

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – říjen 2015

OBSAH

01. 10. 2015	S PRAŽSKOU JÍZDENKOU UŽ VLAKEM DOJEDETE AŽ DO ÚSTECKÉHO KRAJE (LYSÁ NAD LABEM – ŠTĚTÍ).....	3
01. 10. 2015	MINISTERSTVO BUDE VÍCE PROSAZOVAT VZÁJEMNÉ UZNÁVÁNÍ JÍZDENEK .	3
02. 10. 2015	AŠ SE BOJÍ OSTUDY. NOVÁ TRÁŤ PŘIVEZE NĚMCE KE ZPUSTLÉMU NÁDRAŽÍ	3
02. 10. 2015	ČD DOSTALY OD ÚOHS POKUTU 200 000 KČ ZA ELEKTRICKÉ VLAKY	4
04. 10. 2015	KRAJ PROHRÁL DALŠÍ BITVU KVŮLI VLAKŮM STADLER PRO HORSKOU ŽELEZNICI.....	5
05. 10. 2015	ČEŠTÍ DOPRAVCI POSILUJÍ NA SLOVENSKU, REGIOJET VYJÍŽDÍ DO ZVOLENA (OD 13. PROSINCE 2015).....	5
06. 10. 2015	V HARRACHOVĚ VZNIKÁ NOVÁ VÝHYBNA PRO KŘIŽOVÁNÍ VLAKŮ.....	6
06. 10. 2015	DAN ŤOK: MÁME NÁVRHY ŘEŠENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI NA ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDECH.....	6
07. 10. 2015	CHCEME JET PRVNÍ! ČESKÉ DRÁHY BOJUJÍ S REGIOJETEREM UŽ I O JÍZDNÍ ŘÁDY	7
08. 10. 2015	DOTACE ROSTOU, JEZDÍ SE MÉNĚ. REGIONÁLNÍ DOPRAVA POLYKÁ STÁLE VĚTŠÍ SUMY.....	8
08. 10. 2015	ZA SRÁŽKU VLAKŮ NA LITOMĚŘICKU POLICIE OBVINILA STROJVŮDCE, NEZASTAVIL (28. BŘEZNA 2015).....	8
09. 10. 2015	LIDÉ ZMOKNOU A NA PERON KÁLÍ HOLUBI. MĚSTU SE NELÍBÍ MILIARDOVÁ OPRAVA NÁDRAŽÍ (ČESKÝ TĚŠÍN).....	9
09. 10. 2015	EVROPSKÝ STANDARD GSM-R PROPOJÍ ČESKOU ŽELEZNICI S RAKOUSKOU (ZNOJMO – ŠATOV – ST. HR.).....	9
12. 10. 2015	MINISTERSTVO UZAVŘE SMLOUVU S ČD NA PROVOZ NA TRASE BRNO – OLOMOUC (R13).....	10
12. 10. 2015	STARÁ TIŠNOVKA NEJEZDÍ A CHÁTRÁ. ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ NAHRADÍ PARK .	10
12. 10. 2015	KONKURENCE? NA ŽELEZNICI V PRAZE BY PRÝ MOHL VYJET LEO EXPRESS (S41 PRAHA-HOSTIVAŘ – ROZTOKY U PRAHY)	11
12. 10. 2015	SPOR O NÁRODNÍHO DOPRAVCE. PO ČESKÝCH DRAHÁCH HO POUŽÍVÁ REGIOJET	11
13. 10. 2015	ČESKÉ DRÁHY ZLEVNÍ PRVNÍ TŘÍDU, ZNOVU ZDRAŽÍ POPLATEK ZA KOLO (OD 13. PROSINCE 2015).....	12
13. 10. 2015	DRÁHY USPĚLY, ZABLOKOVALY SOUTĚŽ NA RYCHLÍKY. NAVZDORY SVĚMU MAJITELI (R16)	12
14. 10. 2015	DRÁHY OMEZÍ VÝHODY MAJITELŮM REŽIJEK, ODBORÁŘI JSOU PROTI (EX1 PRAHA – OSTRAVA, 35 KČ).....	13
14. 10. 2015	ZASTAVIT, ČI NEZASTAVIT? SPORY O ČESKOU TŘEBOVOU ZBRZDILY JÍZDNÍ ŘÁD (EX3, EC 272/273).....	13
14. 10. 2015	ČESKÝM DRAHÁM VADÍ I DRUHÝ TENDR NA ŠUMAVSKOU LOKÁLKU, DALY PODNĚT ÚOHS (TRATĚ Č. 194, 197, 198).....	14
14. 10. 2015	OBCE Z PLZEŇSKA USILUJÍ O OBNOVU TRATI MLADOTICE – KRALOVICE ...	14
14. 10. 2015	NA MODERNIZOVANÉ ČÁSTI TRATI Z HAVLÍČKOVA BRODU DO BRNA SE JEZDÍ RYCHLEJI (SKLENÉ NAD OSLAVOU – OSTROV NAD OSLAVOU).....	15
15. 10. 2015	BABIŠ VYSLYŠEL JANČUROVY PROSBY, VLOŽIL SE DO JEHO SPORU O RYCHLÍKY (R13).....	15

16. 10. 2015	MEZI ČESKEM A POLSKEM ZAČNOU JEZDIT REGIONÁLNÍ VLAKY (BOHUMÍN, ČESKÝ TĚŠÍN).....	16
17. 10. 2015	ŤOK: PŘEVOD NÁDRAŽÍ MŮŽE KVŮLI CENĚ ZABLOKOVAT VEDENÍ ČD.....	17
19. 10. 2015	MONOPOLY NA ŽELEZNICI NESTÍHAJÍ, VÝLUKY SE PRODLUŽUJÍ O TÝDNY..	17
19. 10. 2015	OBLOUKY V ÚDOLÍ ZMIZÍ, NA KORIDORU NOVĚ VZNIKNOU TŘI KRATŠÍ TUNELY (ÚSTÍ NAD ORLICÍ – CHOCEŇ).....	18
20. 10. 2015	ŠPATNĚ ZAPOJENÉ BRZDY, UZAVŘELA INSPEKCE NEHODU VLAKU S UHLÍM V PASKOVĚ (19. ÚNORA 2015).....	19
20. 10. 2015	KRAJ VYSOČINA CHCE ÚZKOKOLEJKU POŘÁD, LEPŠÍ SMLOUVU JÍ OVŠEM NEDÁ (JHMD).....	20
21. 10. 2015	SUPERCITY PENDOLINO: Z PRAHY DO OSTRAVY V REKORDNÍM ČASE. ZRYCHLÍ I DALŠÍ VLAKY (OD 13. PROSINCE 2015).....	20
21. 10. 2015	DRÁHY CHTĚJÍ BEZPEČNĚJŠÍ JÍZDENKY, VYPSALY TENDR ZA 60 MILIONŮ .	22
21. 10. 2015	O VÍKENDU KONČÍ LETNÍ ČAS, ZMĚNA SE DOTKNE 11 NOČNÍCH DÁLKOVÝCH VLAKŮ ČD (25. ŘÍJNA 2015).....	22
22. 10. 2015	ČESKÉ DRÁHY MODERNIZUJÍ, NA POSÁZAVSKÝ PACIFIK VYJEDOU VAGONY S WIFI (BMTO).....	23
23. 10. 2015	ŤOK ZKRITIZOVAL ČESKÝM DRAHÁM REKLAMU: UKAŽTE RADŠÍ KVALITU V PROVOZU	23
23. 10. 2015	HLUK, PRACH A NEPOHODLÍ. Z HORNÍHO NÁDRAŽÍ ZBYLA UŽ JEN HROMADA SUTIN (KARLOVY VARY)	24
23. 10. 2015	BIZARNÍ SOUBOJ NA ŽELEZNICI: VŠICHNI CHTĚJÍ BÝT NÁRODNÍM DOPRAVCEM	24
24. 10. 2015	ÚZKOKOLEJKY SE BOJÍ O MILIONY Z EU, TAK VOZÍ PODIVNÉ RAMPY PRO VOZÍČKÁŘE (JHMD, M 27).....	25
26. 10. 2015	NÁDRAŽÍ V PLZEŇSKÉM KOTEROVĚ SE ZRUŠÍ, NAHRADÍ HO ZASTÁVKA SLOVANY (PLZEŇ-SLOVANY)	26
27. 10. 2015	LOKOMOTIVA ZÁTOPEK STÁLE NEMÁ JEDNO NĚMECKÉ RAZÍTKO (109 E)...	26
27. 10. 2015	ČESKÉ DRÁHY PO ČTYŘECH LETECH OPRAVÍ PONIČENÝ VLAK. ZAPLATÍ 105 MILIONŮ (471.003)	27
27. 10. 2015	REGIOJET HROZÍ KONCEM LINKY BRATISLAVA – KOŠICE. KVŮLI DOTACÍM	27
28. 10. 2015	VLAKY NABÍRALY ZBYTEČNÉ ZPOŽDĚNÍ. SPRÁVCI TRATĚ TOTIŽ CHYBĚLA VÝHYBKA.....	27
29. 10. 2015	NĚMECKÉ DRÁHY PÍŠÍ ČD KVŮLI ZPOŽDĚNÉ DODÁVCE VLAKŮ (PRAHA – HAMBURG).....	28
29. 10. 2015	ŽELEZNIČÁŘI COUVLI OD POŽADAVKU NA ZNALOST ČEŠTINY (RYCHLÁ SPOJENÍ – STUDIE PŘÍLEŽITOSTÍ).....	29
29. 10. 2015	AŽD HODLÁ KOUPIŤ DVĚ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ, MAJÍ SLOUŽIT K TESTOVÁNÍ I DOPRAVĚ (TRATĚ Č. 063 ODB. KAMENSKO – DOLNÍ BOUSOV, 113 ČÍŽKOVICE – OBRNICE).....	29
30. 10. 2015	NA TEPLICKU SE SRAZILY NÁKLADNÍ VLAKY. STROJVEDOUCÍ ZEMŘEL (VELVĚTY).....	30
30. 10. 2015	MINISTERSTVO CHCE ZRUŠIT ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD VE STUDÉNCĚ.....	30
31. 10. 2015	ARRIVA KŘÍŠÍ VLAKY BEZ DOTACÍ. SPOJÍ PRAHU S BENEŠOVEM A TRENČÍNEM.....	31
31. 10. 2015	JEDNA KOLEJ JE PO NEHODĚ U VELVĚT ZNOVU PRŮJEZDNÁ, DRUHÁ SE STÁLE OPRAVUJE.....	31

01. 10. 2015 S pražskou jízdenkou už vlakem dojedete až do Ústeckého kraje (Lysá nad Labem – Štětí)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/prazska-integrovana-doprava-se-integruje-do-usteckeho-kraje-pre-praha-zpravy.aspx?c=A151001_110557_praha-zpravy_nub)

Už půl roku se dá s pražskou jízdenkou dojet autobusem až do Štětí v Ústeckém kraji, ode dneška se zjednodušilo i cestování po železnici ve stejné trase. Pražské jízdné platí v osobních vlacích i rychlicích. Jízdní doklady Pražské integrované dopravy lze nově využít na železniční lince S32 mezi Liběchovem a Štětím. „Jedná se o první železniční stanici v rámci PID na území Ústeckého kraje,“ uvedl mluvčí ROPID Filip Drápal. Současně dochází i k integraci rychlíků v úseku Lysá nad Labem – Štětí. Nově budou spoje v úseku Kolín – Štětí označeny jako linka R32. Lidem z průmyslového města na pravém břehu Labe se usnadní především cestování směrem na Mělnicko a Neratovicko. K dojíždění do Prahy jich totiž mnoho využívá hlavní železniční trať na opačné straně řeky, která prozatím integrovaná není. Do integrovaného dopravního systému by se v březnu příštího roku mělo zapojit také Kladensko.

01. 10. 2015 Ministerstvo bude více prosazovat vzájemné uznávání jízdenek

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ministerstvo-bude-vice-prosazovat-vzajemne-uznavani-jizdenek/1264882>)

Ministerstvo dopravy bude více tlačit na železniční dopravce, aby si vzájemně uznávali jízdenky. Zatímco u nedávno vypsané veřejné soutěže na provoz železničního spojení mezi Plzní a Mostem nechal úřad dohodu na dopravcích, v následujících tendrech chce být při prosazování jednotné jízdenky důslednější. Na konferenci k problematice integrovaného jízdného to dnes řekl ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). "Ministerstvo dopravy je ochotné při uznávání jízdenek sehrát roli integrátora," uvedl Ťok s tím, že například v Dánsku je úlohou rozdělování peněz jednotlivým dopravcům ze sdílených jízdenek pověřená státní firma. Přesto nicméně úřad preferuje dohodu mezi dopravci a věří, že se společnosti nakonec dokážou dohodnout i v případě běžící soutěže na rychlíkový provoz mezi Plzní a Mostem. Do ní se přihlásilo celkem pět dopravců, státní České dráhy nicméně soutěž okamžitě po otevření obálek s nabídkami dopravců napadly u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. "Musíme České dráhy přesvědčit, že liberalizace trhu neznamena zánik Českých drah," reagoval dnes na krok dopravce, jehož je zřizovatelem právě ministerstvo dopravy, Ťok.

V současnosti se podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského uznávají jízdenky v případě návazných spojů, kdy cestující jede například z Prahy do Liberce s ČD a poté do Hrádku nad Nisou s jiným dopravcem. "Paralelně na stejné dotované trati dosud dva dopravci nejezdí, trať mezi Prahou a Ostravou je komerční a jakékoliv dohody o jízdném by tak mohly být chápány jako nezákonné kartelové dohody," uvedl mluvčí. Dva dopravci na stejné dotované trati by se ale mohli objevit, pokud by v soutěži na rychlíkovou dopravu mezi Plzní a Mostem uspěl někdo z konkurence, neboť ČD zde provozují osobní vlaky. Dalším jednání o uznávání jízdenek se proto státní dopravce nebrání, pokud je ministerstvo dopravy zorganizuje, dodal Šťáhlavský. Nad problematikou uznávání jízdenek se dopravci s ministerskými úředníky setkávali do letošního prvního čtvrtletí a poté se tato setkání přestaly pořádat. Po trati Plzeň – Most plánuje ministerstvo vypsat výběrové řízení na dvojici linek z Liberce do Pardubic a do Ústí nad Labem. Následovat by měly trasy Praha – Ústí nad Labem – Děčín a Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb. Jako poslední přijde na řadu linka Ostrava – Knov – Olomouc.

02. 10. 2015 Aš se bojí ostudy. Nová trať přiveze Němce ke zpuštěnému nádraží

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/opravy-nadrazi-v-asi-zprovozneni-trati-do-hofu-fly-vary-zpravy.aspx?c=A151002_2195556_vary-zpravy_ba)

Aš tlačí České dráhy do oprav budovy hlavního nádraží. Nechce mít ostudu v souvislosti se zprovozněním trati, po které se do Německa vydal v roce 1951 takzvaný Vlak svobody. Zchátralá nádražní budova v Aši bude totiž to první, co cestující na české straně uvidí. Už nyní je ale jasné, že úpravy budou jen kosmetické. Objekt nádraží se totiž připravuje k prodeji. „Alespoň natřít rezavé zábradlí a kovové části přístřešku nad novým nástupištěm, ořezat přerostlé stromy, vyspravit



chodníky před nádražím," vypočítává starosta Aše Dalibor Blažek to nejnnutnější, co je třeba na nádraží udělat. „Až se v polovině prosince obnoví dopravní spojení mezi Aší a Hofem, začnou na nádraží jezdit turisté. Nechceme se stydět za něco, co není naše," vysvětluje. Nádraží je v současnosti ve špatném stavu a je to na něm vidět. Mezinárodní projekt opravy tratě na české straně zahrnoval jen rekonstrukci dráhy samotné, stavbu zabezpečovacího zařízení a úpravu nástupiště, ne však modernizaci budovy hlavního nádraží. V neutěšeném stavu je i okolí zpustlé nádražní budovy, kterou navíc dráhy už ani nevyužívají.

Žádná velká rekonstrukce, jen dílčí opravy

„V minulosti jsme už s Českými drahami několikrát jednali. Hovořilo se o zbourání celé budovy, později o ubourání části a celkové úpravě zbytku stavby. Dosud se ale s nádražím a jeho okolím nic podstatného neudálo," vysvětlil starosta důvody, které město opět přivedly k jednacímu stolu s Českými drahami. Tentokrát se oba partneri shodli, že stav je nutné řešit. Jak řekl Patrik Konopásek, ředitel Regionální správy majetku Českých drah, budovu však nečeká rekonstrukce, ale pouze dílčí drobné opravy. „Vzhledem k tomu, že je připravován prodej nádraží, omezily České dráhy rozsah prostředků vynakládaných na opravy," uvedl Konopásek. „Přesto v tomto případě k úpravám dojde. Čekají nás dílčí opravy obvodového pláště budovy, odstranění vzrostlých stromů a okolní vegetace v těsné blízkosti budovy, opravy nástupiště a vymalování vestibulu. V součinnosti s městem bychom rádi zajistili také opravy zpevněných ploch a přednádražního prostoru.“

Ašští nechtějí vkládat peníze do cizího majetku

Ašští by rádi drahám pomohli. Nemohou ale vkládat peníze do cizího. Proto jednají o tom, že by některé pozemky před nádražím získali do výpůjčky a ty poté upravili. „Smlouva se připravuje," potvrdil starosta Blažek, který předpokládá, že rozpočet úprav se vejde do 100 tisíc korun. Doplnil, že město v budoucnu plánuje před nádražím vybudovat malý dopravní terminál pro autobusy, které by zajišťovaly spojení mezi hlavním nádražím a nádražím Aš město, odkud jezdí vlaky směrem na Hranice. Co bude s budovou hlavního nádraží v Aši dál, je zatím ve hvězdách. Podle mluvčí Českých drah Radky Pistoriusové se případná zásadní rekonstrukce bude řešit až v návaznosti na výsledek prodeje.

Přeprava na železniční cestě Cheb – Hof má bohatou historii. Zahájena byla v roce 1865. Po druhé světové válce sloužil její sedmikilometrový úsek Aš – Selb pouze pro nákladní dopravu. V září 1951 však skupina železničářů využila toho, že koleje vedou až do tehdejšího západního Německa, a vlakem se 110 cestujícími prorazila železnou oponu. V zahraničí tehdy zůstalo 34 lidí, zbytek se vrátil zpět do vlasti. Poslední nákladní vlak na tuto trať vyjel před dvaceti lety, v roce 1995. Lidé na české straně se však plánů na zprovoznění trati nevzdali. Její obnovení vítají i obyvatelé města Selb, kteří svůj souhlas vyjádřili už před lety v referendu. Plán však narážel na velké potíže. Němci například museli vystavět zcela nový most. Ten překlenul silniční obchvat obce Erkersreuth, kterým byla trať před lety přerušena.

02. 10. 2015 ČD dostaly od ÚOHS pokutu 200 000 Kč za elektrické vlaky

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-dostaly-od-uohs-pokutu-200-000-kc-za-elektricke-vlakly/1265166>)

Státní podnik České dráhy nezákonně změnil smlouvu na dodávky elektrických vlaků, uvedl Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Českým drahám za to dal pokutu 200 000 korun. Rozhodnutí není dosud pravomocné, řekl dnes ČTK předseda ÚOHS Petr Rafaj. České dráhy s rozhodnutím úřadu nesouhlasí a proti verdiktu se odvolají. Zakázka byla na 15 třívozových elektrických jednotek. Zákon podnik porušil podle ÚOHS v červnu 2012 uzavřením dodatku k původní kupní smlouvě se společností ŠKODA VAGONKA a. s. z roku 2011. Dodatek měnil ustanovení týkající se smluvní pokuty v tom smyslu, že dráhy nově nebyly oprávněny požadovat pokutu za prodlení s dodávkou jednotlivé jednotky. "Připravujeme podání rozkladu, který podáme v zákonné lhůtě," řekl ČTK mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Další podrobnosti s ohledem k probíhajícímu řízení a odvolání dopravce odmítl poskytnout. Problematická zakázka byla součástí širšího kontraktu na celkem 19 elektrických vlaků za přibližně 2,5 miliardy korun. "Dodatkem došlo k podstatné změně smlouvy," uvedl Rafaj. Podle něj zadavatel zakázky může udělat jen takové změny smlouvy, které nejsou podstatné. "Ustanovení o smluvní pokutě jsou přitom nepochybně jedním ze základních faktorů, podle nichž se potenciální dodavatelé rozhodují o své účasti v zadávacím řízení. Vybraný uchazeč byl tedy změnou provedenou dodatkem zvýhodněn oproti jiným konkurenčním dodavatelům," uvedl Rafaj.

