

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – listopad 2015

OBSAH

01. 11. 2015	KOZÍ DRÁHU NA DĚČÍNSKU ZAVALILY BALVANY, DO JARA PO NÍ VLAKY NEPOJEDOU (DĚČÍN HL. N. – OLDŘICHOV U DUCHCOVA).....	4
01. 11. 2015	TO NEJLEPŠÍ Z HISTORIE ŽELEZNICE. NA MASARYKOVĚ NÁDRAŽÍ VZNIKNE MUZEUM	4
02. 11. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE KOLEJE Č. 1 A 2 OSTROV NAD OSLAVOU – ŽDĀR NAD SÁZAVOU	5
02. 11. 2015	REGIOJET SE STÍŽNOSTÍ VE SPORU S ČD NEUSPĚL. MUSÍ POSKYTNOUT INFORMACE.....	5
04. 11. 2015	SKANSKA ZMODERNIZUJE NÁDRAŽÍ V ČESKÉ LÍPĚ. DOSTANE NA TO MILIARDU.....	5
04. 11. 2015	NOVÉ INTERPANTERY ČD NASADÍ Z PRAHY DO BRNA A Z OLOMOUCE DO BRNA (R13, R19).....	6
04. 11. 2015	OPUŠTĚNÉ NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ ZKUSÍ KOUPIŤ JEHO ZACHRÁNCI VČETNĚ SOMMEROVÉ (ÚSTÍ NAD ORLICÍ)	6
04. 11. 2015	JÍZDNÍ ŘÁD 2016 ZRYCHLÍ DESÍTKY VLAKŮ ČESKÝCH DRAH A ZVÝŠÍ KVALITU VLAKOVÝCH SOUPRAV	7
04. 11. 2015	CENY VĚTŠINY JÍZDENEK ČD SE OD PROSINCE NEZMĚNÍ	11
04. 11. 2015	JÍZDNÍ ŘÁD 2016: PŘIBYDE 110 VLAKŮ A SKORO MILION KILOMETRŮ	11
04. 11. 2015	ČESKÉ DRÁHY PŘÍŠTÍ ROK PŘEVLEKNOU DESÍTKY RYCHLÍKŮ DO NOVÉHO	12
05. 11. 2015	DRÁHY S BUZKOVOU USPĚLY PROTI SOUTĚŽI NA RYCHLÍKY. TENDR ZRUŠIL ÚOHS (R16 PLZEŇ – MOST).....	14
05. 11. 2015	SOUD ZRUŠIL ČESKÝM DRAHÁM REKORDNÍ POKUTU ZA NÁKUP RAILJETŮ	15
05. 11. 2015	ŤOK SE DOHODL S MÍSTOSTAROSTOU STUDĚNKY NA ZRUŠENÍ RIZIKOVÉHO PŘEJEZDU	15
05. 11. 2015	REAKCE MINISTERSTVA DOPRAVY KE ZRUŠENÍ TENDRU ZE STRANY ÚOHS NA PROVOZ RYCHLÍKU MEZI PLZŇÍ A MOSTEM	16
06. 11. 2015	DVA KILOMETRY ZA 160 KORUN. PŘEJET VLAKEM DO RAKOUSKA JE NESMYSLNĚ DRAHÉ.....	16
06. 11. 2015	PRÁCE STROJVEDOUČÍCH: JEDNOU NOHOU V KRIMINÁLE, DRUHOU V HROBĚ A TŘETÍ ČASTO U KONKURENCE	17
06. 11. 2015	SLOVÁCI SPUSTILI LIBERALIZACI ŽELEZNICE. PRVNÍ TENDR LÁKÁ I ČESKÉ DOPRAVCE (BRATISLAVA – BANSKÁ BYSTRICA).....	18
07. 11. 2015	ŽELEZNIČNÍ ODBORÁŘI MLUVÍ O STÁVCE. KVŮLI VÝROKŮM ŤOKA O KONCI REŽIJEK	18
08. 11. 2015	VLAKY SE OPĚT ROZJEDOU NA TRATI Z LOVOSIC DO ČESKÉ LÍPY.....	19
09. 11. 2015	V DŘÍSECH U PRAHY VYKOLEJILY VAGONY S NAFTOU. TRAŤ BYLA UZAVŘENA	20
09. 11. 2015	VLÁDA SCHVÁLILA NÁVRH MINISTERSTVA DOPRAVY NA NÁKUP NOVÝCH VLAKŮ ZA PODPORY EVROPSKÝCH FONDŮ	20
10. 11. 2015	PARNÍ LOKOMOTIVY OPĚT V PRÁCI: OTESTOVALY MOST V PLZŇI.....	21
10. 11. 2015	VLAKY DO POLSKA JSOU V OHROŽENÍ. ZA HRANICE NEMŮŽOU BEZ POVOLENÍ (ŘADA 840).....	21
10. 11. 2015	BALTSKO-JADRANSKÝ ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ KORIDOR (RFC 5) SPOJUJE SEVER S JIHEM	21

10. 11. 2015	SEVEROMOŘSKO-BALTSKÝ ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ KORIDOR (RFC 8) SPOJUJÍCÍ VÝCHOD SE ZÁPADEM ZAHÁJIL ČINNOST	22
11. 11. 2015	V ÚVALECH OTEVŘELI NOVÉ NÁDRAŽÍ, DOPRAVNÍ KOMPLIKACE SKONČILY	23
13. 11. 2015	NEPOZORNOST NĚKOLIKA ŽELEZNIČÁŘŮ STÁLA U STÉBLOVÉ ŽIVOTY 118 LIDÍ (14. LISTOPADU 1960).....	23
13. 11. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE NEGRELLIHO VIADUKTU – DSP 1. ČÁST	24
14. 11. 2015	ČESKÉ DRÁHY SI PŮJČÍ NA ŠEST LET MOTORÁKY STADLER Z NĚMECKA (RS1).....	25
14. 11. 2015	U ŠTRASBURKU VYKOLEJIL ZKUŠEBNÍ VLAK TGV, ZEMŘELO NEJMÉNĚ PĚT LIDÍ	25
14. 11. 2015	VE VSETÍNĚ NAKLÁDALI HISTORICKOU LOKOMOTIVU. PO OPRAVĚ SE VRÁTÍ NA KOLEJE (CN 350).....	25
15. 11. 2015	ZE STOVKY NA DVACÍTKU. POLÁCI ZDRŽUJÍ VLAKY MEZI ČESKEM A NĚMECKEM (HRÁDEK NAD NISOU – ZITTAU)	26
16. 11. 2015	CESTOVÁNÍ VE VLACÍCH ZDARMA NA SLOVENSKU ZAUJALO TISÍCOVKY ČECHŮ.....	26
16. 11. 2015	OBŘÍ VÝLUKA KONČÍ, SPOJENÍ PRAHY A JIHU ČECH SE OPĚT ZRYCHLÍ (TÁBOR – SUDOMĚŘICE U TÁBORA)	27
18. 11. 2015	LOKOMOTIVY DOSTALY ČESKÉ DRÁHY POZDĚ, PŘESTO MAJÍ PODLE ROZHODČÍHO NÁLEZU UHRADIT DODAVATELI DALŠÍCH PŘES 1,2 MILIARDY KORUN (109 E).....	27
18. 11. 2015	ČESKÉ DRÁHY PODALY ŽALOBU PROTI PROHRANÉ ARBITRÁŽI SE ŠKODOU TRANSPORTATION (109 E).....	28
19. 11. 2015	ČD MAJÍ PO ARBITRÁŽI NEJDRAŽŠÍ LOKOMOTIVY NA SVĚTĚ. DO NĚMECKA ALE NESMÍ (109 E)	29
19. 11. 2015	TÝNIŠTĚ NAD ORLICÍ MÁ OPRAVENÉ NÁDRAŽÍ, CESTOVÁNÍ BUDE PŘÍJEMNĚJŠÍ.....	31
20. 11. 2015	ČD CARGO VYDÁ DLUHOPISY ZA MILIARDU, DOPRAVCE PLÁNUJE EXPANZI DO ZAHRANIČÍ	31
20. 11. 2015	DRÁHY ZRYCHLUJÍ TRATĚ PRAHA – CHEB, RYCHLÍKY PŘESTANOU STAVĚT V DUCHCOVĚ (LINKA R5)	31
20. 11. 2015	VEDENÍ ČD ROZHODLO VYPLATIT ŠKODĚ TRANSPORTATION PROHRANÉ PENÍZE (109 E).....	32
20. 11. 2015	STÁT OBNOVÍ ŽELEZNICI ZNIČENOU SESUVEM NA D8, ZVAŽUJE I PŘEMOSTĚNÍ (TRATĚ Č. 097)	33
20. 11. 2015	OBÁLKY JSOU ROZLEPENÉ, O STARÉ NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ USILUJÍ ČTYŘI KUPCI (ÚSTÍ NAD ORLICÍ)	33
20. 11. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: ZVÝŠENÍ TRAŤOVÉ RYCHLOSTI V ÚSEKU GOLČŮV JENÍKOV – ČÁSLAV	34
23. 11. 2015	LIDÉ JEZDÍ PODLE STATISTIK ČESKÝCH DRAH DELŠÍ TRASY	34
23. 11. 2015	REGIOJET KONČÍ NA TRATI Z BRATISLAVY DO KOŠIC, BUDE SE SOUDIT.....	34
23. 11. 2015	SŽDC DOKONČILA OPTIMALIZACI ŽELEZNICE Z CHEBU DO NĚMECKA (SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY)	35
23. 11. 2015	HAVÍŘOVSKÝ „BRUSEL“ ČEKÁ NA NOVÉHO MAJITELE. MĚSTO CHCE OPRAVIT PŘEDNÁDRAŽÍ.....	36
24. 11. 2015	STÍŽNOSTI ZABRALY. POLÁCI OPRAVÍ TRATĚ PRO VLAKY Z ČESKA DO SASKA (HRÁDEK NAD NISOU – ZITTAU).....	37
24. 11. 2015	DO ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ V LIBERECKÉM KRAJI ŠLO LETOS 3,1 MLD. KČ	37

25. 11. 2015	ARBITŘI SPORU ŠKODY A ČESKÝCH DRAH S VERDIKTEM NEPOČKALI NA SOUD (109 E)	38
25. 11. 2015	ČÍNSKÁ CRG A DALŠÍ MAJÍ KONTRAKT NA RYCHLOU ŽELEZNICI V MAĎARSKU (BUDAPEST – BEOGRAD)	38
25. 11. 2015	REGIOJET PŘIKOUPIL LEHÁTKOVÉ VOZY, NASADÍ JE NA TRASU DO KOŠIC	38
26. 11. 2015	PAŘÍŽSKÁ NÁDRAŽÍ BUDOU MÍT BEZPEČNOSTNÍ BRÁNY, ZVAŽUJÍ SE LÍSTKY NA JMÉNO	39
26. 11. 2015	METODA POKUS OMYL. REKORDMAN DĚLAL STROJVŮDCOVSKÉ ZKOUŠKY 11KRÁT	39
27. 11. 2015	ARRIVA PŘIJDE O DOTOVANOU TRAŤ, PŘEDNOST DOSTANOU ČESKÉ DRÁHY (ŠUMPERK – KOUTY NAD DESNOU).....	40
27. 11. 2015	S OPRAVOU PONIČENÉHO PENDOLINA DRÁHY STÁLE VÁHAJÍ (681.003).....	40
27. 11. 2015	ŠKODA VYZVALA ČESKÉ DRÁHY K DOPLACENÍ MILIONŮ, CHCE SE ALE DOHODNOUT (109 E).....	40
29. 11. 2015	NOVÉ ZASTÁVKY V PŘEROVĚ: DLUHONICE PADLY, PŘEDMOSTÍ V NADĚJI..	41
30. 11. 2015	OPRAVY POŠKOZENÝCH VLAKŮ SE KVŮLI LEHKÉMU HLINÍKU PRODRAŽUJÍ..	42
30. 11. 2015	ŽELEZNIČÁŘI VYPSALI OBŘÍ TENDR NA JIŽNÍ KORIDOR (PRAHA-HOSTIVAŘ – PRAHA HL. N.).....	42
30. 11. 2015	ZPROVOZNĚNÍ TRATI DO SELBU BUDÍ OBAVY, ZDA BUDE DOST CESTUJÍCÍCH (AŠ – SELB-PLÖßBERG).....	43
30. 11. 2015	PRAHU A KYJEV OPĚT SPOJÍ PŘÍMÉ VOZY (OD 13. PROSINCE 2015).....	43

01. 11. 2015 Kozí dráhu na Děčínsku zavalily balvany, do jara po ní vlaky nepojedou (Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/kozi-drahu-zavalily-balvany-d1k-/usti-zpravy.aspx?c=A151030_2202073_usti-zpravy_alh)



Na Kozí dráhu z Děčína do Telnice spadlo u Jílového ze svahu několik tun kamení. Odborníci nyní musí prozkoumat, nakolik je svah nestabilní a zda ho bude potřeba zpevnit. Než bude jasno, je trať vyloučena z provozu. Halloweenská ani Mikulášská jízda proto nebude a ohroženy jsou i první jarní vlaky. „Pískovcové bloky, některé velké i přes metr, jsou už uklizeny. Máme ale problém s přístupem k 20 metrů vysokému svahu, odkud spadly, což komplikuje i jen jeho odlesnění lezeckou technikou, aby vůbec mohl být jeho stav posouzen odborníky,“ říká mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský.

V tuto chvíli je výluka na turistické trati, která je využívána nejen v létě, ale i ve zbytku roku při řadě oblíbených akcí, nahlášena do 5. prosince. Do té doby by měla být vybrána firma, která poté svah zkontroluje a udělá geologický posudek. Mikulášský vlak tedy letos 6. prosince nevyjede. „To zcela určitě nestihneme. Potřebujeme posudek odborníků, abychom měli stoprocentní jistotu, že se řízení nebude opakovat. A proto i další jízdy naplánované na začátek jara pojedou až podle toho, co geologové řeknou. Zda je zhruba sto metrů široký svah bezpečný, nebo zda bude potřebovat nějaké kotvení či sítě,“ přibližuje Ptačinský. Správa železniční dopravní cesty nebude mít posudek v ruce dříve než na jaře. „Přijde zima, a jestli něco funguje spolehlivě jako detonační kladivo, tak je to zamrzání a rozmrzání vody ve skalách,“ upozorňuje Ptačinský.

Trať se musí opravit a fungovat dál, říká krajský radní

Na Kozí dráhu mezi Děčínem a Oldřichovem u Duchcova vyjely vlaky poprvé před více než 140 lety. Pravidelná doprava tu skončila v roce 2007, od té doby jezdily motoráčky jen z Děčína do Telnice a pouze příležitostně. Turistickou dopravu na trati platily okolní obce a kraj. Příští rok chce Ústecký kraj provoz Kozí dráhy zcela převzít a rozšířit. „Trať se musí opravit a fungovat dál. Pár spadlých kamenů není důvod, aby tu provoz ustal,“ řekl krajský radní pro dopravu Jaroslav Komínek. I Správa železniční dopravní cesty odmítá, že by havárie měla vést k likvidaci dráhy. „Zavírat tratě nás nebaví. Pak nastává rozkrádání a stárnou třikrát rychleji. Kozí dráhu se snažíme udržet, a čím častější tu bude provoz, tím lépe,“ dodal Ptačinský.

01. 11. 2015 To nejlepší z historie železnice. Na Masarykově nádraží vznikne muzeum

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1611643-nejlepsi-z-historie-zeleznice-na-masarykove-nadrazi-vznikne-muzeum>)

Národní technické muzeum chce vystavit to nejlepší z historie železnice. Například salónní vůz Františka Ferdinanda d'Este, který na začátku 20. století vyrobila Ringhofferova továrna na pražském Smíchově. Železniční muzeum by mělo vzniknout na Masarykově nádraží v areálu bývalého depa. První vlak tažený parní lokomotivou přijel do Prahy 20. srpna 1845. Událost město slavilo dva dny. Dříve z nádraží odjížděly vlaky do světových metropolí, dnes je historické depo zapomenuté. Oživit by ho měl projekt Národního technického muzea. „Jsme připraveni na to, abychom ve spolupráci s ministerstvem kultury příští rok, tedy v roce 2016, vypsalí veřejnou architektonickou soutěž na tento nádherný areál,“ potvrzuje generální ředitel Národního technického muzea Karel Ksandr.

Muzeum má ve sbírkách víc než 130 železničních vozidel, která jsou uskladněná v depozitáři v Chomutově. Do nového železničního muzea se tak vyberou jen ty nejvzácnější kusy. „Bude tady zhruba třetina té sbírky, to znamená zhruba nějakých 48 kolejových vozidel, jak lokomotiv, tak vagonů,“ dodává Ksandr. Do depa se tak vrátí nejrychlejší parní lokomotiva, jedničkový albatros nebo známá lokomotiva Ušatá. Perlou expozice bude salónní vůz Františka Ferdinanda d'Este z roku 1905. „Salónní vůz vyrobený přímo na míru arcivévodě. Je to ten vůz, který ho měl vést do Sarajeva na jeho poslední cestu,“ upřesňuje ředitel odboru železničního muzea NTM Michal Novotný.

Rekonstrukce se omezí pouze na to nejnutnější. Největším zásahem do vzhledu komplexu se stane zastřešení dvorany mezi budovou dílen a lakovnou. „Krytá kolej je pro železniční exponáty naprosto nezbytná,“ dodává Novotný. Projekt železničního muzea je zatím jen na papíře. K tomu, aby se studentské vizualizace proměnily ve skutečné muzeum, chybí peníze. Národní technické muzeum čeká na první krok ministerstva kultury.

02. 11. 2015 Stavební povolení: Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Ostrov nad Oslavou – Žďár nad Sázavou

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/151027rozhodnuti.pdf>)

Stavba se nachází na dvoukolejném elektrizovaném trati Brno-Židenice – Havlíčkův Brod v traťovém úseku v žst. Ostrov nad Oslavou – Žďár nad Sázavou, stavební práce se budou dotýkat úseku trati v rozmezí v žkm 77,526 – 86,486. Cílem rekonstrukce trati je odstranění nevyhovujícího stavebně-technického stavu železničního svršku a spodku, optimalizace geometrických parametrů koleje pro zvýšení traťové rychlosti, dosažení traťové třídy zatížitelnosti D4, prostorové průchodnosti UIC GC a mostního průjezdního profilu VMP 3,0 m. Jedná se o celostátní trať, která je součástí evropského železničního systému. Je navrhována komplexní rekonstrukce a modernizace traťového úseku. Nosným liniovým objektem je rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně odvodnění. V rámci stavební části bude dále provedena rekonstrukce nosných konstrukcí a sanace spodních staveb mostních objektů a rekonstrukce propustků. V celém úseku bude obnoveno trakční vedení a související konstrukce a zařízení. V celé délce bude provedena rekonstrukce podzemní trasy 6 kV. Komplexně modernizováno bude traťové zabezpečovací zařízení včetně vnějších návěstních prvků. Zásadní technologickou součástí stavby je kabelová trasa, která bude v celém úseku zřízena jako nová. V nezbytném rozsahu budou provedeny přeložky sdělovacích a silnoproudých kabelů.

02. 11. 2015 RegioJet se stížností ve sporu s ČD neuspěl. Musí poskytnout informace

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-se-stiznosti-ve-sporu-s-cd-neuspel-musi-poskytnout-informace-1241700>)

Soukromý železniční dopravce RegioJet neuspěl se svou žalobou proti postupu Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) ve správním řízení, které vede s Českými drahami. RegioJetu vadilo množství informací, které ÚOHS po soukromém dopravci požaduje, stejně jako délka řízení. Podle Krajského soudu v Brně je ale postup ÚOHS přiměřený. Správní řízení vede ÚOHS s Českými drahami na podnět RegioJetu od roku 2012. Zatím ale rozhodnutí nevydal. Státního dopravce ÚOHS podezřívá ze zneužití dominance na trati Praha - Ostrava. České dráhy od začátku řízení popírají, že by zákon porušily. RegioJet postup úřadu v minulosti několikrát kritizoval. V žalobě protestoval mimo jiné proti množství informací, který ÚOHS po RegioJetu a skupině Student Agency požadoval. ÚOHS se hájil tím, že informace potřebuje k vyhodnocení situace na trhu a chtěl je i po dalším dopravci, kterým je LEO Express. Soud dospěl k závěru, že ÚOHS požadoval jen informace, kterým souvisí se správním řízením, které vede. Jejich množství je přiměřené stejně jako doba, jak dlouho úřad řízení vede. „Soud nemá za to, že by žalovaný (ÚOHS) již překročil meze časové přiměřenosti,“ uvedl v rozsudku soud.

Predátorské ceny

Na jednání Českých drah si kromě RegioJetu stěžoval i konkurenční Leo Express. České dráhy podle svých konkurentů jezdí za nepřiměřeně nízké až predátorské ceny. ÚOHS chtěl, aby České dráhy vedly podrobnější evidenci nákladů a výnosů, což je údajně v zájmu rozvíjející se liberalizace trhu v osobní železniční dopravě. ÚOHS zatím tvrdil, že z dat, která má k dispozici, nelze určit ekonomiku provozu Českých drah na lince. Účetnictví firmy měl rozebrat znalecký posudek. RegioJet tvrdil, že posudek není potřeba, protože České dráhy povinně vedou oddělenou účetní evidenci pro dopravu v závazku veřejné služby podle jednotlivých linek. RegioJet chtěl, aby se ve sporu vydalo předběžné opatření, což v říjnu 2012 zamítl Krajský soud v Brně. Antimonopolní úřad začal cenovou politiku Českých drah zkoumat na podzim 2011, v lednu 2012 zahájil řízení.

04. 11. 2015 Skanska zmodernizuje nádraží v České Lípě. Dostane na to miliardu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nove-nadrazi-v-ceske-lipe-postavi-skanska-f1r-ekoakcie.aspx?c=A151104_095622_ekoakcie_chrs)

Nové nádraží v České Lípě postaví Skanska. Společnost se na tom dohodla se Správou železniční dopravní cesty. Česká Lípa bude mít moderní železniční stanici zhruba o čtvrt kilometru blíž k centru města. Pro obyvatele se tak stane dostupnějším. Stavební společnost Skanska podepsala se Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) kontrakt na modernizaci nádraží v České Lípě. Firma se SŽDC dohodla na výstavbě nové nádražní budovy, nového podchodu a signalizačního systému. Celková hodnota projektu dosahuje jedné miliardy korun.



Skanska za rok a půl také zrekonstruuje dva mosty a vybuduje 19 železničních přejezdů a 32 výhybek na úseku dlouhém 33 kilometrů. Modernizace nádraží i navazujících úseků ve směrech na Děčín, Jedlovou, Liberec a Bakov umožní zvýšit rychlost vlaků až na 120 km/h. Instalaci nového zabezpečovacího zařízení se v druhém největším železničním uzlu v Libereckém kraji navíc zvýší bezpečnost železničního provozu nejen ve stanici samotné, ale i na okolních tratích.

Do velkého projektu SŽDC se zapojí i město Česká Lípa, financovat bude prodloužení podchodu směrem na Dubici. „Nový podchod k nástupištím postavíme pod celým kolejištěm a spojíme tak obě části města až dosud rozdělené železničí. Výrazně se tím pro obyvatele zkrátí pěší vzdálenost do městské části Dubice,“ vysvětluje Vladimír Mikeš projektový manažer Skanska. Železniční stanice v České Lípě se posune o zhruba čtvrt kilometru blíž centru města a stát bude na místě dnešních nádražních skladů. Původní historická budova nádraží z konce 19. století patří Českým drahám a je ve špatném stavu. Co s ní bude dál, není zatím jasné.

04. 11. 2015 Nové InterPantery ČD nasadí z Prahy do Brna a z Olomouce do Brna (R13, R19)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nove-interpantery-cd-nasadi-z-prahy-do-brna-a-z-olomouce-do-brna/1277397>)

Nové elektrické vlaky InterPanter, které pro mezinárodní a dálkovou dopravu objednal České dráhy (ČD), budou vozit cestující na rychlíkových linkách z Olomouce do Brna a z Prahy do Brna. Novinářů to dnes v Olomouci řekl člen představenstva ČD Michal Štěpán. Za dodávky 14 jednotek InterPanter, které jsou naplánovány na letošní a příští rok, ČD tuzemskému výrobcí Škoda Transportation zaplatí celkem 2,7 miliardy korun. "Nové elektrické jednotky InterPanter budou s novým jízdním řádem nasazeny na rychlíkovou linku R 13 z Olomouce přes Přerov, Otrokovice a Břeclav do Brna a na jaře 2016 také na linku R 19 z Prahy do Pardubic, České Třebové, Svitav, Blanska a Brna," uvedl Štěpán.



Nové vlaky určené pro rychlíkové spoje mohou jet 160kilometrovou rychlostí, jsou vybavené klimatizací, Wi-Fi připojením nebo zvětšeným prostorem pro jízdní kola a kočárky. "Nové vlaky odstraní bariéry pro cestování lidí na vozíku, maminek s kočárky nebo cyklistů s koly," podotkl Štěpán. Vlaky InterPanter vycházejí z regionálních vozidel RegioPanter, kterých mají České dráhy v současnosti 26 a zajišťují osobní dopravu v krajích. Proti nim doznala nová souprava InterPanter řadu změn. "Základní rozměry a barevné řešení obou typů souprav je shodné, odlišují se však zejména technickým řešením, počtem vstupních dveří a rovněž interiér je uzpůsoben pohodlnému cestování na větší vzdálenosti," řekl generální ředitel Škoda Transportation Tomáš Ignačák.

Vozidla InterPanter jsou po Pendolinech a Railjetech třetím typem jednotek, které ČD využívají v dálkové dopravě. Podle předsedy představenstva Pavla Krtka je současnou potíží dálkové dopravy skutečnost, že existuje velký rozdíl v kvalitě využívaných vozidel. To by se s pomocí těchto nových jednotek mělo podařit nyní zlepšit. ČD navíc příští rok zmodernizují desítky rychlíkových vagonů, ve kterých budou staré koženkové sedačky nahrazeny čalouněnými sedadly. Vagony ČD vybaví elektrickými zásuvkami, novým informačním systémem a některé také klimatizací. "Půjde o největší obnovu rychlíkových vagonů v historii ČD," podotkla mluvčí ČD Kateřina Šubová. Zatímco v letech 2009 až 2014 se ČD podle Štěpána zaměřily na nákup regionálních vlaků, na které mohly získat dotace, tak nyní se jejich pozornost soustředí na modernizaci vozového parku pro dálkové vnitrostátní linky. "V rámci vnitrostátního segmentu jenom v příštím roce nasadíme zhruba 200 modernizovaných vozidel," řekl Štěpán. Celkem ČD za posledních sedm let investovaly do modernizace vozidlového parku 37 miliard korun.

