Ostrava, která most opravovala, Správě železniční dopravní cesty, ČD Cargo a Traťové strojírenské společnosti.



Do hledáčku policie se dostala i firma Bögl & Krýsl

Týden po nehodě policie obvinila v souvislosti s neštěstím dva inženýry firmy Bögl & Krýsl, kteří měli na starost posuny mostu nad tratí při jeho opravě. K soudu se celý případ dostal v červnu 2011, obžalobě z obecného ohrožení z nedbalosti čelilo deset lidí hlavně ze stavebních firem. Na lavici obžalovaných usedli tři pracovníci společnosti Ostravské dopravní stavby (dnes Eurovia), pět lidí z firmy Bögl & Krýsl, jeden živnostník a zaměstnanec Správy silnic Moravskoslezského kraje. Podle hlavního vyšetřovatele byla příčinou tragédie mnohá zanedbání a nedostatky při rekonstrukci mostu. Vyšetřovatelé mimo jiné zjistili chyby v projektu podpůrných konstrukcí, nedostatečný byl podle nich technologický předpis montáže a neřešila se ani tíha přesouvaného mostu. Další soudní projednávání složitého případu se uskutečnilo letos v květnu, tedy po více než roku a půl dlouhé pauze. Čekalo se totiž na znalecký posudek, který provedli experti Univerzity Pardubice z Ústavu pro analýzu dopravních nehod. Soudce Jaromír Pšenica následně hlavní líčení odročil na září. Ivo Drahotský, děkan fakulty Ústavu pro analýzu dopravních nehod, Univerzita Pardubice: „Spis má 11 000 stran, se kterými jsme se museli seznámit. I to ovlivnilo délku práce na znaleckém posudku.“

Událost připomíná pomník

Ve Studénce na Novojičínsku před šesti lety odhalili památník obětem jednoho z největších železničních neštěstí v Česku v posledních letech. Na místo se tehdy k pietnímu aktu sjely více než dvě stovky příbuzných obětí, účastníků nehody nebo jejich známých, kteří uctili oběti minutou ticha. Pietní místo je také formou poděkování zdravotníkům, hasičům a všem záchranářům za jejich nasazení při neštěstí. Bez nároku na odměnu památník vytvořil sochař Miroslav Rybička z Jistebníku. Na památníku jsou vyryta křestní jména obětí. Motiv díla připomíná střet dvou hmot, železa a betonu,

tedy vlaku s mostem. Jeho postavení stálo zhruba 200 000 korun. Lidé na něj sami přispívali. Sdružení usilovalo o vybudování památníku dva a půl roku.

Další tragédie: Srážka pendolina s kamionem

Severomoravská Studénka se v posledních letech stala místem dvou tragických železničních nehod. Kromě zmíněného neštěstí z roku 2008 na sebe tamní železniční stanice přitáhla pozornost předloni 22. července. Zahynuli tam tři lidé, když vlak Pendolino narazil na přejezdu do kamionu. Nehodu způsobil polský řidič, který vezl plechy z Polska do Maďarska. Na železniční přejezd vjel v době, kdy už svítila červená výstražná světla. Na kolejích jej uvěznily závory. Řidič se nepokusil závory prorazit a odstranit tak kamion z kolejí, ale zůstal sedět v kabině. Srážku přežil. Podobná situace se stala na konci října 2015. Kamion naložený kovovým materiálem vjel na přejezd na červenou. Asi tři vteřiny před příjezdem rychlíku, který se blížil rychlostí 140 kilometrů v hodině, prorazil řidič z Portugalska závoru a střetu zabránil. Soud ho potrestal pokutou 100 tisíc korun a zákazem řízení v Česku na 2,5 roku. Jak potvrdily kamerové záznamy z přejezdu, řidiči tam jezdí na červenou běžně.

Další vývoj ve Studénce

- Mezi cestujícími vlaku byla i řada fanoušků kapely Iron Maiden, kteří jeli na její pražský koncert. Skupina na koncertě věnovala jednu skladbu obětem neštěstí.

- Doprava na trati byla obnovena po jedné koleji o půlnoci 10. srpna, po poškozeném úseku ale jezdily jen mezinárodní vlaky, navíc je musely přetahovat dieselové lokomotivy. Provoz na všech pěti kolejích železničáři obnovili 17. srpna večer, až do října ale byla v úseku omezená rychlost.

- Krajský úřad, který most nechal opravit, později rozhodl, že přes tragickou nehodu zakázku dokončí ODS – Dopravní stavby Ostrava. Na místě zřícené konstrukce firma do července 2010 postavila nový most.

- V srpnu 2011 byl ve Studénce odhalen památník obětem neštěstí, které je druhou nejhorší havárií na české železnici za posledních více než 20 let. Více obětí si vyžádala jen srážka osobního vlaku s nákladním o obce Krouna na Chrudimsku, kdy v červnu 1995 zahynulo 19 lidí.

09. 08. 2017 Dopravci se snaží udržet odcházející strojvedoucí, zvyšují jim mzdy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/strojvedouci-platy-zvyseni-d15-eko-doprava.aspx?c=A170809_115514_eko-doprava_hm1)

Dopravci na železnici bojují s nedostatkem strojvedoucích, udržet ve svých službách se je proto snaží i zvyšováním mezd. Například RegioJet přidal strojvedoucím až 14 procent, konkurenční Leo Express letos zvýšil mzdy o 5 procent. „Strojvedoucích s licencí na trhu je dlouhodobě nedostatek, minimálně tři až pět dalších hledáme,“ uvedla pro MF DNES mluvčí Leo Express Kateřina Veitová. RegioJet zvýšil základní mzdu strojvedoucím o 12 až 14 procent. Podle mluvčího Aleše Ondruje chce přijmout ještě dalších 15 až 20 strojvedoucích, kteří budou od prosince jezdit také na nových spojích na trase Praha – Brno – Břeclav – Vídeň. Nové strojvedoucí RegioJet potřebuje také na posílení trasy do Bratislavy, nově budou jeho vlaky zajíždět také do slezské metropole Opavy. „S nedostatkem strojvedoucích se potýkají prakticky všechny evropské země,“ říká mluvčí Českých drah (ČD) Petr Štáhlavský. I proto podle něj někteří strojvedoucí odcházejí z ČR do zahraničí, hlavně do Německa, kde je rovněž nedostatek strojvedoucích. „V případě ČD není situace tak kritická, i když přebytkem zaměstnanců v této profesi rozhodně netrpíme,“ dodává Štáhlavský. Příprava nových strojvedoucích je podle něj finančně i časově náročná, trvá nejméně 9 měsíců, ale obvykle je to déle, proto ne všichni dopravci se jí věnují se stejnou intenzitou. Nejsnáze se pro tuto práci uplatní absolventi středních odborných škol a učilišť se zaměřením na elektro a strojní obory. „V posledních letech roste zájem žen o tuto profesi,“ upozorňuje Petr Štáhlavský. Průměrná mzda zkušeného strojvedoucího u ČD v osobní dopravě se pohybuje nad 30 tisíc korun. U RegioJetu si strojvedoucí mohou – včetně příplatků – vydělat částku přesahující až 45 tisíc Kč čistého měsíčně.

09. 08. 2017 Jako před sto lety. Obce na Osoblažsku vrátí původní podobu nádražím (trať č. 298)

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/podel-uzkokolejky-na-osobl-dda-ostrava-zpravy.aspx?c=A170809_344223_ostrava-zpravy_woj)

Nejen v historickém vlaku taženém parní lokomotivou, ale i při pohledu ven z jeho oken se budou cestující jedoucí po osoblažské úzkokolejce cítit jako před sto lety. Dražní domky a nádražička podél

trati se totiž během tří let vrátí do své původní podoby, včetně nástupišť a mobiliáře. Prodej drážních budov místním obcím je na spadnutí, hotová je architektonická studie i převážná část projektové dokumentace. V následujících týdnech obecně prospěšná společnost Osoblažská úzkorozchodná dráha, která sdružuje Liptaň, Slezské Rudoltice, Bohušov a Osoblahu, podá žádost o dotaci. „Projekt obnovy zahrnuje zděné budovy ve stanicích Liptaň, Slezské Rudoltice, Koberno, Bohušov a Osoblaha. Potřebná investice na jejich revitalizaci činí zhruba 25,5 milionu korun,“ informoval starosta Slezských Rudoltic Mojmír Pargač. Doplnil, že zbylé stavby podél trati jsou dřevěné. I s jejich obnovou projekt počítá, nebude však tak nákladná jako u pěti staveb zděných. Momentálně obce dotáhly téměř do konce odkup jednotlivých nádraží a nádražních domků od státu. „Řeší se to dva roky, teď už čekáme jen na schválení vládou,“ uvedl starosta Osoblavy Antonín Rous.

O dotaci požádají společně s Poláky

Důvodem dlouhých jednání o prodeji byla administrativa. „Projednávání a přípravy u tohoto případu byly časově náročné kvůli zhotovení oddělovacích geometrických plánů u většiny pozemků, kde se oddělovaly pozemky od tratí, a kvůli provedení a zaměření věcných břemen ve prospěch Správy železniční dopravní cesty v každém katastrálním území,“ vysvětlil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Illiaš. Dodal, že SŽDC již prodej schválila a je předložen vládě. „Celková cena činí zhruba 1,6 milionu, obce nemovitosti koupí ze svých rozpočtů,“ upřesnil starosta Osoblavy Rous. Na obnovu budov však bude třeba dotace. O tu Osoblažská úzkorozchodná dráha do konce září požádá společně s polským partnerem. V nedaleké Kuźni Raciborskiej je totiž sedmikilometrová historická trať a oba subjekty zažádají o peníze společně. „Připravili jsme přeshraniční projekt, žádat budeme 1,35 milionu eur. Na českou stranu by šlo 950 tisíc a na polskou 400 tisíc. V únoru budeme znát výsledek,“ upřesnil Pargač s tím, že pokud by s žádostí o dotační peníze neuspěli, je předjednaná spolupráce na obnově nádraží s krajem.

Projektová dokumentace už je téměř hotová, dokončuje se pouze pro nádražní budovu v Liptani. Obce chtějí co nejdříve začít jednat i se stavebním úřadem. „Samotné práce by se mohly uskutečnit v letech 2018 a 2019,“ nastínil starosta Slezských Rudoltic. Půjde o celkovou přeměnu nádražních budov do původní podoby včetně detailů. Obnoví se pískovcové sokly, členění dřevěných dveří a oken, do doby před sto lety se promítne podoba nástupišť včetně mobiliáře, například odpadkových košů. Jednotně se obnoví oplocení, staré sklady i historické toalety. Dnes zavřené a chátrající domky poslouží turistice. Počítá se s půjčovnami kol, infocentry, malými muzei a obslužnými body například s občerstvením. Starostové věří, že je turisté využijí. „Pokud není vyloženě ošklivé počasí, lidé jezdí, vlaky jsou vždycky plné. Dovezou spoustu lidí až k nám, ale i do obcí na trati,“ hodnotí význam vlaků pro turisty starosta Osoblavy Rous.

Osoblažská úzkokolejka

Dráha s rozchodem 760 milimetrů spojuje Osoblahu s Třemešnou ve Slezsku. Pravidelný provoz tam zajišťují České dráhy letitými motorovými lokomotivami řady 705.9, v letní sezoně však na trase jezdí i turistické vlaky Slezských zemských drah vedené parní historickou motorovou lokomotivou. První vlak tam jel v prosinci 1898. Dráha se klikatí i v relativně rovných úsecích, má asi 20 kilometrů. Její součástí je nejprudší oblouk na českých železnicích o poloměru pouhých 75 metrů, vlak jím může jet nejvýše 20 kilometrů v hodině. Trať má deset stanic a zastávek.

10. 08. 2017 Na koleje spadl strom, vlaky z Bratislavy do Prahy se pohnuly až před půlnocí (Brodské)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2207452-na-koleje-spadi-strom-vlaky-z-bratislavy-do-prahy-maji-az-trihodinove-zpozdeni>)

Až v hloubi noci na pátek se dostanou domů ti, kdo se odpoledne vydali na cestu vlakem z Bratislavy do Česka. Na trať u hranic spadl strom, vlaky čekaly mnoho hodin na opětovné zprůjezdnění dráhy. Alespoň po jedné koleji se ale začalo jezdit až kolem jedenácté v noci. Odpolední expres Jaroslav Hašek, který jezdí z Budapešti přes Bratislavu a Brno do Prahy, strávil v pohraničních Kútech přes šest a půl hodiny, vysoká zpoždění měly i následující vlaky. Podobně dlouho čekali cestující v dalších spojích v opačném směru. Strom spadl na trať nedaleko česko-slovenských hranic u obce Brodské kolem páté odpoledne. Narazil do něj potom dálkový vlak Hungaria, který mířil do Budapešti. Nehoda se podle mluvčí Českých drah Radky Pistoriusové obešla bez zranění, ale na trati mezi Lanžhotem a Kúty se zcela zastavil provoz. Mluvčí popsala, že strom zůstal pod vlakem a navíc zůstal na trati poškozený sloup trakčního vedení. Alespoň po jedné ze dvou kolejí se pak vlaky rozjely až kolem jedenácté v noci. Náhradní autobusová doprava sice jezdila, ale pouze za regionální vlaky. „Místo



nelze objet, proto dálkové vlaky stojí," sdělila mluvčí. Dálkové vlaky tak čekaly na ukončení výluky v Břeclavi a v Kútech, a to i několik hodin. Spoj Jaroslav Hašek (Budapešť – Praha), který měl z kútského nádraží odjíždět před pátou odpoledne, stál na nádraží ještě v jedenáct večer. V Praze přitom měl být v osm. Z Kút do Prahy potom konečně odjel spojený se soupravou vlaku Csardás, který obvykle jezdí s dvouhodinovým odstupem za ním. Cestující mohou doufat v příjezd až mezi druhou a třetí v noci. Velké zpoždění nabraly i vlaky Varsovia (Varšava – Budapešť), Jan Jesenius (Praha – Budapešť) a Regiojet (Praha – Bratislava), které čekaly v Břeclavi. Mimořádná výluka zdržela dokonce i noční vlak Metropol, který do Prahy pravidelně přijíždí až nad ránem.