04. 10. 2015 Kraj prohrál další bitvu kvůli vlakům Stadler pro horskou železnici

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/vlak-stadler-ceske-drahy-pokuta-zeleznice-fg9-liberec-zpravy.aspx?c=A151002_101346_liberec-zpravy_ddt)

Soud zamítl druhou žalobu Libereckého kraje, ve které chtěl od Českých drah pokutu za pozdě dodané vozy Stadler pro Jizerskohorskou železnici. Kraj za porušení podmínek při nasazování nových vlaků Stadler RegioShuttle během prvního pololetí roku 2012 žádal téměř tři miliony korun. Obvodní soud pro Prahu 1 rozhodl v srpnu a kraj teď musí zaplatit 150 tisíc korun za soudní poplatky. Právní pře však poběží dál, kraj se proti rozsudku odvolal. „Rozhodnutí soudu nás překvapilo. Jsme přesvědčeni o tom, že jsme v právu. Proto jsme se i odvolali,“ řekl krajský radní pro dopravu Vladimír Mastník. Moderních bezbariérových vlaků Stadler mělo po Jizerskohorské železnici k 11. prosinci 2011 jezdit celkem 16. České dráhy jich ale nasadily jen zhruba polovinu, protože dodávky od švýcarského výrobce nabraly zpoždění.

Žaloby kraj podal v roce 2013, zhruba rok trvalo, než si soudy vyjasnily, komu vlastně kauza přísluší. České dráhy sice pochybení uznávají, jenže nesouhlasí se způsobem výpočtu pokuty. Zatímco kraj procento nasazení vlaků počítá na každé lince zvlášť, České dráhy ze všech linek jako celku. Konečná suma se pak výrazně liší. Proto také dráhy zaplatily jen 539 tisíc korun namísto požadovaných téměř tří milionů korun. „Ve sporu o výši smluvní pokuty za spolehlivost nasazení vozidel v prvním pololetí 2012 České dráhy neuznaly výši pokuty, jak ji kraj vyčíslil. České dráhy uhradily částku pět set čtyřicet tisíc korun,“ uvedla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová.

My počítáme linky zvlášť, vysvětluje kraj

Vlaky podle ní České dráhy nedodaly kvůli potížím na straně dodavatele. „Ve smlouvě máme stanoveno nasazení nových vozidel v 96 procentech na všech vysoutěžených linkách. České dráhy si to ale zprůměrovaly, když na třech linkách plnily a na dvou neplnily. V průměru za spoje celkem jsou pro ně procenta příznivější a pokuta by pro ně byla nižší. My počítáme linky zvlášť,“ vysvětlila před časem na tiskové konferenci Monika Šulcová z krajského odboru dopravy. Jde už o druhou žalobu v kauze „Stadler“, kterou Obvodní soud pro Prahu 1 Libereckému kraji zamítl. V té první kraj u soudu napadl nedodání vlaků za prosinec 2011. Kraj za toto období požadoval 2,9 milionu korun, ale dráhy uznaly jen 700 tisíc korun. Kraj se odvolal i proti tomuto zamítavému rozsudku. „První odvolací jednání bude koncem letošního října u Městského soudu v Praze,“ zmínila Markéta Dědková z tiskového oddělení kraje.

Jizerskohorská dráha zahrnuje železniční dopravu v celém Frýdlantském výběžku a z Liberce na Jablonec, Tanvald a Harrachov a ze Smržovky do Josefova Dolu. Výběrové řízení na zajištění dopravy kraj vypsal už v roce 2008, podmínkou byly lepší služby a moderní vlaky. Do soutěže se přihlásilo pět zájemců. Nejvýhodnější nabídku podaly právě České dráhy. Zakázku získaly na 15 let. Na nové motorové vozy získaly dráhy peníze částečně z evropských fondů. Nákup nových vozů přinesl větší komfort i zájem cestujících.

05. 10. 2015 Čeští dopravci posilují na Slovensku, RegioJet vyjíždí do Zvolena (od 13. prosince 2015)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-otevre-linku-do-zvolena-d4v-eko-doprava.aspx?c=A151005_134900_eko-doprava_suj)

Čeští železniční dopravci od prosince znovu posílí svůj byznys na Slovensku. Od prosince rozšíří nabídku spojů mezi Českem a Slovenskem RegioJet i Leo Express. Zatím poslední novinkou je přímé spojení RegioJetu z Prahy do Zvolena. Nahradí tradiční vlak Českých drah Detvan, který od prosincové změny jízdního řádu naopak končí. „Nabídneme obyvatelům a návštěvníkům Banské Bystrice a Zvolena přímé vlakové spojení do České republiky bez nutnosti přestupovat v průběhu cesty,“ řekl šéf RegioJetu Radim Jančura. Na vlaky bude navazovat ještě autobus do Rimavské Soboty. Nová linka bude jezdit denně, ze Zvolena ve 4.07, z Prahy ve 14.46. Na úsek Zvolen – Martin si dopravce pronajme dieselovou lokomotivu, trať totiž není elektrifikovaná. Nová linka je prodloužením současného spojení z Prahy do Martina, RegioJet ale od nového jízdního řádu posílí i noční vlaky. Namísto tří párů nočního spojení týdně bude jezdit z Prahy do Košic každý den. „Chceme být hlavním dopravcem na dálkových trasách mezi Českou republikou a středním a východním Slovenskem,“ dodal Jančura.

České dráhy ukončí spojení se Zvolenem kvůli slovenské straně, dopravce má obavy, že by kvůli rozsáhlým výlukám na Slovensku nestíhal oběhy vlaků. Zvolenský vlak tak bude končit v Žilině, kde budou cestující mít možnost přestoupit dál. Expanzi na Slovensko chystá i Leo Express. Ten už od příštího týdne spouští návaznou autobusovou linku z Košic do Michalovců a dál na Ukrajinu.

Leo Express ke stávajícímu jednomu páru spojů z Prahy do Košic přidá další pár vlaků na Slovensko, ale jen do Popradu. Opět půjde hlavně o noční spoje: vlak vyjíždí v 19:11 z Prahy a ve 2:30 Spišské Nové Vsi. Firma změní i linku do Košic, nově budou soupravy zajíždět také do Prešova, kde půjde o první mezinárodní spoj. Město s devadesáti tisíci obyvateli dosud žádné přímo vlakové spojení s Českem nemá. Od března chce navíc na spoje mezi Českem a Slovenskem vstoupit společnost Arriva. Vlaky vyšle na linku z Prahy do Trenčína. Motorový vlak ale bude jezdit jen jednou týdně: v sobotu z Prahy, v neděli zpět.

06. 10. 2015 V Harrachově vzniká nová výhybna pro křížování vlaků

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

Správa železniční dopravní cesty zahájila práce na vybudování výhybny Harrachov na trati z Liberce přes Tanvald do polské stanice Szklarska Poręba Górna. Akce bude dokončená ještě v letošním roce, a tak přínosy celého projektu ocení cestující, kteří se vydají po této turisticky oblíbené trati již během nadcházející zimy. Zřízení výhybny Harrachov je nezbytným krokem pro naplnění dopravního modelu Libereckého kraje na trati Liberec – Tanvald s pokračováním vybraných vlaků dále ve směru do Harrachova a Polska. Právě Harrachov, který se nachází v těsné blízkosti státní hranice, je svou polohou uprostřed mezi stanicemi Tanvald a Szklarska Poręba Górna nejvhodnějším místem pro křížování vlaků.

Modernizace harrachovské dopravní bude zahrnovat částečnou výměnu železniční svršku a zároveň zlepšení parametrů železničního spodku. Výhybky se samovratnými přestavníky budou vzhledem k nadmořské výšce 740 m n. m. vybaveny elektrickým ohřevem. Stávající kusou manipulační kolej č. 3 nahradí předjízdna kolej stejného označení, u které vznikne 110 metrů dlouhé vnější nástupiště s atypickým dřevěným přístřeškem pro cestující. Projekt dále zahrnuje rekonstrukci již existujícího nástupiště u koleje č. 1, kromě toho zde dojde k obnově orientačního systému a úpravám osvětlení. Přístup k vlakům bude bezbariérový.

Celkové investiční náklady stavby s názvem Zřízení výhybny Harrachov činí 34 790 000 Kč bez DPH. Investorem je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Projekt je navržen na spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava, a to až do výše 27 478 958 Kč. Zbývající finanční prostředky z národních zdrojů poskytne Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Zřízení výhybny Harrachov
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Projektant	METROPROJEKT Praha a.s.
Zhotovitel	STRABAG Rail a.s.
Traťová rychlost	v hlavní koleji 50 km/h, s lokálními omezeními na 40, resp. 35 km/h
Termín zahájení stavby	09/2015
Termín dokončení stavby	11/2015
Celkové náklady stavby	34 790 000 Kč (bez DPH)
Schválený příspěvek EU	27 478 958 Kč

06. 10. 2015 Dan Ťok: Máme návrhy řešení ke zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcz.cz/cs/dan_tok_mame_navrhy_reseni_ke_zvyseni_bezpecnosti_na_zeleznicnich_přejezdech.htm)

Zavedení detektorů překážek, úprava dopravního značení a do budoucna i využívání systému evropského vlakového zabezpečovače a inteligentních dopravních systémů. S těmito návrhy jako řešením bezpečnostní situace na železničních přejezdech, kde ročně zahyne několik desítek osob a dochází k obrovským škodám, přišlo ministerstvo dopravy ve spolupráci se SŽDC a dalšími členy ministerské pracovní skupiny věnující se situaci na přejezdech. Jako krátkodobé řešení pracovní skupina navrhla zavedení detektoru překážek. „Už nyní probíhá testování dvou typů laserového skeneru. Ve hře je varianta zajištění úplného zastavení vlaku před překážkou, případně pouze snížení rychlosti vlaku a zmírnění následků střetnutí vlaku s překážkou,“ řekl ministr Dan Ťok. Toto řešení je

vázáno na změnu zapojení elektrických obvodů, resp. úpravu software u schválených přejezdových zabezpečovacích zařízení. „Do konce roku 2015 instalujeme první z detektorů do ověřovacího provozu, zatím bez vazby na zabezpečovací zařízení. Během roku 2016 upřesníme funkčnost těchto detektorů a ověříme vazby na okolní zabezpečovací systémy. V případě kladného ověření bychom aplikaci do ostrého provozu rádi spustili do konce příštího roku,“ upřesnil Ťok.

Dále ministerstvo dopravy hodlá zavést sekvenční (postupné) sklápění závor. Za tímto účelem již zpracovalo návrh změny přejezdové normy a algoritmus, aby byl zajištěn bezpečný průjezd silničních vozidel přes železniční přejezd a současně zajištěna i bezpečnost chodců v místech, kde není chodník. V rámci úpravy dopravního značení dále ministerstvo uvažuje o realizaci tzv. STOP čáry: místa, kde bude muset každý řidič zastavit a rozhlédnout se a kde budou za všech okolností dobré rozhledové poměry. Doplňkem těchto změn bude patrně i zvýraznění sloupků výstražníků přejezdů bez závor červenobílým pruhem, jak bylo v minulosti. Další možností je i natření břevna závor při výjezdu z přejezdu bílou barvou.

Dopravní policie společně se SŽDC řeší rovněž posílení dohledu nad přejezdy, aby řidiči více respektovali výstražná světla. Automatizovaný záznam z momentu takového přestupku bude sloužit jako důkaz pro policii a umožní i správné řízení na základě objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Dlouhodobým řešením bezpečnosti situace na železničních přejezdech je také možnost využití systému ETCS (European Train Control System), tedy evropského vlakového zabezpečovače, který je tvořený traťovou částí umístěnou na trati a palubní částí umístěnou na drážním vozidle. Skupina dále doporučila také využívání kooperativního systému ITS podporujících jízdu přes železniční přejezd, přičemž nedílnou součástí i nadále zůstane i osvětla a represe vůči nezodpovědným řidičům. „Analýza rizik na přejezdech musí být součástí komplexního přístupu řízení bezpečnosti v dopravě obecně, což už dnes dobře funguje třeba v civilním letectví nebo některých průmyslových provozech,“ uzavřel ministr Ťok.

07. 10. 2015 Chceme jet první! České dráhy bojují s RegioJetem už i o jízdní řády

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-a-regiojet-bojuji-o-casy-v-jizdnich-radech-p0m/eko-doprava.aspx?c=A151006_174900_eko-doprava_fih)

Konkurenční boj mezi Českými drahami a soukromníky se přesouvá také do jízdních řádů. Dopravcům se často nelíbí, jak pouštějí dispečerů Správy železniční dopravní cesty jednotlivé vlaky na trať. Mají pocit, že by měla jet jako první právě jejich souprava. Poškozené se cítí České dráhy i RegioJet, relativně bez stížností se zatím obešel Leo Express. Zatímco v ideálním stavu bez zpoždění by k podobným situacím nedocházelo, letošní rozsáhlá výluková činnost dodržování jízdního řádu výrazně komplikuje. „Stížnosti jsou časté, každou prověřujeme. Někdy dochází i k paradoxním situacím, že si stěžují na jeden konkrétní případ dva dopravci současně,“ říká náměstek generálního ředitele SŽDC pro řízení provozu Josef Hedrych.

Ke stížnostem dochází zejména ve směru z Moravy do Prahy. Podle jízdního řádu jede dříve RegioJet, ten ale zejména na spojích ze Slovenska získává zpoždění. Nejen kvůli výlukám, ale i díky svému hodně napjatému jízdnímu řádu, který počítá s minimálními dobami pobytu ve stanicích. Často navíc podle Hendrycha dopravce jezdí s více vozy, než nahlásil při tvorbě jízdního řádu, a vlak je proto pomalejší. RegioJet má často i desetivozové soupravy. „Jízdní doby jsou stanovené dobře, ale pro normální stav tratí a snesitelný počet výluk. Z vlastní zkušenosti strojvedoucího vím, že za dnešního stavu výluk se včas nedá přijet ani s Vectronem,“ říká provozní ředitel RegioJetu Jiří Schmidt.

Mezistátní vlaky mají prioritu

Velmi často se tak vlaky obou dopravců, které míří do Prahy, setkávají v Olomouci. Jízdní řád je postavený tak, že z Olomouce vyjíždí dřív RegioJet, ten má však většinou rychlost kvůli lokomotivě omezenou na 140 km/h. Naopak pendolino, které může jet o dvacet kilometrů rychleji, musí často čekat. K nelibosti Českých drah i cestujících se pak musí „ploužit“ za RegioJetem. České dráhy provádějí analýzu provozu a přesnosti jednotlivých spojů. „Pokud máme na základě analýzy nějaké podezření, že došlo ke zdržení vlaků v souvislosti s jízdou pomalejších vlaků jiných dopravců před našimi rychlejšími, tak danou záležitost pravidelně projednáváme se SŽDC,“ řekl mluvčí ČD Petr Stáhlavský. Podle Hendrycha jsou jasné předpisy, kdy má vlak přednost. „Vlak, který má větší zpoždění, má přednost, aby jel dříve a dál zpoždění nezvětšoval,“ vysvětlil Hendrych. RegioJet má navíc často přednost také proto, že je při cestě ze Slovenska veden jako mezistátní vlak, což je podle kategorizace vlaků důležitější než vnitrostátní pendolino. Opačně zase společnosti RegioJet či Leo Express kritizují ČD, jedou-li z České Třebové za zpožděným vlakem z Budapešti či Grazu, který navíc stojí i v Kolíně.

Zásobníky nabité stížnostmi

Oba dopravci přitom mají v zásobě desítky až stovky konkrétních případů, kdy se cítí poškozeni. „Počet případů, kdy vlaky jiných dopravců, nižší kategorie nebo pomalejší, omezují jízdu našich souprav, je odhadem třikrát vyšší,“ podotkl Schmidt. Podle něj je problémem i to, že výluky nejsou koordinované. „Jen mezi Třincem a Prahou je zavedeno dvaadvacet pomalých jízd, dodržovat za takové situace jízdní řád je nemožné,“ dodal Schmidt. SŽDC sjednotila v minulých měsících postupy pro dispečery, jak mají v takových případech postupovat. „Mohou se stát jednotlivá pochybení, ale ve většině případů jedeme podle jasně stanovených pravidel,“ dodal Hendrych. Koncem října spustí SŽDC nový informační systém operativního řízení, který jak dispečery, tak i výpravčí upozorní, že řazení vlaku (jiná lokomotiva, vůz se sníženou rychlostí) neodpovídá plánu a že organizaci jeho jízdy musí věnovat zvýšenou pozornost. Od nového jízdního řádu by se měla situace mírně zlepšit. Dopravci už nebudou jezdit tak blízko sebe, navíc dojde k ukončení řady výluk.

08. 10. 2015 Dotace rostou, jezdí se méně. Regionální doprava polyká stále větší sumy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/dotace-rostou-jezdi-se-mene-regionalni-doprava-polyka-stale-vetsi-sumy-1234270>)

Za více peněz méně muziky. Tak by se dal shrnout přístup krajů k veřejné dopravě, především na železnici. Dotace na regionální vlaky podle neziskového spolku akademiků IODA loni vzrostly meziročně o tři procenta na 9,3 miliardy, i když se provoz mírně utlumil. Podle předsedy spolku Jana Tichého ale nelze jednoznačně vinit nenasytného dopravce, kterým je v drtivé většině případů státní firma České dráhy. „Dojde-li k omezení nabídky spojů, sníží se atraktivita veřejné dopravy, což se následně promítne do tržeb jízdného. Může tedy nastat situace, kdy klesají dopravní výkony a jejich cena, ale současně rostou požadavky na dotace z veřejných rozpočtů,“ míní Tichý. Doplnuje, že dopravce i při omezení spojů hradí náklady, které jsou na výkonech nezávislé, například mzdy či odpisy. Železniční konzultant Emanuel Šíp je přesvědčen, že výši požadovaných dotací by snížily otevřené soutěže. „Bohužel zatím k tomu chybí větší politická vůle,“ uvedl Šíp. Jedinou soutěží v běhu je jihočeské klání o šumavské lokálky, kde zvítězila společnost GW Train Regio. Tendr ale zkomplikovalo podání Českých drah k antimonopolnímu úřadu. Výrazně levnější je pro kraje autobusová doprava, kde je běžný volný trh. Dotace na ni loni vzrostly o necelá dvě procenta na 5,3 miliardy, což představuje zhruba dvacetikorunu na kilometr. Před pěti lety byly dotace o 800 milionů nižší, rozsah spojů se od té doby zásadně nezměnil. Regionální vlaky žádají v průměru 112 korun na kilometr. Kilometrové dotace lze ale srovnávat jen těžko, neboť průměr na železnici táhnou vzhůru především příměstské pantografy, které mají mnohem větší kapacitu než autobusy. Navíc vlak musí platit za každý ujetý kilometr poplatek správy železnic.