04. 11. 2015 Opuštěné nádraží v Ústí zkusí koupit jeho zachránci včetně Sommerové (Ústí nad Orlicí)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/stare-nadrazi-v-usti-ie-na-prodej-dov-pardubice-zpravy.aspx?c=A151104_2203140_pardubice-zpravy_msv)

Nevyužívaná nádražní budova v Ústí nad Orlicí může brzy změnit majitele. Opuštěný objekt nabízejí České dráhy k prodeji. O koupi uvažují lidé, kteří nádraží zachránili před demolicí. Je mezi nimi i režisérka Olga Sommerová. Stará nádražní budova v Ústí nad Orlicí



měla být při přestavbě koridoru původně zbořena. Občanské sdružení Nádraží nedáme sice před lety zabránit demolici, ale stavba prohlášená za kulturní památku zůstala po dokončení nového nádraží stát prázdná a bez využití uprostřed kolejí. Teď se zdá, že by příběh boje o jednu starou budovu nemusel mít špatný konec. České dráhy objekt prodávají a aktivisté, kteří památku zachránili, mají zájem. „O budovu před časem projevila zájem potenciální kupec, proto České dráhy v souladu s vnitřními směrnicemi zveřejnily nabídku na svém realitním webu a následně vyhlásily výběrové řízení, které na tomto webu bude dalších 30 dnů, aby se mohli přihlásit všichni potenciální zájemci,“ uvedl mluvčí drah Radek Joklík.

Jedním z uchazečů o koupi by mohla být společnost Oustecké nádraží s. r. o., která vznikla teprve koncem října, její základní kapitál čtyř společníků činí pouhých tisíc korun. Společnost zastupují tři jednatelé. Jedním z nich je režisérka Olga Sommerová, která patřila k lidem, kteří bojovali proti plánované demolici. „Naší snahou bude nádraží koupit. Může se ale stát, že za to bude chtít někdo dát více peněz, ale to v tuto chvíli nevíme,“ uvedl další z jednatelů Pavel Prchal, který naznačuje, co by spolu s dalšími společníky v budově případně rád provozoval. „Ve spodní části bychom si představovali restauraci či kavárnu. Účel budovy by byl podobný jako v době, než ji České dráhy zrušily. V horních patrech se nachází řada prostor, které by se daly využít jako byty či ubytovna. Nějaká firma by tam mohla mít i kanceláře, možnosti jsou široké,“ prohlásil Prchal, který by nechtěl, aby se bývalé nádraží stalo ruinou podobně jako na dalších místech. Zároveň však společníci potvrzují, že částku nutnou k nákupu zatím nemají a peníze teprve shánějí.

Potenciální kupci mohou nabídky podat ještě déle než týden. Lhůta vyprší 12. listopadu v pravé poledne. Hlavním kritériem pro prodej budovy s celkovou plochou vnitřních prostor o rozloze téměř 1 790 metrů čtverečních je cena. Minimální nabídku ČD stanovily na milion a čtyři sta tisíc korun.

K objektům se nedostane žádné vozidlo

Jak je patrné z doplňujících informací k prodeji, tak se případní budoucí vlastníci budou muset vypořádat s řadou komplikací. Vzhledem ke své stávající poloze nemá budova dokončená v roce 1874 přístup pro motorová vozidla a jediný přejezd vedoucí k budově mohou využívat jen hasiči či záchranáři. Dráhy upozorňují, že přejezd nebude zkolaudován pro účely přístupu veřejnými dopravními prostředky. Možné zájemce by mohlo odradit i to, že na rekonstrukci prázdné vícepatrové budovy s podkrovím bude nutné sehnat hodně peněz. „Je opuštěná a bez využití ze strany vlastníka i Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Opravila se fasáda, střecha a další klempířské prvky. Byly to jen kosmetické úpravy. Do objektu nezatéká, což je nejdůležitější. Proběhly základní práce, po kterých mohla být budova zakonzervována bez toho, aby nadále chátrala,“ popsal současný stav objektu starosta Ústí nad Orlicí Petr Hájek.

04. 11. 2015 Jízdní řád 2016 zrychlí desítky vlaků Českých drah a zvýší kvalitu vlakových souprav

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-25155/>)

Rychlejší cestování, více komfortních souprav s klimatizací a internetem v běžné rychlíkové dopravě a zachování současného rozsahu dopravy, to jsou hlavní atributy mezistátní a vnitrostátní dálkové dopravy v jízdním řádu 2016. Nový jízdní řád nabídne denně v průměru 6 899 osobních spojů (tj. o 110 vlaků více než v končícím jízdním řádu), které za rok ujedou 121,6 milionu kilometrů (tj. skoro o 900 tisíc kilometrů více než ve stávajícím jízdním řádu). Nový jízdní řád 2016 začne platit v neděli 13. prosince 2015.

TOP 10 novinek Jízdního řádu 2016

- zrychlení vlaků mezi Prahou a Moravou, např. z Prahy do Brna o 7 minut na 2 hod. 30 min., z Olomouce do Prahy u vlaků EC/IC/Ex o 6 minut na 2 hod. 21 min., z Ostravy-Svinova do Prahy u SC Pendolino o 6 minut na 2 hod. 53 min. (nejrychlejší spojení v historii) a u EC / IC / Ex o 9 minut na 3 hod. 15 min.;
- rychlejší cesta z Prahy do Vídně, Bratislavy a Budapešti o 10, resp. 11 minut;
- zkrácení cesty mezi Prahou a Berlínem přibližně o 15 minut, na 4 hod. 30 min.;
- v kooperaci s PKP IC zdvojnásobení nabídky spojení z České republiky do Varšavy, místo 3 denních párů vlaků jich pojedou nově 6;
- zkrácení cestovní doby mezi Českými Budějovicemi a Prahou o 10 minut na 2 hod. 23 min., cestovní čas vlaku bude srovnatelný s cestou autobusem a v příštích letech bude dále zkracován;

- nasazení moderních elektrických bezbariérových jednotek InterPanter na rychlíkovou linku R 13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc, během jízdního řádu 2016 také na linku R 19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Svitavy – Blansko – Brno;
- zavedení přímého spojení Ostravy a střední Moravy s Bratislavou a Budapeští spojem EC Varsovia;
- zavedení nového nočního spojení z Prahy do Přerova a časného ranního spojení z Přerova do Prahy v kategorii InterCity, s přípojným vlakem EN Chopin v Přerově vytvoří nové noční spojení z Prahy na Zlínsko a velmi časné ranní spojení střední Moravy s Vídní;
- bude rozšířena nabídka spojení mezi Prahou a Brnem o další expresní spoje;
- rozdělení dálkového ramene Budapešť – Berlín/Hamburk v Praze, což přispěje k lepší kvalitě spojení a vyšší přesnosti vlaků v úsecích Praha – Berlín – Hamburk i Praha – Brno – Budapešť.

Významné změny u mezistátních linek

Rakousko

- Rozsah dopravy mezi Českou republikou a Rakouskem se významně nemění. Největší novinkou Jízdního řádu 2016 bude zrychlení cesty railjetem z Prahy do Vídně o 11 minut ze současných 4 hod. 10 min. na nových 3 hod. 59 min. Vlaky budou z Prahy odjíždět o 10 minut později, až v 52. minutu, místo současné 42. minuty. Dvouhodinový interval spojů bude zachován. V opačném směru budou vlaky přijíždět do Prahy o 10 minut dříve. Tedy již 8 minut po celé, zatímco nyní je to až v 18. minutě.
- Na spojnici Bohumína, Ostravy a Přerova s Rakouskem zůstávají 3 páry denních a jeden pár nočních vlaků beze změn. Pouze noční spoj EN Chopin pojedí od Bohumína na jih Moravy přibližně o čtvrt hodiny později. Díky novému nočnímu expresu z Prahy do Olomouce a Přerova a přestupu na vlak EN Chopin vznikne nové časné ranní spojení ze střední Moravy s odjezdem z Olomouce ve 2:34 a s příjezdem do Vídně v 7:02.
- Beze změn bude zachováno také spojení Praha – České Budějovice – Linz.

Německo a Švýcarsko

- Zcela beze změn je zachován také rozsah provozu u vlaků Praha – Plzeň – Regensburg – München, jen budou z Prahy odjíždět a do Prahy přijíždět o 2 minuty dříve.
- Ve směru na sever Německa dochází k několika změnám. Výrazně se zkrátí cesta do Berlína a Hamburku. Z Prahy do Berlína bude místo 4 hod. 45 min. trvat jízda vlakem nově jen asi 4 a půl hodiny. Z Prahy do Hamburku se zkrátí ze současných 6 hod. 58 min. na 6 hod. 44 min. Ubyde přímých vlaků z Budapešti napříč celou Českou republikou do Německa pouze na jeden pár. Všechny další spoje budou nově začínat nebo končit v Praze. Přípoje z/do Brna, Bratislavy a Budapešti ale budou zachovány. V Německu bude pro vlaky z Prahy zrušena cílová stanice Stralsund/Binz a nahrazena jedním párem vlaků vedených přes Hamburk až do severoněmeckého Kielu. Během zimy a jara 2016 budou postupně uváděny do provozu modernizované vozy, které mimo jiné nabídnou přepravu osob na vozících, dětský oddíl, Wi-Fi připojení k internetu nebo místa pro jízdní kola.
- Přímé noční spojení vlakem EN/CNL z Prahy do Curychu a Porýní je zachováno. Pouze v případě spojení do oblasti Porýní pojedí vlak po nové trase a jízdu nově ukončí v Kolíně nad Rýnem s příjezdem v 6:56. V opačném směru pak odjede toto spojení z Kolína nad Rýnem ve 23:13 a do Prahy přijede tato skupina lůžkových a lehátkových vozů spojená s vlakem EC 171 Carl Maria von Weber v 11:28.

Polsko

Nejvíce novinek v Jízdním řádu 2016 přináší doprava do Polska. Přibydou zde tři páry nových vlaků EuroCity i regionální spoje.

- Prahu a Varšavu spojí nově dva místo dosavadního jednoho přímého vlaku EuroCity. Nový spoj EC 112/113 Porta Moravica pojedí z Prahy ráno v 6:24 a do Varšavy přijede ve 14:00, opačným směrem bude odjíždět z centra Varšavy v 13:55 a do Prahy přijede ve 21:39. Dosavadní EC Praha pojedou nově jako vlaky 116 / 117 ve změněných časech. Z Prahy odjede v 14:24 (dosud 10:19) a do Varšavy přijede ve 22:20. Opačným směrem zajistí ranní spojení s odjezdem z Varšavy v 5:40 (dosud v 9:45) a příjezdem do Prahy v 13:39.
- Ostrava dostane navíc ještě další dvě přímá spojení s Katovicemi a Varšavou. Bude to vlak EC 110/111 Comenius jezdící na okraji dne. Ráno v 5:49 bude odjíždět z Ostravy-Svinova do Varšavy (příj. 10:00) a z Varšavy (odj. 17:55) zpět na ostravské svinovské nádraží přijede ve 22:04.
- Vlak Porta Moravica, Praha a Comenius pojedou nově z ČR do polských Katovic přes železniční přechod v Chalupkách a přes důležité hospodářské centrum Rybnik s přibližně 140 tisíci obyvateli.

- Další pár vlaků EC 130/131 Varsovia zajistí navíc přímé spojení Maďarska, Slovenska a jižní Moravy s Polskem. Z Budapešti bude odjíždět v 8 hod. ráno, z Břeclavi pojedou ve 12:13. Na jihu Moravy zastaví ve všech obvyklých EC zastávkách, tedy v Hodoníně, Starém Městě u Uh. Hradiště a v Otrokovicích. Do Varšavy přijede v 18:00. Opačným směrem bude z Varšavy odjíždět v 9:55, do Bohumína přijede ve 13:40, projede napříč celou Moravou a z Břeclavi bude pokračovat do Bratislavy (příj. 15:48) a Budapešti (příj. 19:35).

- U zbývajících dvou párů vlaků EC Polonia, Sobieski a našem území nedochází k podstatným změnám. Díky zrychlení dopravy v Polsku ale nabídne vlak Sobieski přibližně o 20 až 25 minut kratší cestu do polských přístavů Gdaňsk a Gdynia.

Severní Slovensko

- Dosud historicky nejrychlejší spojení z Prahy na severní a východní Slovensko spojem SuperCity bude ještě rychlejší. Vlaky SC 240/241 s tradičním názvem Pendolino Košičan pojedou z Prahy do Košic o 10 minut rychleji a trasu zvládne za 7 hod. 22 minut. Časové polohy ráno z Prahy do Košic a odpoledne opačným směrem budou zachovány, ale vlak navíc zastaví také v Kolíně a v České Třebové, na Slovensku pak ve Štrbě.

- O 5 minut rychleji se bude jezdit také ze Žiliny přes Ostravu do Prahy a opačným směrem. Zachován je dvouhodinový interval vlaků, pouze dochází k úpravě jejich názvu a úpravám vedení samostatných vlaků z/do Prahy, resp. přímých vozů Praha – Bohumín na vlcacích EC z/do Polska. K podobné úpravě dochází také u posilového vlaku Praha – Košice v pátek a Košice – Praha v neděli. Nově pojedou v úseku Praha – Ostrava jako součást spoje IC Vladislav Vančura do/z Opavy a jako samostatný vlak EC bude pokračovat mezi Ostravou a Košicemi s novým názvem Roháče.

- K větším změnám dochází u vlaků EuroCity Praha – Žilina – Zvolen přes Valašsko. V důsledku plánované rozsáhlé výlukové činnosti mezi slovenským Púchovem a Žilinou bude v době stavební sezóny prodloužena jízda vlaků na slovenském území přibližně o 20 minut. V důsledku tohoto časového posunu došlo ke zrušení přímých vlaků Praha – Zvolen a zpět. Tyto spoje budou v příštím roce jezdit pouze ve zkráceném úseku Praha – Žilina – Praha.

- Noční doprava mezi Českou republikou a severním a východním Slovenskem je zachována dvěma páry vlaků. Díky nasazení komfortních klimatizovaných vozů na rychlík Bohemia budou oba spoje vedeny v kategorii evropských komfortních nočních vlaků EuroNight. Noční spoje nabídnou i nadále přepravu osobních aut – autovlak – mezi Prahou a Popradem, Košicemi a denně také do Humenného a přímý lůžkový vůz Košice – Ústí nad Labem – Cheb a Praha – Banská Bystrica (dosud Zvolen). Úplnou novinkou bude obnovení přímého spojení s ukrajinským Kyjevem lůžkovým vozem ukrajinských železnic.

Jižní Slovensko a Maďarsko

- Ve směru na jih Slovenska a do Maďarska jsou největšími novinkami zkrácení cestovní doby o 10 minut na 3 hod. 58 min. do Bratislavy a na 6 hod. 43 min. do Budapešti a rozdělení ramene Hamburk – Berlín – Praha – Budapešť, kdy kromě jednoho páru vlaků budou nově všechny spoje začínat a končit v Praze. Přípoje ve směru Ústí nad Labem, Děčín a Německo budou zachovány na pražském hlavním nádraží.

- Nově bude zaveden spoj EuroCity Varsovia, který nabídne přímé denní spojení Ostravska a střední Moravy s Bratislavou a Budapeští. Z Ostravy hl.n. bude odjíždět ve 14:00, do Bratislavy přijede v 16:50 a do Budapešti v 19:35. V opačném směru bude jezdit z Budapešti v 8 hodin ráno, z Bratislavy odjede v 11:10, a do Ostravy hl.n. přijede ve 13:57. Zároveň došlo ke zrušení pátečního a nedělního posilového páru expresů Devín Břeclav – Bratislava a zpět.

Významné změny u vnitrostátních linek

SC Pendolino a Ex 1 Praha – Ostrava a Ex 2 Praha – střední Morava

- Mezi Prahou a Ostravou dochází ke zkrácení cestovních časů u vlaků SC/EC/IC a Ex o cca 6 až 7 minut. Podobně jsou zrychleny i další spoje mezi Prahou a Valašskem, Zlínem a Veselím nad Moravou.

- V důsledku letní nehody kamionu s jednotkou pendolino a jejímu dlouhodobému odstavení byl upraven rozsah počtu vlaků kategorie SuperCity mezi Prahou a Ostravou. V časech, kdy nebude nasazena jednotka pendolino pojedou vlaky InterCity ve zkrácených cestovních časech a s menším počtem zastavení. Navzdory menšímu počtu souprav pendolino tak bude i nadále zachován základní dvouhodinový interval velmi rychlých spojů mezi Prahou a Ostravou s cestovní dobou pod 3 hodiny.

- Posíleno je spojení Praha – Opava. Vlak IC Opava pojedou nově také v sobotu ve směru z Opavy do Prahy a v neděli z Prahy do Opavy (dosud jezdil jen v pracovní dny). Ve vlaku bude navíc zařazen multifunkční vůz nabízející komfortní cestování vozíčkářům, kterým při cestě do Olomouce nebo Prahy

odpadne dosavadní nezbytný přestup v Ostravě-Svinově. Zaveden je také posilový spoj IC Vladislav Vančura Praha – Opava a zpět. Ten pojedje v pátek z Prahy (odj. 13:06, Opava příj. 16:33) a v neděli z Opavy (odj. 15:50, Praha příj. 19:15). V úseku Praha – Ostrava – Praha bude spojen s přímými vozy posilového pátečního vlaku do Košic, který dnes jezdí pod názvem Košičan.

- Časné ranní spojení Ostravska s Prahou zajistí vlak EN Bohemia se skupinou přímých vozů k sezení Bohumín – Praha. Podobně časné ranní spojení střední Moravy s hlavním městem v pracovní dny a v sobotu zajistí nový vlak IC Moravan Přerov (odj. 4:55) – Praha (příj. 7:15). V opačném směru pojedje tento vlak z Prahy v 00:01 a do Přerova přijede ve 2:47. Zajistí tak pozdní spojení z Prahy na východ Čech a na střední Moravu. Mimo jiné zastaví v Přelouči, Chocni a v Ústí nad Orlicí. Z Olomouce pak nabídne ideální přípoj k vlaku EN Chopin do Vídně.

Ex 3 Praha – Brno

- Doprava mezi Prahou a Brnem se zrychlí o 7 minut na 2 hod. 30 min. a dosáhne času srovnatelného s autobusovým spojením. Vlaky proto budou z Prahy odjíždět cca o 10 minut později.

- Ve vnitrostátní dopravě na lince Ex 3 dojde k posílení kapacity mezi Prahou a Brnem v přepravních špičkách. V pracovní dny pojedje nový vlak Ex Josef Ressel (Praha odj. 15:21, Brno příj. 15:51/Brno odj. 7:08, Praha příj. 9:42) a v neděli vlak Ex Brněnský drak/Johann Gregor Mendel (Praha odj. 17:08, Brno příj. 20:51/Brno odj. 15:08, Praha příj. 17:37).

R 5 Praha – Ústí nad Labem – Cheb

- První současný ranní spoj z Chomutova R 601 pojedje nově již ze stanice Kadaň-Prunéřov (odj. 4:54) a svou jízdu ukončí v Praze na Masarykově nádraží (příj. 7:28). Další spoje již budou odjíždět a přijíždět na pražské hlavní nádraží. V důsledku zrychlení dopravy mezi Ústím nad Labem a Chebem až o 9 minut jsou u vlaků na celé trase posunuty časy odjezdů a příjezdů v rozsahu několika minut. V málo využívané stanici Duchcov většina spojů nově projede a zastaví jen vybrané spoje na okraji dne.

R 6 Praha – Plzeň – západní Čechy

- V průběhu roku budou na spoje Praha – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda nasazeny komfortnější velkoprostorové klimatizované vozy 2. třídy.

R 7 Praha – České Budějovice

- Ve směru z Českých Budějovic do Prahy dojde ke zkrácení cestovního času na 2 hod. 23 minut. Vlaky tak pojedou přibližně stejně dlouho jako autobusy mezi oběma městy. Na rozdíl od autobusů však jedou vlaky až do centra Prahy. Během roku bude také pokračovat modernizace vlakových souprav, když kmenová část vlaků mezi Prahou a Českými Budějovicemi bude u 5 z 9 souprav nahrazena modernizovanými klimatizovanými vozy.

R 9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno / Jihlava

- Vlaky ze směru Brno a Havlíčkův Brod pojedou rychleji a do Prahy přijedou o 6 minut dříve, nově tedy v 51. minutu místo současné 57. minuty.

R 10 Praha – Hradec Králové – Trutnov

- V průběhu jízdního řádu 2016 začne modernizace vlakových souprav přímých spojů Praha – Trutnov. Do provozu zde budou postupně uváděny klimatizované osobní vozy 1. a 2. třídy a vozy 2. třídy s elektrickými zásuvkami a místy na jízdní kola.

R 12 Brno – Olomouc – Šumperk/Jeseník

- Na spoje Brno – Olomouc – Šumperk budou nasazeny v průběhu jízdního řádu komfortnější modernizované velkoprostorové vozy vybavené například elektrickými zásuvkami pro napájení drobné elektroniky cestujících.

R 13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc

- Na linku budou nasazeny moderní nízkopodlažní (bezbariérové) klimatizované elektrické jednotky InterPanter s oddíly vyhrazenými pro cestující s dětmi do 10 let nebo vybavené Wi-Fi připojením k internetu.

R 18 Praha – Pardubice – Olomouc – Vsetín / Luhačovice

- Vlaky ve směru z Moravy přijedou do Prahy o 11 minut dříve, tedy ve 4. minutu místo současné 15. minuty.

R 19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno

- V průběhu jízdního řádu 2016 budou na spoje linky R 19 nasazeny moderní nízkopodlažní (bezbariérové) klimatizované elektrické jednotky InterPanter s oddíly vyhrazenými pro cestující s dětmi

do 10 let nebo vybavené Wi-Fi připojením k internetu. Vlaky z Brna přijedou do Prahy o 11 minut dříve, tedy v 4. minutu místo současné 15. minuty.

04. 11. 2015 Ceny většiny jízdenek ČD se od prosince nezmění

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-25157/>)

České dráhy ponechají v novém jízdním řádu ceny většiny jízdních dokladů na úrovni letošního roku. Úpravy několika málo vybraných nabídek budou minimální a drtivé většiny zákazníků se vůbec nedotknou. Ke změně dojde například u síťových jízdenek nebo u přepravného za kolo. Zlevněné budou nově jízdenky do první třídy ve všech pásmech. Úplnou novinkou je místenka na přípojný spoj prodávána u původčího ve vlaku.

Hlavní změny v tarifu ČD od 13. prosince 2015

- snížení ceny jízdného v 1. vozové třídě ve vnitrostátní přepravě ve všech tarifních kilometrech (z 1,5násobku na 1,3násobek obyčejného jízdného ve druhé třídě, doposud to platilo pouze na vzdálenost nad 121 km),
- zachování současné ceny místenky (35 Kč; 0 Kč na eShopu ČD současně při nákupu jízdenky) ve vnitrostátní přepravě a nově zavedení místenky prodávané ve vlaku pro daný povinně místenkový vlak nebo návazný přípoj za cenu 50 Kč (díky novému on-line propojení přenosných osobních pokladen s rezervačním systémem),
- úprava ceny Celodenní jízdenky celostátní z 550 na 579 Kč,
- úprava ceny Skupinové víkendové jízdenky celostátní z 650 na 679 Kč,
- mírné zvýšení cen Celodenních jízdenek regionálních podle jednotlivých krajů od 4 Kč do max. 14 Kč,
- mírné zvýšení cen Skupinových víkendových jízdenek regionálních podle jednotlivých krajů od 4 Kč do maximálně 19 Kč,
- mírné zvýšení ceny přepravného za jízdní kolo o 5 až 10 Kč v prvních třechkilometrických pásmech v závislosti na reálné poptávce,
- dílčí změna stávajícího cenového modelu slevových aplikací IN 25 a IN 50. Aplikace IN 25 START bude nahrazena plnohodnotnou aplikací IN 25 s platností na 3 měsíce, čímž bude umožněn cestujícím opakovaný nákup této aplikace. V této souvislosti dojde ke zvýšení ceny aplikace ze 150 Kč na 190 Kč v případě cestujících nad 26 let a ZTP, ZTP/P. U cestujících do 15 let a cestujících od 15 do 26 let bude zachována cena ve výši 150 Kč. Zároveň bude umožněn doplatek z aplikace IN 25 do aplikace IN 50, který není v současné době možný, resp. možný je jen převod původní aplikace na kartu jiného držitele.

04. 11. 2015 Jízdní řád 2016: Přibude 110 vlaků a skoro milion kilometrů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-25161/>)

Denně průměrně 6 899 vlaků bude vypraveno na základě přání objednatelů veřejné dopravy v novém jízdním řádu od poloviny prosince. Denně to bude v průměru o 110 vlaků více oproti začátku stávajícího jízdního řádu. Celkem tyto spoje ujedou za rok 121,633 mil. vlakokilometrů, což představuje nárůst o 897 tisíc vlakokilometrů. Významně se zvedne také nabízená kapacita vlaků, když přibližně o 11 % vzrostou výkony osobních vozů. „Zřetelně vzroste také komfort dálkových vlaků, když od počátku nového jízdního řádu vypravíme 184 spojů vyšší kvality od rychlíků po vlaky SuperCity. Je to o 36 komfortních vlaků více než v končícím jízdním řádu,“ říká Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah zodpovědný za osobní dopravu.

Nové spoje nebo prodloužení stávajících linek se dotkne dálkové i regionální dopravy. „Například v dálkové i v regionální dopravě se rozšíří počet vlaků vedených do Polska. U spojů EuroCity to bude místo dosavadních tří párů vlaků nově šest párů spojů,“ říká Michal Štěpán a upřesňuje nové možnosti cestování: „Jeden z nich nabídne také přímé spojení bez přestupu z Ostravska a ze střední Moravy do Bratislavy a Budapešti. Přímé vlaky nově pojedou přes česko-polskou hranici také na pomezí Jizerských hor a Krkonoš na trase Liberec – Tanvald – Harrachov – Szklarska Poręba, na Těšínsku a do oblasti Racibórze a Rybníku.“ Všechny tyto spoje jsou provozovány na polském území v kooperaci s tamními partnery.

Podle Štěpána se také zvětší nabídka spojů mezi Prahou a Moravou. „Na frekventované spojnici Prahy a Brna přibudou nové expresní vlaky. V pracovní dny budou jezdit posilové spoje z Brna hl. n. v 7:08 a z Prahy hl. n. v 15:21. V neděli a ve svátky pak pojedou z Brna hl. n. v 15:08 a z Prahy hl. n. v 18:21. Ve špičce se tak zkrátí interval rychlých vlaků mezi Prahou a Brnem z jedné hodiny na přibližně půl hodiny. Rozšíří se i spojení Opavy a Prahy, když vlak InterCity Opava bude nově jezdit směrem do Prahy i v sobotu a v neděli odpoledne se bude vracet do slezské metropole.“ Navíc ho doplní posilový vlak InterCity Vladislav Vančura, který bude jezdit v pátek po obědě z Prahy a v neděli odpoledne z Opavy do Prahy. Mezi Prahou a Ostravou bude spojen s přímými vozy posilového spojení do Košic.