11. 08. 2017 Tunel pro vlaky na letiště musí uhnout Fyzikálnímu ústavu. Hrozily obří škody (Praha Masarykovo n. – Kladno/LVHP)

Zdroj: Lidovky.cz (http://byznys.lidovky.cz/tunel-pro-vlaky-na-letiste-musi-uhnout-fyzikalnimu-ustavu-hrozily-obri-skody-1ya-doprava.aspx?c=A170810_153423_In-doprava_pave)

O tom, že pod jejich vědeckým pracovištěm povede vytyčený železniční tunel, se dozvěděli až z médií. Vedení Fyzikálního ústavu Akademie věd ČR si ihned dalo dohromady, co by drnčení vlaků znamenalo pro jejich supercitlivé přístroje. Vědci začali jednat s projektanty a úřady a je zřejmé, že nová trať do Kladna s odbočkou na Letiště



Václava Havla musí změnit trasu. Tunel se podle aktuálních plánů odkloní od budovy na pražské Ořechovce přibližně o 150 metrů severněji. A projektanti navrhnu opatření, která hluk a vibrace způsobené jízdou lokomotiv a vagónů utlumí. Náklady na toto nouzové řešení se můžou pohybovat v řádech desítek milionů korun.

Přípravu moderního spojení, o němž se mluví už desítky let, tíží řada neduhů, které neustále posouvají termín začátku stavby. Mimo jiné kvůli tunelu vedoucímu pod pražskými čtvrtěmi Letná, Dejvice a Ořechovka bude nutné změnit územní plán hlavního města. To je v tuto chvíli kardinální problém, který suně otevření trati až ke vzdálenému roku 2028. Oproti tomu se může jevit komplikace s Fyzikálním ústavem v Cukrovarnické ulici na první pohled jako drobná nesnáz. Ale tak to úplně není. Jde o výjimečné pracoviště, kde vědci pracují s velmi citlivými přístroji, jako je mikroskop atomárních sil nebo elektronový litograf. Zařízení zakoupená celkem za desítky milionů korun by po zavedení železniční dopravy pod ústavem dozajista neměřila tak, jak by si vědci přáli. „Tunel pod pracovištěm Cukrovarnická by mohl velmi vážně narušit fungování řady citlivých přístrojů, celková finanční újma našeho ústavu by mohla dosáhnout jednotek miliard korun. Situaci se snažíme průběžně řešit se Správou železniční dopravní cesty, ministerstvem dopravy a projektantem stavby, kterým je Metroprojekt,“ popsal pro Lidovky.cz ředitel Fyzikálního ústavu Michael Prouza. Tunel pod budovou měl vést v hloubce přibližně 45 metrů. Problém řeší jeho lidé už od podzimu loňského roku. Letos v květnu poslal ředitel dopis ministru dopravy Danu Ťokovi, v němž mimo jiné vypočítává možné škody. A také miliardové náklady na případný přesun pracoviště do jiného sídla, který by podle odhadů ústavu trval minimálně tři roky. Prouza však věří, že aktuální srovnávací studie a vzájemná jednání vnesou do budoucnosti přece jen trochu světla. „V současnosti diskutovaným řešením se SŽDC a Metroprojektem je posun obou tubusů tunelu o zhruba 150 metrů, kde by již byl vliv na provoz přístrojů významně nižší,“ uvedl šéf ústavu. Trasa by se přesunula směrem na sever.

Celkové náklady na modernizované železniční spojení do Kladna a na Letiště Václava Havla se podle posledních odhadů investora projektu SŽDC pohybují kolem 31 miliard korun. Samotný tunel, který do plánu pronikl hlavně kvůli tlaku radnic dotčených městských částí Praha 6 a 7, vyjde zhruba na tři miliardy korun. Odklon dvou tunelových tubusů o 150 metrů a návazná opatření by vyšly jen na zlomek této částky, v důsledku by však mohlo jít i o desítky milionů korun. „S kolegy se shodujeme na tom, že problém je technicky řešitelný. Vedeme jednání o přizpůsobení vedení trasy a technických opatřeních, která odstíní šíření hluku a vibrací. Jde například o pružné upevnění kolejnic či výběr podkladového materiálu,“ uvedl David Krása, ředitel firmy Metroprojekt, která pro tuto část spojení připravuje projektovou dokumentaci. Podobná opatření se podle něj používají i v pražském metru, kde bývá vzdálenost tunelů od nejrůznějších objektů, ještě menší.

O trati plánované mimo jiné v trase staré Buštěhradské dráhy se hovoří od 90. let minulého století. Nejružnější sliby, zejména od místních a celostátních politiků, zaznívají v podstatě každý rok, hlavně v období před volbami. Postupem času se mění odhady konečné ceny i termínu dokončení. Zatímco ještě loni se mluvilo o nákladech okolo 22 miliard a dokončení v roce 2024 – které zmiňoval například premiér Bohuslav Sobotka – dnes už investor SŽDC hovoří o 31 miliardách. Argumentuje především zdražením stavebních prací v posledních třech letech. I doba dokončení už se vzdálila původním předpokladům. „U velké části trati, od Výstaviště až k letišti, komplikuje projekt nutná změna územního plánu, která je závislá na hlavním městu Praze. Jde o proces daný na dva a půl roku. Teprve poté můžeme žádat o územní rozhodnutí, což harmonogram natahuje. Ještě před změnou územního plánu je třeba také změnit jemu nadřazené Zásady územního rozvoje, protože část trasy vede oproti původním plánům jinudy - tunelem,“ popsal šéf správců železnice SŽDC Pavel Surý.

Citlivý mikroskop

Příklad přístroje, jehož činnost by tunel zásadně ovlivnil: „Mikroskop atomárních sil umožňuje ve vzorku pevné látky rozlišit jednotlivé atomy a jejich vzájemné polohy (nanometrické až subnanometrické rozměry), ovšem jen za předpokladu, že jsme schopni eliminovat okolní vibrace pod jistý limit. Jak dnes již víme na základě dílčích výsledků z prováděné studie, v případě realizace železničního tunelu pod ústavem by byl tento limit zcela jistě překročen, což by naše měření znemožnilo a zmařilo tak naše mnohamilionové investice.“

Na letišti za 25 minut

- Přes Letnou, Dejvice a Ořechovku až k Veleslavínu povede trasa dvěma jednokolejnými raženými tunely v hloubce až 80 metrů.
- Cena tunelu vyjde na 3 až 3,5 miliardy korun.
- Ambicí investora SŽDC je zvýšit počet cestujících mezi Kladnem a Prahou ze současných 6 tisíc denně na 24 tisíc. Dalších 20 tisíc by podle projektu mohlo cestovat na pražské letiště a z něj.
- Cesta z letiště k nejbližšímu přestupu na metro na Veleslavíně by měla trvat 11 minut, celá trasa na Masarykovo nádraží pak 25 minut.

11. 08. 2017 Pendolino projelo na červenou, cestující museli přestoupit do rychlíku (Grygov, SC 510)

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/pendolino-projelo-na-cervenou-navestidlo-grygov-hasici-doprava-pww-olomouc-zpravy.aspx?c=A170811_121746_olomouc-zpravy_stk)

Na Olomoucku projel strojvedoucí pendolina návěstidlo na červenou. Cestující kvůli následnému vyšetřování museli za asistence hasičů přestoupit do jiného vlaku. Pendolino jedoucí z Bohumína do Prahy projelo návěstidlem proti předpisům v 10:13 v Grygově. Jak uvedlo Rádio Impuls, které na incident upozornilo, část vlaku poté zůstala stát na blízkém železničním přejezdu. Podle mluvčího Drážní inspekce Martina Drápala se nikomu nic nestalo ani nebyl ohrožen jiný vlak, proto se událostí zabývá Správa železniční dopravní cesty. „Prvotní výsledky vyšetřování potvrdily, že strojvůdce projel návěstidlo zakazující pokračování v jízdě. Byl si ale situace vědom a zastavil zhruba 300 metrů za návěstidlem,“ uvedl před patnáctou hodinou mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Opravil tak prvotní dopolední informaci o projetí návěstidla o pouhých deset metrů. Podle informací iDNES.cz chybný strojvůdce očekával, že bude mít zelenou, protože v daném úseku obvykle není nucen zastavovat, a proto na červenou zareagoval pozdě. Vybral si ovšem i dávku smůly, signál „stůj“ se měl totiž na návěstidle změnit na „volno“ už za pár sekund, neboť dispečer právě dokončil takzvané stavění vlakové cesty, laicky řečeno zajištění volné tratě na následujícím úseku.

Vlaky musely hodinu a půl jezdit jen po jedné koleji

Na místě následně zasahovali také hasiči, kteří pomáhali s přesunem cestujících z vlaku na nástupiště, kde pro ně zastavil rychlík mířící do Prahy. „Celkem 115 cestujícím pomohli vystoupit a doprovodili je na nádraží. Ve vlaku cestovala také jedna tělesně postižená žena na invalidním vozíku, kterou hasiči spolu se třemi příbuznými převezli na hlavní nádraží v Olomouci,“ shrnula mluvčí krajského hasičského sboru Vladimíra Hacsiková. Incident vyšetřuje i policie. „Policisté také odkláněli dopravu kvůli uzavřenému přejezdu přes trať,“ doplnila olomoucká policejní mluvčí Irena Urbánková. Událost omezila dopravu na téměř dvě hodiny, po které muselo pendolino kvůli vyšetřování zůstat stát na místě. „Po dobu vyšetřování, které bylo ukončeno ve dvanáct hodin, musely vlaky křížovat sníženou rychlostí po druhé koleji, což vedlo k jejich zpoždování,“ doplnil Illiaš.

11. 08. 2017 V egyptské Alexandrii se srazily vlaky, nejméně 36 lidí zemřelo

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/egypt-alexandrie-srazka-vlak-dkh-zahranicni.aspx?c=A170811_155805_zahranicni_kha)

Při srážce dvou vlaků dnes v severoegyptské Alexandrii přišlo o život nejméně 36 lidí a dalších 123 osob utrpělo zranění. Podle agentury AFP to uvedlo ministerstvo zdravotnictví ve své první oficiální bilanci. Podle serveru Ahram Online se vlaky srazily v Alexandrii poté, co jeden z nich vyjel z egyptské metropole Káhiry a druhý z města Port Said. Zemřelo nejméně 36 lidí a dalších 123 lidí utrpělo zranění, počet obětí však nejspíš ještě není konečný. Na místo neštěstí bylo vysláno přibližně 25 sanitek. Zraněné záchranáři rozvezli do několika alexandrijských nemocnic. Ministr dopravy nařídil vyšetření nehody, o které státní televize tvrdí, že ji patrně způsobilo to, že jeden z vlaků zůstal po poruše stát na kolejích. „Na místě by podle našich informací neměli být žádní cizinci, většina cestujících byla z Alexandrie,“ uvedla pro iDNES.cz mluvčí českého ministerstva zahraničí Irena Valentová. „Obecně není moc pravděpodobné, že by se na místě nějakí Češi vyskytovali, ale naše ambasáda událost sleduje i nadále,“ dodala Valentová. V egyptských médiích se už objevily fotografie z místa nehody, na kterých jsou vidět přikrytá těla ležící na zemi.

Nehody vlaků s mnoha oběťmi se v Egyptě stávaly i v minulých letech. V roce 2013 zahynulo nejméně 19 lidí, když vykolejila vlaková souprava v Gíze nedaleko Káhiry. V roce 2012 zemřely desítky dětí, když se u města Manfalút na přejezdu srazil vlak se školním autobusem.

14. 08. 2017 České dráhy nepochybily při pronájmu lokomotiv Taurus. Antimonopolní úřad zrušil milionovou pokutu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-nepochybily-pri-pronajmu-lokomotiv-aurus-antimonopolni-urad-zrusil-milionovou-pokutu-1336154>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) zrušil pokutu 1,2 milionu korun pro České dráhy za pronájem lokomotiv Taurus od rakouských drah. Pokuta byla původně za pronájem bez výběrového řízení na roky 2010 až 2013. ÚOHS ale u soudů neobhájil obdobný případ týkající se pronájmu na rok 2014, kde původně uložil milionovou pokutu. Také ve starším případě se proto nyní přiklonil k názoru soudu, vyplývá z webu ÚOHS. Rozhodnutí je pravomocné. Krajský soud v Brně loni rozhodl, že České dráhy zákon neporušily a pouze plnily závazky vyplývající z dohody o mezinárodní přeshraniční dopravě. Soud tak odmítl argument ÚOHS, který tvrdil, že se dráhy dopustily správního deliktu tím, že si nepronajaly lokomotivy v žádném z druhů zadávacího řízení. Dráhy se bránily tím, že jde o standardní spolupráci s národním dopravcem sousedního státu a takzvanou vyrovnávku výkonů, která je běžná při spolupráci i s dalšími okolními státy. Podle soudce Krajského soudu v Brně Davida Rause není možné považovat za pronájem lokomotiv ani stav, kdy se část smlouvy plní finančně. Poté, co České dráhy úspěšy u Krajského soudu v Brně, požádaly ÚOHS, aby svůj postoj v obdobném případě týkajícím se pokuty 1,2 milionu korun sám znovu přezkoumal. ÚOHS státní firmě vyhověl a také druhou pokutu definitivně zrušil. Úřad však s právním posouzením Krajského soudu v Brně v této věci nesouhlasí a podal kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu.

České dráhy v letech 2009 až 2012 uzavíraly každoročně se společností Österreichische Bundesbahnen smlouvy na pronájem lokomotiv Taurus. Ty jako jediné mohou vozit osobní soupravy Railjet na mezinárodních spojích mezi Prahou, Vídní a Štýrským Hradcem. První v Česku vyjela v roce 2014. V předchozích letech vozily rakouské lokomotivy standardní soupravy vlaků EuroCity mezi Českem a Rakouskem. Přestože si nyní České dráhy vymohly zrušení udělení pokuty, není taková praxe podle ředitele antimonopolního úřadu Petra Rafaje něčím obvyklým. "Ve srovnání s celkovým počtem vydaných rozhodnutí prvního a druhého stupně dosáhla úspěšnost rozhodovacího procesu úřadu v oblasti veřejných zakázek v roce 2016 téměř 98 procent," konstatuje Rafaj.