Ťok slibuje integraci

Ministerstvo dopravy vstoupí do sporu mezi železničními dopravci, pokud se sami nedohodnou na uznávání jízdenek a tarifní integraci. To se týká soutěží o dotované linky, jestliže je začnou vyhrávat alternativní firmy. „Pokud dobrovolná dohoda nebude, tak do toho vstoupí ministerstvo a bude mít integrační funkci, řekl deníku E15 Ťok. Rád by mimo jiné zřídil clearingové centrum pro dělení tržeb za jízdenku.“

08. 10. 2015 Za srážku vlaků na Litoměřicku policie obvinila strojvůdce, nezastavil (28. března 2015)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/policie-obvinila-strojvudce-zavinil-srazku-vlak-u-litomericku-py6-usti-zpravy.aspx?c=A151008_120901_usti-zpravy_alh)

Policie obvinila strojvůdce, který zavinil březnovou srážku nákladních vlaků mezi Litoměřicemi a Velkými Žernoseky. Při čelním střetu se sám zranil, zranění ale bylo lehké. Škoda však dosáhla několika milionů korun. Strojvedoucí druhého vlaku stačil utéct. „V souvislosti s nehodou byl obviněn osmapadesátiletý muž z Ústecka pro trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti. Podle trestního zákoníku mu hrozí trest odnětí svobody od dvou do osmi let,“ informovala policejní mluvčí Pavla Kofrová. Na trati probíhala výluka, vlaky proto jezdily po jedné koleji. Od Ústí nad Labem jel vlak s prázdnými plošinovými vozy na přepravu aut a ve Velkých Žernosekách měl zůstat stát a počkat na protijedoucí nákladní vlak s uhlím. Ve stanici ale nezastavil, projel kolem návěsti zakazující jízdu,



poškodil výhybku a vjel na trať na Litoměřice. „V důsledku této nedovolené jízdy vlaku zabezpečovací zařízení změnilo návěst dovolující jízdu vlaku od Litoměřic na návěst Stůj, jeho strojvedoucí zastavil a když viděl, že proti němu jede vlak, vyskočil z lokomotivy. Vlak od Ústí nad Labem narazil do stojícího vlaku rychlostí 50 až 60 kilometrů v hodině, strojvedoucí utrpěl zranění,“ popsal tehdy nehodu náměstek generálního inspektora Jan Kučera. Správa železniční dopravní cesty musela po nehodě vyměnit na 200 pražců, vyvráceny byly dva sloupy a poničeno 200 metrů trakčního vedení a koleje.

09. 10. 2015 Lidé zmoknou a na peron kálí holubi. Městu se nelíbí miliardová oprava nádraží (Český Těšín)

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/nadrazi-v-ceskem-tesine-proslo-opravou-mesto-si-na-jejich-vysledky-stezuje-1lc/ostrava-zpravy.aspx?c=A151009_2197422_ostrava-zpravy_woj)

Českému Těšínu se nelíbí podoba opravovaného nádraží. Tvrdí, že nástupiště mají krátké střechy. Správa železniční dopravní cesty námitky odmítá. Asi sto metrů střechy chybí na peronu 2. a 3. nástupiště rekonstruované českotěšínské železniční stanice. Vedení Českého Těšína to vadí a snažilo se přesvědčit investora, aby zastřešení prodloužil na původní, zhruba dvojnásobnou délku. Marně. Opravu důležitého uzlu má na starosti Správa železniční dopravní cesty. S výtkami nesouhlasí. „Nedostatečný je například i počet laviček na peronech a zajištění proti holubům na nádraží, které je významným železničním uzlem pro celý region,“ naznačila tisková mluvčí města Dorota Havlíková.

Oprava železniční stanice vstoupila do závěrečné části. „Přestože má celková investice akce přijít SZDC na přibližně 1,4 miliardy korun, město je nespokojeno, protože se investor snaží ušetřit na banálních věcech,“ popsala Havlíková. „Investor odmítl i umístění zábran proti holubům, kteří si v nových konstrukcích rychle zvykli a znečišťují nová nástupiště.“ „Původní zastřešení druhého a třetího nástupiště v délce 203 metrů investor odstranil a to nové má pouze sto metrů a stačí na zakrytí tak 3,5 vozu. Na 4. nástupišti zůstalo jen 25 metrů, tedy zakrytí necelého jednoho vozu,“ uvedla místostarostka Českého Těšína Gabriela Hřebačková s tím, že nádraží je od vzniku Košicko-bohumínské dráhy důležitým dopravním uzlem, kudy jezdí i rychlíky a mezinárodní vlaky, z nichž mnohé mají deset i více vagonů. „Celou stavbu určuje schválená projektová dokumentace. Účastníkem stavebního řízení bylo i město Český Těšín,“ odmítl námitky mluvčí SZDC Jakub Ptačinský. Upřesnil, že celý projekt vyjde na miliardu a 24 milionů – přesně 1 024 210 204 korun. „Praxe ale ukazuje, že jsme měli od začátku pravdu a toto řešení je zcela nevhodné. Za nepříznivého počasí se na nových nástupištech lidé krčí na malém prostoru a nastupují do vagonů promočené,“ namítla Hřebačková. „Délka zastřešení nástupišť není normou v současné době žádným způsobem ošetřena. Projektant řeší délku zastřešení na základě výrobních porad z přípravy projektu a jejich účastníkem opět bylo i město Český Těšín,“ upozornil Ptačinský. Části projektu, které stavebníci odevzdají cestujícím k užívání, ještě podléhají kontrole. „Dílkové části hotových úseků se ověřují takzvanou technicko-bezpečnostní zkouškou. A tyto celky uvádí do provozu Drážní úřad. Není mi známo, že by investor požadoval změnu oproti schválené projektové dokumentaci,“ prohlásil Ptačinský. Místostarostka Hřebačková uvedla, že město předává své námitky ke stavbě už od roku 2012, kdy stejně jako Krajské centrum osobní dopravy Ostrava nesouhlasilo s uvažovaným zkrácením zastřešení nástupišť. „Jedná se o významný regionální a mezinárodní dopravní železniční uzel s velkým počtem cestujících a plánovaná délka zastřešení nástupišť se od začátku jevila jako nedostačující a pro město Český Těšín neakceptovatelná,“ stojí ve zprávě, kterou město zaslalo na SZDC. „Na jedné straně vznikají moderní nástupiště, na straně druhé se však zhoršily podmínky pro cestující, ti zcela ztratili komfort při nastupování, zejména do rychlíkových souprav, kdy první a poslední vozy zastaví i více než 50 metrů od konce současného zastřešení,“ dodala Hřebačková.

09. 10. 2015 Evropský standard GSM-R propojí českou železnici s rakouskou (Znojmo – Šatov – st. hr.)

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/evropsky_standard_gsm-r_propoji_ceskou_zeleznici_s_rakouskou.htm)

Rozšiřování rádiové technologie GSM-R na tuzemských železnicích bude pokračovat projektem pokrytí úseku ze Znojma, přes Šatov až ke státní hranici s Rakouskem. Na základě výběrového řízení totiž podepsala Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SZDC) se společností Kapsch smlouvu na další fázi implementace evropského standardu GSM-R, který má být dokončen na jaře roku 2016. „Postupně tím železnici technicky více zabezpečíme a zrychlíme. Použitím této technologie

se také propojíme se sousedním Rakouskem," říká ministr dopravy Dan Ťok. Na projektu pro SŽDC bude vedle firmy Kapsch spolupracovat řada tuzemských firem, mimo jiné AŽD Praha, ČD-Telematika, TEPLOTECHNA Ostrava či SUDOP Brno.

V České republice už systém GSM-R funguje na dvou mezinárodních koridorech vedoucích z Německa přes Prahu, Brno a Břeclav na Slovensko a dál do Rakouska, na koridoru mezi Českou Třebovou a Ostravou nebo na nákladním koridoru vedoucím z Kolína přes Lysou nad Labem do Děčína. Aktuálně je mezinárodním standardem pokryto již 1140 km tuzemských železnic, dalších 560 kilometrů je v různé fázi realizace a dokončování. „Rozšiřování technologie GSM-R je jedním z těch projektů, na které doprava v minulých deseti letech čerpala významné peníze z evropských fondů, celkem šlo o zhruba 60 milionů eur," doplňuje ministr dopravy Ťok. Systém GSM-R slouží k přenosu potřebných datových a hlasových informací mezi vlakem a pozemním řízením provozu, přičemž klíčovou potřebou je především jeho stoprocentní spolehlivost.

12. 10. 2015 Ministerstvo uzavře smlouvu s ČD na provoz na trase Brno – Olomouc (R13)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ministerstvo-uzavre-smlouvu-s-cd-na-provoz-na-trase-brno-olomouc/1268814>)

Ministerstvo dopravy v příštích dnech uzavře smlouvu s Českými drahami na desetiletý provoz na trase z Brna do Olomouce přes Břeclav. Na dnešním Žofínském fóru to uvedl náměstek ministra dopravy Ladislav Němec. Zakázku zadalo ministerstvo státnímu dopravci přímo bez otevřeného výběrového řízení, což zákon umožňuje. Původně měly České dráhy, které už na trati jezdí, získat prodloužení o 15 let. O záměru smlouvu podepsat informoval resort také na své úřední desce. S postupem ministerstva ostře nesouhlasí majitel RegioJetu Radim Jančura. "Nyní finišujeme jednání s Českými drahami o nové smlouvě na linku R13 Brno – Břeclav – Olomouc. Bude platit od prosince 2015 po dobu deseti let. Požadujeme nasazení nových vozidel, která budou dotovaná z evropských fondů," řekl náměstek Němec. Jen v nadcházejícím jízdním řádu 2015/2016 by měly ČD na této trase ujet 1,24 milionu kilometrů.

Podle Jančury se ministerstvo a ČD chystají poškodit daňové poplatníky, protože jeho firma prý dala výhodnější nabídku na pořízení nových vlaků i na jejich provozování na trase Brno – Olomouc. "RegioJet nabídl, že je také ochoten pořídit nové vlaky zcela na vlastní náklady – bez toho, aby se musela vydat jediná koruna z evropských dotací nebo z daní občanů a tyto peníze se mohly použít na něco potřebnějšího," sdělil ČTK. Jeho firma se chce bránit, rozhodnutí hodlá napadnout u evropských orgánů. "Uděláme z toho exemplární případ," dodal Jančura.

České dráhy získají podle úřední desky bez veřejné soutěže také další dvě kratší zakázky. Ministerstvo s nimi chce uzavřít tříletou smlouvu na provoz osobní veřejné přepravy na lince R14 Pardubice – Liberec. Jen v prvním roce by měly vlaky Českých drah mezi těmito městy najezdit více než milion kilometrů. Národní dopravce bude zajišťovat v následujícím roce osobní dopravu i na lince R16 Plzeň – Most, kde by měl od letošního prosince během 12 měsíců najezdit 462,7 tisíce kilometrů. Právě na tuto trať ministerstvo letos v únoru vypsal veřejnou soutěž, do které se přihlásilo pět zájemců, kromě Českých drah RegioJet, Leo Express, GW Train Regio a společnost Arriva spadající pod německé Deutsche Bahn. Ministerstvo za patnáctiletý provoz předpokládalo podle údajů v zadávací dokumentaci na dotacích vyplatit 695 milionů korun. Vítěz by měl provoz zahájit od prosince příštího roku. Několik zdrojů ČTK začátkem září sdělilo, že nejlevnější nabídku podala společnost GW Train Regio, která za kilometr jízdy žádá po státu dotaci necelých 75 Kč. Správnost výběrového řízení ale zpochybnily České dráhy, které podaly stížnost k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Náměstek Němec dnes upozornil, že o vítězi není rozhodnuto. "Stále zasedají zástupci výběrové komise, kteří hodnotí nabídky," řekl. Spojení mezi Plzní a Mostem je neelektrifikované a denně tudy projedou čtyři páry rychlíků a v neděli pět párů dálkových spojů, doplnilo ministerstvo. To si od soutěže slibuje snížení cen, neboť většina nabídek je lacinější, než za kolik zde dnes jezdí České dráhy, dodal mluvčí.

12. 10. 2015 Stará Tišnovka nejezdí a chátrá. Železniční trať nahradí park

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1595067-stara-tisnovka-nejezdi-a-chatra-zeleznicni-trat-nahradi-park>)

Zaniklých železničních tratí jsou na jižní Moravě desítky kilometrů. Jednu z nich, takzvanou Starou Tišnovku, nyní lidem připomenou brněnští architekti. Trať, která od konce 19. století spojovala Tišnov

s Brnem, na dochovaném náspu v městské čtvrti Husovice vymění za vzpomínkový park. „V těchto místech bylo velmi zanedbané prostředí. Vzhledem k tomu, že je tady domov pro seniory, tak nás napadlo udělat park, který by byl zaměřen primárně na starší generaci. Chtěli jsme, aby tato oblast znovu ožila,“ vysvětlila pohnutku vybudovat park místostarostka městské části Brno-sever Kateřina Kalinová (ČSSD).

Železniční trať podél nábřeží Svitavy se nyní ztrácí nedaleko brněnského Cejlu. Vlaky tam přestaly jezdit na začátku šedesátých let. „Nápad spojit tento park se železniční tratí vznikl v našem ateliéru. Když jsem se začala zajímat o analýzu území a zjistila jsem, že na tomto místě vedla železniční trať – ta inspirace mi stačila jak pro architektonické prvky jednotlivé, tak pro celou koncepci parku,“ popsala architektka Vanda Štěpánová z Ateliéru Štěpán. Na některých místech v Brně za sebou trať nechala stopy. Z dřívějšího mostu nad Vranovskou ulicí zbyly části konstrukce. Jinde zůstal po železnici násep a právě v jeho svahu se pokusíme zachovat moderní železniční atmosféru,“ pokračovala Štěpánová. Například altán uprostřed parku bude podobný železniční zastávce. Park je určený především obyvatelům blízkého centra s pečovatelskou službou. Pro lepší přístup se jim v něm postaví bezbariérová rampa. „Park je uzpůsoben pro seniory tak, aby tady mohli i nějakou dobu pobýt. Mohou si tu zahrát některé společenské hry jako pétanque, mohou využít část chodníku, který je koncipován jako chodník pro bosé nohy,“ doplnila architektka.



Tři kilometry staré trati ještě slouží

Po Staré Tišnovce se jezdilo od roku 1885. Od jejího zprovoznění tak letos uplynulo 130 let. Nejfrekventovanější byla ve 20. letech, kdy po ní denně jezdilo pět párů osobních vlaků. Z původní dráhy se dodnes používá jen tříkilometrový úsek. Slouží jako vlečka mezi tišnovským nádražím a rozvodnou v Čebíně.

12. 10. 2015 Konkurence? Na železnici v Praze by prý mohl vyjet Leo Express (S41 Praha-Hostivař – Roztoky u Prahy)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/konkurence-na-zeleznici-v-praze-by-pry-mohl-vyjet-leo-express-1235369>)

Na železnici v Praze by mohla vstoupit konkurence. Praha jedná se soukromým dopravcem firmou Leo Express. Ve hře je trať z Roztok přes Libeň do Hostivaře. Potvrdil to náměstek primátorky Petr Dolínek (ČSSD). Kdy a za jakých podmínek by mohl dopravce začít v metropoli jezdit, zatím podle Dolínka není jasné. Myslím si, že konkurence by byla ve prospěch cestujících,“ uvedl Dolínek. Leo Express by prý cestujícím mimo jiné nabídl lepší komfort při cestování s jízdním kolem. V Hostivaři by navíc vznikl nový přestupní uzel. „V tuto chvíli vše projednáváme a bližší informace nemohu říct,“ doplnil náměstek. V Praze jezdí zhruba 15 železničních linek, drtivou většinu provozují České dráhy, jednu z Masarykova nádraží do Čakovice Klub Železničních cestovatelů. Praha služby objednáva spolu se Středočeským krajem. Vyjádření Leo Express se zatím nepodařilo sehnat. České dráhy se k jednáním nechtěly vyjadřovat. „Praha má svrchované právo jednat s kýmkoliv a není na místě, aby to České dráhy jakkoliv komentovaly,“ řekl mluvčí ČD Radek Joklík.

Soukromá firma Leo Express začala na české železnici podnikat v listopadu 2012. Od té doby prodělala zhruba 360 milionů korun. Ztrátové hospodaření klade za vinu zejména konkurenci státních Českých drah, se kterými soupeří na nedotované trati mezi Prahou a Ostravou. České dráhy kvůli používání údajných podnákladových cen Leo Express v polovině loňského roku zažaloval.

12. 10. 2015 Spor o národního dopravce. Po Českých drahách ho používá RegioJet

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/spor-o-narodniho-dopravce-po-ceskych-drahach-ho-pouziva-regiojet-pxs-eko-doprava.aspx?c=A151012_160958_eko-doprava_suj)

Pravidelné pŕtky mezi Českými drahami a RegioJetem pokračují tentokrát přes pojem Národní dopravce. Ten začaly používat od konce září České dráhy, nově ho ale začal používat i RegioJet, který rovněž žádá o registraci u Úřadu průmyslového vlastnictví. RegioJet začal ve svých marketingových kampaních používat označení Váš národní dopravce právě v reakci na krok Českých drah. Ty začaly používat označení letos v září. Vysvětlují to i tím, že zákon o Českých drahách mluví o „národním železničním podniku České republiky“. „Je to součástí naší dlouhodobé komunikační

strategie,“ vysvětlil nové označení mluvčí Českých drah Radek Joklík. Nápis Národní dopravce se má postupně objevit na všech vlacích Českých drah.

RegioJet se domnívá, že na stejné označení má rovněž nárok a proto ho začal používat. „Jsme 100% český dopravce a máme za sebou skutečný zájem zákazníků o naše služby. To je nejlepší naplnění sloganu Národní dopravce,“ řekl šéf RegioJetu Radim Jančura. Svá slova podepírá tím, že RegioJetu letos přibýlo absolutně čtyřikrát více cestujících, než Českým drahám. Jančura tvrdí, že by vůbec označení národní dopravce nepoužíval, kdyby s ním nezačaly České dráhy, ještě s odvoláním na třináct let starý zákon. „Když ale vidíme, jak důležité je téma národního dopravce pro českou železnici, musíme na to reagovat. Zdůrazňujeme tím rovnocennost železničních dopravců z pohledu úřadů a státu, kdy všichni dopravci na české železnici musí být bráni jako národní dopravci bez jakéhokoli zvýhodňování,“ dodal.

České dráhy nechtějí krok konkurence příliš komentovat. Neuvedly ani, zda se budou proti postupu RegioJetu právně bránit. „Majitelem akcií Českých drah je český stát, firma obsluhuje síťově celé území republiky a každý den vypraví zhruba 7 tisíc spojů, kterými přepraví cca půl milionu cestujících. Zda se označení „národní dopravce“ k Českým drahám hodí, to ať každý posoudí sám,“ řekl mluvčí ČD Radek Joklík.

13. 10. 2015 České dráhy zlevní první třídu, znovu zdrazí poplatek za kolo (od 13. prosince 2015)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-prvni-trida-ceny-kola-jizdenky-fjn/eko-doprava.aspx?c=A151012_165406_eko-doprava_suj)

Základní tarif Českých drah má s příchodem nového jízdního řádu v prosinci zůstat na stejné úrovni. Změny čekají ale cestující v první třídě. Rozdíl proti ceně jízdenky v druhé třídě se výrazně zmenší. Vyplývá to z návrhu změn v tarifu Českých drah, které státní dopravce poslal ministerstvu dopravy a redakce iDNES.cz ho má k dispozici. České dráhy už loni zlevnily jízdenky v první třídě, pokud cestující cestoval na delší vzdálenost než 120 kilometrů. Teď bude snížení platit pro libovolně dlouhou cestu. „Jde o podporu cestování v první třídě a tím i dosažení vyšších tržeb,“ vysvětlil mluvčí Českých drah Radek Joklík. Podle něj se zlevnění na delší vzdálenost vyplatilo a proto se dráhy rozhodly zlevnit i kratší úseky. Až dosud se za první třídu platí 150 % ceny druhé třídy, nově to bude 130 % ceny druhé třídy. Pro České dráhy jde ale na řadě tratí prakticky i o nutnost. Tím, jak v poslední době výrazně modernizovaly hlavně vozy druhé třídy, je často pohodlnější vagon právě v druhé třídě. Například na rychlících Praha – Ústí nad Labem – Cheb jezdí jako vůz první třídy vůz východoněmecké proveniencí bez elektrických zásuvek, zatímco hned za ním je řazen modernizovaný vůz druhé třídy se zásuvkami, klimatizací a moderní toaletou. V pendolinech je až na servis a barvu sedaček první třída shodná s druhou, velké rozdíly jsou naopak v railjetech.