Úplnou novinkou bude noční spojení Prahy s Přerovem a časné ranní spojení v opačném směru v kvalitě InterCity. Vlak pojedou v pracovní dny a soboty z Prahy krátce po půlnoci a do Přerova přijede ve 2:47, kde zajistí přípoj k vlaku EuroNight Chopin do Vídně. Vznikne tak nové časné ranní spojení ze střední Moravy do Vídně, kam Chopin přijede v 7 hodin ráno. Opačně bude vlak IC odjíždět z Přerova ve 4:55 ráno a do Prahy přijede v 7:15.

Ve vybraných krajích se zvýší také nabídka regionálních spojů. Například v pracovní dny se zvýší frekvence vlaků v okolí Prahy. V průměru patnáctiminutový interval na spojení centra Prahy s východní částí města a Úvaly se prodlouží až do středočeského Českého Brodu. U trasy z centra Prahy přes Vysočany, Horní Počernice do Čelákovic bude nově více vlaků pokračovat až do Lysé nad Labem. Nový spěšný vlak bude vypraven i na severu Čech v pracovní dny odpoledne mezi Ústím nad Labem, Lovosicemi a Roudnicí nad Labem.

Podrobné změny v dálkové a regionální dopravě Českých drah přineseme v následujících tiskových zprávách v průběhu listopadu.

Vybrané statistické údaje o jízdním řádu 2016

- celkem je v jízdním řádu 2016 zavedeno 8 688 vlaků, o 211 spojů více oproti prosinci 2014 (jedná se o všechny spoje bez ohledu na omezení četnosti jízdy, například některé vlaky jezdí jen o víkendech atp.);
- v průměru bude denně vypraveno 6 899 vlaků, o 110 vlaků více oproti prosinci 2014;
- denně bude vypraveno v průměru 184 komfortních dálkových vlaků kategorií railjet, SC Pendolino, EC, IC, Ex, EN a Rx (rychlík vyšší kvality), je to o 36 komfortních vlaků více než letos;
- spoje ujedou za rok 121,633 mil. vlkm, tj. o 897 tis. vlkm více oproti plánu pro jízdní řád 2015;
- podíl regionálních spojů na celkovém rozsahu dopravy je cca 67 %, dálkových vlaků cca 33 %;
- spoje denně ujedou 334 tisíc kilometrů, jako by více než 8x za den objely Zemi po rovníku;
- osobám na ortopedickém vozíku (vozíčkáře) je přizpůsobených 4 656 vlaků;
- přepravu jízdních kol formou úschovy během přepravy zajistí 798 vlaků a zjednodušenou formou, tzv. rozšířenou přepravu zavazadel především jízdních kol, nabídne 5 940 vlaků;
- České dráhy nabídnou také ve 379 vlacích oddíly nebo vozy vyhrazené pro cestující s dětmi do 10 let, ve 38 spojích bude k dispozici dětské kino a ve 175 spojích bude k dispozici vyhrazený dámský oddíl.

04. 11. 2015 České dráhy příští rok převléknou desítky rychlíků do nového

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-25162/>)

Během jízdního řádu 2016 zaznamenají cestující Českých drah velkou výměnu starších koženkových vozů v běžných rychlících za nové nebo modernizované soupravy. Půjde o největší obnovu rychlíkových vagónů v historii Českých drah. Nové nebo modernizované rychlíky nabídnou ve větší míře klimatizované prostory, světlý a přehledný interiér velkoprostorových oddílů, více míst pro jízdní kola a objemná zavazadla, moderní informační systém, elektrické zásuvky pro napájení drobné elektroniky a nové rychlíkové jednotky také Wi-Fi připojení k internetu.

InterPantery obslouží téměř čtyřicet rychlíků

„Nové elektrické jednotky InterPanter budou s novým jízdním řádem nasazeny na rychlíkovou linku R 13 Olomouc – Přerov – Otrokovice – Břeclav – Brno a v průběhu jara 2016 také na linku R 19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Svitavy – Blansko – Brno,“ říká Pavel Krtek, předseda představenstva Českých drah. Michal Štěpán, člen představenstva odpovědný za osobní dopravu, připomněl přínosy nových jednotek pro cestující: „Úplně nové vlaky odstraní bariéry pro cestování lidí na vozíku,

maminek s kočárky nebo cyklistů s koly. Nástup je totiž nízkopodlažní a místa pro ortopedické vozíky, kočárky nebo jízdni kola jsou poměrně prostorná. Vlak je vybavený klimatizací, což bude příjemné hlavně v parných létech, jako jsme zažili letos. Zájemci o práci s drobnou elektronikou mohou napájet své notebooky, iPady nebo mobilní telefony po celou dobu cesty, navíc si je můžou odložit na sklopné nebo rozkládací stoly. Určitě hlavně mladí ocení Wi-Fi, díky které mohou být i na cestě stále on-line a cesta vlakem se pro ně stane cool.“

Desítky klimatizovaných vozů zamíří do rychlíků

Modernizace osobních vozů rozšíří také počet běžných rychlíků, které budou během jízdního řádu 2016 „převlečeny“ ze starých vozů s koženkou do vozů s textilním čalouněním, elektrickými zásuvkami a na některých tratích též s klimatizací. „Během příštího roku chceme rozšířit počet klimatizovaných vozů na linkách R 6 z Prahy do Plzně, Klatov a Železné Rudy a na lince R 7 z Prahy přes Tábor do Českých Budějovic. U linky R 6 budou postupně během nadcházejícího roku všechny kmenové soupravy sestaveny z modernizovaných klimatizovaných vozů, u linky R 7 do Českých Budějovic vyměníme kmenové vozy 2. třídy,“ upozorňuje Michal Štěpán. V těchto soupravách jezdí už část modernizovaných multifukčních vozů a vozů 1. třídy, takže celé soupravy budou v kvalitní vzbě.

První klimatizované vozy zamíří v průběhu roku 2016 také do rychlíků na lince R 10 Praha – Hradec Králové – Trutnov a R 12 Brno – Prostějov – Olomouc – Šumperk. Půjde o kombinované vozy 1. a 2. třídy uvedené do provozu loni a postupně uvolněné z jiných tratí v rámci upravených oběhů souprav. „Na lince Brno – Olomouc – Šumperk chceme navíc vyměnit nejen vybrané vozy, ale jdeme do obměny celých zastaralých souprav za modernizované vozy řady Bdtee zprovozněné teprve před rokem. Ty sice nejsou vybaveny klimatizací, ale cestujícím nabízejí jinak podobný komfort jako ostatní modernizované vozy. Cestující v nich najdou nové textílem čalouněné sedačky, elektrické zásuvky pro napájení elektroniky nebo velké prostory pro kola, kočárky a objemná zavazadla,“ doplňuje Michal Štěpán. Posledně jmenovaný typ vozů bude nově zařazen také do rychlíků Ústí nad Labem – Litoměřice – Mělník – Kolín. Modernizované a klimatizované vozy 2. třídy s elektrickými zásuvkami by se měly během platnosti jízdního řádu 2016 začít objevovat také v rychlících Praha – Hradec Králové – Trutnov.

Vylepšené vozy oživí i vlaky EuroCity

Během jízdního řádu 2016 budou do provozu uvedeny také modernizované vozy EuroCity pro spojení Prahy s Berlínem a Hamburkem. K počátku jízdního řádu jich bude více než dvacet, v prvních měsících roku 2016 tempo nasazení ještě zvýší. Část těchto vozů bude následně využita i na dalších linkách. Modernizované vagóny budou vybaveny výkonnější klimatizací, Wi-Fi připojením k internetu nebo novými elektrickými zásuvkami včetně možnosti napájení elektronických zařízení přes USB konektory. Na linku Praha – Děčín – Berlín – Hamburk přibudou také nové vozy s místy pro vozíčkáře, dětským oddílem nebo s místy pro přepravu jízdni kol.

Přehled dálkových linek, na které budou v průběhu jízdního řádu 2016 nasazovány moderní a modernizované soupravy

Linky na elektrifikovaných tratích provozované moderními a modernizovanými vozidly (ucelené kmenové soupravy)

Linka	Kategorie vlaku	Trasa
SC	SC Pendolino	Košice – Ostrava – Praha – Cheb/Františkovy Lázně
Ex 1	EC/Ex	Praha – Ostrava – Warszawa/Žilina/Košice
Ex 2	EC	Praha – Vsetín – Žilina/Zlín/Veselí nad Moravou
Ex 3	railjet	Praha – Brno – Wien – Graz
	EC	Praha – Brno – Bratislava – Budapest
	EC	Praha – Berlín – Hamburg/Kiel
Ex 4	EC/Ex	Warszawa – Ostrava – Břeclav – Wien/Budapest
R 6	EC/Ex/Rx	Praha – Plzeň – Cheb/Domažlice – München/Klatovy – Železná Ruda
R 12	R	Brno – Prostějov – Olomouc – Šumperk
R 13	Rx	Olomouc – Otrokovice – Břeclav – Brno
R 19	R	Praha – Pardubice – Česká Třebová – Svitavy – Blansko – Brno

Linky provozované modernizovanými motorovými a přípojnými vozy

Linka	Kategorie vlaku	Trasa
-------	-----------------	-------

R 15	R	Liberec – Děčín – Ústí nad Labem
R 16	R	Plzeň – Most
R 21	R	Praha – Turnov – Tanvald
R 22	R	Kolín – Mladá Boleslav – Rumburk
R 26	R	Praha – Písek – České Budějovice
R 27	R	Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc

Linky, na kterých budou nasazeny jednotlivé modernizované vozy s klimatizací

Linka	Kategorie vlaku	Trasa
R 5	R	Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb (multifunkční vůz)
R 7	R	Praha – Tábor – České Budějovice – Linz (vozy 2. třídy a část multifunkčních vozů a vozů 1. třídy, pět z devíti souprav, tj. cca 55 % kmenových souprav)
R 8	R	Brno – Přerov – Ostrava – Bohumín (multifunkční vůz)
R 9	R	Praha – Havlíčkův Brod – Brno (multifunkční vůz)
R 10	R	Praha – Hradec Králové – Trutnov (s novým JŘ vůz 1. a 2. třídy, během roku také vozy 2. třídy)
R 11	R	Plzeň – České Budějovice – Jihlava – Brno (multifunkční vůz)
R 23	R	Kolín – Mělník – Litoměřice – Ústí nad Labem (vozy 2. třídy, cca 70 % vozů v soupravě)

Linky, na kterých dojde k dalšímu zlepšení podmínek pro přepravu imobilních cestujících a cestujících s dětmi *)

Linka	Kategorie vlaku	Trasa
R 8	R	Brno – Přerov – Ostrava – Bohumín
R 9	R	Praha – Havlíčkův Brod – Brno
R 11	R	Plzeň – České Budějovice – Jihlava – Brno

*) Na těchto linkách bude nasazen klimatizovaný multifunkční vůz namísto dosud provozovaného starého typu kombinovaného vozu.

05. 11. 2015 Dráhy s Buzkovou uspěly proti soutěži na rychlíky. Tendr zrušil ÚOHS (R16 Plzeň – Most)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/urad-zrusil-prvni-tendr-na-rychliky-za-tri-roky-f57-/eko-doprava.aspx?c=A151105_2203283_eko-doprava_fih)

První rychlíková soutěž po třech letech skončila fiaskem. Tender, který prosazovalo ministerstvo, zrušil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Vyhověl stížnosti Českých drah. Ty mohou být v klidu, že zatím nepřijdou o provoz rychlíků mezi Plzní a Mostem. A navíc si nejspíš zajistily přísun ministerských peněz na další roky. České dráhy v soutěži ministerstva dopravy na provoz rychlíkové linky R16 Plzeň – Most nabídly výrazně vyšší cenu než konkurence. ÚOHS tím vyhověl stížnosti drah, jež se cítily v prvním tendru na rychlíky po více než třech letech diskriminovány. V rozhodnutí dal antimonopolní úřad za pravdu Českým drahám, které ve sporu právně zastupuje bývalá ministryně školství Petra Buzková.

Ťokův boj s ÚOHS

ÚOHS a ministerstvo dopravy se aktuálně nemají příliš v lásce a rozhodnutí úřadu to potvrzuje. Ministr dopravy Dan Ťok pravidelně kritizuje šéfa ÚOHS Petra Rafaje, jeho úřad zase ministerstvu ruší soutěže. „Jde o další rozhodnutí, ve kterém jde úřad, který má chránit hospodářskou soutěž, proti duchu soutěžení a otevírání trhu,“ komentoval verdikt úřadu Ťok a pokračoval kritikou Českých drah: „Měly by se místo blokování soutěží začít starat o to, jak v konkurenci obstát a nabízet co nejlepší služby.“ Českým drahám se například nelíbilo, že na rozdíl od jiných dopravců musí uznávat režijní jízdenky nebo se starat navíc o nádraží. Drahám pomohl zákon z roku 2002, podle něhož musí uznávat režijní jízdenky ve svých vlacích. Ministerstvo to přímo u rychlíkových soutěží nepožaduje, přesto dráhy trvají na tom, že by byly uznáváním jízdenek znevýhodněny. V oblasti režijních jízdenek

totiž dnes panuje bizarní situace. České dráhy musí ze zákona vozit téměř zdarma cestující i z řad zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty. Též firmě přitom platí ročně miliardy korun za použití kolejí. „Předmětná podmínka týkající se režijního jízdného má vliv na hodnocenou výši kompenzace,“ uvedl ÚOHS. Když úřad zkoumal rozklad na soutěž na rychlíky Olomouc – Ostrava, kterou nakonec zrušil ministr Žák, stejná věc mu nevalila. ÚOHS kromě zrušené soutěže přikázal ministerstvu dopravy uhradit 30 tisíc korun na náklady řízení. Rozhodnutí není ještě pravomocné, ministerstvo dopravy proti němu podá rozklad a chystá brzy vypsání dalších soutěží. Pokud bude úřad trvat na svém výkladu, chce resort změnit zákon a režijní jízdenky zrušit. Dráhy letos úspěšně zablokovaly už druhou soutěž, dokončená není ani zakázka Jihočeského kraje.

Nejlevněji by jezdila Arriva a GW Train Regio

Verdikt antimonopolního úřadu šlve rovněž konkurenci Českých drah. Ta nabídla v samotné soutěži výrazně nižší cenu za ujetý kilometr než České dráhy. Nejnižše šly s cenou firmy GW Train Regio a Arriva vlaky. „Je to pro nás velké zklamání. ČD se snaží bránit konkurenci všemi cestami. Věřím, že to ministerstvo dopravy neodradí a soutěž vypíše znovu. Jsme připraveni začít od prosince 2016 na trati Plzeň – Most jezdit. Je to stále reálné,“ řekl šéf Arrivy Daniel Adamka.

05. 11. 2015 Soud zrušil Českým drahám rekordní pokutu za nákup railjetů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/soud-ceskym-draham-zrusil-dvoumiliardovou-pokutu-za-railjety-p72-/eko-doprava.aspx?c=A151105_140331_eko-doprava_chrs)

Krajský soud v Brně zrušil Českým drahám pokutu za nákup vlaků Railjet. Podle něj dopravce neporušil zákon, když zakázku na nové vlakové soupravy pozměnil. Dráhy tak nemusí zaplatit pokutu od antimonopolního úřadu 25 milionů korun. Pokuta pro státního dopravce byla dosud nejvyšší, kterou úřad za porušení zákona o veřejných zakázkách udělil. Teď se případ vrací právě k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). České dráhy původně chtěly koupit 16 vlaků Railjet. Později však poptávku změnily na 15 souprav s odlišnou konfigurací. Nakonec jich český dopravce nakoupil od Siemensu pouze sedm za zhruba 2,7 miliardy korun. Podle ÚOHS firma porušila zákon, když zakázku na rekonfiguraci zadala v jednacím řízení bez uveřejnění. Soud ale nyní zrušil jak loňský verdikt předsedy ÚOHS, tak významnou část předešlého rozhodnutí jeho podřízených. Dráhy v řízení u ÚOHS argumentovaly tím, že pouze rozšířily rozsah původní zakázky na nákup 16 souprav Railjet, a proto ji zadaly ve zjednodušeném řízení bez soutěže. Původně stanovenou pokutu 25 milionů korun už České dráhy zaplatily. O odkladný účinek placení pokuty státní podnik ani nežádal, přestože se sankci bránil podáním žaloby k soudu.

Kromě sedmi objednaných souprav chystal bývalý management drah nákup dalších osmi vlaků za 2,8 miliardy korun. Tyto soupravy měly být nasazeny z Prahy do Bratislavy a Budapešti. Nákup druhé vlny rychlovlaků ale vedení firmy zastavilo. První vlak Viaggio Comfort známý jako Railjet dorazil do Česka loni koncem dubna. Vlaky jsou schopny jet maximální rychlostí 230 kilometrů v hodině. Jezdí na trase mezi Prahou a Brnem a dál do Rakouska.

05. 11. 2015 Ťok se dohodl s místostarostou Studénky na zrušení rizikového přejezdu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1613996-tok-se-dohodl-s-mistostarostou-studenky-na-zruseni-rizikoveho-prejezdu>)

Ministr dopravy Dan Ťok se předběžně dohodl s místostarostou Studénky Petrem Odchodnickým na uzavření rizikového železničního přejezdu, na kterém se v červenci srazil kamion s pendolinem a tři lidé zemřeli. Vedení Studénky to dosud odmítalo, nyní souhlasí. Se zrušením přejezdu by totiž měl být vybudován na stejném místě podchod pro chodce a cyklisty a také nová komunikace, která odvede kamiony z tamního nadjezdu mimo centrum města. Přejezd nebude uzavřen dříve než za rok až dva. „Bude zrušen až poté, co bude dobudována komunikace, která umožní, aby se kamiony mířící do tamní průmyslové zóny vyhnuly centru města,“ potvrdil ministr dopravy Dan Ťok. Zdůraznil, že denně tam projede až osm set kamionů. Po uzavření přejezdu pro osobní a kamionovou dopravu ho budou zpočátku ještě využívat chodci a cyklisté, a to do té doby, než bude postaven podchod. „Ten by se měl začít budovat souběžně s uzavřením přejezdu,“ vysvětlil Ťok. Město by mělo připravit studii objízdné trasy pro kamiony a časový plán. Novou cestu i podjezd zaplatí podle Ťoka stát.

Místostarosta: Jde o schůdný kompromis

Místostarosta Studénky Petr Odchodnický řekl České televizi, že jde o schůdný kompromis, se kterým je spokojen. „Uznávám, že to řešení je nejbezpečnější. Musíme to ale samozřejmě prodiskutovat

se zastupiteli," uvedl místostarosta. Ťok hovořil o možném zrušení přejezdu ve Studénce už krátce po tragické srážce v souvislosti s vytvořením speciální pracovní skupiny, která se zabývá zlepšením zabezpečení nebo zrušením problematických přejezdů. Jen na koridoru mezi Ostravou a Prahou je osmdesát osm přejezdů. Když na konci října vjel ve Studénce na červenou na koleje další kamion a fatální srážka s rychlíkem se málem opakovala, Ťok oznámil, že uzavření přejezdu navrhne ihned.

Závory jsou spuštěné devět hodin denně

Argumentuje, že problematický je mimo jiné v tom, že vede přes mnoho kolejí. Ideální rozhodně není ani pro řidiče, protože závory jsou kvůli vysoké frekvenci vlaků, denně jich tam projede asi tři sta, spuštěné celkem devět hodin denně. Řidiči tam někdy čekají až dvacet minut. To uznává i vedení města. Starosta Studénky Lubomír Šobich zrušení přejezdu dosud odmítal a navrhoval jeho zachování pro osobní dopravu a pomocí nové komunikace odklon kamionové dopravy přes areál bývalé Vagónky, kam míří většina těžké dopravy. Výsledek jednání je tedy kompromisem. Ministr souhlasí s odvedením kamionové dopravy z centra města, kterého se vedení i obyvatelé Studénky obávají. Návrhem na vybudování podjezdu pro pěší by se vyřešil i problém obyvatel některých částí města, kterým by se pro zrušení přejezdu prodloužila cesta domů až o několik kilometrů. Řidiči osobních aut budou muset jezdit přes nadjezd.

Železniční přejezd ve Studénce

- 22. července 2015 vjel kamion naložený plechy na přejezd v době, kdy svítila červená světla a padaly závory. Řidič zůstal mezi nimi stát a do návěsu narazil projíždějící rychlík Pendolino. Dva lidé zemřeli na místě, třetí v nemocnici, další tři včetně strojvůdce utrpěli těžká zranění. Řidič přežil a je obviněn z obecného ohrožení z nedbalosti.

- Podobná situace se stala na konci října. Kamion naložený kovovým materiálem vjel na přejezd na červenou. Asi tři vteřiny před příjezdem rychlíku, který se blížil rychlostí 140 kilometrů v hodině, prorazil závoru a střetu zabránil. Je obviněn z obecného ohrožení z nedbalosti. Jak potvrzují kamerové záznamy z přejezdu, řidiči tam jezdí na červenou běžně.

- Pár metrů od přejezdu došlo 8. 8. 2008 k jedné z nejtragičtějších nehod, které se v Česku na železnici kdy staly. Před projíždějícím vlakem Comenius se zřítíl opravovaný most. Osm lidí zemřelo, desítky byly zraněny. Viníci dosud nebyli potrestáni.

05. 11. 2015 Reakce Ministerstva dopravy ke zrušení tendru ze strany ÚOHS na provoz rychlíku mezi Plzní a Mostem

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Reakce_Ministerstva_dopravy_ke_zruseni_tendru_ze_strany_UOHS_na_provoz_rychliku_mezi_Plzni_a_Mostem.htm)

S rozhodnutím ÚOHS nesouhlasíme a podáme proti němu rozklad. Právě proto, aby nedošlo k diskriminaci žádného z účastníků soutěže, dali jsme do podmínek nabídkového řízení, že výše jízdného pro držitele takzvaných režijek bude odpovídat tarifu dopravce, nikoli sníženým hodnotám podle stávajícího systému režijního jízdného. Není pravda, že tarif pro držitele režijek určuje zákon. Tarif svým rozhodnutím stanoví ministerstvo dopravy a to jasně deklarovalo, že pro soutěženou linku ponechá výši jízdného pro majitele režijek na uvážení dopravce.

Ministerstvo dopravy věří, že ÚOHS svůj postoj přehodnotí. Rozhodnutí zatím není pravomocné, takže do přípravy soutěží na další dotované linky nijak zasahovat nebudeme. Pokud by skutečně měl závěr ÚOHS platit, byly by problémem režijního jízdného ohroženy nejen další soutěže na státní rychlíkové linky, ale i krajské tendry na regionální dopravu. MD by pak zřejmě bylo nuceno předložit návrh na zrušení paragrafu, který umožňuje stanovit režijní jízdné pro zaměstnance ČD, SŽDC a dalších vybraných státních organizací. Stejně jako v autobusové dopravě či u soukromých dopravců na železnici by tak o případných benefitech v oblasti jízdních dokladů rozhodoval sám dopravce.

06. 11. 2015 Dva kilometry za 160 korun. Přejet vlakem do Rakouska je nesmyslně drahé

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/draha-jizda-na-hranicich-s-rakouskem-dbr-eko-doprava.aspx?c=A151105_175553_eko-doprava_suj)

V cestování vlakem mezi Českem a Rakouskem stále fungují těžko pochopitelné bariéry. I když dopravci nabízí přímé přeshraniční spojení, ceny jízdenek jsou mimo realitu. A to jen proto, že

se státní dopravci neumí dohodnout. Například mezi Českými Velenicemi a rakouským městem Gmünd jezdí sedm párů vlaků každý den. Dva kilometry dlouhá cesta trvá podle jízdního řádu čtyři minuty, vlak pokračuje ve většině případů až do Vídně. Cena? Podle e-shopu Českých drah 160 korun. Vysoká cena zaráží především pravidelné cestující. Ti našli sice způsob, jak dostat cenu níže, nejlevněji ale zatím na 56 korun za zpáteční jízdenku. Zita Eberlová, která studuje obchodní akademii v Gmündu, si kvůli tomu koupila k neomezenému cestování kartu IN25 a pro Rakousko Top Jugend Tiket za 60 euro ročně. „Od Českých drah dostávám rozporuplné informace ohledně jízdy přes státní hranici. Platím 56,- Kč za zpáteční jízdenku České Velenice – Gmünd,“ říká Eberlová. Když se ptala, proč musí platit tolik, dozvěděla se, že se za přejezd hranic platí 40 korun přírážka. Dopravci mají sami chaos v tom, co po cestujících vyžadují. Kontaktní centrum Českých drah odpovědělo studentce, že si stačí za osm korun koupit jízdenku na hranici, při některých cestách ale vyžaduje průvodčí příplatek za překročení hranice.

Na severu Čech žádná přírážka není

Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka je základní problém v tom, že rakouská roční jízdenka neplatí až do pohraničního bodu, ale jen do pohraniční stanice. „Takže chybí zaplacení úseku mezi pohraničním přechodovým úsekem a pohraniční stanicí. V tu chvíli ale náš personál může vydat ve vlaku pouze mezinárodní jízdenku České Velenice – Gmünd,“ řekl Joklík. Podle něj nelze vydat rakouskou vnitrostátní jízdenku, která by vyšla levněji. Alternativou je podle něj týdenní EURegio jízdenka pro cestující do 19 let za 4,40 eur, tedy zhruba 121 korun. Podle informací iDNES.cz České dráhy tlačily rakouského dopravce na zlevnění, ale neúspěšně. Ne všude ale panují u přeshraničních vlaků takové extrémy. Například na trati mezi Libercem a Varnsdorfem vlaky projíždějí i přes německou Žitavu, cena odpovídá ujetým kilometrům a není v ní žádná mezinárodní přírážka. Vlaky provozuje dopravce Trilex, prakticky bez přírážky za cestu přes hranice tu jezdily dříve i vlaky Českých drah.

06. 11. 2015 Práce strojvedoucích: Jednou nohou v kriminále, druhou v hrobě a třetí často u konkurence

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1614114-prace-strojvedoucich-jednou-nohou-v-kriminale-druhou-v-hrobe-a-treti-casto-u>)

Strojvedoucích je málo a o jejich služby je stále větší zájem. Pro některé z nich je to příležitost k zajímavému přivýdělku – potají pracují pro více dopravců, pro jednoho ve dne, pro jiného v noci. Porušují tím ale bezpečnostní pravidla, během pauzy mezi směnami by měli odpočívat a ne dále jezdit. Ministerstvo dopravy ale zavedení podobných kontrol jako u profesionálních řidičů neplánuje a vše nechává na dopravcích.