14. 08. 2017 Železničáři vybrali projektanta opravy fasády hlavního nádraží (Praha hl. n.)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/zeleznicari-vybrali-projektanta-opravy-fasady-hlavniho-nadrazi/1516058>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vybrala projektanta na rekonstrukci fasády a zastřešení historické budovy pražského hlavního nádraží. Stavební práce na takzvané Fantově budově přerušené ukončením spolupráce s dosavadním nájemcem nádraží, italskou firmou Grandi Stazioni,

by mohly opět začít ke konci příštího roku. ČTK to řekl mluvčí SŽDC Pavel Tesař. Vítězem tendru na nový projekt se stala společnost H-PRO se společníkem Projektovým atelierem pro architekturu a pozemní stavby s cenou zhruba 3,6 milionu korun. "V průběhu příštího roku bude zahájeno veřejnoprávní projednání projektu, jehož výsledkem bude získání pravomocného stavebního povolení a dalších potřebných veřejnoprávních povolení a stanovisek," uvedl Tesař. Dokončení prací se předpokládá v roce 2021.

Grandi Stazioni měla mít na základě smlouvy z roku 2003 hlavní nádraží pronajaté na dalších 30 let, pokud by do loňského 16. října zvládla zrekonstruovat celý objekt. To se jí ale nepodařilo a SŽDC jí následně odmítla pronájem prodloužit, což vyvolalo soudní spory a přerušilo postupující rekonstrukci. Kvůli vypovězení smlouvy italská firma požadovala jako náhradu škody více než 770 milionů korun. Z toho 565 milionů korun jí už jako uznatelné náklady na částečnou rekonstrukci pražského nádraží firma SŽDC vyplatila vloni v listopadu. Za 13 let od podpisu smluv dokončila Grandi Stazioni opravu středové části budovy a odbavovací halu nádraží. Vnitřek bočních traktů zatím na opravu čeká. Grandi Stazioni do poloviny loňského roku většinově vlastnilly italské dráhy. Nově firmu vlastní francouzský investiční fond Antin a italská investorská skupina Borletti Group. V roce 2015 společnost na pronájmu pražského hlavního nádraží a na nádraží v Mariánských Lázních vydělala 64,8 milionu korun.

16. 08. 2017 Leo Express přebere německou železniční společnost Locomore, bude jezdit pro FlixBus

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/domaci/udalosti/leo-express-prebere-nemeckou-zeleznicni-spolecnost-locomore-bude-jezdit-pro-flixbus-1336269>)

Český dopravce Leo Express přebírá berlínskou železniční společnost Locomore, která je od května v insolventu. Spolu s autobusovým gigantem FlixBus pak 24. srpna obnoví linku mezi Berlínem a Stuttgartem. Značka Locomore by měla zatím zůstat. Start-up Locomore, na jehož vznik finančně přispěli příznivci železnice, začal spoj mezi německou metropolí a hlavním městem Bádenska-Württemberska provozovat v prosinci loňského roku, ale už v květnu se dostal do velkých finančních problémů a podal návrh na zahájení insolvenčního řízení. "FlixBus nabídne všechny své prodejní platformy i marketingovou sílu, aby zajistil Locomoru dostatek cestujících a udržitelný provoz. Zároveň my i naši autobusoví partneři získáme integrací vlaků do naší sítě nové klienty," sdělil E15 spoludávatel FlixBusu André Schwämmlein. FlixBus přitom provozuje ojedinělý byznys model, když nevlastní žádné autobusy ani vlaky; na to si najímá partnery. Sama firma pak pouze buduje síť spojů, prodává jízdenky a zajišťuje marketing. S partnery si pak dělí výnosy v poměru zhruba 30:70, přičemž menší díl připadá na FlixBus. "Naším hlavním úkolem je ty autobusy naplnit cestujícími," doplnil Schwämmlein.

O Locomore se podle německých médií ucházelo několik firem, včetně Leo Expressu. "Odevzdali jsme nabídku. Chceme si ponechat zaměstnance a řadu dodavatelů," řekl v květnu deníku Handelsblatt výkonný ředitel české firmy Peter Köhler. Zatím se podle Spiegelu Leo Express dohodl s 15 zaměstnanci Locomore, s dalšími ještě jedná. Podle listu Die Welt bude zprvu jeden vlak jezdit čtyřikrát týdně ráno ze Stuttgartu do Berlína, a odtud pak zase zpět. Od září by vlak měl jezdit pětikrát týdně. Locomore má pouze jednu soupravu, takže pro Leo Express jde spíše o symbolický průnik na německou železnici.

Spolupráce firem Leo Express a FlixBus by podle německých médií mohla znamenat alespoň částečnou konkurenci v dálkové železniční dopravě pro dominantní Deutsche Bahn. "Věříme v produkt Locomoru a společně s FlixBusem chceme zkombinovat dva ekologické druhy dopravy," sdělil dnes Köhler. Zatím přitom není jasné, zda vlaková souprava bude jezdit (podobně jako autobusy) v zelených barvách FlixBusu. "Zatím zůstaneme u značky Locomore. Společně s Leo Expressem chceme nejdříve zjistit, jak vše bude fungovat, a jak nastavit optimální kapacitu," řekla E15 mluvčí FlixBusu Nina Göbbelsová. Podobně spolupracuje FlixBus s rakouským železničním dopravcem Westbahn. FlixBus chce přitom všechny své železniční aktivity nově zastřešit značkou FlixBus. Spolupráce s Leo Expressem přitom pro FlixBus není nová. Až do května si firmy vzájemně prodávaly jízdenky a mezinárodní autobusy FlixBusu navazovaly na české vlaky LE. Jenže kvůli expanzi Němců na vnitrostátní české linky spolupráce skončila.

Leo Express zahájil činnost v roce 2013 jako železniční přepravce. Vedle osobních vlaků provozuje i autobusové linky. Loni svezl svými vlaky a autobusy 1,4 milionu cestujících. Společnost v roce 2016 vykázala ztrátu zhruba 110 milionů korun, meziročně jde o propad o deset milionů korun. Ve stejném roce vznikl v reakci na deregulaci německého trhu i FlixBus. Letos provozuje na 1 500 autobusů a očekává zhruba 40 milionů cestujících.

16. 08. 2017 Trať z Prahy na Liberec zablokoval vykolejený motorový vlak (Praha-Čakovice)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/vykolejeny-vlak-cakovice-0h5-/praha-zpravy.aspx?c=A170816_112822_praha-zpravy_rsr)

Ve stanici Praha-Čakovice ráno vykolejil ve směru na Turnov osobní vlak. Nikdo z cestujících se při nehodě nezranil. Událost nyní vyšetřuje Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), podle které za nehodu může pravděpodobně jeden z jejich pracovníků. Nehoda se stala krátce po sedmé hodině ráno. „Motorový vůz, který jel z Prahy, vykolejil jedním podvozkem. Ve vykolejeném vlaku se nikdo nezranil,“ řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Tesař. Z průběhu vyšetřování vyplývá, že šlo pravděpodobně o pochybení zaměstnance SŽDC. Na místo vyrazila technika, která vlak vrátí zpátky na koleje. To by se mohlo podle odhadů Českých drah stát odpoledne. V úseku Měšice u Prahy a Praha-Satalice je nyní provoz přerušen a vlaky nahradily autobusy. Rychlíky mezi Prahou a Mladou Boleslaví jsou odkloněny přes stanice Nymburk město a stanici Poříčany.



16. 08. 2017 Za miliardovou železniční zakázkou v Plzni míří firma Swietelsky (Uzel Plzeň, 3. stavba)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/realita-a-stavebnictvi/za-miliardovou-zeleznicni-zakazkou-v-plzni-miri-firma-swietelsky-1336286>)

Na Správě železniční dopravní cesty se dnes v krátké době po druhé otvíraly obálky s cenovými nabídkami. Tentokrát se stavební firmy utkaly o více než miliardovou zakázku na přestavbu plzeňského železničního uzlu ve směru na Domažlice. Podle informací serveru E15.cz přišla s nejnižší cenou společnost Swietelsky, konkrétně sdružení firem Swietelsky Rail CZ a Swietelsky stavební. Konsorcium nabídlo cenu 1,085 miliardy, když předpokládaná cena investora přesáhla 1,3 miliardy korun. O lukrativní zakázku usiluje celkem sedm uskupení, s druhou nejnižší cenou přispěchalo sdružení Berger, Alpine a TSS Ostrava (1,096 miliardy), třetí je Metrostav a OHL ŽS (1,149 miliardy). Poslední skončily Eurovia a GJW s cenou přes 1,4 miliardy korun bez DPH. Plzeňská výpadovka na Domažlice má být součástí budoucího koridoru do Mnichova. Tříkilometrový úsek bude nově dvoukolejný, dostane nové zabezpečovací zařízení a zmizí úrovňový přejezd se silnicí první třídy.

Tento týden jde už o druhou velkou stavební zakázku na železnici, u které se otvíraly obálky. Už včera došlo ke klání o takzvanou zakázku desetiletí, tedy úsek čtvrtého koridoru Sudoměřice – Votice, kde SŽDC očekávala cenu téměř šest miliard korun. Nabídky se ale ukázaly o poznání nižší. První skončila společnost OHL ŽS s cenou 4,378 miliardy bez DPH.

16. 08. 2017 Koněspřežka se „hadila“ z Prahy do křivoklátských lesů. Tam došly peníze (Praha – Lány)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/prazsko-lanska-konesprezni-draha-konesprezka-lany-krivoklatske-lesy-zanikla-mista-gmk-/praha-zpravy.aspx?c=A170710_084648_praha-zpravy_rsr)

Staré nádražní budovy, v lesích ukryté mostky a násypy. Jen to zbylo z úzkorozchodné koněspřežní dráhy, která v 19. století vedla z Prahy do Lán a dál do křivoklátských lesů. Byla to druhá nejstarší veřejná železnice na evropské pevnině. V jednom z nejstarších domů v Lánech bývalo nádraží, kde se přepřahali koně. Budova vznikla na západním konci dnešní Lesní ulice v roce 1830. Lesní správa Lány loni bývalou koněspřežní stanicí, která svou nadmořskou výškou 453 metrů představovala nejvyšší bod celé železniční trati, za více než čtyři miliony korun zrekonstruovala. „Tento železniční areál sestával ze tří zděných budov a drobnějšího dřevěného objektu. Do současné doby se dochoval jen dům číslo popisné 10. Na údržbu zdejší stanice a koníren bylo ročně vynakládáno dva a půl tisíce zlatých. Na lánské stanici sídlila správa dráhy a po jistou dobu zde bydlel traťový inženýr. Soupravy tažené těžkými valachy tudy jezdily až do roku 1873,“ popsal historii stanice Robin Ambrož, který se zabývá historií Lesní správy Lány. Ta objekt užívá od ukončení provozu koněspřežky. Dnes už starou dráhu na místě téměř nic nepřipomíná, lesní správa ještě za minulého režimu v bývalém nádraží zřídila dva byty pro své potřeby, takže se turisté dovnitř nepodívají.



Koněspřežka byla v provozu v letech 1831 až 1869. Začala se stavět v květnu 1828 a měla vést z pražských Dejvic až do Plzně a spojoval panství šlechticů, Martiniců na Smečensku, Fürstenberků

na Křivoklátsku, ve hře byli i Windisch-Graetzové dál k Plasům, aby bylo možné po ní dopravovat železo, litinu a hlavně dřevo z Křivoklátska. Toho bylo tenkrát hodně, formani ho nestačili převážet na povozech a tak do Prahy nebo do Plzně se ho dostávalo omezené množství. Později, od roku 1844, se stala dopravní tepnou zásobující Prahu kladenským černým uhlím. V roce 1830 činila dvaasedesátikilometrová délka kolejí téměř 43 procent evropské a bezmála 28 procent světové železniční sítě. Investorem byla původně C. k. Pražská železniční společnost, akciová společnost české šlechty, od roku 1834 kníže Karel Egon II. z Fürstenberka a od října 1853 Akciová společnost Buštěhradské železnice, ve které se Fürstenberk spojil s kladenskými těžaři.

Pěšky po dávných kolejích

Ještě dnes si můžete udělat výlet a hledat zlomky ambiciózního projektu v krajině kolem Lán. V obci na náměstí u hospody je informační tabule, kde je i přesná turistická mapa se zakreslenou trasou koněspřežky. Nejlepší je procházku po stopách dráhy začít u fotbalového hřiště v Rynholci a jít cestou pod Starým zámekem, kde kdysi údajně stávala tvrz Sobín, směrem na Lány. Dostaneme se na kruhový objezd u lánského hřbitova, zamíříme k dvěma lánským panelákům a od nich polní cestou pod kopcem Kopanina až na navazující menší vršek zvaný Betinka. Cestou mineme polní studánku. V těchto místech ještě nejsou žádné viditelné připomínky dráhy, ale celou dobu sledujeme trasu, kudy kdysi těleso koněspřežky vedlo. Z Betinky zamíříme k lánskému fotbalovému hřišti a odtud znovu vstoupíme do obce Lány.

Na první křižovatce narazíme na první stopu Pražsko-lánské dráhy, stojí tu zmíněný dům číslo 10, tedy bývalá koněspřežní stanice. Jak víme, dovnitř se nepodíváme, a tak zabočíme vpravo, projdeme okolo hájenky a překročíme obchvatovou silnici Lán a dále po tzv. Šámalově asfaltové cestě vedoucí lesem pokračujeme dál. „A budeme se pečlivě dívat po levé i pravé straně asfaltky. Můžeme si představit, že tu vedou koleje, jede tu vlak, tam, kde je násep vysoký, uvidíme i zbytky vodní propusti po drahou. Dojdeme na lesní světlinu zvanou Amerika a tam budeme muset těleso dráhy opustit, protože ho kousek za světlinou přehrazují vrata Lánské obory. My budeme muset pokračovat doprava po lesní cestě podél obory, až dorazíme k silnici směr Křivoklát, nedaleko skládky Ekologie,“ popisuje cestu lánský písmák Václav Vodvářka. Poté musíme pokračovat vlevo po hlavní silnici směrem od Lán podél oborní ohrady, až dojdeme k hájovně na Píních, kde je také autobusová zastávka.