České dráhy nechají od prosince základní tarif na stejné úrovni, zdrazí ale své síťové jízdenky. Skupinová víkendová jízdenka podraží o 29 korun v celostátní verzi, v regionálních od 4 do 19 korun. Zdraží se také celostátní celodenní jízdenka z 550 na 579 korun. Po změně ceny za přepravu kola v roce 2013 zdrazí České dráhy poplatek o 5 až 10 korun. „Navýšení ceny přepravného může pokrýt část investic do obnovy vozového parku umožňující přepravu jízdních kol,“ vysvětlují České dráhy.

13. 10. 2015 Dráhy uspěly, zablokovaly soutěž na rychlíky. Navzdory svému majiteli (R16)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-zablokovaly-soutez-na-rychliky-plzen-most-p16/eko-doprava.aspx?c=A151013_111126_eko-doprava_suj)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže zakázal předběžným opatřením ministerstvu dopravy uzavření smlouvy s vítězem soutěže na provoz rychlíků mezi Plzní a Mostem. Stalo se tak na základě žádosti Českých drah, které se snaží zatím všemi možnými soutěžemi další tendr na provoz rychlíků zablokovat. „Ve správním řízení zahájeném na návrh Českých drah jsme vydali rozhodnutí, jímž bylo uloženo předběžné opatření spočívající v zákazu uzavřít smlouvu,“ potvrdil předseda ÚOHS Petr Rafaj.

České dráhy nabídly v soutěži výrazně vyšší cenu než konkurence. Zatímco nejlevnější nabídka GW Train Regio byla na 74 korunách, České dráhy požadují za každý kilometr více než sto korun. Stát může pokračovat v hodnocení nabídek, s případným vítězem ale nesmí uzavřít zatím smlouvu. To nahrává Českým drahám, které na trati rychlíky provozují dosud: pokud se nepodaří vítěze vybrat včas, stát bude muset bez soutěže smlouvu prodloužit.

Obstrukce drah se nelíbí ani ministerstvu

Letos jde o druhou soutěž na provoz vlaků v Česku, obě skončily u antimonopolního úřadu. Na jaře začala soutěž na provoz šumavských lokálek, kde vše běží podle stejného scénáře: České dráhy byly dražší a soutěž napadly u ÚOHS a získaly tak další čas, aby nenastoupil soukromník. Postup Českých drah se přitom nelíbí ani jejich majiteli, ministerstvu dopravy. „Máme zájem, aby soutěž řádně došla a byl vybrán vítězný uchazeč. S námitkami ČD se neztotožňujeme, v tomto smyslu jsme dali i podrobné vyjádření k ÚOHS,“ řekl mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. „Vnímáme určité pochybnosti o správnosti zadání k nabídkovému řízení na linku Plzeň – Most, spočívající především v kritériích, která podle nás neumožňují připravit uchazečům srovnatelné nabídky,“ vysvětlil důvody námitek mluvčí Českých drah Radek Joklík.

14. 10. 2015 Dráhy omezí výhody majitelům režijek, odboráři jsou proti (Ex1 Praha – Ostrava, 35 Kč)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-zprisni-podminky-cestovani-pro-majitele-rezijek-pgo-eko-doprava.aspx?c=A151013_074540_eko-doprava_suj)

České dráhy změny podmínky cestování pro více než 130 tisíc majitelů režijních jízdenek, které opravňují k neomezenému cestování po české železnici. Úpravy už vyvolaly velkou bouři u železničních odborářů. Od prosince budou muset majitelé všech režijních jízdenek při cestách dálkovými vlaky mezi Prahou a Ostravou kategorie EC/IC a Ex zaplatit místenku za 35 korun. „Ve vyjmenovaných komerčních vlacích a ve vyjmenovaných úsecích bude muset mít cestující se zaměstnaneckým tarifem, tedy režijkou, rezervaci,“ potvrdil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Rezervace bude mít fixní cenu 35 korun.

Režijní jízdenky nevyužívají jen zaměstnanci Českých drah a jejich rodinní příslušníci, mnohem více jich je mezi zaměstnanci Správy železniční dopravní cesty. České dráhy je musí poskytovat za maximálně tisíc korun ročně, obdobná jízdenka v komerční nabídce stojí dvacet tisíc. Ročně tak přicházejí o stamiliony korun. Nově také majitelům režijních jízdenek zpoplatní České dráhy svoji lanovku na Ještěd, za každou cestu budou muset majitelé režijek zaplatit „místenku“ v hodnotě 35 korun. Podobné opatření funguje už dlouho u režijek v pendolinu. „Jde o spoje provozované na komerční riziko. V určitém rozsahu podobné opatření bylo u těchto vlaků již v minulosti uplatněno a týkalo se režijních jízdenek zahraničních partnerů,“ dodal Štáhlavský. I s pendoliny se úprava bude týkat celkem 22 párů vlaků. Návrh změn se ale nelíbí vůbec železničním odborářům. „Jsou naprosto nepřijatelné. Mimo jiné i proto, že informace o připravovaných tarifních změnách byla vydána bez projednání s odborovými organizacemi. Zúčastněné odborové organizace s tarifními změnami nesouhlasí a žádají jejich okamžité zrušení,“ uvedl server železničních odborářů.

14. 10. 2015 Zastavit, či nezastavit? Spory o Českou Třebovou zbrzdily jízdní řád (Ex3, EC 272/273)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zastavit-ci-nezastavit-spory-o-ceskou-trebovou-zbrzdily-jizdni-rad-1gk-eko-doprava.aspx?c=A151014_075133_eko-zahranicni_rts)

Kompromisem skončily nekonečné debaty, kolik vlaků bude zastavovat v sedmnáctitisícové České Třebové na hlavní železniční trati mezi Čechami a Moravou. Spor nakonec opozdil i vydání nových jízdních řádů. Teprve v úterý se ministerstvo dopravy rozhodlo definitivně, jak vyřeší zastavování vlaků na této železniční křižovatce. Oproti původnímu návrhu, který počítal se zastavováním dálkových vlaků linky Ex3 mezi Prahou a Břeclaví každé dvě hodiny, zastaví v České Třebové ještě ranní vlak EC 273 do Budapešti a večerní vlak EC 272 do Prahy. „Myslím, že jde o přijatelný kompromis,“ řekl poslanec Martin Kolovratník (ANO), který se do sporu regionu se státem vložil a přemluvil nakonec ministra dopravy Dana Ťoku, aby původní škrty nepatrně omezil.

Česká Třebová si zvykla na časté zastavování dálkových vlaků hlavně po roce 2013, kdy do čela Českých drah nastoupil Dalibor Zelený. Ten v České Třebové bydlí. Z původně odborné debaty se nakonec stal politický spor, který skončil kompromisem. Ministerstvo dopravy chtělo zastavování vlaků v České Třebové omezit i kvůli pravidelnosti spojů a jejich zrychlení. Stát argumentoval i úsporami trakční energie za rozjezd souprav. Vlaky na této lince stavěly původně střídavě buď v Kolíně, nebo v České Třebové, což prodlužovalo jízdní dobu. „Vycházíme také z toho, že ještě v roce 2016 bude velká výluková činnost, proto není jisté, jak velkých zrychlení vlaky dosáhnou,“ dodal Kolovratník.

Správa železniční dopravní cesty jako tvůrce jízdních řádů dostala požadovaná data od státu s dvoutýdenním zpožděním, teprve tento týden může zadat tisk jízdních řádů. Nezveřejnění nového jízdního řádu platného od 13. prosince komplikuje situaci i cestujícím: ti si zatím nemohou kupovat dopředu jízdenky na období kolem vánočních svátků. V sousedních zemích už jsou většinou jízdni řády hotové, například v Německu je možné kupovat jízdenky na nový jízdni řád od pondělí.

14. 10. 2015 Českým drahám vadí i druhý tendr na šumavskou lokálku, daly podnět ÚOHS (tratě č. 194, 197, 198)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceskym-drahm-vadi-i-druhy-tendr-na-sumavskou-lokalku-daly-podnet-uohs-1236046>)

České dráhy u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) napadly i druhý výběr dopravce, který by měl provozovat takzvané šumavské lokálky. Už jednou přitom antimonopolní úřad rozhodl, že Jihočeský kraj chyboval. Antimonopolní úřad v polovině letošního roku zrušil výběr vítěze, jímž se měla stát společnost GW Train Regio, která nabídla nejnižší cenu. Rozhodnutí dosud není pravomocné. Vedení kraje následně uvedlo, že výběrová komise nedostatek odstranila a v novém řízení vybrala stejného vítěze. Také proti tomuto postupu se České dráhy odvolaly. „ÚOHS vede na návrh společnosti České dráhy prvostupňové správní řízení týkající se opakovaného výběru nejvhodnější nabídky a možné mimořádně nízké nabídkové ceny v nabídkovém řízení,“ řekl předseda ÚOHS Petr Rafaj. Řízení je podle něj ale přerušeno do doby, než bude rozhodnuto o rozkladu Českých drah v původním tendru. Soutěž se vede o provoz tratí České Budějovice – Černý Kříž, Číčenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary od prosince 2016. Nový provozovatel by měl na trase najezdit zhruba 1,337 milionu vlakových kilometrů ročně při celkových předpokládaných nákladech 2,25 miliardy korun.

14. 10. 2015 Obce z Plzeňska usilují o obnovu trati Mladotice – Kralovice

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/obce-z-plzenska-usiluji-o-obnovu-trati-mladotice-kralovice/1269532>)

Obce ze severu Plzeňska usilují o obnovu železniční trati Mladotice – Kralovice, která pokračuje dále do Rakovníka. Petici, na niž se sbíraly podpisy do začátku října, stvrdily za čtyři měsíce tisíce lidí. Chtějí, aby se na jedenáctikilometrovou trať vrátily vlaky, které tam 18 let nejezdí. Polovina kolejí už je rozkradená a trať je zarostlá, zjistila ČTK. "Petici se sečtenými podpisy odešleme koncem října Parlamentu, Senátu, členům vlády a ministru dopravy," řekl ČTK Zdeněk Slach, starosta Mladotic, které petici spoluorganizovaly. Mezi podepsanými jsou lidé z obcí na hlavní trati Plzeň – Žatec, návštěvníci regionu a turisté směřující do kláštera Mariánská Týnice, centra severního Plzeňska, který leží 100 metrů od tratě. "Hodně usilujeme o to, aby tam byla zastávka. Pořádají tam spoustu akcí pro mnoho lidí," řekl.

Podle vedení Plzeňského kraje zajišťují v oblasti dostatečnou dopravu autobusy; zprovoznění trati by stálo zhruba 400 milionů korun a kraj by pak navíc musel dotovat provoz. "Pokud by se obnovovala trať ve stávající stopě na běžné vlaky, tak by si vyžádala 100 až 200 milionů korun. Přitom diskutovaná cyklostezka na trati by vyšla na 120 milionů korun, k čemuž by se ještě musely přidat náklady na ekologickou likvidaci železničního svršku. Takže cena stezky by byla daleko vyšší než obnovy tratě," uvedl Slach. Připomněl, že Mladotice cyklostezku, o niž usiluje kraj a aktivisté, na svém katastru nepovolí.

Argument kraje, že by byla trať nerentabilní, je podle Slacha lichý, protože nerentabilní jsou všechny venkovské tratě včetně hlavního tahu Plzeň – Žatec, kde v rychlíku sedí osm lidí. "Trať je jednou z důležitých podmínek, jak udržet občany na vesnici," řekl. Z Mladotic navíc lidé dojeli přes Rakovník rychleji do Prahy než přes Plzeň. "Žádáme vládu a poslance, aby se co nejúčinněji zasadili o rekonstrukci a obnovení provozu na celé trati, která je klíčovou pro obslužnost obcí a regionu," píše se v petici. Úsek Kralovice – Mladotice je podle organizátorů petice v dezolátním stavu. Na zbývající části do Rakovníka se trvale omezuje provoz s cílem trať uzavřít, tvrdí. "Nechceme, aby byla rozkradena a zničena jen proto, že prochází hranicí dvou krajů," uvedli.

Trať Rakovník – Mladotice byla zprovozněna v roce 1899. V roce 1997 nahradily úsek mezi Mladoticemi a Čistou autobusy. Před 14 lety Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) rekonstruovala část mezi Čistou a Kralovicemi. V roce 2012 začala správa hledat kupce trati Mladotice – Kralovice, o dva roky později stanovila její cenu 27 milionů Kč, podle Slacha se nyní připravuje prodej za zhruba pět milionů korun. Obce už před dvěma lety oddálily petici ukončení dopravy mezi Kralovicemi

a Čistou u Rakovníka. "Pro lidi z okolních obcí má trať velký význam. Děláme pro její záchranu vše, co se dá," řekl starosta Kožlan Vladimír Přibyl. Využívat by se mohla také pro dopravu nákladů, například z mladotického kamenolomu a průmyslové zóny v Kožlanech. "Po silnici z Kožlan do Kralovic jezdí hodně kamionů. Směřují hlavně ze Středočeského kraje," dodal.

14. 10. 2015 Na modernizované části trati z Havlíčkova Brodu do Brna se jezdí rychleji (Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou)

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

Správa železniční dopravní cesty slavnostně ukončila rekonstrukci kolejí v úseku Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou, který je součástí frekventované trati mezi Havlíčkovým Brodem a Brnem. Hlavním přínosem stavby je zvýšení traťové rychlosti na 120 km/h pro klasické vlaky, respektive na 140 km/h pro naklápěcí soupravy. Jádrem komplexní rekonstrukce a modernizace dvoukolejného traťového úseku Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou tvořila výměna železničního svršku i spodku, včetně odvodnění a obnovení trakčního vedení. Velké proměny se dočkala zastávka Lašovičky, kde stavbaři vybudovali zvýšené nástupiště a opravili přístupové cesty, instalovali nový mobiliář, orientační systém, osvětlení a rozhlas. „Výsledek rekonstrukce trati vedoucí přes Vysočinu potěší zejména cestující. Jízda vlakem mezi Brnem a Havlíčkovým Brodem bude nyní pohodlnější, rychlejší i bezpečnější. Modernizovaná trať navíc splňuje vyšší kvalitativní požadavky pro účely provozování mezinárodní dopravy,“ shrnul přínosy stavby generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

V rámci projektu stavbaři také zrekonstruovali nosné konstrukce, stabilizovali mosty a opravili propustky, které slouží k vedení vody pod náspem. Součástí stavby byla dále kompletní modernizace traťového zabezpečovacího zařízení, a to včetně vnějších návěštních prvků. V nezbytném rozsahu byly instalovány nové rozvody nízkého napětí. Ve stanicích Sklené nad Oslavou a Ostrov nad Oslavou vznikly prefabrikované klimatizované reléové domky sloužící k umístění traťového zabezpečovacího zařízení.

Celkové náklady stavby s názvem Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou činily 988 460 483 Kč bez DPH. Investorem byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti, a to až v maximální výši 713 896 572 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Zhotovitelé	OHL ŽS a.s., Subterra a.s., Elektrizace železnic a.s.
Začátek a konec stavby	km 68,658 (žst. Sklené nad Oslavou) – km 77,577 (žst. Ostrov nad Oslavou)
Traťová rychlost	120 km/h (140 km/h pro naklápěcí soupravy)
Termín zahájení	08/2014
Termín dokončení	10/2015
Celkové náklady stavby	988 460 483 Kč (bez DPH)
Schválený příspěvek EU	713 896 572 Kč

15. 10. 2015 Babiš vyslyšel Jančurovy prosby, vložil se do jeho sporu o rychlíky (R13)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-prisly-o-jistotu-ze-ziskaji-na-deset-let-bez-souteze-provoz-na-lince-r13-117-eko-doprava.aspx?c=A151014_133936_eko-doprava_suj)

České dráhy přišly o jistotu, že bez soutěže získají na deset let provoz na rychlíkové lince R13 mezi Brnem, Břeclaví a Olomoucí. Po nátlaku majitele RegioJetu Radima Jančury se do problému vložil i ministr financí Andrej Babiš. Babiš si v úterý pozval na jednání ministra dopravy Dana Ťoka, šéfa Českých drah Pavla Krta a právě Jančuru. Ten ostře kritizoval plán ministerstva dopravy uzavřít na provoz linky R13 smlouvu na deset let bez jakékoliv soutěže. Zatímco ještě v pondělí se taková

smlouva zdála jistá, po schůzce se objevila nová možnost: uzavřít smlouvu a do konce roku 2017 vybrat v otevřené soutěži dopravce, který vlaky bude provozovat.

Stát chtěl smlouvu napřímo uzavřít kvůli tomu, aby České dráhy mohly použít na nákup jednotek InterPanter od Škody Transportation evropské dotace. V praxi se tak může stát, že po dvou letech provozu jednotky Českých drah převezme někdo jiný a bude s nimi jezdit. „Všechny zúčastněné strany se shodly na tom, že jde o řešení, které na jedné straně umožní vyčerpání připravených evropských fondů a na straně druhé zajistí transparentní férovou soutěž, lepší cenu a podmínky pro daňové poplatníky a cestující,“ uvedl RegioJet v tiskové zprávě po jednání. Podle Jančury jde o nejbezpečnější postup při čerpání evropských fondů tak, aby nebylo napadeno jejich čerpání a prostředky ve výši 1,1 miliardy Kč se nemusely vracet. „Ministr dopravy Dan Ťok na schůzce slíbil, že ministerstvo tuto variantu prověří. Nejde ale zatím o uzavřenou věc. Musíme ověřit, zda tento postup umožňují dotační pravidla programu na pořízení nových vozidel,“ řekl mluvčí resortu dopravy Tomáš Neřold. Podle něj záleží také na postoji dalších smluvních stran, kterými jsou v tomto případě České dráhy, ale i Jihomoravský kraj, který by vlaky využíval na svoje posilové spoje.

České dráhy označily tiskovou zprávu RegioJetu za nepravdivou. „Nedošlo k uzavření žádné dohody, zmíněná varianta je jen návrhem společnosti RegioJet, který však nebyl akceptován. Přímé zadání smlouvy na provozování železniční osobní přepravy v závazku veřejné služby je plně v souladu s unijními předpisy i českými zákony,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Jančura proti záměru uzavřít smlouvu bez soutěže ostře protestoval. Ministerstvu už dříve podal nabídku na převzetí této linky za nižší cenu, než jezdí České dráhy, ministerstvo ale ani ní nereagovalo. Jančura v boji proti smlouvě využil svého dobrého kontaktu na Andreje Babiše. Podporoval ho ve volbách, jeho autobusy vozily i reklamu na hnutí ANO.

Chystá se prodloužení smluv s ČD na další rychlíkové linky

Stát chystá s Českými drahami smlouvu ještě na dvě rychlíkové linky Plzeň – Most a Pardubice – Liberec. Stát na tyto tratě uzavřel roční smlouvy, teď je chce znovu prodloužit. Zatím není jasné, kolik za provoz Českým drahám zaplatí. „O výši kompenzace se ještě jedná, v případě uzavření smlouvy budou základní ekonomické ukazatele zveřejněny,“ řekl Neřold. Už loni se pokusil do plánu na prodloužení smlouvy „vlopat“ dopravce Arriva, patřící pod německý koncern Deutsche Bahn. Na trati Plzeň – Most nabídl nižší ceny než České dráhy, které nakonec musely také zlevnit. Stát ale kvůli údajné chybě v nabídce zadal zakázku ČD. Prodloužení smluv má být pouze dočasné. Obě tratě mají v příštích letech projít veřejnou soutěží: tendr na Plzeň – Most už běží, trať Pardubice – Liberec se má začít soutěžit ještě letos. První tendr úspěšně zdržují České dráhy, přestože ministerstvo dopravy, jejich stoprocentní akcionář, s takovým postupem nesouhlasí. „S námitkami ČD se neztotožňujeme,“ potvrdil Neřold.

16. 10. 2015 Mezi Českem a Polskem začnou jezdit regionální vlaky (Bohumín, Český Těšín)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/mezi-ceskem-a-polskem-zacnou-jezdit-regionalni-vlaky/1270400>)

Mezi Českem a Polskem začnou od 13. prosince jezdit regionální vlaky. Čtyři páry vlaků budou jezdit mezi Bohumínem na Karvinsku, Chalupkami a polskými městy Ratiboř, Rybnik nebo Katowice. Šest párů vlaků pojede mezi Frýdkem-Místkem, Českým Těšínem a polským Těšínem. Vlaky budou vypravovat společnosti České dráhy (ČD) a polské Koleje Slezské, jejichž zástupci dnes v Bohumíně podepsali smlouvu o spolupráci.