O strojvedoucích se občas říká, že jsou jednou nohou v kriminále a druhou v hrobě. I přes stále lepší zabezpečení leží odpovědnost za zdraví desítek až stovek cestujících ve vlaku především na nich. Na železnici se ale rozmohl podobný zvyk jako u profesionálních řidičů – místo řádného odpočinku během pauzy mezi směnami pracují dále, například pro alternativní dopravce. U Českých drah mohou strojvedoucí pracovat 150 hodin měsíčně. Za to dostávají v průměru 35 tisíc korun, ovšem jediná směna navíc přitom přidá další dva až tři tisíce. V poslední době společnost propustila několik zaměstnanců, když vyšlo najevo, že namísto odpočinku jezdili u konkurence. „Jezdil přes den náklady a v noci chodil jezdit k soukromníkovi,“ popsal dvojitou práci jednoho z kolegů strojvedoucí osobních vlaků Antonín Němeček. Problém ale není jen okrajový, podle odhadů si přivydělává práci u jiných dopravců asi desetina z deseti tisíc strojvedoucích.

Co strojvedoucí dělají, nikdo neví

Když ale ČD několik svých zaměstnanců vyhodily, nebylo to za to, že řádně neodpočívali, nýbrž kvůli práci pro konkurenci. Kolik ve skutečnosti který strojvedoucí najezdil, se totiž zjistit nedá. Podle náměstka generálního inspektora Drážní inspekce Jana Kučery na tento problém narazili vyšetřovatelé například u nedávné srážky nákladních vlaků na Teplicku. Zemřel při ní strojvedoucí, který předtím projel návěst stůj, následně nezafungoval generální stop a strojvedoucí ani neodpovídal na telefon. Co se strojvedoucímu stalo, inspektoři zatím nevědí. „Těžko můžeme zjistit, jestli nepracoval směnu někde jinde. Oslovit všechny dopravce v Česku nejde,“ poznamenal Jan Kučera.

Tachograf pro strojvedoucí není na pořadu dne

Drážní odbory to chtějí změnit. „Bude se to muset řešit, protože to ohrožuje bezpečnost na železnici,“ řekl předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Již před rokem navrhli odbory ministerstvu dopravy, aby zavedlo zařízení podobné tachografům u kamionů: Každý strojvedoucí by měl svoji kartu, podle které by byl kontrolovatelný. Zatím se nezměnilo nic a ministerstvo se podle

mluvčího Zdeňka Neusara k zavedení alternativy k tachografu nechystá. „Bezpečnost provozování dopravy musí zajistit dopravce,“ řekl. Dodal však, že Drážní úřad se situací zabývá a ministerstvo se situací zabývá a uvažuje o opatřeních. Podle Jaroslava Pejši jde o legislativní záležitost, podmínky pro strojvedoucí považuje za zastaralé, protože pocházejí z doby, kdy na železnici jezdily pouze České dráhy. Michal Matějovský, který vlastní agenturu Strojvůdci.cz, jež zprostředkuje strojvedoucí pro menší dopravce, ale zpochybnil, že by odježdění dvou směn v kuse automaticky znamenalo ohrožení bezpečnosti. Upozornil, že se nikdo nepozastaví nad tím, když strojvedoucí ve volném čase dělá cokoli jiného namáhavého. „Mohli bychom říct, že ohrožení bezpečnosti je, že přijde po noční domů a půjde někam dělat tesaře nebo zedníka. Večer skončí, utahaný a půjde zase na noční směnu,“ shrnul.

Strojvedoucích je málo

K práci pro různé dopravce a ježdění v době určené k odpočinku motivuje strojvedoucí i to, že jich je málo. Soukromí dopravci se tak mohou obracet buď na společnosti, které strojvedoucí zaměstnávají právě proto, aby si je mohli najmout soukromníci. Když „dojdou“, zbývají ještě strojvedoucí ve výslužbě, anebo podloutná práce zaměstnanců konkurence.

06. 11. 2015 Slováci spustili liberalizaci železnice. První tendr láká i české dopravce (Bratislava – Banská Bystrica)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/slovaci-spustili-liberalizaci-zeleznice-prvni-tendr-laka-i-ceske-dopravce-1243208>)

Slovensko se dneškem zařadilo k zemím, které chtějí pustit konkurenci do dotované železniční dopravy. Ministerstvo dopravy vypsalo tendr na provoz dálkových vlaků na páteřní trati mezi Bratislavou a Banskou Bystricí. Jde o první soutěž tohoto druhu u našich východních sousedů. Vítěz získá smlouvu minimálně na deset let, v klání půjde minimálně o deset milionů eur na dotacích, tedy zhruba 280 milionů českých korun. „Termín ukončení soutěže a spuštění provozu bude záviset mimo jiné na průběhu celého procesu výběru. Ten dnes není možné dopředu stanovit,“ sdělil serveru E15.cz mluvčí ministerstva Martin Kóňa. Pilotní soutěž má rovněž ukázat, zda a jak bude Slovensko v liberalizaci pokračovat. Otvírání trhu pod Tatrami nenechává už nyní chladnými ani české dopravce, i když všichni svorně tvrdí, že se nejprve musejí seznámit s přesnými podmínkami tendru.

České pošilhávání

„Nabídku připravíme a výběrového řízení se určitě zúčastníme,“ řekl mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Žlutá firma přitom už pod dotační deštník na Slovensku pronikla v roce 2011. Stalo se tak ale bez soutěže, když tehdejší ministr dopravy Ján Figel zadal provoz na trati mezi Bratislavou a Komárnem RegioJetu přímo. Po Banské Bystrici pokukuje i Leo Express. „Máme zájem účastnit se veřejných výběrových řízení napříč celým středoevropským regionem,“ uvedla mluvčí Petra Valentová. A pozadu nechtějí zůstat ani České dráhy. Podle mluvčího Radka Joklíka analyzují všechny příležitosti v zahraničí, záleží ale bude na konkrétních podmínkách.

Náplast za plané naděje

Zejména čeští soukromníci by mohli na Slovensku najít záplatu na zatím plané naděje z českého trhu. Českému ministerstvu dopravy se nepodařilo zatím dotáhnout do konce ani jeden tendr, ačkoliv ministr Dan Ťok je fandou liberalizace. Naposledy tento týden zrušil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže klání o rychlíky Plzeň – Most. Stížnost k úřadu podaly České dráhy, které se cítily diskriminované mimo jiné povinností vozit majitele režijních jízdenek. Ministerstvu se rovněž dlouhodobě nedaří vyřešit problém tarifní integrace a dělby tržeb pro případ, že by dotované tratě obsluhovalo několik dopravců. Liberalizace železnice obchází celou Evropu, nejnověji ji ohlásilo například i Norsko.

07. 11. 2015 Železniční odboráři mluví o stávce. Kvůli výrokům Ťoka o konci režijek

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/odborari-odmitaji-konec-rezijnich-jizdenek-fk5-/eko-doprava.aspx?c=A151106_214232_eko-doprava_suj)

Průkaz, který opravňuje více než sto tisíc lidí k téměř bezplatnému cestování po české železnici, začíná být čím dál větší rozbuškou ve sporu mezi odboráři a ministerstvem dopravy. Odborová organizace začíná v reakci na slova ministra dopravy mluvit o stávce. Ministr dopravy Dan Ťok už začal mluvit o zrušení režijních jízdenek v reakci na rozhodnutí antimonopolního úřadu, které i kvůli

povinnosti Českých drah uznávat je na všech tratích, zrušilo soutěž na rychlíky Plzeň – Most. Úřad na ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) totiž ve svém rozhodnutí uvedl, že jedním z důvodů zrušení zakázky je právě i povinnost Českých drah uznávat režijní jízdenky. „Pokud by skutečně měl závěr ÚOHS platit, byly by problémem režijního jízdného ohroženy nejen další soutěže na státní rychlíkové linky, ale i krajské tendry na regionální dopravu. Ministerstvo by pak zřejmě bylo nuceno předložit návrh na zrušení paragrafu, který umožňuje stanovit režijní jízdné pro zaměstnance ČD, SŽDC a dalších vybraných státních organizací,“ řekl ministr Ťok. Jeho slova ale silně rozbouřila železniční odboráře. „Výroky o zrušení režijních výhod ukazují, že neví, o čem mluví. Jestli je chce zrušit, bude to malér hlavně pro něj,“ řekl předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Ve svém vyjádření označil ministry výroky za snahu o zrušení sociálního smíru na železnici. „Připomínám, že poslední celodenní stávka na železnici byla v červnu 2011, takže ještě máme všichni v živé paměti, co může nastat,“ dodal Pejša.

Sám Pejša je přitom ve vztahu k režijkám v poněkud schizofrenní situaci. České dráhy na režijkách totiž prodělávají, musí platit výrazně zvýhodněné cestování i zaměstnancům jiných organizací, především pak Správě železniční dopravní cesty. Jako člen dozorčí rady Českých drah by proti takovému ztrátovému hospodaření měl bojovat. Jenže současně vede i železniční odboráře, pro které je režijka jednou ze zásadních výhod. „Je zarážející, že někteří zástupci odborových organizací, jež jsou současně členy orgánů tohoto dopravce, trvají na zachování režijního jízdného. Mají jednat s péčí řádného hospodáře a přitom údajně tvrdí, že povinnost uznávat takto státem stanovené podmínky přepravy vymezených osob jí fakticky způsobuje majetkovou újmu,“ říká advokát Petr Špetlák, který se specializuje na železniční právo.

Zmínky o zrušení režijek se pravidelně objevují, stát musí stejně do konce roku 2017 vymyslet, co s nimi dál bude. Odboráři už mají vlastní řešení, které chtějí příští týden představit. České dráhy už letos částečně režijkářům zkomplikují jejich ježdění: na trase mezi Prahou a Ostravou, která není dotovaná, budou evidovat jejich jízdy tím, že si budou muset „koupit“ za nula korun místenku.

Debaty o zrušení trvají několik let

Režijní jízdné stanovuje zákon z roku 2002, který velmi nepovedeně rozdělil železnici na správce infrastruktury a dopravce. Zákon mluví navíc přitom o tom, že na režijky mají nárok ti, kteří pracovali v oblasti drážní dopravy, což umožňuje i výklad, že na ně mají nárok i zaměstnanci soukromých dopravců. „Mohli bychom se tedy dopracovat i k závěru, že i bývalí zaměstnanci soukromých dopravců by měli mít nárok na režijní jízdné a tím, že tento nárok fakticky v rozporu se zákonem přiznán nemají, jsou diskriminováni,“ dodal Špetlák.

Debaty o konci režijek trvají několik let, naposledy výrazně na jejich možný konec upozornil poslanec ANO Martin Kolovratník. Už v minulosti se objevily hlasy za jejich zrušení i z řad vedení Českých drah, dřívější ministr financí Miroslav Kalousek navrhoval jejich zdanění. Ve hře jsou navíc velké peníze, které Českým drahám unikají za to, že platí zaměstnancům jiných organizací sociální výhody. Obdoba režijní jízdenky, karta IN100, stojí ročně 20 tisíc korun. I kdyby daly České dráhy SŽDC jako velkému zákazníkovi výraznou slevu a oproti běžné komerční ceně nabídly roční jízdenku ročně za polovinu, tedy deset tisíc korun, získaly by ze SŽDC 300 milionů.

Režijní jízdenky

Na režijní jízdenku má nárok 219 tisíc, využívá ji ale 131 tisíc lidí. Nejvíce jízdenek mají důchodci (57 tisíc) a zaměstnanci Správy železniční dopravní cesty (30 tisíc). Za jízdenku platí poplatek tisíc korun ročně, důchodci méně. I tak se některým lidem vůbec nevyplatí.

08. 11. 2015 Vlaky se opět rozjedou na trati z Lovosic do České Lípy

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlaky-se-opet-rozjedou-na-trati-z-lovosic-do-ceske-lipy/1278913>)

Po více než tříměsíční výluce se v pondělí rozjedou opět vlaky na trati z Lovosic na Litoměřicko do České Lípy. Náklady na rekonstrukci železničních mostů byly přes 332 milionů korun. Vlaky se vrátí také na opravené horní nádraží v Litoměřicích. Podrobnosti ČTK řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marek Illiaš. Výluka na trati začala 1. srpna a termín ukončení byl 29. října. "Měli jsme problémy s dodávkou části technologie potřebné k rekonstrukci jednoho železničního mostu na trati," řekl k důvodům prodloužení výluky Illiaš. Po dobu výluky vozily cestující z Lovosic do České Lípy náhradní autobusy. Na generální opravě byl technicky nejnáročnější její začátek, tedy snášení jednotlivých železničních mostů přes Labe u Žalhostic. "Některé mostní pilíře byly v horším stavu, než jsme očekávali. Zajímavé bylo i samotné osazování novými mostovkami, které byly na mostní pilíře osazovány za pomoci těžkých říčních lodí," popsal mluvčí. Díky opravě budou moci

vlaky jezdit na trati rychlostí 80 kilometrů v hodině, doposud to bylo 50 kilometrů v hodině. Zastavovat budou znovu vlaky také na litoměřickém horním nádraží, kde vznikla bezbariérová nástupiště, nový železniční přechod a přístupové chodníky. Součástí rekonstrukce je obnova staničního zabezpečovacího zařízení. "Do prací je zahrnuta oprava kolejíšť, výhybek a návěstidel, nově také bude možné dostat se na nástupiště z ulic Nezvalova, Resslera a Nerudova," popsal mluvčí. Cena rekonstrukce železniční stanice je 117 milionů korun bez DPH. Nový přechod pro pěší budou moci cestující na nádraží využívat až po zprovoznění zabezpečovacího zařízení počátkem příštího roku. "Do té doby bude provoz na nádraží řízen stávajícím zabezpečovacím zařízením," podotkl Illiaš. Na modernizaci zabezpečovacího zařízení se pracuje i v Lovosicích, termín dokončení je srpen 2016.

09. 11. 2015 V Dřísech u Prahy vykolejily vagony s naftou. Trať byla uzavřena

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1615658-v-drisech-u-prahy-vykolejily-vagony-s-naftou-trat-byla-uzavrena>)

V železniční stanici Dřísy u Prahy v neděli večer vykolejily čtyři cisternové vozy nákladního vlaku. Škoda je odhadnuta na 11,5 milionu korun. Trať mezi Starou Boleslaví a Mělníkem zůstane zavřená zřejmě do večera. Ekologická havárie nehrozí. Na úseku mezi Starou Boleslaví a Všetaty zavedly České dráhy náhradní autobusovou dopravu. Nehoda se stala v neděli krátce před 22:00, zavřela i železniční přejezd vedle stanice. Příčinou nehody bylo podle šetření vykolejení na lomu koleje, oznámil mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Podle prvotních informací vykolejily dva vozy, v pondělí Drážní inspekce potvrdila vykolejení čtyř. Dvě z cisteren se převrátily na bok. Nikdo se při nehodě nezranil. Škoda na vlaku činí zhruba sedm milionů korun, další více než čtyři miliony činí škoda na trati. „Odstraňování následků bude probíhat během celého dnešního dne,“ uvedl v pondělí Drápal. K ekologické havárii podle něj nedošlo. Nafta z cisteren se přečerpá do náhradních. Poté přijede jeřáb a bude převrácené vozy nakládat na koleje. Po jejich odstranění bude následovat oprava poškozených kolejí.



Pravděpodobnou příčinou byla prasklá kolejnice na začátku nádraží Dřísy. Vlak, který tam vykolejil, ujel ještě 800 metrů od místa, kde praskla kolejnice. Poškodil mimo jiné také nástupiště na nádraží. Lom na kolejnici řeší taky kriminální policie jako obecné ohrožení z nedbalosti. Podle mluvčího středočeských hasičů Jaroslava Gabriela zasahují od noci na místě desítky hasičů včetně těch drážních hasičů. Došlo také k drobnému úniku nafty. Vlak převážel také čpavek, vozy s ním jsou ale podle hasičů v pořádku. Vlak společnosti Unipetrol měl 24 vagonů, jel z Mostu do Pardubic. Vezl 1 900 tun nákladu. České dráhy provozují na místě náhradní autobusy, podrobnosti lze nalézt na webu dopravce. Podle informací z pondělního podvečera by trať mohla být znovu průjezdná v úterý odpoledne.

09. 11. 2015 Vláda schválila návrh ministerstva dopravy na nákup nových vlaků za podpory evropských fondů

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Vlada_schvalila_navrh_ministerstva_dopravy_na_nakup_novych_vlaku_za_podpory_evropskych_fondov.htm)

Vláda dnes schválila návrh ministerstva dopravy na nákup nových vlaků pro českou železnici za podpory evropských fondů. EU by na financování vlaků, které budou muset jezdit na konkrétní trati, mohla přispět až 85 procenty, zbylých 15 procent by měl platit objednatel dopravy, tedy stát nebo kraj. Z evropských fondů je tak možné získat až 20 miliard korun na obnovu vozového parku na české železnici, což výrazně přispěje ke komfortu cestujících. Finanční prostředky je možné využívat v rámci Operačního programu doprava I. Prvním projektem, u něhož probíhá v současné době hodnotící proces, je nákup šesti elektrických vlaků InterPanter od Škody Transportation pro České dráhy.

Cílem schváleného programu je zlepšit úroveň cestování v regionální i dálkové železniční dopravě, a nenechávat ji pouze na finančních možnostech dopravců. Vlaky mohou být buď v majetku příslušného dopravce, případně státu či krajů, podle toho, kdo zaplatí zbylých 15 procent ceny. Nakoupené soupravy musí být provozovány na základě smluv o veřejných službách s tím, že po skončení příslušné smlouvy je buď převezme jiný dopravce a budou provozovány na stejných tratích, nebo je naopak původní provozovatel bude provozovat na jiných tratích v závazku veřejné služby.

10. 11. 2015 Parní lokomotivy opět v práci: Otestovaly most v Plzni

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1616716-parni-lokomotivy-opet-v-praci-otestovaly-most-v-plzni>)

Otestovat rekonstruované železniční mosty v Plzni přijely dvě parní lokomotivy. Každá váží s plně naloženým tendrem zhruba 170 tun a ověřily bezpečnost mostů na trati z hlavního nádraží směrem na Rokycany, které se klenou nad řekou Úslavou, Mohylovou a Potoční ulicí. Podle Tomáše Wanglera ze stavební firmy Metrostav most zátěžově zkouše vyhověl. Zátěžové testy železničních mostů jsou výjimečné události, parní lokomotivy se k nim často používají. Tentokrát posloužila lokomotiva 475 111 z roku 1947, která patří plzeňskému spolku Iron Monument Club, a z Českých Budějovic přijela o jedenáct let novější nákladní 556 0506 Českých drah.



Mosty, které lokomotivy otestovaly, vznikly v rámci modernizace trati mezi Plzní a Rokycany. Nejdelší je most přes Úslavu, který nahradil původní ocelovou konstrukci z roku 1925. Je navržen, aby unesl nápravový tlak 30 tun. „Je tam velká rezerva i pro budoucnost, protože mosty se navrhují řádově na 100 let,“ poznamenal Tomáš Wangler. Nejdůležitější součástí modernizace plzeňsko-rokycanské trati ale nejsou mosty v Plzni, nýbrž přeložka, která povede tunely a významně zkrátí trasu mezi Ejpovicemi a Doubravkou. „Modernizovaný úsek přinese cestujícím zrychlení dopravy mezi Rokycany a Plzní i mezi Prahou a Plzní asi o deset minut,“ uvedla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Přeložka povede z velké části tunely, které začal Metrostav razit letos v lednu. Hotová by měla být příští rok.

10. 11. 2015 Vlaky do Polska jsou v ohrožení. Za hranice nemůžou bez povolení (řada 840)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-do-polska-jsou-v-ohrozeni-za-hranice-nemuzou-bez-povoleni-pwr-/eko-doprava.aspx?c=A151110_184411_eko-doprava_lve)

Vlaky, které by měly od nového jízdního řádu v prosinci vyjet na trať mezi Libercem a Sklářskou Porubou, mají na poslední chvíli problémy. Jejich start je ohrožený, protože není jisté, zda moderní motorové RegioSpidery můžou překročit polskou hranici. Liberecký kraj, který bude vlaky objednávat, sice tvrdí, že to není jeho problém a vše závisí na dopravci, o potížích ale ví a připravuje se na náhradní řešení. Přímé spojení je snem místních politiků, všichni ale zapomněli na jeden podstatný detail: k přeshraniční dopravě je potřebné schválení typu vlaku k provozu. To ale jednotky od výrobce Stadler v Polsku nemají. „V případě, že by dopravce (nebo jiný partner) oznámil, že nebude moci splnit smluvní závazky a zajistit provoz podle připraveného jízdního řádu, bude Liberecký kraj velmi aktivně usilovat o náhradní řešení, které by mělo co nejmenší negativní dopady na cestující,“ řekl jednatel firmy Korid LK Pavel Blažek. Korid má v kraji na starosti objednávání a organizaci dopravy. Také České dráhy zatím tvrdí, že problém nebude a vlaky vyjedou normálně. Ve svém vyjádření nechávají zodpovědnost v podstatě na polském dopravci Koleje Dolnoślaskie, které mají na starost oficiálně provoz na polské straně. „Motorové vozy řady 840 budou od nového grafikonu provozovány v souladu s Místním pohraničním ujednáním v úseku do pohraniční přechodové stanice Szklarska Poreba Górna,“ řekla Radka Pistoriusová z tiskového oddělení Českých drah. Dráhy navíc mají vyjádření polského dopravce, že nic nebrání vjezdu jejich souprav do Polska. Tím se mohou v případě zákazu vymluvit na polskou stranu, vyjádření samo o sobě ale nic neřeší: hlavní slovo bude mít polský drážní úřad. Dopravce už začal školit strojvedoucí a průvodčí v základech polštiny. Přeshraniční provoz dosud zajišťuje společnost GW Train Regio, které jezdí na trase s motorovými vozy 810. Smlouva na vlaky Kořenov – Sklarska Poreba ji letos končí, kraj se rozhodl pokračovat s Českými drahami kvůli tomu, aby mohly jezdit napřímo až z Liberce.

10. 11. 2015 Baltsko-jadranský železniční nákladní koridor (RFC 5) spojuje sever s jihem

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/rfc-sever-a-jih.html>)

Po několika měsících intenzivních přípravných prací se dnes ve Varšavě uskutečnila inaugurace Baltsko-jadranského železničního nákladního koridoru č. 5 (angl. Rail Freight Corridor 5, zkr. RFC 5). Je součástí evropské železniční sítě pro nákladní dopravu sestávající z devíti definovaných železničních nákladních koridorů vytvořených na základě nařízení (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010.

Baltsko-jadranský železniční nákladní koridor je veden přes šest členských zemí EU: Polsko, Českou republiku, Slovensko, Rakousko, Slovinsko a Itálii. Tvoří ho 4 825 km železničních tratí spojujících nejvýznamnější baltské a jadranské přístavy s hlavními vnitrozemskými terminály a hospodářskými centry jednotlivých států. Začíná v baltských přístavech Svinoústí, Štětín, Gdyně a Gdaňsk, dále prochází přes Polsko, Českou republiku, Slovensko a Rakousko. Poté přechází do Slovinska a Itálie a končí v přístavech Koper, Terst, Benátky a Ravenna v Jadranském moři. Celý Baltsko-jadranský železniční nákladní koridor spojuje 61 terminálů a patří k němu 8 zámořských přístavů. V orgánech tohoto nákladního koridoru působí zástupci šesti ministerstev dopravy či infrastruktury, stejný počet manažerů infrastruktury: PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Železnice Slovenskej republiky, ÖBB-Infrastruktur AG, RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., SŽ-Infrastruktura, d.o.o., a jeden přidělcce kapacity dráhy – Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije.

Od 10. listopadu 2015 mohou žadatelé objednávat vlakové trasy pro celý koridor z jediného kontaktního místa (angl. Corridor One Stop Shop, zkr. C-OSS). C-OSS je nové funkční rozhraní pro mezinárodní železniční nákladní dopravu na celém Baltsko-jadranském koridoru. Zároveň je jediným kontaktním místem, kde mohou zákazníci předkládat žádosti o přidělení kapacity pro mezistátní nákladní vlaky na tomto koridoru. Jediné kontaktní místo koridoru C-OSS nabízí následující produkty Baltsko-jadranského železničního nákladního koridoru: rezervní kapacitu pro přepravu "ad hoc" a předpřipravené trasy pro roční jízdní řád. Prakticky to znamená, že zákazník si na jediném kontaktním místě může objednat například trasu z Ostravy do Terstu s využitím moderní aplikace – Systému koordinace přidělování tras (PCS) –, kterou vyvinula mezinárodní železniční organizace Rail Net Europe (RNE). První nabídka Baltsko-jadranského železničního nákladního koridoru včetně rezervní kapacity pro jízdní řád v roce 2016 byla zveřejněna 10. listopadu 2015 v systému PCS. Nabídka předpřipravených tras bude zveřejněna jako katalog těchto tras (PaP) 11. ledna 2016 pro jízdní řád 2016/2017 rovněž v systému PCS.

Zahájení činnosti koridoru rovněž znamená usnadnění informačního toku ke koordinaci prací na infrastruktuře podél koridoru. Výměna informací by měla zvýšit kvalitu služeb pro zákazníky. Správní rada koridoru RFC 5 vytvořila dvě poradní skupiny: jedna zastřešuje železniční podniky dopravců (RAG) a druhá správce a vlastníky terminálů a přístavních orgánů (TAG). Tyto poradní skupiny byly vytvořeny pro usnadnění výměny informací, podávání doporučení a k vzájemnému pochopení na nediskriminačním základě. Další informace k Baltsko-jadranskému železničnímu nákladnímu koridoru lze získat na internetových stránkách na adrese: www.rfc5.eu.

10. 11. 2015 Severomořsko-baltský železniční nákladní koridor (RFC 8) spojující východ se západem zahájil činnost

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/rfc-8.html>)

Po několika letech intenzivních přípravných prací byla 10. listopadu 2015 zahájena činnost Severomořsko-baltského železničního nákladního koridoru (angl. Rail Freight Corridor 8, zkr. RFC 8), který spojuje východ se západem. Severomořsko-baltský železniční nákladní koridor je evropský projekt mající za cíl posílit železniční nákladní dopravu poskytnutím nabídky trasy s plynulým provozem a vysokou kvalitou po celé délce koridoru. Jak předpokládá nařízení (EU) č. 913/2010, jeho cílem je zvýšení atraktivity a výkonnosti železniční nákladní dopravy v porovnání s ostatními druhy dopravy. V Severomořsko-baltském železničním nákladním koridoru je sdruženo šest manažerů infrastruktury (Infrabel – Belgie, ProRail – Nizozemsko, DB Netz AG – Německo, Správa železniční dopravní cesty – Česká republika, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – Polsko, AB Lietuvos geležinkeliai – Litva) a litevský přidělcce kapacity dráhy (Valstybinė Geležinkelio Inspekcija prie Susisiekimo Ministerijos), kteří spolupracují ve správní radě koridoru. Dále jej tvoří šest ministerstev v resortu dopravy v těchto zemích působících ve výkonné radě koridoru.