Trať se hadí po vrstevnici

Opuštěná hájovna Píň byla jedním z nádraží koněspřežní dráhy, stará dlouhá nízká stavba stále stojí a čeká na svou rekonstrukci. „Býval tam šéf stanice Jan Topinka, byl to vysloužilý voják vysoký 190 centimetrů, robustnost, síla a výška mu byly dobré, protože koněspřežka dopravovala hlavně dřevo, takže byli na ní potřeba chlapi jako hora, dřevorubci a kočí. Ti tam bydleli v jedné místnosti, které se říkalo Ratejna. Když si přihnuli, tak se porvali a Topinka musel ručně dělat pořádek,“ vyprávěl střípky ze vzpomínek na dávná léta učitel českého jazyka Václav Vodvářka.

Ze silnice na Píních, těsně před místem, kde začne klesat do údolí Myší díry, uhneme doprava po cestě do lesa. „Ona se tak klikatí. V dobových zprávách o koněspřežce to kouzelně nazývají, že se dráha hadí. Takové sloveso jsem nikde jinde nečetl,“ poznamenal písmák a pokračoval: „Konešpřežka se hodně klikatila, oni ji chtěli postavit co možná nejlaciněji, tak aby si ušetřili terénní práce, prokopávky, zářezy, můstky, tak se drželi ve vrstevnici. Raději si deset kilometrů zajeli, než by udělali jeden můstek. Cesta-dráha se tedy hadí poměrně prudce z kopce, až se dostaneme k potoku Klíčava. Právě tam koněspřežka dělá obrát, vlásenku směrem doleva. Vlášenu poznáme, protože tam narazíme na turistickou značku. Po ní se dáme po proudu potoka,“ vede výletníky dál Václav Vodvářka. Dostaneme se na místo, kde stávala tzv. Dolní pila nedaleko osady Brejl u vyústění Karlova luhu do Klíčavského luhu. Poznáme ho, protože je tu široký můstek přes Klíčavu a je tu velká lesní světlina. Tam koněspřežní dráha, která měla podle původních záměrů vést až do Plzně, neslavně skončila. „Měla vést podél klíčavského potoka, přes oboru k Berounce a dál až do Plzně, k tomu už nikdy nedošlo. Investorům došly peníze, jak to bývá, a tak dráha skončila uprostřed lesa,“ vysvětlil lánský písmák. Trasa od Píň do údolí Klíčavy nabízí technicky nejzajímavější úseky se zbytky dráhy. „Vidíme tam vysoký násep s několika metrů dlouhou vodní propustí. Technicky to prý byla velmi náročná stavba. Chodili se tam poučovat čeští železniční inženýři, jak pracovat v lesích, když měli jít budovat železnice do Ruska, do oblasti Petrohradu,“ poznamenal Vodvářka.

V některých turistických mapách bývá trasa koněspřežky tečkovaná, není ale samostatně turisticky značená. V letech 1863 až 1869 byl úsek mezi nádražími Praha-Dejvice a Lány, dnes Stochov, rekonstruován na normálněrozchodný parostrojný provoz, stal se základem české severozápadní železniční sítě a vlaky na Kladno a Rakovník po něm z větší zčásti jezdí dodnes. Mezi nádražím Stochov a údolím Klíčavy u Brejle fungoval poslední úsek koněspřežky jako fürstenberská úzkorozchodná železniční vlečka k dopravě dřeva na lánské (stochovské) nádraží až do 31. srpna 1873, pak byly koleje sneseny.

17. 08. 2017 Francouzský projektant Egis byl vyřazen ze hry o výstavbu rychlostní trati. Je to spiknutí, zlobí se

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/francouzsky-projektant-egis-byl-vyrazen-ze-hry-o-vystavbu-rychlostni-trati-je-to-spiknuti-zlobi-se-1336344>)

Český Cedop spolu s francouzským projektantem Egis Rail nabídl nejnižší ceny ve třech ze čtyř železničních tendrů za zhruba 230 milionů korun. Byli vyřazeni. Egis teď žaluje komoru inženýrů. Tahanice o projektové práce pro rychlou trať z Brna do Přerova nabývá na intenzitě a složitosti. Francouzští projektanti poslali věc ke správnímu soudu, žalovali Českou komoru autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT). Komora totiž zahraničním odborníkům odebrala autorizaci pro český trh, načež Správa železniční dopravní cesty vyřadila francouzsko-české konsorcium Egis Rail a Cedop kvůli ztrátě kvalifikace z příslušných tendrů. Sdružení přítom ve třech ze čtyř tendrů o předpokládané hodnotě kolem 230 milionů korun nabídlo nejnižší ceny.

Vedení Cedopu věc vnímá jako spiknutí českých projektantů proti jedinému zahraničnímu účastníkovi v soutěži. „ČKAIT mi připadá jako zájmové sdružení některých vlivných firem. Připomíná středověký cech, kde se rozhoduje, jestli se do ulice může přistěhovat nový pekař,“ uvedl Petr Šlegr z Cedopu. Podle něj by měl autorizace zahraničním inženýrům vydávat nějaký státní orgán, aby se vyloučil střet zájmů. Někteří členové vedení ČKAIT totiž působí ve firmách, které se účastní zmíněných tendrů. Podle předsedy představenstva ČKAIT Pavla Křečka je ale počet odborníků omezený, a tak se nelze ubránit situaci, kdy členové komory vyvíjejí i další obchodní aktivity. „S ohledem na vysoce formalizované procesy, které dozorují dozorní orgány a při nichž jsou rozhodnutí činěna odbornými rozhodovacími tělesy, však střet zájmů nenastává v žádném ohledu,“ sdělil Křeček.

Egis Rail a Cedop už ale slaví první úspěch. Městský soud přiznal žalobě odkladný účinek. Na základě toho chce sdružení zpět do soutěží SŽDC. Podle Pavla Tesaře ze správy železnic je sice něco takového možné, musí pro to ale být vážný právní důvod. „Podle našich informací stále platí, že ČKAIT odebrala společnosti Egis autorizaci, a ta tedy v současnosti nesplňuje kvalifikační předpoklady,“ řekl Tesař.

21. 08. 2017 První třídou jezdí stále více lidí, cestující si za pohodlí rádi připlatí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/prvni-trida-vlaky-jizdenky-ceske-drahy-regiojet-fts/eko-doprava.aspx?c=A170820_193811_eko-doprava_mpl)

Roste zájem o dražší jízdenky ve vlacích. Češi si ochotněji připlácí za pohodlnější jízdu a nadstandardní zacházení. Počet cestujících v první třídě vzrostl Českým drahám za první pololetí meziročně téměř o čtvrtinu a dvouciferný nárůst zaznamenal i RegioJet. „Letos nám meziročně vzrostl počet cestujících v první třídě o plných 30 procent,“ uvedl pro MF DNES vedoucí tiskového oddělení Českých drah Radek Joklík. Dvouciferný nárůst zájmu o vyšší třídy svých vlaků hlásí i dopravce RegioJet. „Důvodem je lepší ekonomická situace Čechů, kteří si chtějí dopřát vyšší komfort cestování. Dalším důvodem je i rozkopaná dálnice D1, která do vlaků přivádí více manažerů, kteří nechtějí riskovat cestu autem,“ shodují se dopravci.

Jen na trase mezi Prahou a Brnem od začátku oprav na dálnici vzrostl počet cestujících ve vlacích přibližně na trojnásobek. „Češi znovu objevují cestování vlakem, zvláště na delší vzdálenosti mu dávají přednost i lidé, kteří by ještě před pár lety jeli autem,“ dodal Joklík. Pozitivní obrat zájmu o cestování v luxusnějších vagoncích podle něj odstartoval zlevnění, když před dvěma lety snížily České dráhy příplatek z 1,5násobku na 1,3násobek obvyklého jízdného. K tomu je třeba přičíst větší množství akčních nabídek, které nebyly v minulosti tak časté. Dopravci se ale zároveň obávají, že druhé pololetí pro ně nebude tak úspěšné. Na českém trhu totiž v těchto dnech doutná cenová válka mezi autobusovými dopravci, která by mohla odlákat část cestujících z vlaků.

Nabídka železničních dopravců se mezi sebou výrazně liší. České dráhy nabízejí u dálkových vlaků možnost nákupu jízdenky do tří tříd (druhá, první a business), přičemž s první třídou je možné se setkat také v příměstských (CityElefant) či v některých regionálních vlacích (RegioPanter a RegioShark). Cena business třídy, která je využívána v takzvaných railjetech na trase Praha – Brno – Vídeň, se skládá z jízdenky první třídy a místenky, která ve vnitrostátní přepravě stojí od 70 do 250 korun. Cestující v business třídě najde luxusní polohovatelná kožená sedadla s nastavitelnou nožní opěrkou a integrovaným odkládacím stolem, donášku objednaného občerstvení až k sedadlu, individuální osvětlení, palubní informační portál s obrazovkou a další

výhody. V první třídě pak největší český dopravce nabízí prostornější a polohovatelná sedadla. „Velmi oceňovaným benefitem je skutečnost, že cestující v první třídě mohou na vybraných nádražích využít přednostní pokladny a pohodlné čekárny s dětským koutkem,“ uvádí Joklík. Díky tomu údajně mezi cestujícími přibývají rodiny s dětmi. Leo Express nabízí ve svých vlacích tři třídy, Economy, Business a Premium. Třidu Business zřídil LeoExpress na autobusových linkách do Mnichova a ukrajinského Lvova, nabízí o třetinu větší prostor pro nohy, nápoj zdarma, přednostní péči stevardů a mimo jiné i zapůjčení deky při nočním cestování. Cena je u Business třídy pevná, zatímco v sousední kategorii Economy je pohyblivá. „Může se tedy stát, že pokud je třída Business prázdná a Economy vyprodaná, tak sedadlo v business může stát stejně jako poslední zbývající sedadlo Economy,“ vysvětluje mluvčí Leo Express Barbora Mičková. Konkurenční RegioJet sází oproti tomu na čtyři třídy. Business – tedy prémiová třída – cenově odpovídá první třídě v ostatních vlacích a je s nadstandardním servisem v podobě rozsáhlejší nabídky nápojů zdarma. Cestující sedí v kupé pro čtyři cestující v polohovatelných kožených sedačkách. Relax cenově odpovídá druhé třídě ve vlacích EuroCity a InterCity. Cestující jedou ve velkoprostorových vozech (typ letadlo) s koženými sedačkami. Zdarma dostávají kávu v neomezeném množství, balenou vodu a při odjezdu z Prahy také další nápoje. Standard cenově odpovídá druhé třídě v běžných rychlících. Cestující mají k dispozici kupé po šesti místech s látkovými nebo koženými sedadly, případně velkoprostorový vůz Astra s individuálními obrazovkami v sedačkách. Dostávají kávu, balenou vodu zdarma a ani zde nechybějí zásuvky pro 230 V. Nejlevnější cestování u RegioJetu představuje třída Low-cost, kde je jako v ostatních třídách wi-fi a místenka v ceně jízdenky. „Třída Low-cost je často využívána cestujícími, kteří nechtějí být během cesty rušeni palubním servisem,“ říká mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Zatímco cestování vlaky vyšších tříd podle něj zažívá o prázdninách boom, u letadel je tomu naopak. „Co se týče první a business třídy v letadlech, teď v létě je využívají naši zákazníci méně. V případě letenek zakoupených u Student Agency se jedná jen o několik desítek zákazníků měsíčně. Během léta, kdy lidé méně cestují za prací, sice dopravci nabízejí letenky do business třídy za výrazně zvýhodněné ceny, ale zájem ze strany českých cestujících je velmi malý,“ dodává Ondrůj.

21. 08. 2017 Čína obnoví trasy rychlovlaků. Budou dosahovat rychlosti přes tři sta kilometrů v hodině

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cina-obnovi-trasy-rychlovlaku-budou-dosahovat-rychlosti-pres-tri-sta-kilometru-v-hodine-1336428>)

Čína od září obnoví nejrychlejší vlakové spojení na světě, vlaky mezi Pekingem a Šanghají budou jezdit rychlostí 350 kilometrů v hodině. Trasu dlouhou 1 250 kilometrů vlak ujede za čtyři hodiny a 30 minut. Postupně chce země přidávat další trasy. Rychlostí 350 kilometrů za hodinu začaly vlaky v Číně poprvé jezdit v srpnu 2008. V roce 2011, po kolizi dvou vlaků blízko města Wen-čou, při kterém zahynulo 40 osob a 191 bylo zraněno, byla rychlost vlaků snížena na 250 až 300 kilometrů v hodině. Čína má již více než 20 000 kilometrů vysokorychlostní železnice. Do roku 2020 chce přidat další tratě o délce 10 000 kilometrů. Čína již vytvořila nejdelší síť vysokorychlostní železnice na světě a podle odhadů za ni utratila 360 miliard dolarů (osm bilionů korun).

21. 08. 2017 V Náchodě se otevřelo zrekonstruované nádraží (výpravní budova)

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/V-Nachode-se-otevrel-zrekonstruovane-nadrazi?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Cestujícím v Náchodě nově slouží zrekonstruované nádraží. Rozsáhlá oprava výpravní budovy je první z dokončených nákladnějších projektů, který se podařilo zrealizovat po úspěšném převodu nádraží z majetku Českých drah do vlastnictví státu. SŽDC vynaložila na dokončení prací téměř 14 milionů korun, celkové náklady na rekonstrukci nádraží spolu s finančními prostředky, které zaplatily už dříve České dráhy, dosahují výše 34,5 milionu korun. „Jsem rád, že jsme po převodu nádraží zpět na stát začali okamžitě s vylepšováním staničních budov. Rekonstrukce v Náchodě je první větší investiční akcí, která se po převodu podařila zrealizovat. V tomto trendu chceme pokračovat, už teď se například rozbíhají projekční práce na zvelebení dalších výpravních budov v Hradci Králové, Jaroměři, Pardubicích či Letohradě,“ říká ministr dopravy Dan Ťok. Architektonické řešení modernizované budovy vychází z historického vzhledu stavby a současně respektuje dokončenou stavbu autobusového terminálu s krytými stánkami a přístřešky. Na rok 2017 celkově SŽDC počítá s částkou kolem 600 milionů Kč na opravy nádraží, dalších zhruba 100 milionů korun směřuje letos na rozsáhlejší rekonstrukce nádražních budov. Další plánované velké rekonstrukce výpravních budov čekají Břeclav, Kuřim,



Hradec Králové, Turnov, Lipník nad Bečvou, Přerov, Sokolov, Brandýs nad Labem, Kutnou Horu, Praha-Braník či Zadní Třebáň. Dokončeny jsou např. Karlovy Vary, Česká Lípa. Cílem všech těchto rekonstrukcí je zvýšení komfortu a služeb pro cestující a také energetická úspora.