Mluvčí ČD Kateřina Šubová uvedla, že do Bohumína budou jezdit polské elektrické jednotky EN 57. České dráhy do polského Těšína vypraví motorové vlaky 814 Regionova. Přes hranice budou zajišťovat spoje, které zatím končí v Českém Těšíně. Vlakový provoz přes Chalupki bude obnoven po čtyřech letech, spojení mezi oběma Těšiny dokonce po sedmi letech. Ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD v Ostravě Miroslav Klich řekl, že cestujícím budou na vlcích v sousedních státech platit slevy, které mají ve svých zemích. Na přeshraniční vlaky by navíc měly navazovat i přípoje do dalších míst.

Českotěšínský starosta Vít Slováček (KDU-ČSL) řekl, že město těží z toho, že je velkým tranzitním železničním uzlem. "Velká část uživatelů kteří využívají rychlíková spojení po České republice, to znamená v tahu na Prahu, anebo v tahu na jih směrem Brno, Vídeň, je právě z Polska. Takovéto spojení, kdy můžou sednout na vlak v Polsku a dostanou se na přípoj v Českém Těšíně, je samozřejmě přínos pro Český Těšín, České dráhy i pro komfort cestujících," řekl Slováček. Starosta polského Těšína Ryszard Macura řekl, že díky novým spojům budou moci Poláci vyjízdit

za turistickými cíli do Česka, Čechům to zase umožní navštěvovat perly Beskyd na polské straně. Jde podle něj o první, důležitý krok, polská strana ale chce rozvíjet spojení i dalšími směry. "Plánujeme spojení z Těšína přes Holešov do Katovic a pak myslíme na spojení z Těšína do Bielska-Biale, z Bielska-Biale na Krakov," řekl Macura.

Vicemarsálek Vojvodství Slezského Stanislav Dabrova řekl, že nové spojení ale nebude sloužit jen ke krátkým turistickým cestám. "Pro pasažéry to bude okno do světa, opravdu do celé Evropy. Z Bohumína je přece možné jet všude. Čeští cestující mohou zase dojet do Katovic i na různá jiná místa, není to jenom místní spojení," řekl Dabrova. Náměstek moravskoslezského hejtmána Daniel Havlík řekl, že kraj našel na polské straně spolehlivého partnera. Připomněl krach spojení do Krakova s jiným dopravcem, které po zahájení loni v prosinci skončilo po třech týdnech, když se zjistilo, že polská strana nemá zajištěno financování. "Nemáme žádné obavy, že by Koleje Slezské za chvíli přestaly do Bohumína jezdit. Mohu slíbit, že to bude trvalá záležitost, že prostředky budou vyčleněny i v dalších letech," řekl vicemarsálek Dabrova. Místopředseda představenstva ČD Ludvík Urban řekl, že podobný projekt vzniká v Libereckém kraji.

17. 10. 2015 **Ťok: Převod nádraží může kvůli ceně zablokovat vedení ČD**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/tok-prevod-nadrazi-muze-kvuli-cene-zablokovat-vedeni-cd/1270756>)

Převodem nádraží z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) by se měla zabývat vláda do konce měsíce. Zda se ale dlouhodobě plánovaný miliardový obchod uskuteční, není jisté. Podle ministra dopravy Dana Ťoka (ANO) hrozí, že převod majetku za cenu 3,2 miliardy korun stanovenou znaleckým posudkem neprojde přes řídicí orgány a dozorčí radu Českých drah. Dopravce dlouhodobě počítal s prodejem majetku za zhruba dvojnásobnou cenu, stanovenou jinou metodou odhadu. Diskuse o převedení nemovitostí na správce kolejí trvají už několik let. Největším přelomem z poslední doby je vyjádření Evropské komise, která v červnu stanovila limit zhruba tří miliard korun jako částku, za kterou nebude prodej nádraží státní SŽDC považovat za nedovolenou státní podporu. Aktualizovaný odhad tržní ceny od společnosti PwC pro dráhy uvádí sumu 3,24 miliardy korun. "Jestli se členové dozorčí rady nebo představenstva drah rozhodnou, že tuto metodu i po schválení vládou neodsouhlasí, tak to už jde mimo mé pravomoci. Já se pak začnu možná zamýšlet nad tím, zdali máme správnou dozorčí radu a představenstvo a budu to řešit," řekl ministr.

Samotné České dráhy postoj k prodeji komentovat nechtěly. Uvedly pouze, že je pro ně rozhodující pokyn valné hromady, kterou ve státním dopravci představuje řídicí výbor tvořený zástupci ministerstev dopravy, financí, obrany a průmyslu a obchodu. Zároveň prý ale musí postupovat s péčí řádného hospodáře a zajistit, aby majetek drah neprodávaly pod cenou. Stanovenou cenu kolem tří miliard kritizují železniční odbory, které už avizovaly, že jejich zástupci pro prodej ruku v dozorčí radě nezvednou. Celkem mají zástupci zaměstnanců tři hlasy v devítičlenné dozorčí radě, která musí transakci schválit. Odbory ale nejsou podle zjištění ČTK jedinými odpůrci prodeje za nynějších podmínek. Jednoznačnou podporu má plán v orgánech ČD pouze u členů spřízněných s hnutím ANO.

Přestože ministerstvo dopravy převod podporuje, umí si podle Ťoka představit i opačnou variantu, kdy by nakonec dráhy budovy na správce dopravní infrastruktury nepřevedly a nádraží a další nemovitosti provozovaly dále samy. V takovémto případě ale bude ministr chtít vypracování detailní koncepce dalšího nakládání s tímto majetkem, aby dále nechátral a dokázal si na svůj provoz vydělat. Celkem má SŽDC od Českých drah získat 1 600 objektů, z nichž zhruba 1 000 je nádražních budov. V utěšeném stavu je necelá polovina z nich, zbytek si vyžádá rozsáhlejší rekonstrukci. Zhruba 40 objektů, například nádraží v Plzni, Sokolově, Bílině, v Berouně a ve Strakoncích, patří mezi nejvíce zdevastovaná nádraží. Na jejich stavu se podepsala zdoluhavá jednání o tom, kdo má v Česku nádraží vlastnit. ČD proto dlouhodobě do oprav investovaly nezbytné minimum, i tak jde ale o stovky milionů korun ročně.

19. 10. 2015 **Monopoly na železnici nestíhají, výluky se prodlužují o týdny**

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vyluky-na-zeleznici-se-protahuji-monopolni-dodavatele-nestihaji-pyo-/eko-doprava.aspx?c=A151018_171837_eko-doprava_suj)

Miliardová injekce do modernizace železničních tratí přináší velké komplikace. Někteří dodavatelé mají práce tolik, že nestíhají včas dodat to, co slíbili. Cestující kvůli nim budou muset jezdit náhradními autobusy déle, než se čekalo. V pátek měla například skončit výluka na trati z Frenštátu pod Radhoštěm do Frýdlantu nad Ostravicí. Jenže neskončí: trať je sice zmodernizovaná, ale chybí jí

přejezdů a zabezpečovací zařízení. Ty měla dodat společnost AŽD Praha, která má v této oblasti na české železnici prakticky monopol. „Trať bude zprovozněna až k 12. prosinci. Zpoždění způsobil nedostatek komponentů zabezpečovacího zařízení, stavebně je celá rekonstrukce ukončená,“ řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marek Iliáš. Podle něj by sice vlaky mohly vyjet, ale před každým přejezdem by musely zpomalit na rychlost deset kilometrů v hodině, což by způsobilo velké zpoždění. S Českými drahami se proto správce kolejí dohodl, že bude pokračovat náhradní autobusová doprava. „Náklady na náhradní dopravu v tomto případě hradí po dobu zpoždění stavby zhotovitel,“ dodal Iliáš. „České dráhy (ČD) od nás dostávají za každý odřeknutý vlak během výluky slevu 1 550 Kč,“ dodal.

Máme problém s pohonem závor, přiznává firma

Zakázku za 828 milionů korun získalo sdružení firem Subterra a OHL ŽS. Podle Iliáše bude sdružení penalizováno přesně podle podmínek. Smlouva zveřejněná na internetových stránkách SŽDC počítá s tím, že za každou hodinu výluky navíc mají zaplatit deset tisíc korun. AŽD Praha ve svém vyjádření přiznalo, že potíže s termíny má. Na trati dodává 15 nových přejezdů, sedm jich upravuje. „Problém zpoždění stavby není pouze věc dodavatele technologie, ale také stavební připravenosti prostoru přejezdů pro instalaci technologií ze strany stavebních partnerů,“ řekl generální ředitel AŽD Praha Zdeněk Chrdle. „Pokud však zůstaneme korektně u vlastních potíží, máme je s dodávkami pohonů závor, kde v rámci zásadní inovace má být dodán plně hliníkový systém a v rámci nutných bezpečnostně schvalovacích procedur jsme se dostali do časového skluzu zhruba jeden měsíc,“ doplnil Chrdle. AŽD Praha patří k firmám, které mají v řadě oblastí na železnici v Česku monopol. Letos zpracovaná analýza uvádí, že firma má monopol především v oblasti zabezpečovacího zařízení.

Odsouvání termínů poškozují pověst veřejné dopravy

Není to jediný případ, kde má letos SŽDC problém s dokončením stavebních prací včas. Největším fiaskem je oprava trati z Hanušovic do Jeseníku, kde dodavatel po dvou měsících odstoupil od smlouvy, aniž by se na trati prakticky něco udělalo. Lidé tak zbytečně museli jezdit náhradními autobusy. Problémy s nedodržením termínu výluk má SŽDC letos celý rok, ale nikdy to nebylo tak dlouhé zpoždění, jako v případě tratě v podhůří Beskyd. Například velká výluka mezi Starou Pakou a Libercem měla skončit 12. října, nakonec trvala až do této neděle.

Podle mluvčího ČD Radka Joklíka kvůli výlukám letos klesla včasnost vlaků o pět až deset procent. „To samozřejmě špatně vnímají jak naši zákazníci, tak zahraniční partneři, s nimiž provozujeme mezinárodní spoje,“ dodal. Neukončení výluk v termínu firmě zásadně komplikuje zajištění náhradní dopravy, na změny termínů negativně reagují i zákazníci. „Roste počet stížností na nepřesné informace, Kontaktní centrum je zahlceno dotazy na náhradní autobusovou dopravu, jízdu vlaků dotčených výlukami a podobně,“ vypočítává Joklík. Podle něj to poškozují pověst veřejné dopravy i ČD.

19. 10. 2015 Oblouky v údolí zmizí, na koridoru nově vzniknou tři kratší tunely (Ústí nad Orlicí – Choceň)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/koridor-povede-v-nove-upravene-stope-ds5-/pardubice-zpravy.aspx?c=A151019_2199471_pardubice-zpravy_msv)

Modernizace železničního koridoru mezi Chocní a Ústím nad Orlicí je o něco blíže. Ministerstvo dopravy schválilo studii nutnou k výstavbě. Plány Správy železniční a dopravní cesty počítají se zahájením stavby v roce 2019. Již v minulém desetiletí se ukázalo, že modernizace koridoru mezi Chocní a Ústím nad Orlicí bude komplikovaná. Původně plánované dva několikakilometrové tunely by byly moc drahé a jakékoli zásahy do přírodního údolí Tiché Orlice zase narážely na odpor obyvatel Brandýsa nad Orlicí i zájmy přírody. Nakonec zvítězil kompromis.

Ministerstvo dopravy schválilo studii proveditelnosti k výstavbě koridoru v tomto úseku. Projektanti počítají se třemi tunely, brandýské nádraží vystřídá zastávka. „Stavba bude v jiné trase, místo dvou dlouhých tunelů budou tři kratší,“ řekl hlavní inženýr chystané stavby František Pilný. Do prvního tunelu „Hemže“ bude vlak od Pardubic vjíždět za bývalým choceňským tunelem, dlouhý bude zhruba 390 metrů. „V Brandýse nad Orlicí se bude trať držet současné stopy, jen se jí upraví vjezdové oblouky od Chocně a od Ústí, abychom tam mohli dodržet stošedesátku pro pendolina. Železniční stanice v Brandýse nad Orlicí bude zrušena a zůstane tam pouze zastávka pro osobní dopravu. Ta bude posunuta k přejezdu nedaleko firmy C. I. E. B, ten zůstane,“ sdělil Pilný. Železniční přejezd ve stanici Brandýs nad Orlicí by měl být vyřešen tak, aby na něm vlaky pouze projížděly, nikoliv čekaly. Za brandýskou stanicí, v místě přímé trati za mostem přes Tichou Orlici, bude zřízena výhybna pro nákladní a osobní dopravu.

Zastávka v Bezpráví zmizí

Další tunel vznikne v osadě Bezpráví a bude dlouhý 560 metrů. „Zastávka v Bezpráví bude zrušena, protože se musí propíchnout kopec, aby se napřímila trať. Pak bude následovat tunel zvaný Hrádek nedaleko serpentiny, ten bude dlouhý 690 metrů. Tunely nenásledují za sebou, mezi nimi jsou estakády a mosty,“ vysvětlil František Pilný. Studie proveditelnosti byla schválena na Centrální komisi ministerstva dopravy. Prošla varianta s názvem Střední 2 s případnou alternativou v existenci stanice Brandýs nad Orlicí. „Započaly práce na přípravné dokumentaci, která obsahuje studii EIA o vlivu na životní prostředí,“ uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Přípravná dokumentace by podle Ptačinského měla být hotova do konce roku 2016 s tím, že snad do dubna 2016 by měly být hotovy podklady v technickém řešení pro zásady územního rozvoje.

Přes Brandýs vlaky zpomalí

Jak bude vypadat zastávka v Brandýse? Není jasné, zda takzvané předjízdne koleje určené pro zastavování a odbavování vlaků s cestujícími budou dvě, nebo jedna. „Padly návrhy na stanici o jedné předjízdne, technologicky je spíše podporována plnohodnotná dopravní čtyřkolejná, to znamená s předjízdne pro každý směr,“ dodal Ptačinský. Zvolená trasa rychlostně odpovídá nejvyšší traťové rychlosti 160 kilometrů za hodinu převážně v úseku Ústí nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí s následným propadem rychlosti na 110 – 120 kilometrů za hodinu především v oblasti procházející vlastním městečkem a v obdobné rychlosti je dotažena k napojení do stávající trasy před mostem přes Tichou Orlicí před Chocní. Zrušení zastávky v osadě Bezpráví se nelíbí starostovi obce Orlické Podhůří Josefu Novákovi. „Chataři využívají železnici, aby se dostali ke svým chatám. Sice nám Oredo slibovalo, že když nebude dráha, tak budou jezdit autobusy, přitom se už nyní ruší i poslední sobotní a nedělní autobus,“ postěžoval si starosta.

Starosta Brandýsa: Nikdo se nás na nic neptá

Vedení Brandýsa nad Orlicí oceňuje, že se konečně něco děje a dokončí se podklady pro zásady územního rozvoje. „Ale vadí nám nezáměr ze strany SŽDC jakkoli informovat vedení města o plánovaných změnách, absence komunikace a přitom se změny či plánovaná oprava nejvíce dotknou právě Brandýsa nad Orlicí, který je v současnosti v pozici rukojmího SŽDC a nemůže sám rozhodovat o svém dalším rozvoji,“ řekl brandýský starosta Petr Řehák. Vadí mu, že nikdo s městem nekonzultuje plánované změny, které se výrazně dotknou života v Brandýse i možnosti další výstavby. „Nemáme ani možnost se seznámit s konečnou plánovanou variantou a zhodnotit, v jak velkém rozsahu se života ve městě dotkne,“ dodal starosta. Projektanti však setkání s radnicemi už připravují. „Chystáme vstupní jednání s obecními úřady a krajským úřadem, které se uskuteční koncem října na radnici v Ústí nad Orlicí,“ řekl František Pilný.

20. 10. 2015 Špatně zapojené brzdy, uzavřela inspekce nehodu vlaku s uhlím v Paskově (19. února 2015)

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/zavery-vykolejeni-vlaku-paskov-dna-ostrava-zpravy.aspx?c=A151019_152654_ostrava-zpravy_mav)

Za únorové vykolejení 21 vagonů s uhlím v Paskově na Frýdecko-Místecku mohly špatně zapojené brzdy, zjistila Drážní inspekce. Strojvedoucí jejich funkčnost neověřil, přestože měl o jejich správném natlakování pochybnosti. Škoda se vyšplhala na téměř 22 milionů korun. Bezprostředně po havárii (psali jsme o ní [zde](#)) sčítala nejvyšší škody společnost AWT, které patří lokomotiva, devět havarovaných vagonů a k tomu je také provozovatelem drážní vlečky. Ostatní poškozené vagony vlastní jiní dopravci. „Můžeme konstatovat, že k mimořádné události došlo z důvodu selhání lidského faktoru, přičemž příčiny vzniku jsou na straně strojvedoucího i vedoucího posunu,“ konstatoval mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.



Inspektoři zjistili, že potrubí samočinné tlakové brzdy mezi lokomotivou a prvním vagonem zaměstnanci špatně propojili. Tím pádem se brzdové zařízení málo natlakovalo vzduchem a brzda, která má zajišťovat rovnoměrné účinkování brzd celé soupravy, nefungovala. Sám strojvedoucí o správném propojení pochyboval, protože se hlavní potrubí soupravy tlakovalo příliš krátce. „Osobně ze země správné propojení zkontroloval. Závadu nezjistil, ale své pochyby tím vyvrátil jen částečně. Přesto neprovedl zkoušku brzdy a o své pochybnosti neinformoval vedoucího posunu. Na pokyn dal soupravu do pohybu, přičemž udělený pokyn ho opravňoval k malému posunu pouze v oblasti Staříče, kde ještě měly být provedeny povinné úkony,“ popsali inspektoři v dokumentu. V průběhu jízdy strojvedoucí zjistil, že nefunguje nejen průběžná brzda, ale ani rychločinné brzdění určené pro případ

přetržení soupravy či použití záchranné brzdy. Vlivem jízdy z kopce rychlost pozvolna stoupala, takže pomocí radiostanice zburcoval vedoucího posunu. Výpravčí mohl neovladatelný vlak po sedmi kilometrech jízdy akorát odklonit na neobsazenou kolej. V době havárie pracovníci v místech vlečkové stanice Dolu Paskov neprováděli žádnou údržbu ani opravy, díky čemuž se při havárii nikdo nezranil. Škoda na vlečce byla přes čtyři miliony, na soupravě přes 17 milionů.

Vrátil se s lokomotivou a neví proč

Policie událost stále vyšetřuje jako obecné ohrožení z nedbalosti. Záviset bude až na jejím posouzení, zda některého ze zaměstnanců obviní. „Podle našich zjištění jsou bezprostředními příčinami události neukončení jízdy, respektive nezastavení soupravy a neprovedení zkoušky brzdy. Drážní inspekce ale odpovědnost ani vinu neurčuje, to je na orgánech činných v trestním řízení,“ doplnil Drápal. Firma AWT jako provozovatel vlečky v červnu v reakci na havárii vydala nový provozní řád, který postupy provádění posunu konkretizuje. Jestli zaměstnance potrestala a jak, neupřesnila. „Vyšetřování Drážní inspekce sice skončilo, stále však probíhá policejní vyšetřování, proto v tuto chvíli nemůžeme poskytovat žádné informace,“ sdělil bez podrobností mluvčí firmy Lukáš Kresač.

Souprava přepravovala uhlí ze Staříče do Paskova na další úpravu 19. února odpoledne. Kvůli nefungujícím brzdám dosáhla rychlosti až 71 kilometrů v hodině, přičemž maximum na vlečce je 30 km/h. Poté, co vagony až na jeden vykolejily, utržená lokomotiva pokračovala v jízdě. Strojvedoucí s ní následně popojel zpět, což zpočátku zmátlo vyšetřovatele. „Proč manipuloval s ovládacími prvky lokomotivy a změnil po havárii jízdu zpět její konečnou polohu, nedokáže vysvětlit,“ píše se také ve zprávě inspektorů.