Koridor je spolu s dalšími osmi součástí evropské železniční sítě pro nákladní dopravu. Zahrnuje přes 6 000 km železničních tratí a spojuje nejdůležitější severomořské přístavy se střední Evropou a pobaltskými zeměmi. Je veden přes šest členských zemí EU: začíná v severomořských přístavech Willemshaven, Bremerhaven, Hamburk a Amsterdam, Rotterdam, Antverpy a větví se ve středním Německu po trasách Cáchy – Hannover/Berlín – Varšava – Terespol (polsko-běloruská hranice)/Kaunas/Falkenberg – Praha/Vratislav – Katovice. Nákladní koridor sestává z přibližně z 3 300 km hlavních, 2 400 km vedlejších a 400 km spojujících tratí. Tvoří jej více než 170 terminálů a patří k němu 6 zámořských přístavů. Do roku 2020 se předpokládá jeho postupné rozšíření do Estonska, Lotyšska a k polsko-ukrajinské hranici.

Jediné kontaktní místo koridoru (angl. Corridor One Stop Shop, zkr. C-OSS) Severomořsko-baltského železničního nákladního koridoru je novým kontaktním místem pro mezinárodní železniční nákladní dopravu podél celého koridoru, kde mohou zákazníci předkládat žádosti a přijímat odpovědi týkající se kapacity pro mezistátní nákladní vlaky na jeho trase. Jediné kontaktní místo koridoru (C-OSS) nabízí tyto produkty Severomořsko-baltského železničního nákladního koridoru: předpřipravené trasy pro roční jízdní řád a rezervní kapacitu pro přepravu "ad hoc". Prakticky to znamená, že zákazník si bude moci například objednat trasu z Rotterdamu do Prahy, a to za pomoci nástroje informační technologie – Systému koordinace přidělování tras (PCS) – vyvinutého mezinárodní železniční organizací Rail Net Europe (RNE).

První nabídka Severomořsko-baltského železničního nákladního koridoru včetně rezervní kapacity pro jízdní řád v roce 2016 byla zveřejněna 10. listopadu 2015 v systému PCS. Katalog s nabídkou předpřipravených tras pro jízdní řád 2017 bude k dispozici nejpozději 11. ledna 2016. Správní rada koridoru RFC 8 vytvořila dvě poradní skupiny – pro železniční podniky-dopravce (RAG) a pro správce a vlastníky terminálů a přístavní orgány (TAG) – jako platformu k usnadnění výměny informací, podávání doporučení a k vzájemnému pochopení na nediskriminačním základě. Zahájení činnosti koridoru znamená rovněž usnadnění toku informací ke koordinaci prací na infrastruktuře, což by mělo zvýšit kvalitu služeb pro zákazníky. Více informací najdete na internetových stránkách: www.rfc-northsea-baltic.eu.

11. 11. 2015 V Úvalech otevřeli nové nádraží, dopravní komplikace skončily

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-uvalech-otevrel-i-nove-nadrazi-dopravni-komplikace-skoncily/1280294>)

V Úvalech u Prahy dnes otevřeli zrekonstruované vlakové nádraží s nově vyzdobeným podchodem. Cestující získali bezbariérové nástupiště i snazší přístup z centra k vlakům. Práce, které byly součástí modernizace železničního koridoru mezi Běchovicemi a Úvaly, od loňského roku nepříznivě zasáhly do života lidí ve městě. Stavební ruch je nyní už minulostí a doprava v Úvalech opět normálně funguje.



Největší dopravní komplikace nastaly letos v březnu, kdy byl pro auta i autobusy uzavřen přejezd na průtahu městem a podjezd v ulici Na Spojce. Úvaly se tak prakticky rozdělily na dvě části, potíže měli i chodci a obchodníci. "Ta omezení byla opravdu velká, a zvláště v létě, když se prováděly těžké práce, bylo toho prachu a vibrací opravdu hodně. Na druhou stranu musím ocenit Správu železniční dopravní cesty a České dráhy, že se chovaly jako velice slušný a vstřícný investor," řekl ČTK starosta Petr Borecký (Otevřené Úvaly).

Kromě nástupiště získala novou podobu i nádražní budova. "Dřív byla ošuntělá, teď je to naopak jedna z nejhezčích budov ve městě," míní Borecký. Podchod nechalo město vyzdobit sprejery, podle starosty v něm vznikla galerie připomínající historii Úval od středověku až po nedávnou současnost. Radnice myslela i na budoucí generace, jim je určena pamětní schránka uložená do pilíře železničního viaduktu. Kromě poselství pro příští generaci do ní starosta vložil vydání dnešních novin, aktuální číslo městského zpravodaje, vlajku města, fotografie zastupitelů, sadu současných mincí či upomínkové předměty úvalské hudební skupiny Divokej Bill. Borecký připomněl, že dělníci při rekonstrukci tratě kompletně vyměnili kolejové svršky. "Přínos pro lidi je i v tom, že ta dráha výrazně ztichla, výrazně se snížil hluk," ocenil starosta.

Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Marka Illiaše jsou práce na modernizaci koridoru mezi Běchovicemi a Úvaly už hotovy. Počátkem příštího roku se ale ještě počítá s několika výlukami kvůli zprovoznění nového zabezpečovacího zařízení. "Celkové investiční náklady dosáhly částky 1,7 miliardy korun," uvedl Illiaš.

13. 11. 2015 Nepozornost několika železničářů stála u Stéblové životy 118 lidí (14. listopadu 1960)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nepozornost-nekolika-zeleznicaru-stala-u-steblove-zivoty-118-lidi/1280557>)

Nevládné podzimní počasí, mlha, podvečerní tma a hlavně nepozornost několika železničářů stály před 55 roky za nejhorším železničním neštěstím v historii České republiky. U obce Stéblová na jednokolejné trati mezi Hradcem Králové a Pardubicemi se 14. listopadu 1960 střetl osobní vlak tažený parní lokomotivou s motorákem. Následky čelní srážky byly děsivé, celkový počet obětí dosáhl

čísla 118 a více než stovka lidí byla odvezena do nemocnic. Do Stéblové, malé stanice ležící zhruba na půl cesty mezi oběma východočeskými městy, dorazil deset minut po půl šesté večer mírně zpožděný osobní vlak číslo 608 z Liberce. U perónu měl podle grafikonu vyčkat na příjezd motorového vlaku od Pardubic a až pak pokračovat. Z nikdy zcela nevyjasněných důvodů ale dal průvodčí náhle znamení k odjezdu a vlak se rozjel. Později vypověděl, že v husté mlze zahlédl zelené světlo, které přisoudil výpravčímu. Ten byl ale v tu dobu v kanceláři. Strojvedoucí, topič ani nikdo další z posádky si po rozjezdu nevšimli červeného signálu "stůj" – a dokonce ani toho že při opouštění Stéblové osobní vlak projel a poškodil výhybku připravenou pro vjezd blížícího se motoráku na vedlejší perón. Výpravčí se marně snažil soupravu doběhnout a zastavit, rozjetý vlak nedokázal dohnat ani výhybkář na kole. Pozdě přišel i telefonát výhybkářů dál na trati, který měl ještě šanci zastavit alespoň blížící se motorový vlak.

Nepozornost několika železničářů stála u Stéblové životy 118 lidí



14. listopadu 1960 se na trati mezi Hradcem Králové a Pardubicemi stala nejtragičtější železniční nehoda na našem území. Za tmy a husté mlhy se srazily dva osobní vlaky. Celkem si srážka vyžádala 118 obětí. Zahynuli zde nejen lidé z Pardubicka a Královéhradecka, ale i z Ostravy, Frýdku-Místku a dalších míst.



Vlak č. 653 z Pardubic do Hradce Králové měl šest vozů, z toho dva byly motorové (řada M 131.1 "Hurvínek"). Rychlost v době srážky: cca 55 km/h.



Vlak č. 608 z Liberce do Pardubic tažený parní lokomotivou (řada 354.7 "Všudybylka"), měl 12 vozů. Rychlost v době srážky: cca 60 km/h.

Těsně před tři čtvrtě na šest se zhruba kilometr a půl za Stéblovou směrem na Pardubice střetla šestivozová motorová souprava s rozjetým "osobákem". Oba strojvedoucí se v mlze a tmě zahlédli těsně před srážkou, rychlost obou vlaků byla v tu chvíli kolem 60 kilometrů v hodině. Více než osmdesátitunová parní lokomotiva zdemolovala prvních pět vozů motorového vlaku, na druhé straně byly výrazně poškozeny jen dva vagóny, ostatní přečkaly srážku jen s lehkými následky. "Skříň vagónu byla utržená. Předek lokomotivy byl 'oblepen' směsí železa, dřeva a lidských těl, což byl první vůz motorového vlaku, se kterým jsme se vždy ve Stéblové míjeli. Na změti trosek trčel do vzduchu pochroumaný motorový vůz, ve tmě v něm nebylo proti nebi nic vidět," vzpomínal na okamžiky po srážce Jaroslav Peterka, jeden z cestujících z osobního vlaku. Krátce poté ale už na místo neštěstí viděl velmi dobře – od uhlíků z topeniště totiž vzplála nafta z proražených nádrží. Silný náraz sice na místě připravil o život desítky lidí, mnoho dalších pasažérů ale zprvu srážku přežilo a zemřeli teprve na následky popálenin nebo se udusili. První záchranné práce prováděli přeživší cestující, k nimž se přidali obyvatelé Stéblové. Později na místo dorazili lékaři, hasiči a vojáci. Během tří hodin vyprostili záchranáři z trosek obou vlaků 110 mrtvých těl. Zraněné rozvezly sanitky do nemocnic v Pardubicích a Hradci Králové, tři lidé se nikdy nenašli.

Ještě večer 14. listopadu začalo zjišťování příčin neštěstí, konkrétního viníka se ale určit nepodařilo. Prakticky každý z železničářů ve vlaku číslo 608 nějak porušil předpisy. Soud udělil v únoru 1961 strojvedoucímu, vlakvedoucímu a staršímu průvodčímu tresty odnětí svobody v rozmezí od čtyř do pěti a půl roku. Topič, který přehlédl červené světlo, byl odsouzen do vězení na 18 měsíců; pouze mladší průvodčí vyvázl s podmíněným trestem v délce jednoho roku. Hovořit o podrobnostech tragédie bylo po dlouhou dobu nežádoucí. Dobový tisk se omezil pouze na stručné sdělení o nehodě a počtu obětí, v únoru 1961 vyšla ještě zpráva o vynesení rozsudků nad železničáři. Až v roce 2000 nahradil nenápadný křížek pomníček a na místě neštěstí se konal oficiální vzpomínkový akt. Trať zůstala ještě dlouho po tragédii jednokolejná, potřebné rozšíření důležité spojnice Hradce Králové a Pardubic se dokončuje teprve v posledních letech.

13. 11. 2015 Stavební povolení: Rekonstrukce Negrelliho viaduktu – DSP 1. část

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/151113rozhodnuti.pdf>)

Předmětem stavby je rekonstrukce železničního svršku a spodku, mostů, trakčního vedení, sdělovacího, zabezpečovacího a energetického zařízení a s tím související úpravy – ochrana mimodrážních vedení v místě stavby. Stavba je rozdělena na dvě části, předmětem tohoto řízení je

1. část v rozsahu z Holešovic (nádraží Praha-Bubny) do Karlína, kde bude ukončena na severní straně ulice Křížíkova. Přípravné práce a provizorní objekty se budou týkat i v oblasti za tímto rozhraním a budou probíhat až na Masarykovo nádraží a Hrabovskou spojku. Podrobnosti viz projektová dokumentace.

14. 11. 2015 České dráhy si půjčí na šest let motoráky Stadler z Německa (RS1)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-si-pronajmou-motoraky-z-nemecka-fes-eko-doprava.aspx?c=A151113_225326_eko-doprava_suj)

Šestiletý kontrakt na pronájem nízkopodlažních vozů podepsaly České dráhy. Za 104 milionů si od německého dopravce Vogtlandbahn půjčí celkem čtyři motorové vozy Stadler až do roku 2021. Vogtlandbahn podal jako jediný nabídku do soutěže, v které České dráhy hledaly pronájem motorových vlaků na regionální tratě. Jiné motoráky Stadler už dopravce používá v Libereckém kraji, Vysočině a v Pardubickém kraji, nakoupil je s pomocí evropských dotací. „Jde o navazující období k dosavadnímu pronájmu a zkušebnímu provozu těchto vozidel ve východních Čechách,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Stadlery už na vybraných trasách jezdí od jara letošního roku. Podle informací iDNES.cz jednájí České dráhy o pronájmu ještě dalšího motorového vozu, který mají nasadit do Libereckého kraje. Plánovaným nasazením vozů Stadler na úsek až do Polska totiž bude chybět jeden vůz pro provoz na dalších tratích v kraji. „V případě, že se smluvní strany na tom dohodnou, tedy pokud České dráhy projeví zájem a Vogtlandbahn bude mít k dispozici další vozidlo k pronájmu, které splňuje podmínky smlouvy, pak je možné pronájem rozšířit o páté vozidlo,“ potvrdil Štáhlavský.

14. 11. 2015 U Štrasburku vykolejil zkušební vlak TGV, zemřelo nejméně pět lidí

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/u-strasburku-vykolejil-vlak-dg3-zahranicni.aspx?c=A151114_173535_zahranicni_ale)

Nedaleko Štrasburku na východě Francie vykolejil v sobotu při zkušební jízdě rychlovlak TGV, převrátil se na bok a začal hořet. Podle posledních informací zahynulo nejméně deset lidí. Nehodu podle státních drah zřejmě způsobila nadměrná rychlost. Podle webu Dernières Nouvelles d'Alsace místní úřady uvedly, že v obci Eckwersheim při zkušební jízdě vykolejila vlaková souprava. Neštěstí se stalo na druhé větvi vysokorychlostní železniční trati mezi Paříží a Štrasburkem. Provoz by na ní měl začít v dubnu příštího roku. V soupravě jelo 49 techniků francouzských státních drah SNCF. Zranění utrpělo 32 lidí, stav 12 z nich je vážný. Podle agentury AFP jde o nejvážnější nehodu od chvíle, kdy byly rychlovlaky v roce 1981 uvedeny do provozu. Nehodu zapříčinila vysoká rychlost. Zatím ale nelze říct, proč se stroj takto rychle pohyboval, uvedla podle agentury Reuters místní prefektura. Z fotografií je patrné, že lokomotiva skončila v říčním kanálu podél kolejí. Část soupravy údajně začala hořet. Zraněné přepravil vrtulník. Na místo zamířily desítky vozů záchranářů a skupina policejních potápěčů.



14. 11. 2015 Ve Vsetíně nakládali historickou lokomotivu. Po opravě se vrátí na koleje (CN 350)

Zdroj: iDNES.cz (http://zlin.idnes.cz/odvoz-lokomotivy-cn-350-ze-vsetina-dqq-zlin-zpravy.aspx?c=A151114_183524_zlin-zpravy_neh)

Několik desítek lidí, převážně rodin s dětmi, v sobotu přihlíželo odvozu historické parní lokomotivy, která desítky let stála na podstavci před vlakovým nádražím ve Vsetíně. Od Českých drah ji nyní získal brněnský Klub přátel kolejových vozidel. Lokomotivu čeká kompletní oprava, která může trvat odhadem čtyři roky. Potom ji přátelé kolejových vozidel chtějí vrátit na dráhu, alespoň při významných událostech. „Čeká ji rozhodně lepší osud, než aby sloužila jen jako památník,“ konstatovala mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Dráhy za ni inkasovaly řádově statisíce korun, cenu určil znalecký posudek.



Lokomotivu s označením CN 350 vyrobilo ČKD v roce 1949. Dnes je pokrytá malůvkami sprejerů a místy dřevá. „Už teď víme, že jsou plechy úplně prohnílé a komín je plný kamení, čeká nás i výměna trubek. Uvidíme, jaký bude stav kotle a parního stroje,“ přiblížil jednatel klubu Jiří Kotas. „Ve Vsetíně by mašina jen chátrala a šla cugrunt,“ poukázal Kotas. Samotné nakládání, kdy

lokomotivu nejprve jeřáb přeložil na vagon, odvezl mimo prostor hlavního nádraží a pak znovu přeložil na valník, se událo bez protestů, ještě před pár týdny ale lokomotivu halila plachta s nápisem „Mašinku nám prodali, nikomu vědět nedali“. Ještě v 50. a 60. letech ji využívali pracovníci cukrovaru v Čelechovicích na Hané ke svážení řepy. Na podstavec u vsetínského nádraží se dostala v polovině 70. let. Klub přátel kolejových vozidel díky ní zkompletoval svou sbírku průmyslových lokomotiv vyráběných v pražském závodě ČKD.

15. 11. 2015 Ze stovky na dvacítku. Poláci zdržují vlaky mezi Českem a Německem (Hrádek nad Nisou – Zittau)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/polaci-zdrzuji-ceske-vlak-eko-doprava.aspx?c=A151113_130643_eko-doprava_suj)

Polský správce železnic se zřejmě rozhodl cestujícím na trati mezi Libercem a německou Žitavou ukázat detailněji krásy příhraničí. Na několikakilometrovém úseku tratě, který vede přes Polsko, snížili maximální rychlost o třetinu. Vlaky se tu musí ploužit dvacítkou a nabírají tak zpoždění. „Stav trati je katastrofální. Bez jakéhokoliv upozornění nedávno správce trati ještě snížil rychlost ze třiceti na dvacet kilometrů v hodině,“ řekl Michal Barták ze společnosti Vogtlandbahn, která na trase provozuje osobní dopravu. Zpomalení komplikuje provoz. Vlaky nabírají dvou až tříminutové zpoždění. Kvůli jednokolejnému provozu jezdí se zpožděním i vlaky, které musejí čekat ve stanicích na křižování s vlakem zdrženým v Polsku. „Je to řetězová reakce, nestíháme pak obraty vlaků v koncových stanicích,“ dodal Barták. Na české i německé straně kolejí je možné jet stokilometrovou rychlostí, trať je ve velmi dobrém stavu. Společně s nasazením nových vozidel je díky tomu jedním z mála úseků, kde přibýlo cestujících řádově o desítky procent.



Trať, po které kromě osobních vlaků jezdí ještě spěšné vlaky Liberec – Drážďany, je už dlouhodobě ukázkou, že přeshraniční spolupráce někdy nefunguje, zvláště když jde o polskou stranu. Česká i německá strana dlouhodobě žádají o opravu, ale marně. Ročně přitom zaplatí dopravci za použití tratě, na kterou Poláci roky ani nesáhli, miliony korun. Češi a Němci Polsku nabídli, že by opravu zaplatili ze svého a poté ji i udržovali. „Polská strana však tuto možnost nakonec z důvodu složitých právních vztahů odmítla a požaduje, aby veškerá práva byla ponechána polským organizacím,“ uvedl Zdeněk Neusar z ministerstva dopravy. Poláci na trati nemají prakticky žádný zájem: vlaky tu nezastavují a není ani napojena na další železniční síť v Polsku. Podle Neusara se polská strana zavázala, že během několika týdnů zvýší rychlost na čtyřicítku. „Technický stav polského úseku tratě je opravdu velmi neuspokojivý a zlepšení je potřebné i s ohledem na očekávané změny v Německu a zlepšení přestupních vazeb v Žitavě i Drážďanech,“ dodal Neusar. Podobné problémy jsou i na další trati přes Polsko, kterou potřebují české vlaky. Na trati Šumperk – Krnov je dlouhodobě ve špatném stavu polský úsek přes Glucholazy. Maximální rychlost na trati je 50 kilometrů v hodině.

16. 11. 2015 Cestování ve vlacích zdarma na Slovensku zaujalo tisícovky Čechů

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cestovani-ve-vlakich-zdarma-na-slovensku-zaujalo-tisicovky-cechu/1282105>)

Možnost cestovat zdarma ve státem dotovaných vlacích na Slovensku zaujala tisícovky obyvatel Česka. Češi jsou zároveň nejpoběžnější skupinou cizinců, kteří se do slovenského systému bezplatného cestování vlakem zaregistrovali. Vyplývá to z údajů, které ČTK poskytl státní železniční dopravce Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK). Bezplatnou přepravu dětí, studentů, seniorů či osob, které pobírají například invalidní nebo sirotčí důchod, zavedla levicová vláda premiéra Roberta Fica před rokem coby jedno z opatření ze sociálního balíčku na zvýšení životní úrovně obyvatel. Cestovat ve většině vlaků zdarma v zemi mohou nejen Slováci, ale i občané ostatních států EU, kteří patří do zmiňovaných kategorií cestujících. Podmínkou je registrace do systému ZSSK. Dříve v tomto měsíci evidovala ZSSK přes 20 000 platných registrací cizinců na bezplatnou dopravu. Z tohoto počtu bylo 17 027 Čechů, kteří na Slovensku dlouhodobě tvoří nejpoběžnější skupinu zahraničních turistů.

Zavedení bezplatné přepravy vybraných skupin cestujících ve vlacích se odrazilo v nárůstu počtu přepravených pasažérů ZSSK o zhruba 21 procent. Státní dopravce přepravil za první tři čtvrtletí 41,3 milionu lidí. Cestující, kteří za jízdenku nemuseli zaplatit, tvořili u ZSSK 43 procent ze všech přepravených cestujících v státem dotovaných vlacích. ZSSK dohromady eviduje dohromady přes 847.000 lidí, kteří mohou na pětimilionovém Slovensku využít bezplatné cestování ve vlacích.

Do systému se tak zaregistrovala více než třetina Slováků, jež podle odhadu splňují kritéria pro přepravu zdarma. Možnost bezplatného cestování se vztahuje také na regionální železniční trať mezi Bratislavou a Komárnem, kde státem dotovanou přepravu lidí zajišťuje český soukromý dopravce RegioJet. Dopravce na této lince navzdory zvýšení počtu přepravených pasažérů za první tři letošní čtvrtletí o bezmála čtvrtinu na 1,78 milionu lidí zaznamenal propad tržeb o 21,5 procenta na 1,41 milionu eur (38 milionů korun), vyplývá z údajů, které ČTK poskytl mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj.

Náklady spojené s bezplatnou přepravou cestujících má stát vlakovým dopravcům proplácet. ZSSK uvedla, že od státu má na tento rok na provoz dotovaných vlaků vyčleněných o 12 milionů eur více než loni a že konečná suma dotace bude známá po skončení roku. Podle odhadu RegioJetu výpadek tržeb státního dopravce z důvodu zavedení cestování zdarma pro vybrané skupiny pasažérů může dosáhnout až přibližně 30 milionů eur ročně. Systém bezplatného cestování ve vlacích se nevztahuje na spoje, které dopravci provozují na vlastní komerční riziko. U ZSSK jde o vlaky vyšší kategorie InterCity na trase mezi Bratislavou a Košicemi, na které provozuje dálkové vlaky bez státních dotací i RegioJet.

16. 11. 2015 Obří výluka končí, spojení Prahy a jihu Čech se opět zrychlí (Tábor – Sudoměřice u Tábora)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/konci-vyluka-mezi-sudomericemi-a-taborem-fpp-eko-doprava.aspx?c=A151116_161745_eko-doprava_suj)

Cestující na frekventované trati mezi Prahou a Českými Budějovicemi si mohou od pondělního večera alespoň trošku oddychnout. Končí více než dvouletá výluka a omezení na trase mezi Sudoměřicemi a Tábořem, během které museli často lidé přesehat z vlaků do náhradních autobusů. Výluka končí v pondělí v 18:20, minimálně několik měsíců by měli mít cestující na úseku Olbramovice – Tábor klid. Už příští rok chce ale Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) začít s další stavbou na trase: modernizací úseku Votice – Sudoměřice.

Úsek mezi Tábořem a Sudoměřicemi postavila za 1,4 miliardy korun společnost OHL ŽS. Stát na stavbě oproti projektu ušetřil téměř miliardu korun, zakázka se soutěžila ještě v době, kdy příliší zakázek nebylo, a firmy nabízely výraznou slevu. Letos mají naopak stavaři na železnici žně a nadbytek práce. Přes 11 kilometrů dlouhý úsek se dočkal úplného zdvojkolejnění, na řadě míst vede úplně novou trasou. Součástí stavby je estakáda přes údolí a dálnici D3 i nový Sudoměřický tunel. Díky zdvojkolejnění by měl být provoz plynulejší, rychlost je v některých úsecích zvýšena až na 160 kilometrů v hodině. Součástí stavby jsou i kilometry protihlukových stěn, které jsou na první pohled na řadě míst zcela zbytečné a chrání louky či les.

Jde o další část modernizace trati z Prahy do Českých Budějovic, která trvá už několik let a jejíž konec je naplánovaný na rok 2020. „Úseky Sudoměřice – Votice, Soběslav – Doubí u Tábora, Nemanice – Ševětín jsou v přípravě,“ řekl Marek Illiaš z tiskového oddělení SŽDC. Správci železnic chtějí postupně dosud dvě a půl hodiny trvající spojení mezi Prahou a Českými Budějovicemi zrychlit na 101 minut. Nový úsek má přinést zrychlení asi o 6,5 minuty, v jízdním řádu platném od 13. prosince se zatím počítá s úsporou jen dvou minut. „Počítá se ještě s časovou rezervou, jelikož bude začínat modernizace trati Sudoměřice – Votice,“ dodal Illiaš.

18. 11. 2015 Lokomotivy dostaly České dráhy pozdě, přesto mají podle rozhodčího nálezu uhradit dodavateli dalších přes 1,2 miliardy korun (109 E)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-25232/>)

Za dvacet lokomotiv Škoda 109E, které dostaly s několikaletým zpožděním, už České dráhy zaplatily společnosti Škoda Transportation přes 2,5 miliardy korun. Teď jim rozhodčí soud nařídil, že mají kromě doplatku kupní ceny 468 mil. korun (včetně úrokových nákladů) zaplatit výrobci dalších 760 milionů jako inflační navýšení. Smluvní pokutu za pozdní dodání Škoda Transportation platit nemusí. „Podle našeho názoru je rozhodčí nález právně vadný. Škoda Transportation dodala lokomotivy s více než pětiletým zpožděním a stále se vyjednává s DB Netzo tom, aby mohly jezdit na německém území. Ani po jedenácti letech od podpisu smlouvy tak nelze lokomotivy plně využívat v Německu,“ komentuje výsledek arbitráže předseda představenstva ČD, a.s., Pavel Krtek.