22. 08. 2017 Praha plánuje propojení železnice v metropoli. Projekt "Nové spojení 2" počítá i s tunely

Zdroj: E15.cz (<http://praha.e15.cz/praha/novinky/praha-planuje-propojeni-zeleznice-v-metropoli-projekt-nove-spojeni-2-pocita-i-s-tunely-1336494>)

Hlavní město chce zadat změnu územního plánu nutnou pro plán posílení kapacit a propojení železnice v metropoli. Takzvaný projekt Nové spojení 2 zahrnuje i dva tunely a novou podzemní stanici umístěnou mezi Hlavním nádražím a Muzeem. Změnu územního plánu doporučili radní, musí ji ještě schválit zastupitelé. Projekt je zatím pouze ve fázi studie. Dopravně-urbanistická a technická studie Nového spojení 2 byla zpracována v roce 2007. Aby bylo možné začít stavět, musí město změnit územní plán. Výstavbu by měla na starosti Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). S ohledem na to, že existuje teprve prvotní studie a plán zahrnuje velké tunely, se začátek stavby dá jen odhadovat. Samotná změna územního plánu, pokud ji zastupitelé schválí, zabere asi tři roky. "Díky projektu Nové spojení 2 dojde k propojení příměstských vlaků, které dosud končí na Masarykově nádraží, s ostatními vlaky tak, aby nekončily v centru, ale centrem projely. Půjde tak například dojet jedním vlakem z Kladna do Vršovic, nebo z Milovic na Karlovo náměstí," uvedla náměstkyně primátorky pro územní rozvoj Petra Kolínská (Zelení/Trojkoalice). Doplnila, že nová stanice Opera má zjednodušit cestujícím příměstských vlaků přestup na dálkové a na metro a projekt také zvýší kapacitu příměstských spojů, což usnadní dojíždění veřejnou dopravou z okolí Prahy. Ambiciózní projekt počítá se dvěma tunely, které mají oba začínat u Florence a pokračovat do nové zastávky Opera. Jeden z tunelů má dále pokračovat přes zastávku Karlovo náměstí na Smíchovské nádraží a druhý přes zastávku Náměstí Bratří Synků do Edenu. Podle pražské dopravní ročenky bylo loni na území metropole v pracovních dnech vypraveno v rámci Pražské integrované dopravy celkem zhruba 900 vlakových spojů, které na území hlavního města za den přepravily asi 120 800 cestujících. Pražské železnice jsou už nyní na hraně kapacity.

23. 08. 2017 Dráhy upraví dvě desítky nebezpečných přejezdů, začnou ve Studénce

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/studenka-zeleznicni-prejezdy-modernizace-fix-/eko-doprava.aspx?c=A170822_210755_eko-doprava_mok)

Incident u Kolína, kde vlak ve 160 km/h málem smetl z přejezdu zaseknuté osobní auto, znovu poukázal na letitý problém zabezpečení některých přejezdů v Česku. Jejich modernizace, kterou započala železniční správa, však postupuje pomalu. Jako první by měl přijít na řadu přejezd ve Studénce. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), která se stará o české koleje, vybrala 24 nejrizikovějších železničních přejezdů, které chce urychleně přestavět. „Celkem jsme vytypovali 100 problémových železničních přejezdů, na které jsme zadali externí analýzu, která posoudí možnost jejich zrušení, omezení silničního provozu nebo možnost přestavby na mnohem bezpečnější mimoúrovňové křížení,“ uvedl mluvčí firmy Marek Illiaš. Zdůraznil, že jde o přejezdy ležící výhradně na hlavních tratích. Nechybí mezi nimi ani nechvalně proslulý přejezd ve Studénce u Ostravy, kde před dvěma lety zastavil před rozjetým pendolinem polský kamion se železnými plechy a po srážce tři cestující ve vlaku zahynuli.

Ve Studénce je detektor

SŽDC už na přejezdu ve Studénce úspěšně testuje laserový detektor překážek. „První výsledky ukazují, že provoz detektorů je spolehlivý, proto jsme je nově instalovali také na dalších dvou problematických přejezdech v Olomouci a Pardubicích,“ oznámil Illiaš. Testovací provoz bude trvat minimálně jeden rok s ohledem na nutnost prověření spolehlivosti zařízení a jeho odolnosti proti znečištění optiky. Současně s aktivací a testováním detektorů překážek hledá SŽDC technická řešení pro zastavení vlaku v případě, kdy zaznamenají překážku na železničním přejezdu.

Od roku 2013 do konce roku 2016 zmodernizovala SŽDC celkem 276 přejezdů za 2,3 miliardy korun. Vůbec poprvé v historii tak letos převážil počet přejezdů se světelnou signalizací nad přejezdy zabezpečenými výstražnými kříži. Počet míst, kde je světelná signalizace doplněna závorami, železničáři zvýšili o 65, tedy z 1 245 na 1 310.

Nebezpečných míst je hodně

„V rámci EU pořád zůstáváme přejezdová velmoc,“ upozorňuje Roman Budský z Týmu silniční bezpečnosti a dodává: „Jak jinak označit to, že každý 13. přejezd, který se nachází na území Evropské unie, je v Česku. Kromě toho počet přejezdů na 100 kilometrů železniční trati je o 75 procent nad unijním průměrem. Bezpečnosti neprospívá ani to, že stále u nás zůstává mnoho přejezdů, které jsou pro motoristy nepřehledné nebo zarostlé vegetací.“ „Málo využívané přejezdy se snažíme rušit,“ konjuje Ilitaš. Loni jich SŽDC zrušila osm, za posledních deset let celkem 481. „Ideální je výstavba bezpečného nadjezdu či podjezdu, ta však v mnoha případech vyjde až na 100 milionů korun. Je proto zřejmé, že toto řešení není možné uplatnit v rámci celé železniční sítě ČR,“ dodává mluvčí. Náklady na těch 24 nejakutnějších dosáhnou téměř dvou miliard korun.

Řidiči pořád riskují

„Strategie při výstavbě koridorů vychází z finančních možností, které má Česko k dispozici, přesto bych doporučil inspiraci v zahraničí, třeba v Rakousku, kde se většina přejezdů na hlavních, ale i vytížených regionálních tratích řeší pomocí bezpečných nadjezdů a podjezdů bez ohledu na vysoké náklady,“ uvedl pro MF DNES děkan Dopravní fakulty ČVUT v Praze Petr Moos. Za vysoký počet nehod v ČR ale podle něj může především riskování ze strany motoristů. „V Česku je dopravní chování na stále horší úrovni. Pro řadu motoristů nejsou překážkou v jízdě ani stažené závory,“ upozornil Moos. Evropská agentura pro železnice uvádí, že v 98 procentech nehod na železničních přejezdech se jedná o pochybení na straně účastníků silničního provozu. „Jedná se o důsledek spěchu, nepozornosti či aktuálně zhoršené kondice řidiče,“ dodává Budský.

24. 08. 2017 V Brně stavaři finišují s rekonstrukcí nástupiště hlavního nádraží a opravou Pražského viaduktu

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/V-Brne-stavari-finisuji-s-rekonstrukci-nastupiste?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Další etapa nezbytných oprav na druhém nejvytíženějším nádraží v České republice se blíží ke konci. Rekonstrukce čtvrtého nástupiště a příslušných kolejí na hlavním brněnském nádraží a oprava tzv. Pražského viaduktu budou v září u konce. Skončí tak i objízdné trasy pro dálkovou opravu přes brněnské Dolní nádraží. „Všechny práce probíhají v termínech, 10. září skončí oprava tzv. Pražského viaduktu a výměna pražců a kolejnic mezi nádražím a odbočkou Židenice, skončí tak výluky a cestující budou moci opět využívat naplno hlavní nádraží v Brně,“ říká ministr dopravy Dan Ťok. Po druhém a třetím nástupišti bude do konce srpna také kompletně zrekonstruované i čtvrté nástupiště brněnského hlavního nádraží, které bude mít nový orientační i elektronický informační systém, osvětlení, staniční rozhlas i mobiliář. Stávající asfaltobetonový povrch nahradila betonová dlažba s vodící linií a varovnými pásy pro nevidomé. Rekonstrukce nástupiště vyjde celkově na 68 milionů korun, náklady na opravu mostu přes Křenovou ulici činí 55 milionů, výměna kolejí pak 35 milionů a úprava zázemí brněnského Dolního nádraží pak vyšlo na 12 milionů korun, kde vznikly nové přístřešky pro cestující.



Brno čeká další omezení v letech 2018 a 2019

Opravy brněnského nádraží jsou jak z dopravního, tak i technického hlediska nezbytné a nesnesou další odklad. Jedná se o opravy související s udržením provozuschopnosti železničního uzlu, která je v současnosti na hranici svých technických možností. Kapacita nádraží je ve špičkách již zcela vyčerpána. „Nejnáročnější opravy čekají hlavní nádraží v Brně v letech 2018 a 2019, vyžádají si téměř 2,5 miliardy korun a výluka potrvá od jara příštího roku až do prosince 2019,“ vysvětluje generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Pavel Surý. Investičně nejnáročnější bude kompletní rekonstrukce staničního zabezpečovacího zařízení a jeho budoucí ovládání z jednotného obslužného pracoviště. Vzhledem k tomu, že stávající staniční zabezpečovací zařízení bude během realizace stále funkční, musí se nové umístit do postavené technologické budovy. Vedle zabezpečení se bude také řešit rekonstrukce napájení, kolejí a výhybek, úpravy kolejiště ve stanici i na přilehlých úsecích.

24. 08. 2017 Opravené rakovnické nádraží slouží cestujícím (výpravní budova)

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

SŽDC dnes slavnostně ukončila opravu rakovnické výpravní budovy. Po Dobříši, Zadní Třebani a Kostomlatech nad Labem se jedná o čtvrté nádraží ve Středočeském kraji, které letos prošlo dílčí

rekonstrukcí. Stavební práce se zahájily v březnu letošního roku. SŽDC vynaložila na opravu 5,4 milionu korun. „Přibližně před třemi lety zahájil opravy původní vlastník České dráhy, rekonstrukcí prošla střecha, část oken nebo veřejné toalety. V letošním roce jsme na opravy navázali. Zaměřili jsme se na nutnou opravu vnějšího pláště, výměnu zbývajících oken a dveří nejexponovanější části prvního nadpodlaží, obkladů či klempířských prvků. Sjednotili jsme vstupy do budovy, provedla se sanace a odvlhčení objektu, revitalizovala se také čekárna pro cestující včetně nového vnitřního a vnějšího mobiliáře. Úpravy se dotkly i technického zázemí objektu, došlo k přemístění hlavní rozvodny a uvolnění prostor pro další komerční využití,“ uvádí náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Jak fasáda, tak okna a dveře rakovnické výpravní budovy již byly v nevyhovujícím stavu. Stará okna navíc neměla žádnou izolační schopnost a budova tak byla velmi energeticky náročná. V rámci prací se opravila i nevyhovující dlažba, instaloval se nový informační systém, dále reproduktory a světla. Stavební práce realizovala společnost DOSTA od letošního března, dokončeny byly 24. července. Celkové náklady dosáhly výše 5,4 milionu korun.

25. 08. 2017 Zrychlení železničního spojení mezi ČR a Německem je o krok blíž (Praha – Dresden a Praha – München)

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/fdfdg?return=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Německo potvrdilo, že projekty železničního spojení Praha – Drážďany – Berlín a Norimberk – Schwandorf/Mnichov – Řezno – Schwandorf – Furth im Wald – Pizeň – Praha budou přeřazeny do kategorie naléhavé potřeby. Tento krok umožní rychlejší realizaci stavby. Na dnešním setkání v Karlových Varech o tom ministra dopravy Dana Ťoka informoval jeho německý protějšek Alexander Dobrindt. „Jsem rád, že jsme dostali příslib přeřazení těchto projektů a vnímáme ho jako potvrzení jejich nezbytnosti pro rozvoj evropské mobility v rámci TEN-T. Chceme zajistit kvalitní dopravní spojení a napojení na západní Evropu“, říká ministr dopravy Dan Ťok. Příslib přeřazení tratí do kategorie naléhavé potřeby ministři na dnešní schůzce stvrdili podpisem Společného prohlášení o dalších plánech na rozvoj železničních spojení mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo. Dokument poprvé uvádí, že obě tratě budou zařazeny do kategorie naléhavé potřeby v rámci Plánu potřeb spolkových železničních tratí, což má být součástí Spolkového plánu rozvoje dopravních cest do roku 2030.

Napojení dálnice D6 od Chebu na německou dálniční síť se v příštích letech výrazně zlepší

Z dnešní schůzky zároveň vyplynulo, že napojení dálnice D6 od Chebu na německou dálniční síť by se v příštích letech mělo výrazně zlepšit. Ještě letos začne výstavba čtyřproudového obchvatu německé obce Schirnding, která leží zhruba dva kilometry od státní hranice. "Pan ministr Dobrindt zároveň potvrdil, že se počítá s tím, že i spojení ze Schirndingu dál by mělo být v první fázi minimálně ve třech pruzích," řekl ministr dopravy Ťok. Německá silnice B303 pokračuje od Schirndingu k Marktredwitzu, kde se napojuje na dálnici A93. Oba ministři také společně řešili aktuální trendy v automobilovém průmyslu, mj. vodíkovou technologii a její využití v dopravě. O tom, že je žádoucí se této technologii věnovat již v současném období, dokládá i přístup některých automobilek, které už zahájily sériovou výrobu vodíkových vozidel. Česko a Německo proto podpoří pilotní projekt dálkové autobusové linky na vodíkový pohon, která by spojovala Prahu s Mnichovem, Norimberkem nebo Drážďany.

Společné prohlášení o dalších plánech na rozvoj železničních spojení mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo podepsané mezi Spolkovým ministerstvem dopravy a digitální infrastruktury Spolkové republiky Německo a Ministerstvem dopravy České republiky

Spolkové Ministerstvo dopravy a digitální infrastruktury Spolkové republiky Německo a Ministerstvo dopravy České republiky, dále jen „účastníci“, jsou přesvědčena, že další rozvoj železničních spojení má velký význam pro hospodářský a kulturní rozvoj obou států, a usilují proto o prohloubení a zintenzivnění spolupráce v této oblasti.