20. 10. 2015 Kraj Vysočina chce úzkokolejku pořad, lepší smlouvu jí ovšem nedá (JHMD)

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/budoucnost-uzkokolejky-zustava-nejista-ffv-jihlava-zpravy.aspx?c=A151020_152321_jihlava-zpravy_evs)

Jednašedesát korun za každý ujetý kilometr plus inflace. Víc už ale Vysočina Jindřichohradeckým místním drahám až do roku 2024 rozhodně posílat nehodlá. Budoucnost úzkokolejky je tedy zatím stále hodně nejasná. Smlouvu na dalších deset let nabídne Kraj Vysočina provozovateli úzkokolejky, Jindřichohradeckým místním drahám (JHMD). O takovém postupu jednali vysočinaští radní, schválit by jej měli v příštím týdnu. Smlouva má být přitom za stávajících podmínek, tedy s úhradou zhruba 61 korun za každý ujetý kilometr a příplatkem za inflaci. „Naši právníci procházejí znění smlouvy,“ řekl náměstek hejtmána Vladimír Novotný. Společnost JHMD vede s Vysočinou a Jihočeským krajem spor, který se dostal až na ministerstvo vnitra. Jde v něm v případě Vysočiny přibližně o 15 milionů korun. „Obě dvě strany mají své argumenty a bude se čekat na rozhodnutí ministerstva,“ doplnil Pavel Bartoš z krajského odboru dopravy.

Existují dva různé pohledy na věc

„Jsme jediný dopravce, kterému kraje nehradí úplné vlastní náklady a přiměřený zisk v souladu se zákonem,“ upozornily již dříve Jindřichohradecké místní dráhy. „My nedlužíme ani korunu. Úhrady jsou podle smlouvy,“ reaguje však za Vysočinu náměstek hejtmána Novotný. „Jsou dvě věci: jednou je délka trvání smlouvy a druhou cena. Ta stávající cena není optimální pro další provoz a rozvoj dráhy. O ní jednáme dál,“ není zcela spokojen výkonný ředitel JHMD Jiří Pavel. Vysočina ale zřejmě vyšší cenu hradit nebude. „Existuje zde i jiné řešení: zajištění základní obslužnosti autobusovou dopravou, na kterou kraj doplácí zhruba 18 korunami na kilometr,“ upozornil už začátkem října hejtmánův náměstek pro dopravu Libor Joukl. Jindřichohradecké místní dráhy přepraví okolo 350 tisíc cestujících ročně. Jihočeský kraj se podle Bartoše zatím - na rozdíl od Vysočiny - ještě definitivně nerozhodl, zda smlouvu s JHMD prodlouží. Budoucnost úzkokolejky, tuzemského unikátu z konce 19. století, tak stále ještě nemá úplně jasné kontury.

21. 10. 2015 SuperCity Pendolino: Z Prahy do Ostravy v rekordním čase. Zrychlí i další vlaky (od 13. prosince 2015)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-25112/>)

Rychlovlaky SC Pendolino mezi Prahou a Ostravou pojedou v novém rekordním čase. Cesta z pražského hlavního nádraží do ostravského Svinova jim bude trvat pouze 2 hodiny 53 minut. Cesta z Prahy do Olomouce bude trvat pouhé 2 hodiny 5 minut. Jde o historicky nejrychlejší spojení mezi těmito městy. Od poloviny prosince zrychlí vlaky i na dalších tratích, například z Prahy do Zlína,

Starého Města u Uh. Hradiště, z Prahy do Brna nebo do Českých Budějovic. Rychleji se bude cestovat také do sousedních evropských metropolí.

Rychleji mezi Čechami a Moravou

Rychlovlaky SC Pendolino si udržují postavení nejrychlejších vlaků v České republice. Průměrná cestovní rychlost mezi stanicemi Praha hl.n. a Ostrava-Svinov bude v novém jízdním řádu 121,7 km/h. Půjde tedy o historicky nejrychlejší vlak nejen na této relaci, ale také v České republice. Cesta Pendolinem z Prahy do Ostravy se zkrátí o 6 minut a do Olomouce o 5 minut. Cesta Pendolinem mezi Prahou a Olomoucí nebo Ostravou je tak i nadále rychlejší než obvyklá cesta autem. Například plánovač cest na seznam.cz uvádí dobu jízdy autem z Prahy do Olomouce na 2 hod. 39 minut a do Ostravy na 3 hod. 33 minut. Mezi Prahou a Ostravou zrychlí také ostatní expresní spoje. Těm bude cesta trvat nově 3 hod. 13 minut, o 7 minut méně oproti současnosti. O 6 minut méně bude trvat cesta z Prahy na Valašsko, například do Vsetína, a o 7 minut rychleji ze Zlína nebo ze Starého Města u Uh. Hradiště do Prahy. Stejný čas uspoří cestující také mezi Prahou a Brnem. Nová cestovní doba railjetů a spojů EuroCity bude mezi českou a moravskou metropolí 2 hod. 30 minut, tedy stejně dlouho jako u autobusu, který má však o 50 kilometrů kratší trasu.

České Budějovice – Praha až o 10 minut rychleji

Vlaky budou konkurovat autobusům i na dalších linkách. Výraznější zkrácení cestovní doby čeká cestující z Českých Budějovic do Prahy. Vlak nově pojedje o 10 minut rychleji a vzdálenost mezi oběma městy urazí za 2 hod. 23 min., tedy za čas srovnatelný s nejrychlejšími autobusy. Na rozdíl od autobusů však vlak v Praze přijíždí až do centra města. Zrychlí se také doprava pod Krušnými horami, když cesta vlakem z Chebu do Ústí nad Labem se zkrátí o 9 minut na 2 hod. 40 minut. Díky částečnému zdvoukolejnění tratě mezi Pardubicemi a Hradcem Králové pojedou rychlíky a spěšné vlaky mezi těmito krajskými městy cca o 3 až 12 minut rychleji. Cestu překonají s jednou zastávkou v Rosicích nad Labem i za pouhých 17 minut.

Dříve v metropolích našich sousedů

Rychleji pojedou vlaky také na mezistátních linkách. Do Berlína, Vídně nebo Budapešti dokonce v historicky nejrychlejších časech. Cesta z Prahy do Berlína se zkrátí přibližně o 15 minut na 4 a půl hodiny, podobně o 15 minut se zrychlí také cesta do Hamburku. Z Prahy do Vídně pojedou vlaky railjet poprvé v historii železničního spojení za méně než 4 hodiny. Tak rychle nejezdily mezi oběma metropolemi ani rychlovlaky Pendolino. O 10 minut se zrychlí cestování z Prahy do Bratislavy (na 3 hod. 58 minut) i do Budapešti (na 6 hod. 43 min.). Nový rekordní čas dosáhne také SC Pendolino z Prahy do Košic. Cestovní čas se tam zkrátí o 9 minut na 7 hod. 22 minut.

Tabulka časové úspory mezi vybranými městy v ČR:

Relace / Rok	2016	2015	2010	2005
Praha – Brno	2 h 30 min.	2 h 37 min.	2 h 43 min.	2 h 41 min. (2 h 37 min ¹)
Praha – Ostrava (SC Pendolino)	2 h 53 min.	2 h 59 min.	2h 56 min.	3 h 42 min. ²
Zlín – Praha	3 h 24 min.	3 h 31 min.	3 h 54 min.	4 h 22 min.
České Budějovice – Praha ³)	2 h 23 min.	2 h 33 min.	2 h 36 min.	2 h 37 min.
Cheb – Ústí nad Labem	2 h 40 min.	2 h 49 min.	2 h 55 min.	3 h 28 min.

Vlaky srovnatelné kategorie a srovnatelného počtu zastavení.

1) z Praha-Holešovic via Česká Třebová – EC Vindobona

2) jediný non-stop vlak SC Manažer, obvyklá doba jízdy vlaků IC 4 h 21 min.

3) porovnání vlaků se srovnatelným počtem zastávek

Tabulka časové úspory do vybraných zahraničních měst:

Relace / Rok	2016	2015	2010	2005
Praha – Berlín	4 h 31 min.	4 h 45 min.	4 h 49 min.	4h 59 min.
Praha – Vídeň	3 h 59 min.	4 h 10 min.	4 h 44 min.	4 h 28 min.
Praha – Bratislava	3 h 58 min.	4 h 08 min.	4 h 12 min.	4 h 18 min.
Praha – Budapešť	6 h 43 min.	6 h 53 min.	6 h 53 min.	7 h 5 min.
Praha – Košice (SC)	7 h 22 min.	7 h 31 min.	8 h 7 min. ¹	9 h 27 min. ²

- 1) EC Košičan via Vsetín – Púchov
- 2) EC Košičan via Ostrava – Čadca

21. 10. 2015 Dráhy chtějí bezpečnější jízdenky, vypsalý tendr za 60 milionů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-chteji-bezpecnejsi-jizdenky-vypsalý-tendr-za-60-milionu-1238346>)

České dráhy hledají dodavatele papírových jízdenek na příští léta. Vítěz dostane smlouvu na čtyři roky a odhadem si přijde na 60 milionů korun. Základním požadavkem dopravce přitom je lepší vybavení ochrannými prvky. Předmětem zakázky je i grafické zpracování podoby jízdenek. „Přímou vzhled se nijak zásadně měnit nebude. Pouze postupně přecházíme na jiný formát a vyšší bezpečnost,“ uvedl mluvčí ČD Radek Joklík. Podle něj se dráhy setkávají s falešnými jízdenkami ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě. Na systém jízdenek s vysokou ochranou už přešli všichni významní západoevropští dopravci, například Rakouské spolkové dráhy, švýcarské dráhy a nejnověji Deutsche Bahn. Bez papíru, který dnes Českým drahám dodávají Státní tiskárna cenin a společnost EPOS, se přitom České dráhy zřejmě ještě dlouho neobejdou. Podíl elektronických jízdenek totiž zatím činí pouhé jednotky procent. I proto se dráhy letos vrátily k označování jízdenek proštipovacími kleštěmi.

21. 10. 2015 O víkendu končí letní čas, změna se dotkne 11 nočních dálkových vlaků ČD (25. října 2015)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-25115/>)

V noci ze soboty 24. na neděli 25. října končí letní čas a hodinové ručičky se ve 3:00 hod. posunou o hodinu zpět. Kvůli této změně bude jedenáct nočních vlaků Českých drah uprostřed noci hodinu čekat na odjezd podle středoevropského času (SEČ). Pokud by vlaky nezůstaly stát, jely by po změně času ve zbytku trasy o hodinu dříve. Regionálních vlaků se změna nedotkne, protože všechny vyjíždějí až po změně času.

Přehled vlaků ČD, kterých se dotkne změna času na území České republiky (změna se dotkne také všech přímých vozů, které tyto vlaky vezou):

- R 406 Chopin Vídeň – Varšava vyčká ve stanici Bohumín a odjede ve 03:18 hod. středoevropského času (SEČ).
- R 407 Chopin Varšava – Vídeň vyčká ve stanici Bohumín a odjede ve 02:14 hod. SEČ.
- R 443 Bohemia Praha – Humenné vyčká ve stanici Ostrava-Svinov a odjede ve 02:46 hod. SEČ.
- EN 444 Slovakia Košice – Praha vyčká ve stanici Bohumín a odjede ve 02:10 hod. SEČ.
- EN 445 Slovakia Praha – Košice vyčká ve stanici Bohumín a odjede ve 02:37 hod. SEČ.
- EN 476 Metropol Budapešť – Berlín jede z důvodu výluky v úseku Brno hl. n. – Kolín odklonem přes Havlíčkův Brod. Vlak vyčká ve stanici Kolín na náhradní autobusovou dopravu ze stanice Pardubice hl. n. Po přestupu cestujících z náhradní dopravy může spoj v úseku Kolín – Praha hl. n. pokračovat s náskokem. Případné vyčkání vlaku na přechod SEČ bude zajištěno až ve stanici Praha hl. n.
- EN 477 Metropol Berlín – Budapešť vyčká ve stanici Brno hl. n. a odjede ve 03:15 hod. SEČ.

Změna času ovlivní také jízdu dalších čtyř vlaků, které začínají nebo končí v České republice a v okamžiku přechodu na SEČ se nacházejí za hranicemi:

- R 442 Bohemia Humenné – Praha vyčká ve stanici Čadca a odjede ve 02:09 hod. SEČ.
- EN 456 Phoenix Praha – Berlín s přímými vozy ve směru do Oberhausenu a Curychu: změna času na SEČ proběhne u přímých vozů Praha – Oberhausen v úseku Berlin Hbf – Bielefeld, u přímých vozů Praha – Zürich v úseku Halle Hbf – Frankfurt (M) Süd.
- EN 457 Phoenix Oberhausen – Praha: změna času na SEČ proběhne u přímých vozů Oberhausen – Praha v úseku Bielefeld – Berlin Hbf.
- EN 459 Canopus Curych – Praha: změna času na SEČ proběhne v úseku Frankfurt (M) Süd – Halle Hbf.

22. 10. 2015 České dráhy modernizují, na Posázavský Pacifik vyjedou vagony s wifi (Bmto)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-modernizuji-na-posazavsky-pacifik-vyjedou-vagony-s-wifi-1238799>)

České dráhy zmodernizují patrové vagony Bmto, které budou jezdit na pražských příměstských linkách a na trase do Čerčan. Dvanáct vozů z východního Německa zůstalo v původním stavu ze sedmdesátých let. Vagony mimo jiné dostanou modernizované toalety, které se dají používat i ve stanicích. Cestující budou moci využívat zásuvky a připojení k internetu přes wifi. Železniční dopravce chce modernizované vagony nasadit na příměstských linkách do Berouna a Roztok. O víkendu se pak objeví na trati do Čerčan, díky trampům známé jako Posázavský Pacifik. Modernizace by se ovšem neměla dotknout jenom uvedených tratí. Z těchto spoju se uvolní vozy City Elefant, které nahradí staré „pantografy“ 451 na lince do Kralup nad Vltavou. „Dojde tak ke zvýšení kvality nejen na linkách, kde budou jezdit modernizované vozy Bmto, ale i na dalších linkách,“ slibuje předseda dozorčí rady Českých drah Milan Feranec.

Těsně před podpisem

Státní podnik je těsně před podpisem smlouvy na modernizaci. Jméno vítěze řízení a cenu by měly České dráhy zveřejnit v průběhu několika týdnů. Zakázku získala firma s nejlevnější nabídkou. Část z modernizovaných vozů je v současné době v depu, další jezdí na zmiňované trati do Čerčan. Na elektrifikovaných tratích by měly nové jezdit se škodovickou lokomotivou řady 163 doplněnou o řídicí vozy Bfhpvee, takzvané sysly. Díky nim nemusí lokomotiva při obratu objíždět celou soupravu, strojvedoucí dokáže z řídicího vozu na druhém konci lokomotivu řídit na dálku. Vozy čeká mimo jiné modernizace interiéru včetně dosazení WC s uzavřeným systémem, vytvoření prostoru pro přepravu kol, nové osvětlení integrované do stropu nebo instalace zásuvek 230 V a wifi. Vozy budou mít nová okna, posuvné dveře, signalizaci zastávky na znamení, centrální zdroj energie nebo opticko-elektronický informační systém. České dráhy si od modernizace vozů slibují rychlou návratnost. Příměstská doprava je podle informací státního dopravce nejrychleji rostoucím segmentem.

23. 10. 2015 Ťok zkritizoval Českým drahám reklamu: Ukažte radši kvalitu v provozu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/tok-zkritizoval-ceskym-drahám-reklamu-ukazte-kvalitu-v-provozu-rika-121-/ekonomika.aspx?c=A151022_175946_ekonomika_rts)

Jedna z nejvýraznějších reklamních kampaní Českých drah za poslední roky zažehla nový spor mezi ministerstvem dopravy a vedením státní firmy, v níž resort vykonává akcionářská práva. Nový minutový spot, v němž dopravce zkouší nalákat nové zákazníky, považuje ministr Dan Ťok za zbytečný. Podle Ťoka České dráhy takovou formu reklamy nepotřebují. „Aktuální kampaň mi nepřijde šťastná. My musíme na drahách ukázat našim zákazníkům v každodenním provozu, že se zlepšujeme a přinášíme novou kvalitu. Pokud to zákazníci nepocítí, tak je podobná reklama spíše rozzlobí a popudí. Myslím si, že bychom se měli chlubit spíše tím, že jezdíme rychleji, kvalitněji a bezpečněji – tam, kde je to realita,“ tvrdí Ťok. Ministr tím naráží na fakt velmi rozdílné kvality služeb u Českých drah. Zatímco někde mohou cestující jet novým moderním vlakem, jinde dopravce nabízí za stejnou i vyšší cenu svezení vagonem z 80. let.

České dráhy vysvětlují reklamu snahou informovat co nejširší veřejnost o kvalitativním posunu poskytovaného servisu. „Novou kampaní chceme budovat pozitivní emoce k železniční dopravě jako ekologické a trvale udržitelné dopravě budoucnosti,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Firma nechce uvádět, kolik jí reklama a její vysílání stojí, letos má na marketing 120 milionů korun. To je o 20 milionů méně, než před rokem, vypršela totiž například smlouva s daviscupovým týmem.

Expert: Reklama je přeplácáná

Reklamní experti nemají na reklamu jednoznačný názor. Někteří ji chválí, jiní kritizují. „Reklama na ČD je složitá. Říká jen to, že je hrozně prima jet vlakem. Nemá to silný emocionální ani racionální argument, tudíž se podle mě po zhlédnutí nestane nic, nové zákazníky to přivede dost těžko,“ říká Tomáš Belko z Ogilvy. „Myslím, že se ČD pokusily zasáhnout téměř celou populaci, proto tu reklamu tak masivně zaladily a podle mě přeplácaly,“ dodal Belko, podle kterého navíc „placatý hlas nic zajímavého neřekne“. „Vlakem může cestovat každý. A České dráhy jako zdaleka největší dopravce v této oblasti samozřejmě musí tlačit celou kategorii,“ míní Martin Charvát z Konektoru. Podle něj se může televizní reklama použít nejen k přímému prodeji, ale i budování značky a posílení vztahu se zákazníkem. „Tento vztah je důležitý, protože i když nemá okamžitý dopad, v dlouhodobém

horizontu přináší zákazníkům také a pomáhá udržet i ty stávající," dodal Charvát. Podle Richarda Stiebitze z agentury Wunderman tato reklama „neublíží a je celkem milá, ale lidi asi nepřesvědčí“. „Měli by komunikovat například tím, že budou propagovat propojenost, síťovost a pokrytí, protože to je konkurenční a velká výhoda," dodal. Podle Joklíka firma každou kampaň vyhodnocuje jak z pohledu zlepšení image a vnímání kvality služeb zákazníky, tak z pohledu finančního přínosu. „Když odhlédneme od všech dalších aspektů, čistě obchodně očekáváme od aktuální kampaně růst tržeb o zhruba půl procenta a to zejména na dálkových linkách," dodal Joklík. Podle něj jsou podobné spoty i u jiných evropských dopravců. Kampaň má běžet až do jara příštího roku. Například rakouské státní dráhy si loni najaly na reklamu na spojení z Vídně do Prahy Karla Gotta.