Navzdory prodlení s dodávkou lokomotiv přiznal rozhodčí soud Škodě Transportation nárok na inflační navýšení kupní ceny o cca 760 mil. korun (včetně DPH), a to i ve vztahu k částkám, které již byly uhrazeny. Navíc existuje názor, že jeden z rozhodců pracující pro poradenskou skupinu

Ernst & Young, která současně v téže věci poskytovala služby společnosti Škoda Transportation, by mohl být podjatý. „Rozhodčí soud popřel požadované nároky ČD jako zákazníka, který ačkoliv dodnes nedostal zboží se všemi potřebnými doklady, musí výrobci zaplatit nejen doplatek kupní ceny, ale i další částky. Na ranním zasedání se představenstvo společnosti usneslo, že využijeme všechny právní prostředky k tomu, abychom rozhodčí nález zvrátili,“ dodává Pavel Krtek. Vedení ČD zároveň pověřilo interní audit ČD, aby prošetřil a zdokumentoval historii zakázky.

Smlouva na dodávku lokomotiv řady 380 ČD, podle označení výrobce typ Škoda 109E, byla mezi Škodou Transportation a Českými drahami podepsána v roce 2004. Rozhodčí doložka byla součástí smlouvy od samého počátku, což je také důvod, proč spor nemohl řešit soud. Spory mezi ČD a Škodou Transportation začaly v roce 2009, kdy měly být dodány první lokomotivy. V roce 2010 proto České dráhy zastavily některé platby. V roce 2012 Škoda Transportation v situaci, kdy dosud nebyla dodána jediná lokomotiva ani povolení k provozu, zažalovala České dráhy o 216 miliónů Kč plus úroky jako doplatek kupní ceny. Žalobu později průběžně rozšiřovala až na částku 1,433 miliardy Kč. Současné představenstvo Českých drah spor zdědilo po předchozích vedeních.

České dráhy nesouhlasí s průběhem rozhodčího řízení z následujících důvodů:

- Rozhodce Mgr. Milan Polák může být podjatý, protože je pracovníkem skupiny Ernst & Young, která vypracovávala pro Škodu Transportation znalecké posudky.
- Škodu Transportation zastupovala u Rozhodčího soudu při HK ČR a AK ČR ve sporu s Českými drahami advokátní kancelář, jejíž zástupce je současně místopředsedou rozhodčího soudu.
- Rozhodčí soud se prakticky vůbec nezabýval prodlením Škody Transportation s pozdním dodáním lokomotiv a povolením k jejich provozu.
- Rozhodčí soud dovedl neplatnost sjednané smluvní pokuty na základě absurdního argumentu, že není jasné, zda se stanovené procento smluvní pokuty vztahuje na kupní cenu s DPH nebo bez DPH.
- Rozhodčí soud svým rozhodnutím za ČD a proti její vůli uzavřel s ŠT dodatek ke smlouvě, kterým přiřkl Škodě Transportation 760 mil. Kč jako navýšení kupní ceny o inflaci. Vlastně tak „odměnil“ ŠT za to, že dodávku nerealizovala včas.
- Rozhodčí soud přiznal Škodě Transportation doplatek kupní ceny, přestože lokomotivy dosud není možné řádně provozovat v Německu.
- Rozhodčí soud vydal svůj nález i přesto, že Obvodní soud pro Prahu 1 v odůvodnění svého usnesení z 2. 11. 2015 uvedl, že rozhodčí soud má řízení mezi ČD a ŠT přerušit do doby, než bude rozhodnuto o žalobě na vyloučení Mgr. Milana Poláka z důvodu podjatosti.
- Pod rozhodčí nález se podepsali pouze dva ze tří členů rozhodčího senátu.

Rozhodčí nález ve sporu Škody Transportation s Českými drahami

(http://www.ceskedrahy.cz/assets/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/rozhodci_nalez_spor_st_a_cd_2.pdf).

18. 11. 2015 České dráhy podaly žalobu proti prohrané arbitráži se Škodou Transportation (109 E)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/1620859-ceske-drahy-podaly-zalobu-proti-prohrane-arbitrazi-se-skodou-transportation>)

České dráhy mají zaplatit přes miliardu korun společnosti Škoda Transportation za dodávku lokomotiv řady 380. Rozhodl o tom rozhodčí soud při Hospodářské a Agrární komoře. Původně to přitom byl železniční dopravce, kdo se v arbitráži domáhal skoro miliardy korun za pozdní dodání lokomotiv. České dráhy se závěry soudu nesouhlasí a proti prohrané arbitráži se Škodou Transportation již podaly žalobu k soudu, potvrdil ministr dopravy Dan Ťok. Pokud by České dráhy musely zaplatit zhruba 1,2 miliardy korun společnosti Škoda Transportation za pozdě dodané lokomotivy, mohlo by to podle ministra dopravy Dana Ťoka (za ANO) zvednout ceny jízdného. Situaci chce proto řešit na koaliční radě.

Škoda Transportation má získat přibližně 1,2 miliardy korun, přičemž zhruba půl miliardy musí dráhy strojírenské firmě zaplatit do konce týdne. Generální ředitel tuzemského výrobce lokomotiv Tomáš Ignačák chtěl údajně s Ťokem dojednat rozložení plateb na delší dobu. Ministr Ťok nicméně označil rozhodnutí rozhodčího soudu za protizákonné a vydané „zjevně podjatými rozhodci“. Železničního dopravce pak vyzval, aby neplatil doplatek, který má podle rozhodnutí arbitráže zaplatit za pozdě dodané lokomotivy. Podle ministra i ČD má rozhodnutí rozhodčího soudu právní vady. „Stát má být potrestán za to, že Škoda Transportation dodala vlaky pozdě, draze a dosud bez povolení jezdit

v Německu," konstatuje. Ministr dopravy Dan Ťok: „Toto je situace, kdy dochází v přímém přenosu k tunelování Českých drah a já jsem tady od toho, abych v této věci nemlčel.“ Škoda Transportation podle něj má dostat peníze přesto, že lokomotivy dopravci dodala s pětiletým zpožděním. Sporný je podle ministra i požadavek na doplacení inflačního navýšení, který nebyl zakotvený ve smlouvě.

Škoda Transportation: Za zpožděním byly nové evropské normy

Ignáčák upozornil, že nezazněl důvod zpoždění dodávek lokomotiv. Stála za tím podle něj změna technických norem z roku 2008. „Prvního září 2008 byly oficiálně vydány takzvané TSI normy, což je zcela nová evropská legislativa závazná pro všechny výrobce kolových vozidel," zmínil Ignáčák. Zásadně kvůli tomu museli změnit konstrukci vozidla, například kvůli odolnosti v případě srážky. První návrhy normy se přitom začaly objevovat až zhruba rok po uzavření smlouvy. „První chyba nastala v období kolem roku 2008, kdy tehdejší management Českých drah nechtěl respektovat jakýmkoli způsobem, že je tady vyšší vliv nové technické legislativy. Nedošlo k tomu, aby byl tento bod jakýmkoli způsobem zohledněn. Kdyby se v té době začalo jednat a hledaly se cesty, spor by nenastal," řekl generální ředitel Škody Transportation. Poukázal také na to, že první lokomotivy předali Českým drahám k používání v roce 2010 pro ČD Cargo, o rok později i pro osobní dopravu.

Podle předsedy představenstva Českých drah Pavla Krtka obě strany problém podělily. Podle něj bylo nešťastné řešení, že od počátku byla u smlouvy rozhodčí doložka. „Pak rozhodčí soud řeší, co by normálně měly řešit soudy. Určité návrhy byly v roce 2014, diskutovali jsme na úrovni představenstva, dozorcí rady. Pokud České dráhy požadují 900 milionů korun v arbitrážním řízení, tak i dohoda za nulu je podezřelá a není možná, protože můžete způsobit škodu společnosti a nepostupujete s péčí řádného hospodáře," dodal Krtka. Podle Škody Transportation totiž mohl dopravce ušetřit zhruba 700 milionů korun, pokud by přibližně před rokem přistoupil na mimosoudní narovnání, jenomže dráhy požadovaly přes 900 milionů korun pokuty za pozdní dodání lokomotiv.

Část peněz je doplatek, část vytváří inflace

České dráhy mají podle Krtka Škodě doplatit za dvacet lokomotiv 468 milionů korun jako doplatky ke kupní ceně a dalších 760 milionů korun má následně dopravce zaplatit jako inflační navýšení. Rozhodnutí arbitrážního soudu obdržely ČD v pondělí odpoledne. Hlavními nedostatky, které v rozhodnutí arbitrážního soudu i ministerstvo vidí, je, že nebyly uznány smluvní pokuty za pozdní dodání vlaků. Arbitři rovněž zamítli připomínku ČD, které upozorňovaly na podjatost jednoho z rozhodců.

Smlouvy se Škodou se zkontrolují

Tuzemský výrobce za vlaky s výjimkou této zakázky od Českých drah dostal 42,5 miliardy korun, uvedl ministr. Zároveň bude požadovat revizi aktuálních smluv se Škodou, aby se předešlo podobným rizikům. Před měsícem rovněž zakázal uzavírat ve smlouvách rozhodčí doložky. Toto rozhodnutí se podle něj nyní ukázalo jako správné a vyzval, aby se k této praxi připojili zbylí členové vlády. České dráhy si u Škody Transportation objednaly 20 třísystemových lokomotiv řady 380 za zhruba 2,5 miliardy korun. Lokomotivy měl železniční dopravce převzít v roce 2009, první stroje ale dostal až v roce 2013. Lokomotivy měly dlouhodobé problémy se získáním povolení pro provoz v zahraničí, stále nemohou jezdit například na tratích do Německa. Od prosince přitom s nimi ČD počítají pro vlaky mezi Prahou a Hamburkem.

19. 11. 2015 ČD mají po arbitráži nejdražší lokomotivy na světě. Do Německa ale nesmí (109 E)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/jak-si-ceske-drahy-koupily-nejdrazsi-lokomotivu-na-svete-pzc-eko-doprava.aspx?c=A151118_174246_eko-doprava_rts)

Prohraná arbitráž se Škodou Transportation udělala z nových lokomotiv Českých drah bezkonkurenčně nejdražší zboží tohoto druhu na světě. Dvacet strojů řady 380 se přitom rozhodly koupit už před 11 lety. Jenže pro ČD to stále není plnohodnotné zboží. Nesmí s nimi do Německa, kam je chtěly nasadit. České dráhy (ČD) lokomotivy koupily za cenu 2,7 miliardy korun bez DPH. K tomu je nutné přičíst ještě dalších 1,2 miliardy v prohrané arbitráži. Když se pak odečte 208 milionů korun, které ČD nezaplatily v poslední splátce, zastaví se částka na 3,5 miliardách korun, tedy ceně 175 milionů korun za jednu lokomotivu. Už v době uzavření smlouvy byly lokomotivy relativně drahé: rakouský státní dopravce ÖBB tehdy kupoval od Siemensu lokomotivy Taurus za cenu o pětinu nižší. Cena za kus se tak vyšplhala bezkonkurenčně nejvýše, za kolik jsou dnes lokomotivy k máni. „Běžná cena vícesystemových strojů je dnes kolem 100 – 110 milionů korun za kus," říká Jan Paroubek z National



Expressu. Na trhu mnoho vícesystémových lokomotiv není, hlavními výrobci jsou Bombardier s modelem Traxx a Siemens s Vectronem.

Škoda s novými lokomotivami zatím neudělala příliš velkou díru do světa: kromě dvaceti strojů ve vlastnictví Českých drah, jezdí už jenom další dva na Slovensku. Velké zpoždění způsobila změna norem, kvůli kterým musela Škoda prakticky celý stroj přeprojektovat a vyvinout znovu. Dráhy se chtěly zakázky později zbavit, smlouva ale byla prakticky nevypověditelná. Škoda dosud nezískala všechny klíčové papíry pro povolení jezdit v Německu. České dráhy přitom na tato povolení čekají, aby mohly jezdit bez přepřahu v Drážďanech až do Hamburku. Ve hře je teď varianta, že si proto půjčí jiné lokomotivy.

Prohraná arbitráž může zdražit jízdné na železnici

Škoda je dlouhodobě na Českých drahách silně závislá zakázkově, zejména v prvních letech znovuvzkříšení firmy žila právě ze zakázek pro státního dopravce a pražský dopravní podnik. Nadprůměrně ziskové hospodaření vedlo nakonec k získání zakázek i na export. „Zprvu se nevypisovaly žádné soutěže, všechno to šlo do Škodovky. Jsou to zbytečně vyhozené peníze, za které se mohlo pořídit více lepších vlaků,“ hodnotil v roce 2011 zakázky někdejší člen dozorčí rady a železničních odborů a nynější náměstek pardubického hejtmána Jaromír Dušek. České dráhy od roku 2009, kdy začala velká modernizace jejich vozového parku, utratily ve Škodě přes 20 miliard korun.

Ve sporu o lokomotivy 380 se dráhy nejprve domáhaly vyplacení zhruba miliardy korun za pozdní dodání lokomotiv. Soud jejich požadavek ale zamítl. Místo toho určil, že Škoda Transportation má získat přes miliardu korun: největší část z toho je inflační navýšení ceny lokomotiv v hodnotě 760 milionů korun a doplacení pěti procent kupní ceny, které České dráhy v roce 2011 nezaplatily. České dráhy chtějí verdikt rozhodčího soudu zvrátit. Obrátí se proto na klasický soud. Pokud by neuspěly, může to podle ministra dopravy Dana Ťoka vést ke zdražení jízdného (psali jsme zde).

Zakázky Českých drah pro firmy skupiny Škoda Transportation za 6 let

Název	Cena v mil. Kč	Rok
- Oprava násilně poškozeného elektrického vozu číslo 471.003	105	2015
- Rámcová smlouva na dodávky elektrických jednotek pro regionální dopravu	1 232	2015
- Rámcová smlouva na dodávky elektrických jednotek pro dálkovou dopravu	2 623	2014
- Dodávka 7 ks dvousystémových elektrických jednotek	942	2013
- Oprava vozu 971.005	57	2011
- Dodávka 15 ks třívozových elektrických jednotek	2 063	2011
- Dodávka 4 ks dvouvozových dvousystémových elektrických jednotek	448	2011
- 15 ks City Elefant	3 288	2010
- 8 ks City Elefant	1 748	2010
- Modernizace 34 vozů Bdt	1 051	2010
- 68 ks jednotek Regionova	1 699	2010
- Periodické opravy osobních vozů: vozy modernizované pro mezistátní provoz	176	2015
- Periodické opravy osobních vozů: modernizované vozy pro vnitrostátní provoz	206	2015
- Periodické opravy elektrických lokomotiv řady 380	451	2015
- Modernizace 71 osobních železničních vozů	570	2015
- Modernizace 22 osobních železničních vozů	553	2015
- Modernizace 62 ks osobních železničních vozů řady Bp	1 089	2015
- Periodické hlavní opravy elektrických jednotek: trakce 50	115	2012
- Periodické hlavní opravy motorových vozů: trakce 80	232,5	2012
- Periodické hlavní opravy elektrických lokomotiv: trakce 30	628	2012
- 62 ks jednotek Regionova	1 580	2009
- Celkem	20 856,5	

19. 11. 2015 Týniště nad Orlicí má opravené nádraží, cestování bude příjemnější

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/tynistest-n-orlici-ma-opravene-nadrazi-cestovani-bude-prijemnejsi/1283361>)

České dráhy dnes v Týništi nad Orlicí na Rychnovsku oficiálně otevřely opravené nádražní budovy. Rozsáhlou rekonstrukcí prošla i nástupiště a také koleje ve stanici. Cestování vlakem z Týniště by tak mělo být výrazně příjemnější. Nádraží v Týništi je po Hradci Králové a Chocni třetí nejdůležitější stanicí v oblasti. Stavbaři při rekonstrukci nádraží odstranili pozdější přístavby a dvěma osově symetrickým nádražním budovám vrátili podobu z 19. století. "Dispoziční změny byly navrženy tak, aby vyhovovaly současným požadavkům na kulturu cestování. Upraveny byly služební místnosti a vznikly nové, důstojnější komerční prostory pro odbavení cestujících," uvedl mluvčí Českých drah. Budovy dostaly nová okna, dveře, střechu a zateplení. Výpravní budovy leží v blízkosti centra Týniště nad Orlicí a jejich rekonstrukcí České dráhy navázaly na opravu prostoru před nádražím, kterou v roce 2011 provedlo město. Z novodobých přístaveb u nádraží zůstala jen dopravní kancelář. Náklady na opravy výpravních budov činily 28 milionů korun. Z toho asi 18 milionů korun hradily České dráhy a deset milionů korun zaplatila jako svou část investice Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Správa železniční dopravní cesty v Týništi souběžně nákladem asi 200 milionů korun opravovala i kolejiště a nástupiště a stavěla nádražní podchod pro cestující. Oficiální ukončení této stavby SŽDC naplánovala na středu 25. listopadu. Oprava železniční infrastruktury na Rychnovsku je důležitá i kvůli rozvoji zóny kolem rostoucího závodu Škody Auto v Kvasinách. Například kapacita tratě z Týniště do Solnice, kde je nákladní terminál Škody Auto, by se měla v budoucnu zvýšit na dvojnásobek. Investice by měly jít do stovek milionů korun.

**20. 11. 2015 ČD Cargo vydá dluhopisy za miliardu, dopravce plánuje expanzi do zahraničí**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-vyda-dluhopisy-za-miliardu-dopravce-planuje-expanzi-do-zahranici-1247548>)

Státní nákladní dopravce potřebuje uhradit staré emise, zároveň plánuje expanzi do zahraničí. Státní společnost ČD Cargo letos po čtyřech letech znovu využije dluhopisové financování. Ještě před koncem roku vydá bondy v hodnotě jedné miliardy korun, zjistil deník E15. Záměr potvrdil mluvčí mateřských Českých drah Radek Joklík. „ČD Cargo je v dobré ekonomické kondici a finanční trhy jsou připraveny jeho dluhopisy přijmout,“ řekl Joklík. Manažerem emise bude tentokrát UniCredit Bank. Firma chce novou emisí především splatit starší dluhopisy z roku 2011 ve stejné hodnotě, které vyprší letos o Vánocích. Podle Joklíka se tak zadluženost společnosti, která se pohybuje pod 45 procenty, nezmění. Zároveň se ale dopravce chystá na zahraniční expanzi a mluví o budoucím investičním apetitu. V plánu je například nákup zbrusu nových lokomotiv, které budou moci bez omezení brázdit Evropu.

ČD Cargo: Půjdeme cestou nákupu nových vozidel

„Musíme mít stroje, které dokáží jezdit mimo republiku například i na německé nebo rakouské proudové soustavy,“ vyjádřil se v drážním věstníku ředitel údržby a oprav ČD Cargo Zdeněk Štěpánek. Podle něj skončila doba modernizací starých strojů, cargo nyní půjde cestou nákupu nových vozidel. První vlašťovkou je probíhající poptávkové řízení na pět nových mašin. I proto firma oživila desetiletý dluhopisový program, který byl schválený v roce 2011. Maximální hodnota nesplacených dluhopisů v rámci programu může být šest miliard korun. Cargo dosud vydalo tři emise v celkové hodnotě 2,5 miliardy korun, všechny v roce 2011. Prvních 340 milionů firma splatila loni, zbytek vydaných papírů za 2,16 miliardy maturuje příští rok. Novým emisím tak zřejmě není konec. „ČD Cargo je připraveno minoritní část opět uhradit z vlastních zdrojů a zbývající část nahradit novou emisí, která poslouží stejnému účelu, tedy krytí stávajících, ale především nových investic společnosti,“ doplnil Joklík.

20. 11. 2015 Dráhy zrychlují trať Praha – Cheb, rychlíky přestanou stavět v Duchcově (linka R5)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/rychliky-z-prahy-do-chebu-prestanou-zastavovat-v-duchcove-pn7-usti-zpravy.aspx?c=A151119_161021_usti-zpravy_alh)

Rychlíky mezi Prahou a Chebem přestanou kromě brzkých ranních a pozdních večerních spojů zastavovat v Duchcově na Teplicku. České dráhy tím reagovaly na požadavek ministerstva dopravy,

jež chce provoz na trati zrychlit. Změna je součástí jízdního řádu pro rok 2016, jenž začne platit 13. prosince. „Byla vybrána zastávka, která má na celé trase nejmenší počet cestujících, nastupujících a vystupujících,“ zdůvodnil omezení rychlíků v Duchcově ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah v Ústí nad Labem Vladimír Štochl. Novinku přijal bez větších výhrad i Ústecký kraj, který si od Českých drah objednáva regionální vlakovou dopravu. „Myslím, že tento krok je rozumný, protože člověk se rychlíkem potřebuje dostat co nejrychleji přes hlavní uzly. A k těm hlavním uzlům by ho měl dopravit někdo, kdo jezdí přes menší uzly,“ podotkl krajský radní pro dopravu Jaroslav Komínek. Podle stávajícího jízdního řádu stává v Duchcově během dne devět rychlíků jedoucích na Prahu, osm rychlíků pak v opačném směru na Cheb. Nově budou směrem na Prahu v Duchcově stavět jen první tři ranní rychlíky, rychlíky jedoucí na Cheb pak v Duchcově zastaví jen poslední dva večerní. „Jako starostu mě to mrzí. Chtěl bych, aby tu stavělo co nejvíc vlaků. Ale když vezmu všechna pro a proti, tak člověk musí být trochu soudný,“ respektuje rozhodnutí Českých drah starosta Duchcova Zbyněk Šimbera. Přes den se budou moci lidé z Duchcova na rychlík dostat osobním vlakem, nejbližší zastávky jsou v jednom směru v Bílině a v druhém v Teplicích.

Některé osobní vlaky budou jen na znamení

Druhou velkou změnou v novém jízdním řádu je, že osobní vlaky na lince Děčín – Ústí – Most – Kadaň budou stavět už jen na znamení. „Je to krok k mírnému zrychlení a stabilizaci jízdního řádu. A případnému dohánění zpoždění, pokud nastane,“ zdůvodnil změnu vedoucí oddělení dopravní obslužnosti kraje krajského úřadu Jakub Jeřábek. Cestující ve vlaku budou muset pro výstup použít signalizační tlačítko. Lidé na zastávkách ale na vlak mávat nemusí. Pokud budou stát na viditelném místě, vlak jim zastaví. Další novinky pocítí cestující na trase mezi Děčínem a Ústím nad Labem. V odpoledních hodinách během pracovního týdne posílí dráhy dopravu v obou směrech o jeden spoj. Nově také bude rychlík z Liberce směrem do Ústí zajíždět odpoledne ve všední dny až do Lovosic. Kraj také objednal navíc dva páry zrychlených osobních vlaků z Ústí nad Labem do Roudnice kvůli společnostem Johnson Controll a Emco, jejichž zaměstnanci do práce dojíždějí.

20. 11. 2015 Vedení ČD rozhodlo vyplatit Škodě Transportation prohrané peníze (109 E)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vedeni-cd-rozhodlo-vyplatit-skode-transportation-prohrane-penize/1283566>)

České dráhy (ČD) zaplatily skoro půl miliardy korun z prohrané arbitráže se společností Škoda Transportation. ČTK o tom informoval mluvčí drah Radek Joklík a mluvčí Škody Transportation Lubomíra Černá. Doplátek za dodávku lokomotiv řady 380 dopravce uhradí navzdory tomu, že jej ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) vyzval, aby nic neplatil. Ťok dnes novinářům řekl, že ministerstvo dopravy zvažuje podání trestního oznámení v kauze. "Mohu potvrdit, že první doplatek kupní ceny jsme včera (ve čtvrtek) obdrželi na naše účty," řekla Černá. Podle Joklíka představenstvo ČD rozhodlo o vyplacení 468 milionů korun ve čtvrtek, přiměla ho k tomu obava z možných sankcí. "Především jde o hrozbu zahájení exekučního řízení ze strany Škody Transportation, což by negativně ovlivnilo obchodní činnost, vztahy s věřiteli a mohlo ohrozit proces plánované emise cenných papírů," uvedl Joklík.

Dráhy vedou se strojírenskou firmou Škoda Transportation dlouhodobý spor o cenu dodávky 20 lokomotiv řady 380. Rozhodčí soud při Hospodářské a Agrární komoře počátkem týdne určil, že dráhy mají Škodovce doplatit 468 milionů korun jako doplatek ke kupní ceně a dalších 760 milionů jako inflační navýšení. České dráhy už proti výsledku arbitráže podaly žalobu k soudu. Ministr dopravy dnes novinářům řekl, že právníkům na úřadu zadal, ať se podívají, jestli není možné v této věci podat trestní oznámení. Chce také, aby se záležitostí zabývala koaliční rada. "Já bych zároveň chtěl všechny naše kolegy z koalice požádat, ať se přidají k tomu, co jsem udělal já, a to, že zakážou rozhodčí doložky," uvedl také. Arbitráže jsou podle něj zcela nepředvídatelné, způsob rozhodnutí v aktuálním případě označil za nepochopitelný. Poznamenal také, že je velmi zvláštní, když místopředseda rozhodčího soudu vlastní právní kancelář, která zastupuje Škodu Transportation. Narážel tak na právníka Radka Pokorného, který je blízký premiérovi Bohuslavu Sobotkovi (ČSSD). Ťok už ve středu vyzval vedení ČD, aby prohranou částku nehradilo. "Toto je situace, kdy dochází v přímém přenosu k tunelování Českých drah a já jsem tady od toho, abych v této věci nemlčel," uvedl tehdy Ťok. České dráhy si u Škody Transportation objednaly 20 třísystemových lokomotiv řady 380 za zhruba 2,5 miliardy korun. Lokomotivy měl železniční dopravce převzít v roce 2009, první stroje ale dostal až v roce 2013. Lokomotivy měly dlouhodobé problémy se získáním povolení pro provoz v zahraničí, stále nemohou jezdit například na tratích do Německa. Od prosince s nimi ČD přitom počítají pro vlaky mezi Prahou a Hamburkem.

20. 11. 2015 Stát obnoví železnici zničenou sesuvem na D8, zvažuje i přemostění (trať č. 097)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/stat-obnovi-zeleznici-znicenou-sesuvem-na-d8-f3i-/usti-zpravy.aspx?c=A151120_114542_usti-zpravy_alh)

Ministerstvo dopravy začalo připravovat opravu železniční trati 097 přes České středohoří, kterou v červnu 2013 zničil sesuv na stavbě dálnice D8. Až dosud ministerstvo tvrdilo, že obnova asi 200 metrů dlouhého úseku železnice u Dobkoviček na Litoměřicku není na pořadu dne. „Aktuálně jsme ve fázi zahájení příprav na obnovu trati. Více informací prozatím nemohu poskytnout,“ uvedl nyní mluvčí ministerstva Tomáš Neřold.