Účastníci vyjadřují společný záměr na následujícím:

I. Nová trať Praha – Drážďany

1. Zamýšlejí touto vzájemnou iniciativou podstatně přispět k rozvoji páteřního koridoru Transevropské dopravní sítě v koridoru Východním/Východo-středomořském.
2. Vyjadřují vzhledem k cíli uvedenému v předchozím bodě svou připravenost pokračovat v realizaci cílů stanovených mezi Spolkovým ministerstvem dopravy Spolkové republiky Německo, Ministerstvem

dopravy České republiky a Spolkovým ministerstvem veřejného hospodářství a dopravy Rakouské republiky v rámci spolupráce při dalším rozvoji železniční dopravy v trase Berlín – Praha – Vídeň při zohlednění aktuálního vývoje.

3. Vítají, že železniční spojení Berlín – Drážďany – Praha bude zařazeno do kategorie naléhavé potřeby v Plánu potřeb spolkových železničních tratí, a pokládají za nezbytné, aby se zvýšila kapacita nejdůležitějšího železničního spojení Drážďany – Praha, a významně se zkrátily jízdní doby v osobní i nákladní dopravě.

4. Účastníci se na základě předběžné studie „Stavba nové železniční trati Drážďany – Praha“ kofinancované Evropskou unií a představené dne 29. dubna 2016 v Ústí nad Labem přesvědčili o tom, že nová výstavba kratšího spojení mezi Drážďanami a Ústím nad Labem je projektem, který prospěje ekonomikám obou států a kterým lze dosáhnout výše uvedené cíle.

5. Účastníci vnímají, že nezbytná plánování by měla být vnitrostátně příslušnými orgány, respektive příslušnými správci železniční infrastruktury, provedena co možná nejdříve.

6. Účastníci zamýšlejí poskytnout správcům železniční infrastruktury po splnění rozpočtových podmínek potřebné prostředky k financování přípravy stavby.

7. Účastníci hodlají neprodleně zahájit patřičné rozhovory a zamýšlejí zřídit společnou pracovní skupinu, která by měla mít následující úkoly:

(a) sladit společně v rámci pravidelných rozhovorů za účasti správců železniční infrastruktury obou států další pokračování a postup nezbytných projektových kroků,

(b) zapojit koordinátora EU pro páteřní koridor Transevropské dopravní sítě Východní/Východo-středomořský a regionální subjekty v České republice i ve Spolkové republice Německo,

(c) udržovat důvěryhodnou výměnu informací mezi Evropským seskupením pro územní spolupráci „Nové železniční spojení Drážďany – Praha ESÚS“ a jinými aktéry,

(d) pořádat minimálně jednou ročně konzultace, střídavě na německé a na české straně,

(e) vypracovat společně se Spolkovým ministerstvem pro dopravu, inovace a technologie Rakouské republiky návrhy aktualizace „Dohody mezi Ministerstvem dopravy České republiky a Spolkovým ministerstvem dopravy Spolkové republiky Německo a Spolkovým ministerstvem veřejného hospodářství a dopravy Rakouské republiky o spolupráci při dalším rozvoji železničního spojení Berlin/Berlín – Praha – Wien“, podepsané dne 7. června 1995, a pravidelně podávat zprávy společné pracovní skupině ve smyslu článku 5 odst. 1 této dohody.

8. Účastníci podtrhují svůj úmysl překonat vzájemnou dohodou překážky, které mohou vzniknout v důsledku odlišných vnitrostátních právních předpisů a zabránit zbytečné ztrátě času z toho vyplývající.

9. Jakmile budou k dispozici příslušné výsledky technického řešení a jeho ekonomického hodnocení, budou účastníci usilovat o zahájení jednání o mezinárodní smlouvě mezi Spolkovou republikou Německo a Českou republikou, která je nezbytná k výstavbě přeshraničního tunelu.

II. Rozvoj trati Norimberk – Schwandorf/Mnichov – Řezno – Schwandorf – Furth im Wald – Plzeň – Praha

1. Zamýšlejí touto vzájemnou iniciativou podstatně přispět k rozvoji páteřního koridoru Transevropské dopravní sítě v koridoru Rýn/Dunaj.

2. Účastníci vítají, že železniční spojení Norimberk – Schwandorf/Mnichov – Řezno – Schwandorf – Furth im Wald – Plzeň – Praha bude zařazeno do kategorie naléhavé potřeby v Plánu potřeb spolkových železničních tratí, a pokládají za nezbytné, aby se na této trati významně zkrátily jízdní doby v osobní i nákladní dopravě.

3. Oba účastníci se na základě vlastních analýz přesvědčili, že elektrizace a je-li to žádoucí po úsecích prováděná nová výstavba nebo modernizace na české i německé straně jsou projektem, který prospěje ekonomikám obou států a kterým lze dosáhnout výše uvedené cíle.

4. Účastníci vnímají, že nezbytná plánování by měla být vnitrostátně příslušnými orgány, respektive příslušnými správci železniční infrastruktury, provedena co možná nejdříve.

5. Účastníci zamýšlejí poskytnout správcům železniční infrastruktury po splnění rozpočtových podmínek potřebné prostředky k financování přípravy stavby.

6. Účastníci hodlají neprodleně zahájit patřičné rozhovory a zamýšlejí zřídit společnou pracovní skupinu, která by měla mít následující úkoly:

- (a) sladit společně v rámci pravidelných rozhovorů za účasti správců železniční infrastruktury obou států další pokračování a postup nezbytných projektových kroků,
- (b) zapojit koordinátora EU pro páteřní koridor Transevropské dopravní sítě v koridoru Rýn/Dunaj a regionálních aktérů v České republice i ve Spolkové republice Německo,
- (c) pořádat minimálně jednou ročně konzultace, střídavě na německé a na české straně.

7. Účastníci podtrhují svůj úmysl překonat vzájemnou dohodou překážky, které mohou vzniknout v důsledku odlišných vnitrostátních právních předpisů a zabránit zbytečné ztrátě času z toho vyplývající.

Závěrečné body

1. Účastníci berou na vědomí, že budou hradit náklady své účasti na aktivitách prováděných v rámci tohoto memoranda.
2. Dodatečné konzultace mezi oběma účastníky jsou možné kdykoliv a o kterémkoliv otázce v souvislosti s výkladem nebo realizací tohoto memoranda.
3. Účastníci berou na vědomí, že spolupráce začíná dnem podpisu tohoto memoranda.

Tento dokument nezakládá žádné závazky ve smyslu mezinárodního práva ani jiných právních předpisů, včetně soukromoprávních závazků.

25. 08. 2017 České dráhy kupují firmu CHAPS, která provozuje vyhledávač dopravních spojů IDOS

Zdroj: Hospodářské noviny (https://byznys.ihned.cz/c1-65858420-ceske-drahy-kupuji-firmu-chaps-ktera-provozuje-vyhledavac-dopravnich-spoju-idos?utm_source=mediafed&utm_medium=rss&utm_campaign=mediafed#disqus)

České dráhy spolupracují se skupinou CHAPS již 15 let. Provozovatel IDOSu sám nabídl drahám odprodej celé své skupiny. Zda jde o reakci na spuštění konkurenčních jízdních řádů od Seznamu, zástupci Českých drah neuvedli.

Dceřiná společnost Českých drah ČD – Informační Systémy (ČD – IS) kupuje stoprocentní podíl skupiny CHAPS. Ta na tuzemském trhu až dosud zaujímala pod systémem IDOS monopolní postavení ve vyhledávání a poskytování jízdních řádů – autobusových i vlakových. "Akciová společnost ČD – Informační Systémy má zájem stabilizovat portfolio služeb poskytovaných pro skupinu ČD tím, že budou všechny činnosti na vývoji a správě IT systémů vykonávány uvnitř skupiny ČD," uvádí pro týdeník Ekonom Miloslav Kopecký, předseda představenstva ČD – Informační Systémy. Zároveň chce firma podle jeho vyjádření rozvíjet i ostatní produkty skupiny CHAPS. Jsou jimi třeba systémy spojené s odbavením zákazníků v osobní dopravě, a to včetně e-shopu nebo systému UNIPOK pro osobní pokladny nebo IT služby spojené s In Kartou. Touto akvizicí by ČD – IS podle Kopeckého posílila svou pozici na domácím trhu a mohla by dále rozvíjet své podnikání. "ČD – Informační Systémy by získala cenné know-how a zhruba 90 odborníků – vývojářů a analytiků," tvrdí předseda představenstva ČD – IS. Podle něj spolupracují České dráhy se skupinou CHAPS již 15 let. CHAPS sám nabídl drahám odprodej celé své skupiny. Pod ni patří ještě firmy ČSAD SVT Praha, INPROP a SVT Slovakia.

Na dotaz Ekonomu, zda má na zamýšlenou transakci vliv fakt, že Seznam.cz spouští konkurenční projekt vyhledávání spojení Pubtran, zástupci ČD neodpověděli. Pubtran je na trhu už nějakou dobu, jízdní řády si ovšem musí u jednotlivých dopravních podniků zařizovat zvlášť. Po spuštění webové verze a propojení s mapami se stal Seznam.cz významným konkurentem CHAPS. Ani projednávanou výšku transakce zástupci Českých drah nezveřejnili, vzhledem k tomu, že jednání zatím nejsou ukončena. V současné době dozorčí rada ČD o akvizici jedná a už schválila potřebný úvěr pro ČD – IS. "Jde o standardní vnitroskupinové financování. Podobně poskytla mateřská společnost v loňském roce úvěr dceřiné společnosti ČD Cargo na nákup pěti lokomotiv pro nákladní dopravu. Nákup skupiny CHAPS je pro ČD – Informační Systémy i pro celou skupinu ČD strategickou transakcí. Jsem dlouhodobě zastáncem toho, aby činnosti přímo související s core byznysem Českých drah byly v maximální možné míře vykonávány uvnitř skupiny ČD," uvedl pro Ekonom Milan Feranec, předseda Dozorčí rady Českých drah.

29. 08. 2017 České dráhy vyhlásily soutěž na nákup 10 bezbariérových jednotek pro trať Praha – Kladno

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29514/>)

Národní dopravce České dráhy vyhlásil soutěž na nákup 10 bezbariérových motorových jednotek pro trať Praha – Kladno. Nové soupravy nabídnou na této frekventované příměstské lince nejen moderní interiér, ale také nové služby. Jejich příkladem je připojení k internetu prostřednictvím palubní Wi-Fi sítě. „Již několik let za sebou sledujeme rostoucí zájem o železniční dopravu. Jen letos za první půl rok jsme přepravili o 1,3 milionu cestujících více než v roce 2016. Nejdynamičtěji roste dálková a také příměstská doprava. Takovým příkladem je i linka Praha – Kladno, která patří mezi ty vůbec nejvytíženější neelektrifikované tratě u nás. Proto je přirozené, že jsme se se Středočeským krajem dohodli na brzké modernizaci vlaků právě zde,“ říká v souvislosti s pořízením nových motorových jednotek Pavel Krtek, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah.

České dráhy chtějí pro tuto trať pořídit moderní dvouvozové nízkopodlažní motorové jednotky špičkových parametrů. Soupravy mají nabízet komfortní čalouněné sedačky v 1. i ve 2. třídě. Nástup bude bezbariérový, což usnadní cestování lidem na vozíku, ale také seniorům, maminkám s kočárky, nebo rodičům s malými dětmi. Bezbariérové bude také sociální zařízení, které bude navíc vybaveno sklopným pultem pro přebalování kojenců. Univerzální prostor se sklopnými sedačkami umožní snadnou přepravu kočárků i jízdních kol. Samozřejmostí je audiovizuální informační systém nebo systém dálkového ovládání vstupních dveří prostřednictvím slepeckých vysílaček s akustickým majáčkem. To usnadní cestování i nevidomým a slabozrakým spoluobčanům. Nástupní dveře budou předsvně ovládané tlačítky a za jízdy blokovány proti otevření. „Moderní jednotky nabídnou na trati Praha – Kladno také zcela nové služby a vybavení, které už znají cestující z desítek dalších linek Českých drah, ale zde jsme je zatím nenabízeli. Bude mezi ně patřit klimatizace interiéru vozů, elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobných spotřebičů cestujících, jako jsou notebooky a mobilní telefony, nebo stále více vyhledávané připojení k internetu prostřednictvím palubní Wi-Fi sítě“, upozorňuje Miroslav Kupec, člen představenstva ČD odpovědný za techniku, servis a majetek.

Vysoké nároky jsou kladeny i na další technické parametry jednotek. Vysokou dynamiku jízdy a rychlost má zajistit měrný výkon nejméně 8 kW/t a maximální rychlost 120 km/h. V provozu bude možné spojit až 3 jednotky do jednoho vlaku s kapacitou nejméně 360 míst k sezení. „Po dodavateli chceme, aby vlak už při výrobě vybavil moderní komunikační a zabezpečovací technikou v podobě rádiového zařízení GSM-R a vlakového zabezpečovače ETCS Level 2. Požadujeme také magnetické brzdy, které dokáží minimalizovat zábrzdou vzdálenost vlaku v případě mimořádné události,“ zdůrazňuje Miroslav Kupec náročné požadavky Českých drah na prvky související se zajištěním vysoké bezpečnosti cestujících.

Deset nových motorových jednotek je určeno především pro trať Praha – Kladno. Národní dopravce ale počítá s tím, že se objeví i na dalších tratích, například z Kladna do Rakovníka a z Kladna do Kralup nad Vltavou. V budoucnu, po přestavbě tratě Praha – Kladno a její elektrifikaci, se jednotky uplatní na dalších motorových linkách ve Středočeském kraji.