23. 10. 2015 Hluk, prach a nepohodlí. Z horního nádraží zbyla už jen hromada sutin (Karlovy Vary)

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/karlovarske-horni-nadrazi-je-zbourane-dhc/-vary-zpravy.aspx?c=A151023_2200418_vary-zpravy_prz)

Cestující vlakem se na karlovarském horním nádraží musí obrnit trpělivostí. Přímou za jejich zády hlučí těžká technika, kvůli které není ani pořádně slyšet nádražní rozhlas. Žádný klid a nulové pohodlí. Tak v současné době vypadá situace na karlovarském horním nádraží. Kvůli výstavbě nové odbavovací haly nemají cestující ani možnost čekat na příjezd vlaku v čekárně. „Moc pohodlné to není," řekl starší muž, který po pseudobezbariérovém přístupu na peron vyvláčil kufr na kolečkách. Po zdolání schodiště unaveně usedl na jednu z lavic pod střechem nástupiště, které provizorně nahrazují čekárnu. A vzápětí se ukázala další svízel cestování. Nádražní rozhlas začal hlásit příjezd vlaku. Jenomže v rachotu těžké techniky, která cestujícím hlomozí prakticky za hlavou, nebyly ampiony prakticky slyšet. „Teď nevím, jestli už to náhodou není můj vlak," posteskl si cestující. Jak jeho, tak i ostatní může hřát vědomí, že současný neutěšený stav je pouze dočasný. Provizorní nádraží, které vyrostlo těsně po druhé světové válce, v příštím roce nahradí moderní odbavovací hala. Její podobu mohou cestující vidět na vizualizaci, která visí na provizorní pokladně nádraží. Na novou stavbu si ovšem musí počkat. Do května příštího roku. Stavba je navíc v současné době v mírném skluzu.



Za zpoždění prací při bourání a stavbě budoucího hlavního karlovarského nádraží může dodatečný geologický průzkum, nezbytný pro stavbu technologického stožáru. „Bylo také potřeba prověřit některé základové konstrukce," vysvětlil prodlevu Marek Illiaš, mluvčí Správy železniční dopravní cesty, která je investorem celého projektu. Podle Illiašových slov nebylo možné průzkum zajistit ještě před zahájením prací. Investor musel získat řadu potřebných povolení. „Bohužel se vydání jednoho z nich poněkud protáhlo," uvedl mluvčí Illiaš. Zdržení by se však podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty nemělo nikterak dotknout termínu dokončení stavby, které je podle plánu v květnu příštího roku. „Po demolici budovy nádraží zahájíme práce na základových pilotách a základech pro novou výpravní budovu. Jedná se o ocelovou montovanou konstrukci. Práce na její výstavbě by podle předpokladů měly začít ještě letos na podzim," dodal Marek Illiaš.

Novou podobu vdechl karlovarskému železničnímu uzlu architekt Petr Franta. Výstavba budovy, která svým tvarem připomíná kávové zrnko, přijde přibližně na 96 milionů korun. „Počítáme, že na akci získáme 70 milionů z evropského dotačního programu doprava," uvedl Pavel Surý, ředitel Správy železniční dopravní cesty. Další peníze na modernizaci má připravené Státní fond dopravní infrastruktury. Pro letošní a příští rok je to celkem 35 milionů korun. Původní rozsáhlá výstavbní nádražní budova z roku 1898 byla z větší části za 2. světové války zničena při bombardování spojeneckými vojsky. Zbývající část od té doby postupně chátrala.

23. 10. 2015 Bizarní souboj na železnici: všichni chtějí být národním dopravcem

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vsichni-chteji-byt-narodnim-dopravcem-cd-regiojet-i-leo-express-psl/-eko-doprava.aspx?c=A151023_153013_eko-doprava_suj)

Úřad průmyslového vlastnictví čeká řešení zajímavého právního sporu tří železničních dopravců. Označení Národní dopravce chtějí totiž po státních Českých drahách používat i dva soukromí dopravci. Po RegioJetu si jako poslední podal návrh o zápis ochranné známky národního dopravce i Leo Express. Ten rovnou žádá i o ochrannou známku, kde se označuje jako mezinárodní dopravce. „České dráhy se registrací tohoto označení snaží vyvolat mylný dojem, že se s ochrannou známkou Národní dopravce pojí nějaké výlučné právo a postavení. To je na otevřeném trhu naprostý nesmysl," řekl zakladatel a šéf Leo Express Leo Novotný. A proč jeho firma žádá i o ochrannou známku

Mezinárodní dopravce? „Je to samozřejmě recese. Nechceme se předhánět v ochranných známkách, legislativních označeních a diskuzích, kdo je víc národní dopravce,“ dodal Novotný.

I RegioJet argumentuje podobně jako Leo Express: „Celá ta věc je od začátku absurdní. Bohužel České dráhy začaly toto označení používat s cílem prosadit si jakousi vedoucí úlohu na otevřeném trhu, což je nepřipustné. Jsou pouze státem vlastněný dopravce, nikoli dopravce, který by měl mít jakoukoli preferenci,“ řekl mluvčí firmy Aleš Ondrůj. Leo Express však už v minulosti o Českých drahách jako o národním dopravci mluvil. Například v roce 2012 v pořadu Hyde Park v České televizi použil Novotný spojení národní dopravce ve spojitosti s Českými drahami, v listopadu roku 2013 označuje národním dopravcem České dráhy ve své tiskové zprávě. Samotné České dráhy odmítly snahu konkurence o registraci ochranné známky komentovat.

Každá z firem si u Úřadu průmyslového vlastnictví žádá o registraci nepatrně odlišné ochranné známky. České dráhy chtějí přímo označení „Národní dopravce“, RegioJet si žádá o označení „RegioJet národní dopravce“ a „RegioJet Student Agency váš národní dopravce“. Leo Express si žádá o spojení „Leo Express Národní dopravce“. Pokud by všichni zažádali o stejnou ochrannou známku, měl by v řízení přednost ten, kdo podal žádost první, což byly v tomto případě České dráhy. Podle Ivy Koutné, ředitelky odboru ochranných známek Úřadu průmyslového vlastnictví se o každé přihlášce vede samostatné správní řízení, jehož výsledkem je buď zápis, nebo zamítnutí ochranné známky. „Platí tedy, že o každé pozdější přihlášce se shodným označením se rozhodne vždy až poté, s jakým výsledkem skončí řízení o zápisu přihlášky starší,“ řekla Koutná.

24. 10. 2015 Úzkokolejky se bojí o miliony z EU, tak vozí podivné rampy pro vozíčkáře (JHMD, M 27)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/uzkokolejky-nizkopodlazni-rampa-dotace-eu-f25/eko-doprava.aspx?c=A151023_214205_eko-doprava_suj)

K nezvyklému řešení nízkopodlažnosti svých vozů se uchýlila společnost Jindřichohradecké místní dráhy. Aby zachránila dotace v řádu desítek milionů korun na modernizaci svých vlaků, vozí ve vagonech rozměrné rampy pro nástup vozíčkářů. Podle podmínek dotace z Regionálních operačních programů Jihovýchod a Jihozápad měly mít modernizované vozy M 27 zvedací plošinu pro snadný nástup vozíčkářů. Jenže ji nemají. Do vozu by se nevešla. Firma začala používat speciální plošiny, které mají nástup lidí s obtížnější pohyblivostí usnadnit. „Není to výmysl Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD), ale požadavek úředníků z regionálního operačního programu, kteří nás nasměřovali přímo na dodavatele plošin,“ řekl výkonný ředitel firmy Jiří Pavel. „Rampy budou pochopitelně moci využívat nejen vozíčkáři, ale i rodiny s dětskými kočárky nebo cyklisté. Konstrukce umožňuje lehkou manipulaci a skladnost,“ dodal. Používání plošin ale vzbudilo na sociálních sítích a železničních diskuzních fórech rozruch, mimo jiné i kvůli poměrně velkému sklonu. „Plošiny nejsou vtip, jde o profesionální řešení a uvolněný patent americké armády před pár lety. Jedná o univerzální řešení nakládky čehokoliv kamkoliv a to s vysokou únosností a navíc nejen ve složce síly statické, ale i dynamické,“ dodal Pavel. Podle něj lze plošiny přepravovat ve vagonech. „Přeprava invalidů je podle evropské legislativy přepravou povinně předhlašovanou, takže víme bezpečně, kdy handicapovaný cestující pojedje,“ dodal.

Podle Úřadu Regionální rady regionu soudržnosti Jihozápad se JHMD zavázaly při žádosti o dotaci zajistit zvedací zařízení pro cestující na invalidním vozíku. Podle Jany Hofbauerové, pověřené vedením oddělení kontroly realizace, zatím kontrola v JHMD neskončila, není tedy definitivně jisté, zda toto řešení auditoři uznají. Na verdiktu úředníků bude záležet, zda dotaci získají, nebo dojde k částečné korekci. Celkem mají JHMD získat na modernizaci čtyř vozidel 33 milionů korun. Pokud úřady podobné řešení uznají, jde v podstatě o průlom v požadavcích na nízkopodlažnost vozidel ve veřejné dopravě, která je čím dál častější u kraji a státem objednávaných vlakových i autobusových spojů. JHMD kromě ramp připravují větší zpřístupnění tratě vozíčkářům i díky rekonstrukci nástupišť. Do konce roku mají dokončit kompletní rekonstrukci tří nástupišť v Obratani, Obratani zastávce a Ždár u Kamenice nad Lipou, zcela nová zastávka vznikne přímo v obci Střítež



u Černovic. Jedenáctimilionová investice je placená z pětaosmdesáti procent ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

26. 10. 2015 Nádraží v plzeňském Koterově se zruší, nahradí ho zastávka Slovany (Plzeň-Slovany)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/presun-zastavka-nadrazi-plzen-ceske-bud-f0l-plzen-zpravy.aspx?c=A151022_135241_plzen-zpravy_pp)

V Plzni se chystá pozoruhodný přesun vlakové zastávky na trati Plzeň – České Budějovice. Nádraží v Koterově se zruší a místo něj má vzniknout zastávka Plzeň-Slovany, která bude u křižovatky Částkovy a Lobežské ulice. Záměr už schválila městská rada. Plánovaná akce, která se má uskutečnit zhruba do pěti let, bude součástí modernizace železničního uzlu ve městě, kterou provádí Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Nová zastávka Plzeň-Slovany má cestujícím nabízet lepší možnost přestupu na veřejnou dopravu ve městě. Může být svou polohou atraktivnější pro obyvatele čtvrtí Slovany a Doubravka. „V nové poloze umožní poskytnout dopravní obsluhu mnohem většímu počtu občanů Plzně, zejména městského obvodu Plzeň – Slovany a městského obvodu Plzeň – Doubravka,“ řekl náměstek primátora pro dopravu Petr Náhlík z KDU-ČSL. Náměstek upozornil, že z provozních důvodů na území města na trati Plzeň – České Budějovice připouští SŽDC fungování jen jedné zastávky. Stanice Plzeň-Koterov podle průzkumů není příliš využívána. Objeví se na ní asi 140 cestujících denně, když tudy projíždí 46 vlaků. Zastávka nemá přímé napojení na tramvajovou linku číslo 2 ani na autobusovou linku 22 nebo 51. Zastávka tramvajové linky je zhruba kilometr daleko, podobně jako zastávka autobusů. Výstavba železniční zastávky Slovany má být navíc levnější než případná modernizace stávající zastávky Koterov, neboť odpadne potřeba budovat podchod a lidé budou moci přicházet po mostě spojujícím Slovany a Doubravku. Vladimír Gabriel, který žije v Koterově a zastupuje jeden z koterovských spolků, tvrdil, že tamním obyvatelům zřejmě přesun zastávky vadit nebude. „Ona leží stranou od Koterova, a tak její přesun má logiku. Myslím, že ta zastávka měla opodstatnění v minulosti, kdy hodně lidí jezdilo do práce vlakem,“ konstatoval Gabriel.



27. 10. 2015 Lokomotiva Zátapek stále nemá jedno německé razítko (109 E)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/lokomotiva-zatopek-stale-nema-jedno-nemecke-razitko-1239982>)

Ve sporu Českých drah a plzeňské Škody Transportation kolem dodávky nových lokomotiv vyplul na povrch další problém. Lokomotiva řady 380, Plzeňskými pokřtěná jako Emil Zátapek, stále nemůže do běžného provozu v Německu. A to přesto, že stroj prošel homologací u drážního úřadu EBA. Vozidlu totiž ještě chybí souhlas od DB Netz, což je německý správce železniční infrastruktury. Dráhy přitom začíná tlačit čas, s lokomotivami počítají od prosince na vlaky z Prahy do Hamburku, což je nový společný projekt s Deutsche Bahn. Německý železniční obr už také nad vývojem situace vyjádřil znepokojení. Dopravce a výrobce si přitom zodpovědnost přehazují. Zatímco na dráze panuje přesvědčení, že Škoda měla dle smlouvy dodat všechna potřebná razítka tak, aby mohl stroj v Německu jezdit, v Plzni jsou si jisti, že získáním souhlasu od EBA byla smlouva splněna. „Podle našeho názoru jsme své závazky naplnili,“ uvedl mluvčí Škody Michal Tobrman. Dráhy se přes své přesvědčení do jednání s DB Netz vložily. „Aktivně jsme se zapojili do jednání s DB Netz, abychom chybějící souhlas s přístupem na síť DB Netz pro lokomotivy řady 380 včas získali,“ sdělil E15 předseda představenstva Pavel Krtek.



Němci se obávají o "svou" linku

Situace nenechává chladným ani vedení Deutsche Bahn, konkrétně dcery pro dálkovou dopravu DB Fernverkehr. Němečtí manažeři dokonce v dopise Krtkovi vyjádřili zklamání nad zpožděním projektu Hamburk, mimo jiné mluví o nespolehlivosti Škody. Dopis byl reakcí i na zpoždění dodávky vagonů, které pro hamburskou linku opravuje šumperská dcera škodovky Pars nova. Podle Českých drah i Škody je ale už skluz zažehnan. „Potíže se vyskytly v důsledku zpožděných dodávek materiálů od dodavatelů a z důvodu odladění detailů v oblasti kvality interiéru vozů. Konečný termín dodávek ale bude splněn,“ uvedl Tobrman. Dění kolem lokomotiv je přitom pro obě strany nanejvýš citlivá věc. Před rozhodnutím je totiž arbitráž, která rozhodne spor o platby a penále za opožděnou dodávku. Obě strany hrají zhruba o miliardu.

27. 10. 2015 České dráhy po čtyřech letech opraví poničený vlak. Zaplatí 105 milionů (471.003)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-opravi-po-ctyrech-letech-poniceny-vlak-za-105-milionu-ps5-eko-doprava.aspx?c=A151027_075316_eko-doprava_suj)

České dráhy vrátí na koleje jednotku CityElefant, kterou musely v roce 2011 kvůli velkému poškození způsobeném srážkou s posunovací lokomotivou odstavit. Na opravu pak čeká také další vlak poničený při letošní červencové nehodě na Masarykově nádraží, kdy vjel až na nástupiště. Zakázku na opravu jednotky získal výrobce vlaků CityElefant, ostravská společnost Škoda Vagónka. České dráhy za opravu zaplatí 105 milionů korun, což je o pět milionů korun více, než původně čekaly. Oprava vyjde zhruba o polovinu levněji, než kolik by stálo pořízení nového vlaku. „Jedná se o poměrně vysoké částky, je proto potřeba dobře zvážit efektivitu opravy a samozřejmě zajistit potřebné prostředky,“ vysvětlil mluvčí Českých drah Radek Joklík, proč oprava začne více než čtyři roky po samotné nehodě. K nehodě došlo v srpnu roku 2011 v železniční stanici v pražské Libni, kdy se příměstská jednotka srazila s lokomotivou ČD Cargo. Při nehodě se zranilo několik cestujících a strojvedoucí ČD Cargo. První škodu na místě tehdy Drážní inspekce odhadla na 13 milionů korun. Podobným procesem opravy by měl projít také poničený vlak z letošní nehody na Masarykově nádraží, kdy jednotka vjela až na nástupiště.



Dráhy platí opravy ze svého

České dráhy nemají na své vozy obdobu „havarijního“ pojištění pro podobné nehody, proto si musí platit opravu ze svého. Podle Joklíka jsou důvodem vysoké náklady, které by se jen za nová vozidla vyšplhaly na desítky milionů korun. „Škody, které nám na vozidlech způsobí nejčastěji motoristé, jsou plně kryty z jejich povinného ručení. Případy, kdy pojištění viníka nepokrývá škodu nám způsobenou, jsou výjimečné a zdaleka nedosahují výše pojistného v případě sjednání plošného pojištění vozidel,“ dodal Joklík. Podle něj se rozhodly jít České dráhy cestou takzvaného samopojištění, tedy krytí rizika z vlastních zdrojů s cílem minimalizovat náklady na pojistném. České dráhy si koupily postupně celkem 83 jednotek CityElefant, nasazují je hlavně na příměstské vlaky. Poslední zařadily do provozu v roce 2013.

27. 10. 2015 RegioJet hrozí koncem linky Bratislava – Košice. Kvůli dotacím

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-vyhrozuje-koncem-linky-bratislava-košice-f8v-eko-doprava.aspx?c=A151027_142252_eko-doprava_suj)

Podnikatel Radim Jančura na Slovensku hrozí, že před Vánoci stáhne své vlaky RegioJet z linky Bratislava – Košice. Vadí mu, že tamní ministerstvo dopravy neřeší na stejné trati provoz ztrátových vlaků IC státního dopravce ZSSK. Po nedávné silné kritice českého ministra dopravy Dana Ťoka začíná Jančura útočit i na slovenského ministra Jána Počiatka. „Pokud ministr dopravy během několika dnů nevyřeší provoz ztrátových vlaků IC ZSSK, je RegioJet připravený v prosinci odejít z linky Bratislava – Košice,“ uvedl Jančura. Podle něj je RegioJet poškozený tím, že ministerstvo neřeší podnákladové ceny ztrátových vlaků ZSSK, což je podle něj protizákonné. „Je jasné, že ZSSK nemá žádné jiné příjmy, než ze státem dotovaných linek a vlaky IC jsou křížově financované. Je to nezákonné a striktně to zakazuje evropská a slovenská legislativa,“ dodal Jančura. Jde o podobný problém, který RegioJet a Leo Express řeší v Česku na trase Praha – Ostrava. Spor řeší už pět let antimonopolní úřad. RegioJet jezdí na trase třikrát denně a s jedním spojem přes noc. Linky Praha – Košice by se nemělo omezení dotknout. RegioJet spustil linku Bratislava – Košice loni. Slovenské ministerstvo vidí za Jančurovým tlakem politický boj, protože ho oznámil na konferenci politické strany SaS. „Jde o politický krok a ne odbornou otázku,“ uvedlo ministerstvo v prohlášení na portálu hn.online.sk. „Společnost pana Jančury dnes zabezpečuje přibližně 2,6 procenta vlaků, které jsou každý den na Slovensku vypravované. Stát garantuje dostatek vlaků pro všechny lidi, kteří mají zájem cestovat po Slovensku,“ uvedlo ministerstvo.

28. 10. 2015 Vlaky nabíraly zbytečné zpoždění. Správci tratě totiž chyběla výhybka

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/sprava-zeleznicni-dopravni-cesty-hospodari-s-desitkami-miliard-ale-nema-nahradni-dily-skladem-ixp-ekonomika.aspx?c=A151026_2201028_ekonomika_tumo)

Do českých železnic se letos investice jen hrnou. Správa železniční dopravní cesty proto naplánovala velké množství oprav tratí. S tím souvisí i zvýšení počtu výluk. Opravy se často prodlužují, protože

náhradní díly nejsou skladem. Kvůli tomu se například čekalo dva měsíce na jednu výhybku. Jen málokdy najdou soukromí dopravci na české železnici společnou řeč s Českými drahami. Když však přijde řeč na způsob, jakým organizuje Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) výluky a jak pomalu řeší některé potíže, těžko byste našli rozdíl. Soukromníci hovoří bez obav, České dráhy reagují oficiálně opatrně, mimo zápis však jejich manažeři mluví jako soukromníci.

Česká železnice zažívá letos rekordní rok investic a kvůli tomu i výluk. Jenže podle dopravců SŽDC provoz zbytečně zdržuje špatným plánováním výluk i pomalým řešením běžných oprav. Během října se například na hlavní trati mezi Prahou a Ostravou jezdilo pomaleji dohromady na více než 42 kilometrech. Zdaleka nešlo jen o plánované modernizace. „Velká část je výsledkem špatné údržby tratě. SŽDC ji není schopna udržet v normovém stavu ani v době, kdy je tolik výluk,“ říká provozní ředitel RegioJetu Jiří Schmidt. Podle něj se navíc výluky navzájem vůbec nekoordinují.