Ústecký kraj, který ministerstvo dlouhodobě upozorňoval na turistický potenciál železnice, rozhodnutí přivítal. „Jsem velmi rád, že ministerstvo pochopilo důležitost této železniční trati, díky které se lidé dopravují i do zaměstnání či k lékárnám,“ řekl ústecký hejtman Oldřich Bubeníček z KSČM. Za obnovu trati bojovali i obyvatelé obcí v její blízkosti. Pod petici volající po její záchraně se podepsalo přes 3 000 lidí. „Díky petici se nám podařilo zaktivizovat místní starosty, dotčené obce od Lovosic až po Teplice pak přijaly usnesení, že trvají na záchraně trati,“ komentoval rozhodnutí krajský předseda Strany zelených Jiří Škoda, který petiční akci organizoval a o trati jednal s ministry dopravy i financí.

Jakou podobu bude obnovený úsek železnice nakonec mít, zatím není jasné. „Ve hře je řešení s mostem přes zničené území, které by si vyžádalo 200 až 300 milionů korun. Obnova trati bez budování mostu by přišla na 10 až 20 procent této částky. Most je ale asi objektivně nejbezpečnější z hlediska případných dalších sesuvů,“ přiblížil Škoda. Podle odhadu ministerstva dopravy bude příprava projektu trvat nejméně rok a půl, takže k zahájení prací dojde až po dokončení dálnice D8. To je plánované na prosinec příštího roku.

20. 11. 2015 Obálky jsou rozlepené, o staré nádraží v Ústí usilují čtyři kupci (Ústí nad Orlicí)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/o-stare-nadrazi-v-usti-usiluji-ctyri-zajemci-f31-/pardubice-zpravy.aspx?c=A151120_142646_pardubice-zpravy_msv)

Opuštěná nádražní budova v Ústí nad Orlicí je o krok blíže k tomu, aby našla nové využití. Na nabídku Českých drah reagovali čtyři zájemci, mezi nimiž nechybí ani zachránci, kteří zabránili demolici starého nádraží. Dráhy za objekt, který je prohlášený za kulturní památku, požadovaly minimálně 1,4 milionu korun. Komise otevírala nabídky tento týden, přičemž inzerát oslovil čtyři potenciální kupce, a proto se státní dopravce rozhodl vypsát druhé kolo. „Bude probíhat v nejbližších týdnech. Rozhodující bude nejvyšší nabídka,“ uvedl mluvčí ČD Radek Joklík.

O historickou budovu z roku 1874 stojící uprostřed kolejiště nejeví dráhy zájem, jelikož po nákladné modernizaci koridoru využívají nový prosklený objekt. V něm však podle zachránců z bývalého spolku Nádraží nedáme nenajdou cestující patřičné služby, a proto založili společnost Oustecké nádraží, která se do veřejné soutěže rovněž přihlásila. Společnost, za kterou může jednat také známá režisérka Olga Sommerová, hodlá do budovy přezdívané Stará dáma „vrátit život“, který utichl s uzavřením pokladen v březnu minulého roku. Podle jednoho z jednatelů Martina Kadřmana je dobré, že se našlo více zájemců a dráhy soutěž nezrušily. „Bál jsem se, že budeme jediní. Je dobré, že se přihlásil i někdo jiný,“ uvedl Kadřman. Kdo jsou další uchazeči však netuší. „Zatím jsme nedostali žádné vyrozumění. O zbylých zájemcích nevíme nic. Koupí nádraží se ale naplní náš úmysl, aby budova ožila, ať už ji získá kdokoliv. Byli bychom spokojenější, pokud bychom ji koupili my. Do druhého kola se přihlásíme,“ potvrdil Kadřman, který čeká na upřesnění podmínek. Ze záměru prodeje totiž nejsou zcela jasné. „Nabídka uchazečů ve druhém kole nesmí být nižší než jejich nabídka v kole prvním, jinak se považuje za neplatnou,“ stojí v dokumentu. Jenže ze zadání není zřejmé, zda se za nejnižší nabídku považuje ta vzešlá ze všech, nebo musí uchazeč nabídnout více, než dal on sám. „Nic bližšího jsme k tomu nedostali. Kolik však nabídneme, to sdělovat nebudeme,“ nechtěl poodhalit Kadřman. Jisté je, že nabídku cen za budovu s plochou vnitřních prostor o rozloze téměř 1 790 metrů čtverečních může ovlivnit fakt, že k budově nevede žádná veřejná cesta. Případná nutná rekonstrukce by proto byla komplikovanější. Vedle drah se prostory nehodí ani Správě železniční dopravní cesty (SŽDC), která o ně při chytaném úplatném převodu majetku pod svoji správu nestojí. „Budova je pro ČD zbytným majetkem a není součástí plánovaného prodeje části závodu SŽDC, protože tato státní organizace pro ni také nemá využití a v rámci prodeje části závodu může od ČD odkoupit pouze ty nemovitosti, které potřebuje k provozování dráhy nebo k odbavení

cestujících," dodal mluvčí drah Joklík. Společnost Oustecké nádraží by ve vícepatrové budově ráda provozovala restauraci či kavárnu. V horní části by pak mohli být byty k pronájmu.

20. 11. 2015 Stavební povolení: Zvýšení traťové rychlosti v úseku Golčův Jeníkov – Čáslav

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/151120rozhodnuti.pdf>)

Liniová stavba v traťovém úseku od km 267,964 až km 276,300 mezi žst. Golčův Jeníkov a žst. Čáslav. Práce budou prováděny převážně v tomto traťovém úseku. Mimo tento traťový úsek je prováděna pouze pokládka sdělovacích kabelů a kabelů pro zabezpečovací zařízení spolu s napojením zabezpečovacího zařízení na ovládané zařízení. Realizací stavby se optimalizují prvky železniční tratě na současně požadovanou úroveň pro zajištění spolehlivosti provozu: železniční svršek bude nový tvaru UIC 60 na betonových pražcích, traťová rychlost až 130 km/h pro soupravy s výkyvnými skříněmi až 140 km/h; zemní pláň bude stabilizována, provedena nová konstrukce pražcového podloží a nové kolejové lože; nástupiště na zastávce budou nová, vnější s výškou nástupištění hrany 550 mm nad TK s bezbariérovým přístupem, s přístřeškem pro cestující, novým osvětlením, informačním systémem a rozhlasovým zařízením; přejezdy budou nové s celopryžovou konstrukcí se sníženou hlučností zabezpečené přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3ZBI s celými závory; mosty a propustky budou splňovat požadavky na přechodnost D4 a prostorovou průchodnost ZGC UIC, nové trakční vedení zvýší spolehlivost napájení hnacích vozidel. Podrobnosti viz projektová dokumentace.

23. 11. 2015 Lidé jezdí podle statistik Českých drah delší trasy

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/lide-jezdi-podle-statistik-ceskych-drah-delsi-trasy/1284733>)

České dráhy za letošních devět měsíců přepravily 127 milionů cestujících, zhruba stejně jako za první tři čtvrtletí vloni. Tříprocentním tempem se nicméně zvýšil počet najetých kilometrů, uvedly dnes dráhy v tiskové zprávě. Nárůst počtu cestujících téměř o třetinu za letošní tři kvartály nedávno naopak oznámil soukromý RegioJet, který patří do skupiny Student Agency podnikatele Radima Jančury. Dvacetiprocentní zvýšení počtu cestujících na 770 000 od ledna do konce září zaznamenal druhý ze soukromých dopravců na lince Praha – Ostrava, Leo Express. Vedení Českých drah výsledek považuje za úspěch mimo jiné i proto, že železniční přepravu letos výrazně komplikovalo velké množství oprav tratí. Negativně na hospodaření dopravce dopadá i nízká cena pohonných hmot, která podporuje individuální automobilovou dopravu. "I v letošním roce se potvrzuje trend rostoucího zájmu o kvalitní a rychlé dálkové vlaky a o příměstskou dopravu ve velkých aglomeracích, kde je rychlejší a pohodlnější cestovat vlakem než stát v dlouhých kolonách a komplikovaně shánět místa na parkování v centrech měst," uvedl předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek. Podle něj se slibně vyvíjí i mezistátní železniční doprava zejména do Rakouska, Německa a Maďarska.

RegioJet na lince z Prahy do Ostravy včetně spojů pokračujících do Žiliny a na východní Slovensko přepravil téměř 2,2 milionu cestujících, což byl téměř třetinový růst. Včetně linek, které dopravce provozuje výhradně na Slovensku, šlo o 4,6 milionu cestujících. RegioJet však dnes oznámil, že v 1. čtvrtletí příštího roku ukončí provoz svých dálkových vlaků mezi Bratislavou a Košicemi. Společnost tento krok odůvodnila údajně nekalou konkurencí slovenského státního dopravce ZSSK.

Data českého ministerstva dopravy, pokrývající kompletně celou tuzemskou železnici za tři čtvrtletí, zatím k dispozici nejsou. Trend stagnace počtu cestujících a významné prodloužení ujeté vzdálenosti nicméně potvrzují i statistická čísla z letošního prvního pololetí. Podle nich se počet cestujících nepatrně zvýšil o zhruba půl milionu na 88,7 milionu přepravených cestujících, kteří vlakem najeli bezmála 4 miliardy osobokilometrů. Tento ukazatel zahrnující jak počet cestujících, tak i ujetou vzdálenost, meziročně vzrostl o 6,6 procenta.

23. 11. 2015 RegioJet končí na trati z Bratislavy do Košic, bude se soudit

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-konci-na-trati-z-bratislavy-do-košic-bude-se-soudit-1248291>)

Český dopravce RegioJet ukončí v prvním čtvrtletí příštího roku provoz svých dálkových vlaků mezi Bratislavou a Košicemi. Společnost tento krok odůvodnila údajně nekalou konkurencí slovenského

státního dopravce ZSSK, proti které nezakročil tamní ministr dopravy Ján Počiatek. Na svého konkurenta RegioJet podá žalobu. RegioJet začal na vlastní komerční riziko provozovat dálkové vlaky mezi dvěma největšími městy na Slovensku loni v prosinci. Poprvé tak došlo k tomu, že na Slovensku si na jedné vnitrostátní dálkové trati začali konkurovat dva dopravci. Soubor o zákazníka vedl ke zlevnění jízdného, ZSSK rovněž oznámila nové služby ve svých IC vlacích vyšší kategorie, na jejichž provoz nedostává od státu dotace. „Vlaky IC ZSSK nebyly nikdy v zisku, od začátku jezdí za podnákladové ceny, které ZSSK v den, kdy RegioJet oznámil své ceny, snížila na polovinu s cílem zničit nového konkurenta. Trpělivě jsme v zájmu našich zákazníků čekali, až se to politicky odpovědný ministr Počiatek rozhodne vyřešit. Nestalo se nic a ministr nadále toleruje to, že nás ZSSK nekalou soutěží poškozují,“ uvedl RegioJet.

Slovenské ministerstvo dopravy výtky RegioJetu podnikatele Radima Jančury odmítlo. „Panu Jančurovi na slovenských železnicích nevyšla jeho obvyklá taktika, když nejprve dumpingovými cenami zlikviduje konkurenci a následně zneužívá dominantní postavení na trhu. Jen tak lze totiž vysvětlit to, že pan Jančura má podle svých vlastních vyjádření vlaky vytížené, ale dnes současně přiznává, že za tyto ceny nemůže fungovat a musí je zrušit,“ řekl mluvčí ministerstva Martin Kóňa. Dodal, že rozhodnutí o zahájení nebo ukončení provozu komerčních železničních linek je plně v kompetenci jejich provozovatelů.

ZSSK letos na jaře omezila počet spojů IC na trati mezi Bratislavou a Košicemi o dvě pětiny. Státní dopravce to tehdy zdůvodnil cenovou válkou RegioJetu. Loni IC vlaky proděly více než milion eur. Český dopravce uvedl, že už od 13. prosince bude na 445 kilometrů dlouhé trase mezi Bratislavou a Košicemi provozovat pouze tři páry spojů, zruší noční spoj a nezavede nové spoje, které původně plánoval. „ZSSK nerozpoutala a nevede cenovou válku v IC vlacích, děje se přesný opak. ZSSK nejede za podnákladové ceny. Provozní výsledek IC vlaků ZSSK je průběžně v plusu,“ sdělila ČTK mluvčí ZSSK Jana Morháčová. Státem vlastněný dopravce rovněž nařkl RegioJet z toho, že veřejnosti podsouvá nepravdivé informace o financování, provozu, cenách či obsazenosti vlaků ZSSK a že Jančura se patrně snaží zvyšovat tlak na stát, aby mu začal finančně přispívat na provoz komerčních vlaků.

Žaloba o desítky milionů eur

RegioJet už loni podal podnět k antimonopolnímu úřadu kvůli cenám ZSSK. Šetření ale podle něj může trvat i několik let. „My na jeho výsledek nemůžeme čekat a podáme žalobu o náhradu škody za zneužití dominantního postavení a nastavení predátorských cen s úmyslem vytlačit nás z trhu,“ uvedl RegioJet. Požadovanou částku má určit znalecký posudek, dosáhne ale prý několika desítek milionů eur. ZSSK naopak z cenové války viní českého dopravce. Státní železniční společnost po příchodu konkurence na jaře zrušila část spojů mezi Bratislavou a Košicemi.

Vlaky zadarmo

Na hlavní slovenskou železniční trať RegioJet vstoupil loni necelý měsíc poté, co levicová vláda premiéra Roberta Fica zavedla bezplatnou přepravu dětí, studentů a seniorů v dotovaných spojkách, kterou stát dopravcům proplácí. Na dálkové vlaky RegioJetu a na IC vlaky ZSSK se přeprava zdarma nevztahuje. ZSSK mezi Bratislavou a Košicemi ale provozuje i státem dotované rychlíky, ve kterých zmiňované kategorie cestujících za přepravu platit nemusí. RegioJet na Slovensku zajišťuje také státem dotovaný provoz osobních vlaků na regionální trati z Bratislavy do Komárna na jihu země. Společnost letos na Slovensku otevřela autobusovou linku mezi Bratislavou a Banskou Bystricí a minulý týden začala provozovat autobusovou linku mezi Bratislavou, vídeňským letištěm a Vídní.

23. 11. 2015 SŽDC dokončila optimalizaci železnice z Chebu do Německa (slavnostní ukončení stavby)

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

Optimalizace železniční trati z Chebu ke státní hranici s Německem je hotová. Správa železniční dopravní cesty ji dnes slavnostně zakončila v Kulturním centru Svoboda v Chebu. Nejjápadnější část 3. tranzitního železničního koridoru tak již čeká jen na elektrizaci a obdobné úpravy navazujícího úseku v Německu. „Projekt vnímám především jako obrovskou investici do budoucna. Až bude na německé straně dobudováno trakční vedení, provoz na této důležité mezinárodní trati se významně zrychlí. Původně tu vlaky projížděly rychlostí 90 km/h a navíc musely brzdit kvůli několika místním omezením. V budoucnu tu budou klasické soupravy jezdit rychlostí 120 km/h a vlaky s naklápačnými skříněmi dokonce 160 km/h. Dílčí zrychlení cestující nicméně poznali už nyní, stejně jako zvýšení cestovní kultury i bezpečnosti vlakové dopravy,“ prohlásil generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

V rámci výstavby stavbaři sanovali pražcové podloží a upravili odvodnění, vyměnili železniční svršek a v celém mezistaničním jednokolejním úseku vybudovali nové zabezpečovací zařízení. To bylo schváleno pro příhraniční tratě mezi Německem a Českou republikou. Stavba zahrnovala také úpravy mostů a propustků. V zářezu před železniční stanicí Cheb byla z prostorových důvodů zřízena zárubní zeď z drátokamenné konstrukce. Optimalizace pomohla trati dosáhnout takových technických parametrů, které odpovídají nárokům na tranzitní koridor, především co se týká požadované prostorové průchodnosti vlaků a odpovídající třídy zatížení nákladních vlaků. Na projekt bude navazovat několik dalších staveb. Hned v té následující se počítá právě s elektrizací celého úseku.

Investorem této stavby byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Předpokládané celkové náklady činily 528 677 776 Kč bez DPH. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti, a to až do maximální výše 378 471 634 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Stavební práce začaly vloni v červenci a byly dokončeny v říjnu letošního roku.

Název stavby	Optimalizace trati Cheb (mimo) – státní hranice SRN, 1. stavba – I. etapa
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP PRAHA a.s.
Zhotovitelé	OHL ŽS, a.s., Metrostav a.s.
Začátek a konec stavby	km 140,587 – km 150,540
Traťová rychlost	160 km/h
Termín zahájení	07/2014
Termín dokončení	10/2015
Celkové náklady stavby	528 677 776 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	378 471 634 Kč

23. 11. 2015 Havířovský „Brusel“ čeká na nového majitele. Město chce opravit přednádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1623985-havirovsky-brusel-ceka-na-noveho-majitele-mesto-chce-opravit-prednadrazi>)

O budoucnosti havířovského nádraží postaveného v bruselském stylu stále není jasno. Památkáři sice odmítli návrhy na jeho památkovou ochranu, o demolici se už ale nemluví. České dráhy, kterým budova patří, čekají na převod majetku na Správu železniční dopravní cesty. Město začalo mezitím připravovat rekonstrukci přednádražního prostoru. Spolek Důl architektury kritizuje, že nevypsalo architektonickou soutěž. České dráhy, které chtěly společně s Havířovem výpravní budovu z šedesátých let minulého století zbourat, už s ní nemají žádné plány. Čekají jen na určení termínu převodu na Správu železniční dopravní cesty. Městu patří plocha patnácti tisíc metrů čtverečních před nádražím, kterou se nyní rozhodlo bez ohledu na osud nádražní haly zrekonstruovat. Hlavním záměrem je zkulturnění nevábneho prostanství a vytvoření nových parkovacích míst.



Město vybere řešení podle ankety

„Reagujeme na požadavky občanů, kteří si stěžují na zoufalou situaci s parkováním. Cílem je celkově zlepšit komfort pro místní i meziměstské cestující,“ uvedl primátor Havířova Daniel Pawlas z KSČM. Vedle nových parkovacích míst tam chce radnice upravit a zastřešit zastávky autobusů a příchod z vlakového nádraží, opravit chodníky, osvětlení, instalovat lavičky, stojany na kola a vysadit stromy. Radnice oslovila několik projekčních a architektonických kanceláří, které na základě zadání zpracovaly takzvanou prověřovací studii. Vybrala čtyři varianty od dvou firem a vybídla obyvatele, aby se zapojili do výběru nejlepšího řešení. Vyhlásila anketu, ve které mohou dát lidé jedné ze studií svůj hlas. Varianty se od sebe příliš neliší. Rozdíl je v počtu míst pro parkování aut od 152 po 182 a hlavně v použití materiálu k zastřešení zastávek.

Odpůrci demolice chtějí architektonickou soutěž

Způsob rekonstrukce kritizuje sdružení Důl architektury, jež několik let bojovalo proti záměru zbourat nádražní halu, která je podle řady renomovaných architektů unikátně zachovalou stavbou

v bruselském stylu. „Místo oslovení vybraných projektantů mělo město vyhlásit veřejnou architektonickou soutěž, ze které mohlo vzejít místo čtyř i několik desítek návrhů. Z těch by pak odborná porota doporučila ten nejlepší,“ uvedl místopředseda sdružení Adam Guzdek. Dodal, že tento návrh by se pak mohl představit veřejnosti a případně dopracovat. Vedení města kritiku odmítá. „Názor architektů je jistě důležitý, ale podle nás je nejdůležitější to, co si myslí občané. To oni budou prostor využívat,“ řekl havířovský primátor Pawlas.

O osudu nádraží rozhodne nový majitel

Anketa v Havířově začala 23. listopadu a potrvá do poloviny prosince. Vítěz by měl zpracovat projektovou dokumentaci a v roce 2017 by se mělo začít stavět. Úprava prostoru má podle města obstát s původní nádražní halou, případně i s úplně novým terminálem. Co udělá s havířovským „Bruselem“ správa železniční cesty, není jasné. „Vzhledem k tomu, že dosud nebyl dokončen záměr převodu části majetku Českých drah na Správu železniční dopravní cesty, nemůžeme s tímto cizím majetkem jakkoliv nakládat,“ uvedl mluvčí organizace Marek Illiaš.

24. 11. 2015 Stížnosti zabraly. Poláci opraví trať pro vlaky z Česka do Saska (Hrádek nad Nisou – Zittau)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/polaci-opravi-trat-liberec-zitava-dlb/eko-doprava.aspx?c=A151122_221407_eko-doprava_suj)

Na třicet kilometrů v hodině se má v příštích týdnech zvýšit rychlost na problematickém železničním úseku mezi Libercem a saskou Žitavou, který vede přes Polsko. Tamní správce kolejí po několika stížnostech začíná v pondělí s výlukou, během které vymění na trase pražce. „Rychlost by se po výluce měla vrátit zpět na původních 30 kilometrů za hodinu,“ potvrdil Michal Barák ze společnosti Vogtlandbahn, která na trati jezdí.

Trať přes Polsko je dlouhodobě ve špatném stavu, v posledních dnech se zhoršila situace a vlaky musely zpomalit na dvacítku. Kvůli tomu začaly nabírat zpoždění. „Neplánovaná výluka nám před příchodem nového jízdního řádu sice způsobila komplikace, protože nebylo mnoho času na přípravu, nicméně bezpečný provoz a eliminace zpoždění mají větší prioritu. Jsme rádi, že se tak věc alespoň trochu pohnula,“ řekl Barák. Dopravce nasadí v úseku Hrádek nad Nisou – Žitava náhradní autobusy. Výluka potrvá od pondělí do soboty a pak ještě další týden s výjimkou nedělí. V sobotu se podařilo domluvit pozdější začátek výluky, aby lidé mohli jet prvním zvláštním přímým spojem z Liberce do Drážďan, který bývá velmi oblíben kvůli adventním trhům v Sasku.

24. 11. 2015 Do železničních tratí v Libereckém kraji šlo letos 3,1 mld. Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/do-zeleznicnich-trati-v-libereckem-kraji-slo-letos-3-1-mld-kc/1285239>)

Do modernizace, oprav a rekonstrukcí železničních tratí v Libereckém kraji investovala letos Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) rekordních 3,1 miliardy korun. ČTK to dnes sdělil Pavel Blažek, jednatel společnosti Korid LK, která je koordinátorem dopravy v Libereckém kraji. Do tratí v kraji se za letošní rok investovalo víc než za posledních deset let dohromady. Hlavním důvodem byla snaha dočerpat co nejvíce peněz z končícího Operačního programu doprava I. "Určitě to znamenalo omezení pro cestující v letošním roce, nicméně ty tratě už to potřebovaly. Pevně věřím, že investice, které byly částečně věnovány na zvýšení traťových rychlostí povedou k tomu, že to přivede nové cestující do veřejné dopravy," řekl ČTK liberecký hejtmán Martin Půta (STAN). Už od nového jízdního řádu by se měly zrychlit vlaky a třeba z Liberce na Jablonec a Tanvald by měly ve špičkách jezdit každých 30 minut. To by podle hejtmána mělo zvýšit konkurenceschopnost železniční dopravy. Právě modernizace tratí z Liberce na Tanvald a dál k česko-polské hranici byla letos největším projektem. Celkově se tam podle informací ze SŽDC investovalo do modernizace a oprav téměř 1,377 miliardy korun. Rekonstrukcí prošly i stanice a zabezpečení. Další 108 milionů korun stála rekonstrukce Harrachovského tunelu. Téměř 29 milionů investovala správa do zřízení výhybny v Harrachově, která umožní křižování vlaků a přímé spojení mezi Českem a Polskem. Více než miliardu stály také opravy na trati z Liberce do Jaroměře. Liberecký kraj má dobře rozvinutou železniční síť, je ale většinou jednokolejná a není elektrifikovaná. Navíc je zastaralá a podle odhadů by potřebovala modernizaci za 21 miliard korun. Správa dopravní cesty zajišťuje opravy a údržbu bezmála 700 kilometrů kolejí, na nichž je 576 přejezdů. Za posledních deset let se do tratí v kraji investovalo zhruba 2,8 miliardy korun. Loni dosáhly investice téměř 613 milionů korun. I v příštím roce by měly investice pokračovat, zahájena byla například rekonstrukce nádraží v České Lípě, která přijde téměř na miliardu.

25. 11. 2015 Arbitři sporu Škody a Českých drah s verdiktem nepočkali na soud (109 E)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/arbitri-sporu-skody-a-ceskych-drah-s-verdiktem-nepockali-na-soud-1248901>)

České dráhy se snaží zvrátit pro ně nepříznivý výsledek arbitráže se Škodou Transportation. Jako jedno ze stébel, kterého se chytají, jim slouží poukaz na možnou podjatost šéfa arbitrážní trojice Milana Poláka. Deník E15 má k dispozici usnesení Obvodního soudu pro Prahu 1, který se Polákovým angažmá na popud drah zaobírá. Soud sice zatím nevydal rozhodnutí ve věci samé a rovněž nevyhověl Českým drahám, které žádaly předběžný zákaz vynesení rozhodčího verdiktu. Ve zdůvodnění ale soud vyjádřil přesvědčení, že sami arbitři s rozhodčím nálezem vyčkají. „Lze předpokládat postup rozhodčího soudu, který shledá důvody pro přerušení řízení, aby se tak vyhnul vadám řízení, jež by měly za následek zrušení vydaného rozhodčího nálezu,“ píše se v usnesení obvodního soudu. Rozhodci ale předpoklady obvodního soudce nenaplnili a uložili Českým drahám zaplatit Škodě 1,2 miliardy korun. V kauze jde o zpožděnou dodávku dvaceti lokomotiv za 2,7 miliardy korun. Josef Vrabec, kterého do poroty nominovaly dráhy, navíc odmítl verdikt podepsat, což se stává velmi zřídka. Předseda Milan Polák a nominant Škody Jakub Chytil s poukazem na povinnou mlčenlivost průběh arbitráže nekomentují. „Chovám se profesionálně, tedy dodržuji i za dané situace striktní mlčenlivost týkající se věci, nemohu se tedy vyjadřovat ani k dané procesní otázce,“ sdělil deníku E15 Polák. Sdílnější není ani obvodní soud, jehož předpoklad se nenaplnil. „Zdejší obvodní soud rozhodně nemůže hodnotit postup rozhodce. Činí tak výlučně v rámci řízení na návrh některého z účastníků rozhodčího řízení,“ doplnila místopředsedkyně soudu Alena Novotná.

Podle právního odborníka osloveného deníkem E15 není celá věc jednoznačná. „Na jedné straně mohli rozhodci vyčkat, na druhé straně ale může řízení u obvodního soudu trvat velice dlouho, čímž by se popřel hlavní smysl arbitráže,“ uvedl právník. Odmítnutí obvodního soudu vydat předběžné opatření může mít podle něho dvojí důvod. Buď soud skutečně nenašel dostatečně silné důvody, nebo se zachoval alibisticky. „Ale to je čirá spekulace,“ doplnil.