29. 08. 2017 SŽDC představuje plán rekonstrukcí a revitalizací nádraží v následujících pěti letech

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/program-rekons.os.nadr..html>)

SŽDC v prvním roce správy nádraží intenzivně pracovala na přípravě detailního plánu komplexních rekonstrukcí, modernizací a revitalizací výpravních budov, nikoliv jen dílčích zásahů a akutních oprav. Ročně se očekávají stavební práce u více než stovky staničních budov a zastávek. Přelomový z tohoto pohledu bude příští rok, kdy výrazně naroste množství větších investičních akcí. Státní organizace dále plánuje připravit každý rok celkové modernizace padesátky nádraží. Souhrnné náklady na správu, opravy a investice v letech 2017 až 2022 dosáhnou výše 8,4 miliardy korun.

Za první rok správy nádraží vynaložila SŽDC do oprav, stavebních úprav nebo projektové přípravy přes 215 milionů korun. Zcela dokončených je 149 stavebních akcí za bezmála 110 milionů, další desítky větších či menších oprav běží. „Podařilo se nám dotáhnout převod nádraží do majetku státu a otevřít tak cestu k větším investicím do zanedbaných budov. Jsem rád, že práce začaly ihned po převodu a první výsledky už jsou vidět. Každý, kdo pravidelně cestuje vlakem, však potvrdí, že nás v této oblasti čeká ještě mnoho práce. Modernizovaných nádraží ale bude v příštích letech rapidně přibývat,“ konstatuje ministr dopravy Dan Ťok. V letošním roce jsou v plánu především opravy za bezmála 600 milionů korun, dalších 45 milionů jde na zahájení rozsáhlejších rekonstrukcí sedmi nádraží v Břeclavi, Kuřimi, Hradci Králové, Turnově, Lipníku nad Bečvou, Přerově a Sokolově.

Na projektovou přípravu pro necelou sedmdesátku nádraží vynaloží SŽDC 74 milionů korun. „V dalších letech se bude částka na větší stavební akce dále zvyšovat. Připravují se modernizace pražského hlavního nádraží, českobudějovického a také hlavního nádraží v Plzni nebo v Pardubicích,“ říká generální ředitel SŽDC Pavel Surý. V příštím roce se dokončí první investiční akce z letošního roku a dojdou také dílčí opravné práce. „Hlavní podíl bude v tomto roce spočívat v projektové přípravě asi padesátky akcí, které budou základem pro uskutečnění staveb v budoucích letech. Jen na zahájení nebo pokračování realizací investičních projektů je pro příští rok naplánována částka přibližně půl miliardy korun,“ přibližuje náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Ale i v tomto roce se rozběhnou důležité rekonstrukce staničních budov, například v Bílině, Frenštátu pod Radhoštěm, Křižanově, Šternberku a Huštěnovicích, zahájí se také dlouho očekávaná přestavba kolínského nádraží. Během následujícího roku 2019 se soupis investičních akcí rozroste o další padesátku. Součástí by měla být běžná nádraží, kde si modernizaci vyžaduje stavebně technický stav, ale také důležitá nádraží z pohledu cestujících. Bude se jednat o velké stanice s významným počtem cestujících, jako je uvedené pražské hlavní nádraží nebo třeba nádraží v Berouně, Českých Budějovicích, Plzni, Jihlavě, Chodově či pražské smíchovské nádraží. SŽDC předpokládá, že v období 2019 a 2022 bude každý rok připravena v průměru padesátka projektů na větší revitalizace, což si vyžádá přibližně 900 milionů ročně.

„Naše plány jsou nejlépe zřejmé ze samotných čísel. Pokud srovnáme letošní rok, kdy částečně opravíme přibližně 172 nádraží a zahájíme rozsáhlejší modernizaci u sedmi výpravních budov, tak již v následujícím roce se počet investičních staveb zvýší ze 7 na 27. Celkově za pět let částečně opravíme téměř 400 nádraží a 160 kompletně zrevitalizujeme,“ vyjmenovává Tomáš Drmola. „Příprava plánů je velmi důležitá, můžeme začít systematicky pracovat a připravovat stavby. Musíme ovšem počítat s možnými riziky, která mohou naše představy změnit. Jistá omezení vidíme v hodnocení ekonomické efektivnosti projektů. Obávám se, že se nevyhneme nutným redukcím předimenzovaných objektů,“ vysvětluje náměstek Drmola. Další důležitým faktorem je atraktivita menších nádraží a obtížné hledání využití nejen komerčních prostor. „Také se musíme vypořádat s možnými průtahy při přípravě projektů a kapacitními možnostmi trhu dodavatelů projektových prací se zkušeností se stavbami na dráze,“ doplňuje.

Příklady plánovaných větších modernizací nádraží v jednotlivých krajích

Region	Začátek stavebních prací	Náklady (v mil. Kč)
Hlavní město Praha		
Praha hlavní nádraží	2019	945
Praha-Smíchov	2019	160
Jihočeský kraj		
České Budějovice	2019	165
Jihomoravský kraj		
Znojmo	2020	88
Karlovarský kraj		
Cheb	2022	149
Královéhradecký kraj		
Chlumec nad Cidlinou	2020	53
Liberecký kraj		
Liberec	2021	119
Moravskoslezský kraj		
Opava západ	2019	36
Ostrava-Vítkovice	2021	64
Olomoucký kraj		
Šternberk	2018	31
Kojetín	2020	50
Nezamyslice	2021	49
Pardubický kraj		
Letohrad	2020	30

Plzeňský kraj		
Horáždovice	2019	11
Plzeň hlavní nádraží	2020	325
Středočeský kraj		
Beroun	2019	55
Kralupy nad Vltavou	2020	72
Mladá Boleslav hlavní nádraží	2020	54
Nymburk hlavní nádraží	2021	51
Ústecký kraj		
Lovosice	2019	60
Most	2020	146
Kraj Vysočina		
Křižanov	2018	31
Velké Meziříčí	2018	30
Jihlava	2019	65
Zlínský kraj		
Huštěnovice	2018	9
Chropyně	2020	17

29. 08. 2017 Tunely mohou vzít Masarykovo nádraží vlaky, přesto ho developer zkráší (Praha Masarykovo n. vs. Nové spojení II)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/masarykova-nadrazi-rychlodraha-dnf-/praha-zpravy.aspx?c=A170829_348462_praha-zpravy_rsr)

Železničáři a developer pozvednou pražské Masarykovo nádraží. Brzy bude mít nové kasy a obchody. V budoucnosti ale může přijít o vlaky. Část regionálních spojů by mu mohly sebrat tunely rychlodráhy, kterou Praha plánuje vybudovat. Praha si koleduje o to, že rozčílí veřejnost podobně jako téměř před deseti lety. Tehdy přišlo vedení magistrátu s myšlenkou zrušit Masarykovo nádraží a narazilo na smršť kritiky. Jak od Pražanů, tak od železničářů. Nápad byl takový, že všechny vlaky budou jezdit na hlavní nádraží a na místě dnešních kolejí Masarykova nádraží vznikne nová zástavba. Tehdejší radní Martin Langmajer (ODS) argumentoval tím, že je nádraží slepé a lokomotivy se kvůli tomu musejí přepřahat. Postupně se od záměru i v návaznosti na kritiku upustilo. Zejména po tom, co město začalo s Masaryčkou počítat jako s konečnou rychlodráhou, která má propojit centrum města s Letištěm Václava Havla. Za nesmysl označily záměr radních i České dráhy. „Masarykovo nádraží nelze zrušit bez toho, že by se nejdříve vybuďovalo zcela nové nádraží někde na okraji Prahy či v podzemí, jak je nynější světový trend,“ uvedl tehdy mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. A právě druhé jím nastíněné řešení se teď stává více reálným než kdy dřív. Radní totiž schválili změnu územního plánu, která do něj zanesla takzvané Nové spojení II, tedy dvojici asi desetikilometrových tunelů, které mají zvětšit kapacitu pražské železnice a umožnit mnohem lepší průjezd centrem metropole vlakům, které dnes končí na Masarykově nádraží. Třeba z Kladna by mohl cestující dojet například až na vršovické nádraží, nebo z Milovic na Karlovo náměstí, kde má vzniknout jedna ze čtyř podzemních železničních zastávek propojených se stanicemi metra. Rozhodnutí radních ale musí ještě v září posvětit zastupitelé. České dráhy i Správa železniční dopravní cesty samozřejmě poukazují na to, že i když se tak stane, nebude Nové spojení II stát napřesrok a dost možná ani do dvaceti let. Ale vzhledem k tomu, že ministerstvo dopravy plánuje do Prahy přivést hned čtveřici nových rychlodrah a s nimi stovky nových vlaků, je vyrazení těchto tunelů zřejmě nevyhnutelné. Pražská železniční síť je totiž dnes již téměř na hraně své kapacity. A byla to ostatně SŽDC, která o změnu územního plánu hlavní město požádala. Tunely a na nich nové podzemní zastávky by ale Masarykovo nádraží odebraly značnou část regionálních vlaků. Jejich cestující by mohli vystoupit v nových průjezdných zastávkách Florenc nebo Opera, která má vzniknout mezi hlavním nádražím a stanicí metra Muzeum. Přestože je například podle městské organizace Ropid, která v Praze a okolí plánuje dopravu, podobné řešení nezbytné, investují se do rekonstrukce Masarykova nádraží velké peníze. SŽDC aktuálně připravuje obnovu tamního kolejíště a nástupišť v hodnotě kolem 1,6 miliardy korun. „Není možné v současné době podmiňovat a ovlivňovat potenciální realizaci Nového spojení II jakoukoli aktuální investici

do železniční dopravní cesty. Nové spojení II musí být nejdříve regulérně posouzeno studií proveditelnosti, což se zatím nestalo," vysvětluje Kateřina Šubová, mluvčí SŽDC.

Výkladní skříň bez vlaků?

ČD se navíc rozhodly z Masarykova nádraží udělat jakousi vlastní výkladní skříň. Společně s developerskou společností Penta se pustily do rekonstrukce historické budovy za 135 milionů korun. Z nádraží již třeba zmizela nevzhledná vyspravovaná dlažba, kterou nahradil žulový povrch. Stavaři také postaví nové pokladny v místech, kde jsou nyní toalety. Ty naopak budou nově v suterénu. Na uvolněný prostor, kde se dosud prodávají jízdenky, se rozšíří obchodní plochy. Kromě toho chce Penta v okolí Masarykova nádraží na rozloze 22 tisíc metrů čtverečních vystavět v nejbližších letech administrativní a obchodní zónu. Na výsledném projektu osobně pracovala proslulá britská architektka iráckého původu Zaha Hadid. Součástí proměny nádraží je i zastřešení kolejí, nad nímž by vznikl prostor se zelení i obchody, které připravuje SŽDC.

Podle Štáhlavského z ČD se ale i do budoucna počítá s tím, že by na Masaryčku dál jezdily vlaky – minimálně z rychlodráhy na letiště a Kladno. To potvrdil i mluvčí Ropidu Filip Drápal. Nádražní budova je navíc památkově chráněný objekt, takže nehrozí ani její demolice. Paradoxně by se tak mohlo stát, že město bude dopravní život Masarykova nádraží uměle prodlužovat. „Kdyby se Nové spojení II podařilo postavit tak, jak je naplánované, tak Masaryčka přestane být potřeba. Ale protože už jsme si jednou hádkou o tohle nádraží prošli a rozumíme tomu, že to je oblíbená stanice s výbornými přístupnými vazbami, tak musí žít, dokud to jen trochu bude dávat smysl,“ řekl MF DNES jeden z koaličních politiků, který si ale nepřál uvést jméno. Podle radního pro dopravu Petra Dolínka (ČSSD) je potřeba brát ohled na to, že Nové spojení II není projekt nejbližších let. „Bavíme se o horizontu několika desetiletí. Obecně chceme železniční dopravu v Praze posilovat, takže minimálně v bližší budoucnosti bude mít Masarykovo nádraží v dopravní síti stále velmi významnou roli,“ říká.

Masarykovo nádraží

Masarykovo nádraží je historicky nejstarší parastrojní železniční nádraží v Praze. První vlak jím projel 4. srpna 1845, slavnostně byl provoz zahájen 20. srpna téhož roku. V té době byla Praha ještě opevněným městem a zhruba v místech dnešního přemostění Masarykova nádraží stály hradby. Kvůli kolejím vycházejícím z nádraží do nich bylo proraženo a postaveno šest uzamykatelných bran. Až do roku 1862 neslo nádraží jméno Praha, do roku 1919 Praha státní nádraží, až poté stanice získala jméno po prvním prezidentovi. V roce 1940 okupanti změnili název na Praha hybernské nádraží, po válce bylo opět krátce Masarykovo. Mezi lety 1953 až 1990 stanice nesla jméno Praha střed. Od poloviny 20. století se často uvažovalo o zrušení stanice. Překážku, kterou kolejiště představovalo pro povrchovou dopravu, nakonec vyřešilo přemostění Masarykova nádraží Severojižní magistrálou v 70. letech. Naposledy myšlenku uzavření nádraží nadnesli pražští radní v roce 2008. Později však od záměru upustili, a to kvůli plánu využít nádraží jako konečnou stanici připravované rychlodráhy na Kladno.

30. 08. 2017 Železnice spojující Poličku se Skutčí oslaví v sobotu 120 let (Polička – Žďárec u Skutče, 6. října 1897)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/zeleznice-policka-zdarec-u-skutce-oslavy-120-let-fli-pardubice-zpravy.aspx?c=A170830_348643_pardubice-zpravy_jah)

Výstavy, zvláštní jízdy či promítání filmů budou součástí sobotních oslav 120 let od zahájení provozu na dráze mezi Poličkou a Žďárcem u Skutče. Pro obce jako jsou Borová, Pustá Kamenice, Krouna a další, bylo prodloužení trati na severním okraji Žďárských vrchů v roce 1897 požehnáním. „Během sedmi měsíců byla tato náročná práce skončena a jejím výsledkem byla trať dlouhá 33,2 kilometru s výškovým rozdílem 200 metrů,“ uvádí pamětní deska obce Krouna na místě tamního historického nádraží, které správci železnice před několika měsíci nahradili jednoduchým přístřeškem. Lokálce postupně ubývají nejen cestující, ale i nádraží. Anebo také spoje na úkor autobusových.

O tom, jaký je současný stav trati a jejího okolí, se mohou přesvědčit milovníci železnice a její historie tuto sobotu, kdy budou jedním z hlavních bodů programu oslav jízdy zvláštních vlaků sestavených z historických vozů bývalé třetí třídy a vedených parní lokomotivou 464.008 Ušatá z roku 1935. V soupravě doprovázené vlakovým personálem ve stejnokrojích z třicátých let minulého století bude zařazen i historický služební vůz s prodejem upomínkových předmětů s tematikou železnice a s možností přepravy dětských kočárků a jízdních kol.