Zpomalení na trati = zpoždění

Doprovci letos nemohli přijít SŽDC na jméno především kvůli závadám na dvou místech hlavní tratě Praha – Česká Třebová. V Zábouří u Kolína a v Chocni musely několik týdnů vlaky zpomalit z více než stokilometrové rychlosti na padesátku jen kvůli tomu, že se zde porouchala část tratě. Na banální opravu však správce kolejí neměl díly. V případě Chocně pomalá jízda trvala dokonce dva a půl měsíce, a to kvůli porouchané výhybce. Mimochodem, shodou okolností v Chocni zrušil své vysílání portál Chocen.tv, který přenášel provoz na železniční trati – prý hlavně kvůli bezpečnosti. SŽDC vysvětluje dlouhou dobu oprav tím, že má jen určitý rozsah skladových zásob pro potřeby operativních odstraňování vzniklých technických závad. „Velikost stavu zásob je limitována jednak ekonomickými možnostmi a jednak značným rozsahem jednotlivých náhradních dílů,“ řekl Marek Illiaš z tiskového oddělení státní organizace, která letos hospodaří s více než čtyřicetimiliardovým rozpočtem. „To platí zejména pro výhybky. Jsou případy, že některé náhradní díly je nutno u výrobce zadat do výroby – což je i případ Chocně,“ dodal s tím, že se omezení snaží vždy odstranit co nejrychleji.

Podobně to dopadlo i v Zábouří, kde dokonce musely vlaky zpomalit na 30 kilometrů v hodině. Sami strojívníci si ze SŽDC začali dělat legraci a po ukončení pomalé jízdy se po internetu začal šířit obrázek s ironickým nápisem – Tak rychlé opravy by nám svět záviděl. Každé zpomalení přitom ovlivní propustnost trati. Koridor mezi Prahou a Českou Třebovou je přitom bezkonkurenčně nejvytíženější v Česku a každé zpomalení znamená další zpoždění, které velká část vlaků na této trati nabírá kvůli jiným výlukám. Zpoždění se pak z hlavního koridoru přenáší na vlaky a další spoje po celé zemi. SŽDC letos čelí i jiným problémům. Ne všechny stavební akce se daří dodavatelům kvůli obrovskému přetlaku zakázek dokončit včas. Například na trati mezi Valašským Meziříčím a Frýdlantem nad Ostravicí vyjedou letos vlaky o téměř dva měsíce později, protože dodavatel nestíhá. Na trati chybějí přejezdy.

Dodržování jízdních řádů se zhoršilo o desetinu

Podle statistik SŽDC se letos zhoršilo plnění jízdního řádu oproti minulému roku o desetinu. „Vzhledem k tomu, že počet závad na infrastruktuře a závad dopravců je v těchto letech přibližně stejný, lze celých 10 procent zhoršení přičíst na vrub zvýšené intenzitě výlukové činnosti,“ dodal Illiaš. Extrémní stavební rok způsobil i stát tím, že nebyl schopen v minulosti plynule čerpat evropské peníze a teď se je snaží na poslední chvíli dočerpat. „Vzhledem k vysokému počtu a délce výluk pro investiční akce bylo nutno redukovat plánování výluk pro opravy a běžnou údržbu zařízení železniční dopravní cesty v místech s intenzivní investiční činností,“ dodal Illiaš.

Na výluky letos doplácetí hlavně České dráhy. Musí nahrazovat vlaky autobusy, jenže ani těch se nedostává. Lidé navíc často vůbec nerozlišují, kdo za zpoždění může. „Pověst Českých drah, objednatelů i veřejné dopravy jako celku se tím neustále poškozuje. České dráhy navíc mají se zajištěním obslužnosti v době výluk značné náklady,“ vysvětlil mluvčí Českých drah Radek Joklík. Deset procent činí nárůst zpoždění v porovnání s minulým rokem. Mohou za to výluky.

29. 10. 2015 Německé dráhy píší ČD kvůli zpožděné dodávce vlaků (Praha – Hamburg)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nemecke-drahy-pisi-cd-kvuli-zpozdene-dodavce-vlak/1275091>)

Německé dráhy zaslaly Českým drahám dopis, v kterém si stěžují na zpoždění dodávky vagonů pro trať mezi Hamburkem, Berlínem a Prahou a na zvolenou lokomotivu, které chybí povolení pro vjezd na tamní koleje. Píší to dnešní Lidové noviny (LN), které mají dopis k dispozici. Tuzemský dopravce dosáhl pětiletého prodloužení spolupráce s Deutsche Bahn na lince do Hamburku loni.

Součástí dohody bylo i vylepšení vlaků, zakázku na jejich modernizaci získala šumperská Pars nova ze skupiny Škoda Transportation. "Bohužel vidíme, že projekt repasování vagonů se společností Pars je značně zpožděný. To je způsobené problémy s technikou a kvalitou, které ještě nebyly vyřešeny," píše podle LN Němci Českým drahám a žádají informace o době, kdy bude celá záležitost vyřešena. Smlouva mezi českým a německým dopravcem přitom začíná platit od nového jízdního řádu, tedy od prosince. Podle mluvčího Škody Transportation Michala Tobrmy ale firma své závazky vyplývající ze smlouvy s ČD naplnila. Podle LN České dráhy začaly řešit věc už samy a zapojily se do jednání s německým poskytovatelem železniční infrastruktury, DB Netz, abych včas získaly pro lokomotivy řady 380 vyrobené Škodou Transportation chybějící souhlas s přístupem na jejich síť.

29. 10. 2015 Železničáři couvli od požadavku na znalost češtiny (Rychlá spojení – studie příležitosti)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicari-couvli-od-pozadavku-na-znalost-cestiny-1240586>)

Správa železniční dopravní cesty vyřešila v tendru na studii o vysokorychlostních tratích problém s češtinou, na obzoru jsou ale další potíže. Budoucnost vysokorychlostních tratí budou moci řešit i experti neznalí českého jazyka. Konkrétně jde o tendr Správy železniční dopravní cesty na studii, která zhodnotí možnosti vedení rychlotratí a jejich národohospodářský přínos. Správa upustila od podmínky, podle které měl vedoucí řešitelského týmu ovládat češtinu a angličtinu.

Proti podmínce údajně diskriminující zahraniční firmy protestovalo nevládní Centrum pro efektivní dopravu. „Námítce jsme vyhověli a umožnili použití služeb překladatele na náklady zhotovitele. Jak tento, tak ale i předchozí postup byl konzultován a schválen ministerstvem dopravy,“ uvedl mluvčí správy železnic Marek Illiaš. Úředníci ministerstva ještě před několika dny požadavek na češtinu hájili jako nutný a doporučovali zahraničním firmám, aby si najaly český hovořícího odborníka. Zasáhl ale ministr Dan Ťok, který už loni při svém nástupu oznámil, že chce na české železnici otevřít dveře zahraniční konkurenci. „Požadoval jsem, aby soutěž byla opravdu mezinárodní. Uchazeči v tomto tendru mohou komunikovat přes tlumočnicka,“ sdělil deníku E15 Ťok. Tím ale peripetie tendru v hodnotě 25 milionů, jehož výsledkem má být strategický dopravní dokument, zřejmě nekončí. Centru pro efektivní dopravu se nezdaří i některé další podmínky. Potenciálně diskriminační údajně mohou být i některé nároky na osobu ekologa v řešitelském týmu. Tendr na studii se nedaří dotáhnout do konce už řadu měsíců. První soutěž musel správce železnice letos zrušit, neboť v ní zůstal jediný účastník. Tehdy se náklady odhadovaly na 20 milionů. Plány na výstavbu vysokorychlostních tratí vesměs sahají za horizont roku 2030.

29. 10. 2015 AŽD hodlá koupit dvě železniční tratě, mají sloužit k testování i dopravě (tratě č. 063 odb. Kamensko – Dolní Bousov, 113 Čížkovice – Obrnice)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/azd-hodla-koupit-dve-zeleznicni-trate-maji-slouzit-k-testovani-i-doprave-1240875>)

Tuzemský výrobce zabezpečovací techniky AŽD Praha má nakročeno ke koupi některé ze dvou nevyužívaných železničních tratí. Nabídku společnosti vybrala Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) jako nejvýhodnější v soutěžích na prodej tratí z Čížkovic do Obrnic u Mostu a z Dolního Bousova do Kopidlna. Nabídky musí ještě schválit správní rada státní organizace, ministerstvo dopravy a vláda. „Plánujeme trať využívat pro zkoušky nových technologií, zejména satelitních, protože takovéto zkoušky se v běžném provozu dělat nemohou,“ řekl mluvčí generálního ředitele AŽD Praha Jiří Dlabaja.

Dokud o prodeji nevyužitých tratí definitivně nerozhodnou orgány státní správy, nebude společnost uvádět, kolik za jednotlivé tratě nabídla. Jako nejnižší sumu nicméně SŽDC v tomto kole prodeje požadovala 1,38 milionu korun za trať do Kopidlna a téměř 5,6 milionu za trať Čížkovice – Obrnice. Kromě zkoušení železničních zabezpečovacích systémů hodlá AŽD trať nabídnout potřebám železničních dopravců, pokud budou mít zájem na ní provozovat nepravidelné nostalgické jízdy historickými soupravami. „Případně ji bude možné využít pro dopravní obslužnost obcí, které protíná,“ dodal Dlabaja.

Správa železnic nabídla k odprodeji celkem tři železniční trati. Kromě obou výše uvedených šlo rovněž o železniční spojení z Kralovic do Mladotic na Rakovnicku. Kromě nabídek AŽD dostala SŽDC ještě třetí nabídku na trať do Kopidlna od dvou fyzických zájemců z Mladé Boleslavi. Jejich nabídku ale vyhodnotila jako méně výhodnou. Původně správce kolejí plánoval prodat ještě další dvě dlouhodobě

nevyužívané tratě Čelákovice – Mochov a Čejč – Uhřice, u kterých ale nejsou dosud vypořádány majetkové vztahy vůči všem vlastníkům pozemků. Uvedenou pěticí tras se už SŽDC pokoušelo prodat v lednu za výrazně vyšší ceny pohybující se v řádu desítek milionů korun. Žádný zájemce se ale o železnice, na kterých kraje dlouhodobě žádnou železniční dopravu neobjednávají, nepřihlásil.

Na prodej je přes 20 tratí

Celkem je takovýchto tratí vytypovaných k postupnému prodeji 21. Státní správa železnic se jich chce zbavit především proto, že do nich nechce dále investovat a předpokládá, že prostředky na jejich opravy bude platit nový majitel. Ten by mohl mít nárok na příspěvek od státu na rekonstrukci trasy pouze v tom případě, že by na nich provozoval pravidelné železniční spojení alespoň dvěma páry vlaků denně, případně odpovídající počet spojů během roku, pokud nebudou jezdit každý den.

30. 10. 2015 Na Teplicku se srazily nákladní vlaky. Strojvedoucí zemřel (Velvěty)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1610259-na-teplicku-se-srazily-nakladni-vlaky-strojvedouci-zemrel>)

U Velvěty na Teplicku se srazily dva nákladní vlaky. Strojvedoucí jednoho z nich zemřel. Doprava na trati Ústí nad Labem – Bílina stojí, vykolejilo i několik vagonů. Pro osobní dopravu nasadily České dráhy na trase náhradní autobusy. Předběžnou škodu inspektoři odhadují na 25 milionů korun. Trať by měla být zprovozněna během soboty. Podle úředních zdrojů k nehodě došlo kolem páté hodiny ranní, když nákladní vlak Unipetrolu, převážející prázdné cisterny, projel v Řehlovicích návěstidlo zakazující jízdu. Dispečer sice třikrát použil takzvaný generální stop, při kterém na dálku přebírá kontrolu nad lokomotivou a zastavuje ji. To se ale nepodařilo. „Výpravčí třikrát vyslal generální stop, zastavilo to všechny vlaky okolo. Pokoušel se volat na mobilní telefon, který nám dodal dopravce, ale nedovolal se,“ doplnil náměstek pro řízení provozu ze SŽDC Josef Hendrych. Vlak nakonec zezadu narazil do stojící soupravy Severočeských dolů.



Při srážce vykolejily čtyři vozy a strojvedoucí Unipetrolu přišel o život. Na místě zasahovali hasiči, kteří smrtelně zraněného strojvedoucího vyprošťovali. Lokomotiva, jež do stojícího vlaku narazila, je zcela zničená. Jak dodala reportérka ČT Petra Tachecí, zůstal z ní jen podvozek. Podle prvních odhadů způsobila srážka škody za 25 milionů korun. Na kolejích je předběžná škoda odhadnuta na milion korun, na čtyři miliony škoda na stojícím vlaku. Nejvyšší škoda, dvacet milionů korun, je podle mluvčího Drážní inspekce Martina Drápala na soupravě Unipetrolu.

Šetření nehody může trvat měsíce

„Nemůžeme vyloučit lidský faktor, ani technickou závadu,“ uvedl k příčině nehody Drápal. Inspektoři na místě zjišťují okolnosti nehody. „Šetření nebude zas tak jednoduché, bude se zjišťovat technický stav vlaků a zabezpečovacího zařízení. Budou probíhat výpovědi přeživšího strojvedoucího i dispečera, který použil generální stop. Předpokládám, že může trvat až několik měsíců,“ dodal ve vysílání ČT24. Poničené vagóny odstraňuje speciální jeřáb, večer již byla jedna trať volná. Podle mluvčího SŽDC Marka Illiaše by se provoz po ní mohl obnovit v sobotu ráno kolem šesté hodiny, po druhé koleji pak kolem 16:00. Osobní vlaky na trati 131 nahrazují v úseku Řehlovice – Úpořiny autobusy. Provoz na hlavní železniční trati z Ústí nad Labem přes Teplice do Bíliny, Mostu a dále na Karlovarsko není nijak dotčena. Rychlíky Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb i osobní vlaky mezi Ústím nad Labem, Teplicemi, Bílinou, Mostem a dále jezdí bez omezení a bez komplikací.

30. 10. 2015 Ministerstvo chce zrušit železniční přejezd ve Studénce

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ministerstvo-chce-zrusit-zeleznicni-prejezd-ve-studence/1275778>)

Ministr dopravy Dan Ťok chce zrušit železniční přejezd ve Studénce na Novojičínsku, kde v červenci vlak Pendolino narazil do kamionu a tři lidé zemřeli. V říjnu pak další kamion na stejném přejezdu prorazil závory. Starostovi Studénky Lubomíru Šobichovi by se ale zrušení přejezdu příliš nelíbilo. Informoval o tom server Lidovky.cz. „Je frekventovaný, ale je to přejezd jako každý jiný. Že na něm řidiči nedodržují stanovená pravidla, je problém jiný,“ uvedl starosta. Přejezd je podle Ťoka problematický v tom, že jde přes mnoho kolejí. Zrušení přejezdu by podle ministra nebylo nijak nákladné, v obci totiž železniční trať přechází silnice i přes nadjezd. „Tam by nebyly úpravy, to budou jenom prostě přeznačení cest a tady tahleta by byla přerušena,“ řekl ministr České televizi. Bezpečnost na přejezdech chce ministerstvo zvýšit i díky laserovým čidlům. Měly by monitorovat

prostor přejezdů a v případě překážky urychleně informovat strojvedoucího příjíždějícího vlaku. Další možností, jak snížit počet nehod na přejezdech, je podle Ťoka efektivnější postihování řidičů, kteří ignorují výstražná světla signalizující příjezd vlaku.

31. 10. 2015 Arriva křísí vlaky bez dotací. Spojí Prahu s Benešovem a Trenčínem

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/arriva-spoj-prahu-s-benesovem-a-trencinem-fj4/-eko-zahranicni.aspx?c=A151030_183149_eko-zahranicni_suj)

Společnost Arriva vlaky po třech letech zkusí znovu obnovit provoz příměstských vlaků do Prahy. Od konce února příštího roku plánuje vyjet se spěšnými vlaky na trasu Benešov u Prahy – Praha. „Vyjedeme i bez dotací, ale raději bychom jezdili se spěšnými vlaky i za tarif Pražské integrované dopravy, aby to bylo pro cestující co nejpohodlnější. Ještě o tom chceme s Prahou i Středočeským krajem jednat,“ řekl šéf Arrivy Daniel Adamka. „Chceme objednatelům, tedy Středočeskému kraji a Ropidu ukázat, že existuje alternativa k Českým drahám,“ dodal. Arriva tak obnoví projekt spěšných vlaků, který spustila před třemi roky na podzim mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou. Na trať nasadí i stejný vůz: motorovou jednotku řady 845, kterou firma získala od svého majitele, společnosti Deutsche Bahn. V Česku ještě vůz prošel modernizací. Dieselový vlak, který nasadí na plně elektrifikovanou dráhu, má připojení k internetu, posádka bude prodávat na palubě i občerstvení. Jízdenky by měly být levnější než tarif Českých drah, které na trase jezdí. Firma chce na trati testovat případně i jiné vlaky, se kterými chce jít do dalších soutěží, pokud se v Česku nějaké vypíšou.

Arriva se snaží do pražské příměstské dopravy dostat několik let, ale stále marně. Středočeský kraj ani Praha se zatím nemají k tomu, aby dopravce na železnici soutěžily. Jedinou konkrétní podobou železniční konkurence je zakázka pro společnost KŽC, kterou Ropid přihrál firmě zabývající se železniční nostalgií na linku Praha Masarykovo nádraží – Praha-Čakovice. Arriva v jízdním řádu počítá se spěšnými vlaky, které nebudou stavět ve všech stanicích. Cestu z Prahy hlavního nádraží do Benešova mají zvládnout za 51 minut. Každým směrem bude jezdit sedmkrát denně v pracovní dny. O víkendech bude jezdit jednotka jako expres do slovenského Trenčína. Vyjíždět bude v sobotu v 8.40 z Prahy, zpět se vrací v neděli v podvečer.

31. 10. 2015 Jedna kolej je po nehodě u Velvět znovu průjezdná, druhá se stále opravuje

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1611213-jedna-kolej-je-po-nehode-u-velvet-znovu-prujezdna-druha-se-stale-opravuje>)

Jedna ze dvou kolejí u Velvět na Teplicku, kde se v pátek srazily dva nákladní vlaky, je již průjezdná. V 15:00 na trať vyjela zkušební souprava a od 15:30 byl obnoven provoz. Zatím není jasné, kdy se podaří dokončit opravu druhé koleje. „Oprava bude složitější, než to vypadalo na začátku. Minimálně 50 pražců je zničených,“ uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marek Illiaš. Podle něj se už ale podařilo poničené vagony z tratě odstranit. Nehoda se stala v úseku trati z Ústí nad Labem do Bíliny na Teplicku. Tím, že bude provoz zatím jen po jedné koleji, bude podle Illiaše docházet ke zpoždění vlaků.

Tragická nehoda se stala v pátek kolem páté hodiny ranní, vlak jedoucí směrem od Řehlovic narazil do stojícího vlaku. Náměstek generálního ředitele SŽDC pro řízení provozu Josef Hendrych v pátek uvedl, že strojvůdce jedoucího vlaku neposlechl návěstidlo, výpravčí následně třikrát vyslal generální stop. Vlak se ale nezastavil. Výpravčí se poté marně snažil dovolat strojvedoucímu na mobil. Strojvůdce jedoucího vlaku, který převážel prázdné cisterny, po střetu na místě nehody zemřel. Vykolejily čtyři vozy. Předběžnou škodu inspektoři odhadují na 25 milionů korun. Na kolejích je za milion korun, za čtyři miliony na stojícím vlaku. Nejvyšší škoda, 20 milionů korun, je na druhém vlaku, který patří dopravě holdingu Unipetrol. Podle mluvčího holdingu Mikuláše Dudy byla lokomotiva po renovaci v roce 2010, měla potřebné technické povolení a procházela revizemi.

Drážní inspekce zjišťuje příčiny nehody. Zaměřuje se zejména na to, proč vlak projel návěstidlo v Řehlovicích a proč nezafungoval takzvaný generální stop, který měl vlak zastavit. „Lokomotiva byla vybavena zařízením, které může komunikovat s generálním stopem,“ uvedl mluvčí inspekce Martin Drápal. Podle něj se už podařilo stáhnout nějaká data z nalezených černých skříněk. Předpokládá, že první výsledky analýzy by mohly být příští týden.