Personál spojů bude v historických uniformách

„Zvláštní vlaky s parní lokomotivou doplní ještě několik dalších zvláštních motorových vlaků s historickými motorovými vozy Singrovka, Krokodýl a Hurvínek. Také personál těchto spojů bude ustrojen v historických uniformách, a to v těch, které byly na železnici používány od šedesátých let minulého století. Na vybrané pravidelné spoje navíc České dráhy nasadí moderní motorovou jednotku řady 844 RegioShark,“ uvedl Josef Vendolský, předseda spolku Poličská lokálka. Po celou dobu oslav bude k dispozici pamětní razítko a zajištěn prodej turistických vizitek místní dráhy a dalších upomínkových předmětů s železniční tematikou a v Poličce, Borové a Skutči také prodej občerstvení. Návštěvníci se mohou dále těšit na výstavy lokomotiv ve stanicích Polička a Skuteč, jízdy drezínou pro děti po stanici Borová u Poličky, motorovou lokomotivou v Poličce, motorovým vozem ve Skutči a další doprovodné programy nebo koncerty. V obci Borová spolek Poličská lokálka otevře výstavu věnovanou historii lokálky a na nádraží v Poličce České dráhy pro návštěvníky připraví Kinematovlak s promítáním filmů pro děti, dále pak hrací Vlášek Hráček, tedy vůz, který slouží jako herna pro děti, a vůz s výstavou o historii železnice. Vstup na tyto doprovodné programy je bezplatný.

Cestující z Pardubicka a Chrudimska mohou pro svoji cestu na oslavy využít pár zvláštních spěšných motorových vlaků vedených historickým motorovým vozem M 131.1228 z roku 1951, známým také jako Hurvínek. Vlak na svoji cestu z Pardubic vyrazí 6 minut po sedmé hodině ranní, aby po zastávkách v Chrudimi, Slatiňanech, Chrasti u Chrudimi, Vrbatově Kostelci, Prosetíně a Žďárci u Skutče dorazil do Skutče o půl deváté. Na svoji zpáteční cestu se vydá 6 minut před čtvrtou hodinou odpolední a po stejných zastávkách dorazí do Pardubic 19 minut po sedmnácté hodině. Ve Skutči bude v průběhu dne motorový vůz vystaven k prohlídkám pro veřejnost a podle zájmu příchozích uskuteční několik jízd po stanici. Odbavení cestujících ve všech zvláštních vlacích zajistí jejich personál přímo ve vlaku nebo na nástupišti před odjezdem u vlaku, a to dobovými lepenkovými jízdenkami. Ve zvláštních vlacích neplatí jízdní doklady vydané jinými dopravci, jízdní výhody, slevy a komerční nabídky jiných dopravců ani jízdní doklady IDS IREDO.

Historie trati

Trať Polička – Žďárec u Skutče byla slavnostně otevřena 6. října 1897. K její historii se váže několik osudových příběhů. Například v prosinci 1944 napadlo letadlo západních spojenců osobní vlak u Krouny. „Ve služebním voze skonala po zásahu vlakvedoucí a topič zemřel za několik hodin v poličské nemocnici. Těžce zranění byli strojvedoucí, poštovní úředník a dva železničáři, sedm cestujících mělo lehčí zranění,“ uvedla krounská kronikářka Marcela Nekvindová v pamětní knize k historii obce. Na začátku května 1945 partyzáni vyhodili do vzduchu u Čachnova železniční trať. Němci za to zastřelili pět lidí z Čachnova a Pusté Kamenice. V červnu 1995 z třiatvacesti cestujících přežili pouze čtyři srážku lokálky u Krouny se třemi nákladními vagóny, které se nekontrolovaně rozjely po trati od Čachnova.

30. 08. 2017 ČD rozšíří nabídku občerstvení a služby v 1. třídě

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29529/>)

České dráhy v září rozšíří své doplňkové služby na další linky a spoje. Kávu, čokoládu, pivo nebo něco k snědku z nabídky ČD Minibaru si brzy koupí cestující nově i v rychlících Praha – Hradec Králové. Chlazené občerstvení z automatů budou mít pro změnu k dispozici zákazníci v rychlících Praha – Česká Třebová – Brno. Denní tisk nabídne národní dopravce i cestujícím v 1. třídě vybraných rychlíků vyšší kvality.

ČD Minibar také do Hradce Králové a Luhačovic

„Služba ČD Minibar si u našich cestujících získala za krátkou dobu značnou oblibu, proto ji rozšíříme na další spoje. Od září nabídneme občerstvení ČD Minibaru také v přibližně dvacítce vlaků mezi Prahou a Hradcem Králové a na dvou párech vlaků mezi Prahou a Luhačovicemi,“ říká Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu, a doplňuje informace k této službě: „Nabídka ČD Minibar představuje roznášku občerstvení po vlakové soupravě. Stevard ho zákazníkům nabídne přímo na jejich místě. V současnosti na několika linkách, například z Prahy do Českých Budějovic, do Plzně nebo do Brna, si mohou cestující zakoupit teplé nápoje od 10 korun, nealkoholické od 12 korun a pivo od 23 korun. V nabídce jsou i drobné pochutiny, především rozpékané pečivo, a další občerstvení. Za loňský rok stevardi roznesli na místa cestujících 88 tisíc litrů teplých nápojů a nabídli cestujícím více než 160 tisíc litrů chlazených nápojů a přes 11,5 tuny pečiva a snacků.“

Občerstvovací automaty na lince Praha – Česká Třebová – Brno

Po úspěšném odzkoušení automatů s nabídkou chlazeného občerstvení ve spojích linky R 13 Brno – Břeclav – Přerov – Olomouc byly nyní nainstalovány stejné automaty i do zbývajících vlaků InterPanter. Během září tak bude postupně nabízena služba ČD Snack, tedy nabídka občerstvení na palubě vlaku prostřednictvím automatu, také na lince R 19 Praha – Česká Třebová – Brno. V nabídce automatu na palubě vlaku jsou např. nápoje v ceně okolo 15 Kč nebo drobné občerstvení za obdobné ceny. Provozovatelem automatů je partnerská společnost Delicomat.

Denní tisk i ve vybraných rychlících vyšší kvality

Ve druhé polovině září rozšíří České dráhy také nabídku denního tisku pro cestující v 1. třídě. „Ze strany cestujících máme pozitivní ohlasy na naše doplňkové služby v 1. třídě expresních vlaků, proto jsme se rozhodli nabídnout některé z nich také v rychlících vyšší kvality. Přibližně od poloviny září tak nabídneme cestujícím v 1. třídě ve vybraných rychlících vyšší kvality denní tisk zdarma. Půjde například o vlaky z Prahy do Plzně, Klatov a do Chebu, nebo o vlaky z Prahy přes Pardubice a Olomouc do Luhačovic,“ upozorňuje Michal Štěpán.

České dráhy připravují i další rozšíření svých služeb, například se připravuje k novému jízdnímu řádu rozšíření Wi-Fi připojení k internetu do dalších spojů na různých linkách po celé České republice. Zároveň národní dopravce připravuje od poloviny září změny v uplatnění práva z přepravní smlouvy u nákupu jízdenek na eShopu Českých drah. U vybraných typů jízdních dokladů, zpočátku pořízených pouze na webu Českých drah, je bude moci bezplatně vyměnit ještě 15 min před odjezdem vlaku. Komplexní informace budou cestujícím zpřístupněny zhruba týden před aktivací nového systému.

31. 08. 2017 Železniční muzeum láká tisíce lidí, otevřeno bude o měsíc déle (depozitář NTM Chomutov, do 29. října 2017)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/zeleznicni-muzeum-depozitar-chomutov-navstevnost-fxh-usti-zpravy.aspx?c=A170825_347674_usti-zpravy_vac2)

Téměř o měsíc déle si mohou lidé prohlížet železniční skvosty v depozitáři Národního technického muzea v Chomutově. Letos se poprvé místo na pár dnů v roce otevřel na celou sezonu a zájem předčil očekávání. Železniční muzeum proto bude otevřené až do 29. října. Od červnového zpřístupnění areálu si zhruba stovku exponátů prohlédlo už přes osm tisíc návštěvníků. „Máme radost, že je u nás hodně zájemců o dějiny železnice, proto jim vycházíme vstříc a návštěvní dobu depozitáře prodlužujeme,“ uvedl generální ředitel muzea Karel Ksandr.

Expozice představuje vývoj drážní dopravy od druhé poloviny 19. století až do současnosti. K vidění jsou lokomotivy bývalých ČSD, salonní, osobní i motorové vozy, historické drezíny, ale i vozidla, která ještě nedávno sloužila v pravidelném provozu u Českých drah. Mezi největší unikáty patří parní lokomotiva Albatros, která v srpnu 1964 rychlostí 162 km/h vytvořila dosud nepřekonaný rekord parních lokomotiv Československých státních drah. Depozitář má otevřeno od čtvrtka do neděle vždy od 10 do 17 hodin.

31. 08. 2017 Transtech, dcera Škody Transportation, dodá do Finska 20 vagonů

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/transtech-dcera-skody-transportation-doda-do-finska-20-vagonu/1521664>)

Finský Transtech, dceřiná společnost Škody Transportation, dodá do Finska 20 dvoupodlažních osobních vagonů za téměř 1,4 miliardy korun. Finské dráhy využily opci kontraktu z roku 2015. ČTK to řekla mluvčí plzeňské skupiny Lubomíra Černá. Výroba začne v příštím roce, předávání od roku 2019. "První osobní vůz byl na finské tratě nasazen už v červnu 1998 a nyní vozí cestující více než 270 těchto vozidel na všech hlavních tratích. Škoda má na náročném skandinávském trhu stále silnější zvuk. Místní zákazníci jsou s našimi výrobky spokojeni," řekl šéf představenstva Škody Transportation Tomáš Ignačák. Podle něj to dokazuje nejen nová zakázka, ale i kontrakty na nízkopodlažní tramvaje do Helsinek za více než čtyři miliardy Kč uzavřené na konci loňského roku.

Osobní vozy, jejichž rychlost je až 200 km/hod., jsou tlakotěsné s kvalitní tepelnou izolací až do minus 35 stupňů Celsia. Tlakotěsné jsou i přechodové uličky, v důsledku čehož je pohyb mezi vagóny pohodlný a bezpečný. Všechny vozy mají silnou hliníkovou konstrukci. " Díky komfortu a spolehlivosti se staly mezi cestujícími velmi oblíbenými. Vynikají prostorným a světlým interiérem s širokým rozsahem služeb," řekl předseda představenstva Transtechu Zdeněk Majer.

Finské státní dráhy získají 20 vozů označených jako model Ed, které jsou vybaveny 113 sedadly v obou podlažích a koncovém oddílu. Firma nabízí také model Eds pro rodiny a cestující se sníženou mobilitou a Edfs, který má navíc oddíl pro průvodčího a jídelnu. "Finská osobní vnitrostátní železniční přeprava pokračuje ve výrazném růstu. Letos se počet přepravených zvýšil o téměř deset procent, na většině hlavních tras dokonce o 20 procent. Významnými investicemi do rozšiřování kapacit chceme umožnit další růst železniční dopravy i v budoucnosti," řekla první viceprezidentka Finských státních drah VR Maisa Romanainenová, Dnešní stav infrastruktury podle ní nedovoluje rozšiřovat nabídku služeb v denních špičkách.

Transtech s více než 500 pracovníky byl založen v roce 1985 a je to největší výrobce kolejových vozidel ve Skandinávii. Vyrábí hlavně dvoupodlažní elektrické vagon, tramvaje a strojírenské produkty. Škoda koupila kontrolní podíl v Transtechu v srpnu 2015, šlo o její první akvizici v západní Evropě. K jeho klíčovým zakázkám patřila tehdy právě dodávka dvoupatrových tlakotěsných vagonů pro státní dráhy. Finský podnik má roční obrát přes 2,5 miliardy korun.

31. 08. 2017 České dráhy hospodařily v prvním pololetí se ziskem

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29538/>)

Skupina České dráhy ukončila podle Mezinárodních standardů účetního výkaznictví (IFRS) první pololetí 2017 se ziskem 537 milionů korun. Tento výsledek je meziročně lepší o 127 milionů korun a odráží se v něm růst tržeb z osobní přepravy, nižší úrokové náklady, ale také kurzové zisky.

Segment osobní dopravy

Se ziskem 29 milionů korun hospodařil v prvních šesti měsících segment osobní dopravy. „Našich služeb využilo o 1,3 milionu více zákazníků než za stejné období loňského roku a přepravní výkon vzrostl o 146 milionů osobokilometrů. Tomu samozřejmě odpovídá i růst tržeb z přepravy cestujících o 241 milionů korun,“ vysvětluje důvody zlepšení předseda představenstva a generální ředitel ČD, a. s., Pavel Krtek. Pozitivní vliv v řádu stovek milionů korun však měly na výsledek osobní dopravy i kurzové zisky a nižší úrokové náklady, za kterými stojí i výhodné loňské refinancování starších dluhopisů.

Segment nákladní dopravy

Tradičně zisková byla v prvním pololetí 2017 také nákladní doprava. Segment vykázal zisk 384 milionů korun. „Dceřiná společnost ČD Cargo pokračuje v expanzi na zahraniční trhy a snaží se zefektivnit přepravu jednotlivých vozových zásilek. Podařilo se zastavit pokles výkonů z předchozích let a meziročně o cca 60 milionů korun zvýšit tržby,“ komentuje výsledek největší dceřiné firmy Pavel Krtek. Meziroční pokles čistého zisku nákladní dopravy o 76 milionů korun je tak dán především vyššími odpisy v důsledku investic do vozidel a také zvýšením osobních nákladů, což souvisí s výsledkem kolektivního vyjednávání a s růstem mezd zaměstnanců. Oba tyto náklady však znamenají krok k posílení stability a konkurenceschopnosti firmy na trhu.

V prvním pololetí 2017 se dařilo všem společnostem Skupiny ČD a agentura Moody's již v květnu potvrdila Českým drahám rating na stupni Baa2 se stabilním výhledem.