25. 11. 2015 Čínská CRG a další mají kontrakt na rychlou železnici v Maďarsku (Budapest – Beograd)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cinska-crg-a-dalsi-maji-kontrakt-na-rychlou-zeleznici-v-madarsku/1285546>)

Konsorcium v čele s čínskou společností China Railway Group (CRG) získalo kontrakt na výstavbu maďarské části železničního spojení mezi Budapeští a srbským Bělehradem. Hodnota zakázky je zhruba 10 miliard jüanů (39,7 miliardy Kč). Podle agentury Reuters jde o první kontrakt na vysokorychlostní trať, který Čína získala v Evropské unii. Čínské firmy China Railway International Group, která patří pod CRG, dceřiná firma státní železniční společnosti China Railway Corporation a maďarské státní dráhy (MÁV) vytvoří konsorcium, které postaví zhruba 160 kilometrů trati vedoucí maďarským územím. Společně se srbskou částí bude celková délka železničního spojení činit 350 kilometrů. Dokončeno by mělo být za dva roky a vlaky po této trati budou moci jezdit rychlostí až 200 kilometrů v hodině, uvedla také CRG v prohlášení. Čína, Maďarsko a Srbsko se na spolupráci na železniční trati mezi oběma evropskými zeměmi dohodly v roce 2013. Čínský premiér Li Kche-čchiang v úterý na summitu zástupců Číny a šestnácti zemí střední, východní a jihovýchodní Evropy prohlásil, že Peking je ochoten poskytnout pružnější podmínky financování, pokud státy použijí čínské vybavení a produkty. Peking před necelými třemi lety zprovoznil nejdelší železniční vysokorychlostní trať na světě – zhruba 2 200 kilometrů dlouhou trať z Pekingu do jihočínského Kantonu. Peking svoje odborné znalosti v této sféře nyní nabízí zahraničním vládám, zájem má třeba o účast v projektech v USA či v Thajsku.

25. 11. 2015 RegioJet přikoupil lehátkové vozy, nasadí je na trasu do Košic

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-koupil-lehatkove-vozy-pro-linku-na-slovensko-p19-eko-doprava.aspx?c=A151125_143036_eko-doprava_suj)

České dráhy získají na trase mezi Prahou a Košicemi konkurenci i v lůžkových a lehátkových vozech. K vozům pouze na sezení přidá ubytovací vagony v závěru roku i soukromý dopravce RegioJet.

RegioJet nakoupil celkem jedenáct použitých lehátkových vozů od rakouských státních drah ÖBB, jejichž vagony v současnosti tvoří základ celé flotily žlutých vlaků. Cenu za transakci firma nesdělila. „Prochází modernizací, budeme je nabízet jako lůžkové i jako lehátkové vozy,“ řekl mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Bližší detaily chce firma představit později, jasná zatím není proto ani výše jízdného, za kterou bude spojení mezi Českem a Slovenskem nabízet. RegioJet od nového jízdního řádu začne jezdit v noci mezi Prahou a Košicemi každý den. Dosud nabízí noční vlaky s možností spánku v horizontální poloze pouze České dráhy, které na trase vypravují dva noční vlaky s lůžkovými a lehátkovými vozy. Na trase jezdí přes noc ještě Leo Express, ale stejně jako RegioJet dosud pouze se sedačkami. Kvůli chystanému odchodu z linky Bratislava – Košice chce navíc RegioJet navýšit kapacitu na trase z Prahy směrem na východ, poprvé začne jezdit až do Zvolenu. „Nejkratší soupravy, které bude RegioJet vypravovat, se přitom prodlouží z 6 na 7 vozů,“ dodal Ondrůj. Návrh jízdního řádu počítá s hmotností vlaků až 750 tun u nočních spojů, i třináctivozové soupravy by proto měly zvládat jízdní doby. Firma navíc plánuje, že nasadí na trasu namísto svých starších lokomotiv řady 162 novější a silnější stroje Siemens Vectron.

26. 11. 2015 Pařížská nádraží budou mít bezpečnostní brány, zvažují se lístky na jméno

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/francouzske-drahy-zavedou-pred-vanocnimi-svatky-bezpecnostni-kontroly-1ov/-eko-doprava.aspx?c=A151126_102430_eko-doprava_chrs)

Francouzské dráhy zpřísní před vánočními svátky bezpečnostní opatření. Ta se budou týkat stanic v Paříži a v Lille, kde staví mezinárodní vlaky Thalys. Právě v jejich vozech došlo nedávno ke zmařenému útoku, který podle policie může souviset s atentáty ze 13. listopadu. Ve stanicích přibudou bezpečnostní brány. Bezpečnostní brány začnou v Paříži a v Lille fungovat před 20. prosincem. Pro rádio France Inter to řekla francouzská ministryně Ségolène Royalová. Někdejší Sarkozyho protikandidátka v prezidentské volbě zodpovídá v současném Hollandově kabinetu za životní prostředí, energetiku a udržitelný rozvoj, do kterého částečně spadá i problematika týkající se resortu dopravy. O přísnější kontrole ve stylu těch letištních, včetně screeningů zavazadel, se ve Francii začalo intenzivně mluvit právě po pařížských útocích a také po zjištění, že nejméně jeden z útočníků se po atentátech bez problémů vrátil z Evropy do Sýrie. V současné době nejsou na francouzských nádražích žádná bezpečnostní opatření. Tamní železniční dopravce SNCF chce ale do budoucna zintenzivnit namátkové kontroly jak ve vlacích, tak i na dalších nádražích v zemi. SNCF také zvažuje uvádění jmen na jízdenky do mezinárodních vlaků. Vysokorychlostní vlaky TGV Thalys jezdí na trase mezi Paříží, Bruselům nebo Amsterdamem a Kolínem nad Rýnem a spojují tak Francii, Německo, Nizozemí a Belgie. Podobná bezpečnostní opatření jako v Paříži plánují také nádraží v Amsterdamu a Bruselu. Evropští železniční dopravci se však obávají, že kvůli novým kontrolám budou jejich vlaky nabírat zpoždění.

26. 11. 2015 Metoda pokus omyl. Rekordman dělal strojvůdcovské zkoušky 11krát

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/metoda-pokus-omyl-rekordman-delal-strojvudcovske-zkousky-11krat-1249717>)

Cestující na železnici možná už příští rok dostanou vodičko, podle kterého budou moci zhodnotit bezpečnost cesty u jednotlivých dopravců. Žebříček firem podle bezpečnostního hlediska chce začít sestavovat Drážní úřad. Plánuje také zlepšení dohledu nad strojvedoucími. Úřad ve spolupráci s ČVUT a Pardubickou univerzitou hodlá během následujících 12 měsíců vymyslet objektivní způsob sestavování žebříčku. Ten bude především sloužit kontrolorům, kteří podle něj budou moci plánovat vícedenní bezpečnostní audity u jednotlivých společností. Podle šéfa úřadu Jiřího Koláře bude ale pořadí veřejné. Podobné žebříčky mají například v Německu či Švýcarsku. Na českých kolejích jezdí více než stovka dopravců, z toho je drtivá většina nákladních. Sem patří i provozovatelé kolejových stavebních strojů. „Velmi mě například překvapilo, co všechno jsou schopné provádět stavební firmy,“ řekl Kolář. V kontextu Evropy má ČR nadprůměrný počet firem na kolejích, například Francie jich eviduje třicet.

Neomezené strojvůdcovské zkoušky

Drážní úřad chce rovněž zlepšit hlídání strojvedoucích, především dodržování bezpečnostních přestávek. Nezřídka se totiž stává, že strojvedoucí po jedné směně nastupuje bez odpočinku na druhou u jiného dopravce. Vyřešit to má povinné nahlašování čísla strojvůdcovské licence ke konkrétní lokomotivě, v budoucnu by se měl strojvedoucí registrovat na lokomotivě čipem.

„Snažíme se to nyní dostat do legislativy,“ doplnil Kolář. Stejně tak změnu zákona by si vyžádal další problém. Tím je neomezený počet pokusů při skládání strojvůdcovských zkoušek. „Měli jsme tu rekordmana, který přišel jedenáctkrát. Je to metoda pokus omyl,“ uvedl Kolář. Zkouška je navíc bez poplatku. Pokud jde o počet nehod na dráze, vede si Česko v evropském kontextu relativně dobře. Za léta 2010 až 2014 vychází na české koleje 0,2 úmrtí na jeden milion vlakových kilometrů. Evropský průměr je 0,28 mrtvých, nahoru ho táhne především východ EU. Například Slovensko má 1,3 úmrtí na milion vlakokilometrů.

27. 11. 2015 Arriva přijde o dotovanou trať, přednost dostanou České dráhy (Šumperk – Kouty nad Desnou)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/arriva-prijde-o-dotovanou-trat-prednost-dostanou-ceske-drahy-1249806>)

Dopravní společnost Arriva nemá zatím na kolejích štěstí. Jedinou dotovanou trať, kde Arriva jezdí, dostanou od poloviny příštího roku České dráhy. Jde o jesenickou lokálku ze Šumperka do Koutů nad Desnou, která patří svazku tamních obcí. Trať se letos dočkala s pomocí evropských dotací nákladné elektrizace a pro čtyři motoráky se značkou Arriva už na ní nebude místo. Olomoucký kraj dopravu objedná bez soutěže u Českých drah, které zde od června nasadí své pantografy. Podle mluvčí kraje Kateřiny Navrátilové se kraj s drahami dohodl v rámci uzavřené desetileté smlouvy. „Jedním z nejdůležitějších benefitů celého projektu je vedení přímých vlaků z údolí říčky Desné na Olomoucko,“ uvedla Navrátilová. Kraj dosud na trati Arrivě dotoval provoz zhruba 18 milionů korun ročně, na provoz elektrických vlaků si ale připravuje významně větší sumu. Výše dotace ale ještě známa není. Samotná Arriva je se situací víceméně smířena, elektrické vlaky v tuzemsku nemá. Firma má s krajem smlouvu, která vyprší koncem příštího roku, České dráhy ale na zmíněnou trať mají vtrhnout už v červnu. Na Arrivu pak zřejmě zbude pouze krátká odbočná kolej z Petrova nad Desnou do Sobotína. Zda bude pokračovat tento provoz i v dalších letech, není jasné.

27. 11. 2015 S opravou poničeného pendolina dráhy stále váhají (681.003)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1626094-s-opravou-poniceneho-pendolina-drahy-stale-vahaji>)

Zda se na koleje vrátí jednotka Pendolino poškozená při červencové nehodě na přejezdu ve Studénce, vedení Českých drah stále nerozhodlo. Váhá i poté, co společnost dostala cenovou kalkulaci opravy od Alstomu, který Pendolino vyrobil. K jaké částce výrobce došel, nechtějí dráhy oznámit. První odhady škod na vlaku, kterému v červenci vjel do cesty kamion, činily 150 milionů korun. Zda se částka, ke které dospěl Alstom výrazně liší, nechtěly dráhy sdělit. „O osudu pendolina, které týden poté narazilo na železničním přejezdu ve Studénce do kamionu, dopravce zatím nerozhodl,“ uvedl pouze mluvčí ČD Petr Štáhlavský.

Podle informací, které po nehodě získala Česká televize, k opravě nepostačí pojistka kamionu, jehož řidič je obžalován, že nehodu, po které zemřeli tři lidé, zavinil. Pojistné krytí bylo ve srovnání s odhadem sotva čtvrtinové. Českým drahám – které přitom nedávno prohrály arbitráž se Škodou více než o miliardu korun – proto hrozí, že pokud budou chtít poškozenou soupravu zprovoznit, budou tak muset z velké části učinit ze svého. Mluvčí drah naznačil, že konečný verdikt o osudu Pendolina číslo 003 padne do Vánoc. V úvahu přitom připadá rekonstrukce poškozených vozů, zejména nejvážněji poničeného řídicího, objevily se ale také spekulace o nákupu a patřičné úpravě části jiné poškozené jednotky Pendolino obdobné konstrukce z Itálie. Dráhy se však pustí do oprav dalšího svého poškozeného vlaku. Za 80 milionů korun nechají opravit soupravu City Elefant, která krátce před nehodou pendolina havarovala na pražském Masarykově nádraží. Vlak tehdy nedobrzdil, prorazil zarážedlo a vjel až do dvorany. Při nehodě utrpěli zranění tři lidé.

27. 11. 2015 Škoda vyzvala České dráhy k doplacení milionů, chce se ale dohodnout (109 E)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/skoda-transportation-nabidla-vyrazne-financni-uspechy-ceskym-drahám-12j-ekonomika.aspx?c=A151127_130954_ekonomika_zuk1)

Firma Škoda Transportation vyzvala České dráhy k doplacení 760 milionů korun za prohranou arbitráž týkající se zpožděné dodávky dvaceti lokomotiv. Zároveň jim ale nabídla finanční ústupky. Jejich výši

nespecifikovala, doufá ale, že dojde k úspěšné domluvě. České dráhy už výrobci zaplatily první část peněz, 468 milionů korun, z celkových 1,2 miliardy korun. „Vzhledem k tomu, že si Českých drah vážíme jako našeho dobrého zákazníka, jsme ochotni nabídnout Českým drahám výrazné finanční ústupky z ceny, kterou určil arbitrážní soud,“ uvedl v tiskové zprávě ředitel Škody Tomáš Ignačák.

Podle Českých drah poslala Škoda vedení dopravce celkem dva dopisy. V prvním, který ČD obdržely ve čtvrtek, dopravce vyzvala k vyplacení zbývajících peněz do měsíce. Ve druhém pak Škoda nabídla zmíněnou slevu a splátkový kalendář, pokud dopravce na doplatek přistoupí. České dráhy ale už dříve uvedly, že s výsledkem arbitráže nesouhlasí a postup rozhodce napadly u soudu. „To jsme museli udělat, abychom splnili všechny podmínky vyplývající z výsledků arbitrážního řízení, tak, že jsme poslali Českým drahám dopis, ve kterém jsme vyzvali společnost České dráhy k doplacení zbylé částky kupní ceny,“ uvedla mluvčí Škody Lubomíra Černá. Jinou variantu představenstvo Škody podle ní ani nemělo, aby splnilo podmínku jednání s péčí řádného hospodáře.

České dráhy si u Škody Transportation objednaly 20 třísystemových lokomotiv řady 380 za zhruba 2,5 miliardy korun. Lokomotivy měl železniční dopravce převzít v roce 2009, první stroje ale dostal až v roce 2013. Škoda se na arbitrážní soud obrátila s požadavkem doplatku kupní ceny, kterou jim dopravce nezaplatil, dráhy se naopak dožadovaly zhruba miliardy korun pokuty za pozdní dodávku strojů. Tu Škoda Transportation obhájuje změnou předpisů v průběhu vývoje lokomotiv, kvůli které bylo nutné rozpracované stroje kompletně předělat.

29. 11. 2015 Nové zastávky v Přerově: Dluhonice padly, Předmostí v naději

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/zeleznice-zastavka-vlaky-prerov-do9-olomouc-zpravy.aspx?c=A151120_2206789_olomouc-zpravy_lds)

O zřízení dvou nových železničních zastávek ve svých místních částech Předmostí a Dluhonice již několik let usiluje město Přerov. O jedné z nich je již definitivně rozhodnuto: v Dluhonicích zastávka nebude. V nejistotě je zatím i druhá v Předmostí, o jejím osudu rozhodne ekonomická analýza. O vybudování obou železničních zastávek se uvažovalo jako o možné součásti další etapy rekonstrukce přerovského železničního uzlu. „V rámci aktualizace přípravné dokumentace pro tuto stavbu zpracujeme pouze lokalitu Přerov-Předmostí, a to ve dvou variantách – bez a se zastávkou – včetně ekonomického hodnocení a přepravní prognózy. Poté, co ministerstvo dopravy obě varianty vyhodnotí, rozhodne se o dalším postupu,“ informoval Marek Illiaš, mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC).

O výstavbě zastávky v Dluhonicích SŽDC v současné době neuvažuje. „Zastávka v Dluhonicích by podle vyjádření Správy železniční dopravní cesty byla neekonomická z hlediska nákladů v poměru k tomu, kolik by jí využívalo cestujících,“ objasnil náměstek přerovského primátora Pavel Košutek. Přiblížil i další problémy, které vybudování zastávky v Dluhonicích brání. „Z provozního hlediska se jedná o jeden z nejzatíženějších úseků v republice. Když se každý rok připravuje grafikon železniční dopravy, jako první se vždy zpracovává pořadí vlaků u Dluhonic, a podle toho, kolik tento úsek zvládne, se pokračuje navazujícími úseky na Olomouc a Ostravu. Pokud by v tomto místě byla zastávka, znamenalo by to další komplikace,“ uvedl Košutek.

Žluté rychlíky mezi Ostravou a Prahou zatím Přerov míjejí

U Předmostí se zatím zpracovává projekt se zastávkou, i bez ní. Určitě v něm ale chybí cyklistický podjezd, který by zde město Přerov rádo mělo. „V aktuální přípravné dokumentaci bude zpracována pouze koordinace s budoucím mostním objektem cyklostezky pod železniční tratí bez navazujících konstrukcí tak, aby v případě, že se město rozhodne postavit podjezd z vlastních zdrojů, nebyla tato možnost naší stavbou znemožněna,“ uvedl Illiaš. O zřízení železniční zastávky v Předmostí přitom město uvažuje už více než deset let. Obyvatelům lidnatého sídliště na periferii Přerova by usnadnila cestování do školy a do zaměstnání. A lépe by se díky železnici dostávali i do centra Přerova.

O využívání zastávky v Předmostí projevila v rámci příprav zájem také společnost Student Agency, která provozuje rychlíky RegioJet. Ty, které jezdí na trase mezi Ostravou a Prahou, zatím v Přerově nestavěly. Musely by totiž na přerovském nádraží přepřahat lokomotivu, což by pro vlaky znamenalo značné zdržení. Tento problém by ale se zastávkou v Předmostí odpadl. „Pokud by vznikla takováto zastávka, která by umožňovala zastavovat v Přerově vlakům na trase Praha – Ostrava, případně až Košice, aniž by musely zajíždět na přerovské nádraží, určitě by na ní naše spoje zastavovaly. Přerov je významné sídlo a máme zájem zahrnout je do našich tras. Určitě by to uvítali i obyvatelé města, kterým by se tam výrazně rozšířila nabídka spojení. Je ale na SŽDC a městu Přerov, aby se na tomto řešení domluvily,“ uvedl mluvčí společnosti Student Agency Aleš Ondrůj. Od prosince přitom v Přerově žluté vlaky zastavovat budou, pouze však na trase Praha – Zlín.

K zastávce v Předmostí by se ministerstvo dopravy mělo vyjádřit v prvním čtvrtletí příštího roku. „Zahájení druhé etapy rekonstrukce železničního uzlu Přerov předpokládáme v srpnu roku 2018, trvat by měla do konce roku 2020,“ doplnil Illiaš.

30. 11. 2015 Opravy poškozených vlaků se kvůli lehkému hliníku prodražují

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1627438-opravy-poskozenych-vlaku-se-kvuli-lehkemu-hliniku-prodrazujji>)

Místo původního odhadu čtyř milionu korun mohou České dráhy za opravu vlaku poškozeného při nehodě na Masarykově nádraží v Praze zaplatit osmdesát milionů korun. Spravení je přijde mnohem draž a důvodem jsou citlivé hliníkové karoserie. Hliníku dávají výrobci přednost před železem kvůli lehkosti. Plánovaná oprava hned dvou příměstských vlaků tak přijde zhruba na 200 milionů korun. Českým drahám chybí několik vlaků, které byly poškozeny při nehodách. Takhle jim například dva vagony stojí odstavené před depem, protože bez třetího je nelze použít. Dopravce místo této soupravy vypravuje padesát let starý pantograf. Poničené kusy se však dráhy rozhodly opravit. Jednou z dotčených souprav je vlak, který v létě vykolejil na Masarykově nádraží v Praze. Nezastavil, prorazil zábranu a probořil se až do míst, kde jinak čekají cestující. „Šetření stále probíhá, nicméně se blíží ke konci,“ uvedl náměstek generálního inspektora drážní inspekce Jan Kučera. Vypadá to ale, že strojvedoucí vlak vlastně vůbec nebrzdil a měl vypnuté i automatické vedení vlaku.

Rozpáraná skřín s neopravitelnými částmi

Vykolejený vůz teď stojí v depu a na první pohled nejsou škody skoro vidět. Hlavní problém se skrývá naspod vagonu. Místo podlahy zeje velká díra. Zábrany na konci koleje v těch místech totiž takzvanou skřín neboli karoserii doslova rozpáraly. Některé části jsou neopravitelné. „Velkou část toho vozu bude nutné vyrobit zcela nově,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. U nových vlaků je skřín vagonu často vyrobena z tenkého hliníku a opravuje se jen velmi těžko. Původní odhad škody tak v tomto případě vzrostl ze čtyř až na 80 milionů korun.

Na opravu čeká i pendolino ze Studénky

Dráhy zároveň řeší blízký problém i s poškozeným pendolinem ze Studénky, u kterého se zvažovala varianta opravy spodní části a nová výroba vršku. Výrobce teď přišel s návrhem na opravu, ale konkrétní cena zatím není neznámá. „Nabídku na opravu pendolina jsme obdrželi, v tuto chvíli ji analyzujeme,“ zmínil Štáhlavský. Do budoucna opravy poničených vlakových souprav jednodušší nebudou. Železniční výrobci návrat od hliníku k železu neplánují.

30. 11. 2015 Železničáři vypsalí obří tendr na jižní koridor (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicari-vypsal-i-obri-tendr-na-jizni-koridor-1250435>)

Železnice přichystala pro stavební firmy největší sousto posledních let. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vypsalá zakázku s předpokládanou hodnotou 3,6 miliardy korun bez DPH, za což chce přivést čtvrtý koridor z Hostivaře až k jižnímu portálu Vinohradských tunelů. Celá šestikilometrová oblast přitom projde zásadní proměnou. „Rádi bychom se stavbou začali příští rok na jaře se zahájením stavební sezony,“ řekl deníku E15 generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Stavět by se mělo necelé čtyři roky. Podle Surého na stavbu významně přispěje nový evropskoujinný zdroj Connecting Europe Facility (CEF). Ten sponzoruje výstavbu hlavních dopravních, energetických a telekomunikačních tras a jeho nabídka je časově omezena. Češi zde mají zatím rezervováno 1,1 miliardy eur.



Změny v městské i příměstské dopravě

Napojení jihočeského koridoru na Prahu přinese velké změny i v městské a příměstské dopravě. Nová trať bude čtyřkolejná a po dokončení se vyhne stanici Praha-Strašnice, která bude zrušena. Naopak nově vzniknou zastávky Praha-Zahradní Město a Praha-Eden, kompletní rekonstrukcí projde nádraží Vrsovice. Zatímco budovu tady před několika lety opravily České dráhy, nástupiště a podchod patří v Praze k nejzanedbanějším. Na Zahradním Městě vznikne přestupní uzel na MHD, ulice Průběžná

se rozšíří a přímo v podjezdu pod kolejemi vyroste nová tramvajová zastávka. Nedaleko se objeví také nové zastávky autobusů. Na nádraží ve Vršovicích a v Edenu prorazí železničáři tunely, které propojí obě strany koridoru. Slibují si od toho lepší průchodnost oblasti protkané kolejemi a zamezení přebíhání tratě. Nový koridor povede po jižním okraji bývalého seřadovacího nádraží Vršovice, které se od devadesátých let nepoužívá a stalo se z něj rumiště zarůstající náletovými dřevinami. O využití rozsáhlých pozemků není jasno, v minulosti se mluvilo i o vzniku nové čtvrti. Železničáři zde zatím počítají alespoň s velkým ziskem, což je užitečný či zpeněžitelný materiál získaný ze starého kolejiště.

30. 11. 2015 Zprovoznění trati do Selbu budí obavy, zda bude dost cestujících (Aš – Selb-Plößberg)

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/zprovozneni-zeleznicni-trati-z-ase-do-selbu-fme-/vary-zpravy.aspx?c=A151130_2208940_vary-zpravy_ba)

S velkou slávou se na 13. prosince chystá opětovné zprovoznění roky uzavřené trati z Aše do německého Selbu. Nové vlaky však ještě ani nevyjely, a už se objevují první hlasy, že obnovení železničního spojení mezi oběma městy nebude takové terno, jak si mnozí mysleli. Například je jasné, že trať si na provoz vydělat nedokáže. Potvrdil to Vladimír Omelka, ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah v Karlových Varech. „Každá regionální trať je ztrátová. Prokazatelnou ztrátu hradí vždy objednavatel. Na české straně to je Karlovarský kraj, na bavorské společnost BEG,“ uvedl Omelka. Propočty a prognózy ohledně provozu této trati však neupřesnil. Dodal pouze, že ztráta bude hrazena v rámci smlouvy o závazku veřejné služby, kterou má Karlovarský kraj uzavřenou s Českými drahami. Jak vyplývá z návrhu rozpočtu, kraj by měl v příštím roce podpořit České dráhy částkou přesahující 200 milionů korun. Otázkou jsou i počty cestujících. Pro řadu z nich je zásadní komplikací skutečnost, že na cestě do centra Selbu musí ve stanici Selb-Plößberg přestoupit na lokálku. „Jet do Selbu na nákup a přestupovat s plnými taškami? To ani náhodou,“ má jasno například Jana Kolářová z Aše. Dovede si však představit, že vlakem pojedou do Německa třeba na výlet. Ale i tehdy bude cestu zvažovat. Kritériem bude hlavně cena jízdenky.



Cestování přes hranice nebude nejlevnější

Jak vyplývá z vyjádření ředitele Omelky, například cesta z Chebu do Hofu bude stát 135 korun, za cestu z Aše cestující zaplatí 97 korun. A to není málo. „Samozřejmě, že lidé budou moci cestovat daleko laciněji. Mohou využít například skupinové víkendové jízdenky Karlovarský kraj plus Německo, které platí na všech tratích kraje a v celém německém příhraničí od Drážďan do Regensburgu. Další výhody nabídne jízdenka Egronet. Ta sice pro jednotlivce od nového grafikonu podraží o 50 korun, naopak pro skupiny bude výhodnější,“ konstatoval Omelka. Doplnil, že v den oficiálního zahájení provozu se cestující svezou po celý den za symbolickou cenu 1 euro nebo 25 korun, a to ve všech vlacích mezi Chebem a Hofem, včetně odbočky na Selb město. Jízdenky se budou prodávat přímo ve vlaku. „Je to poměrně velkorysý projekt, počítá s devíti páry mezinárodních vlaků mezi Aší a Hofem, z nichž osm párů bude jezdit na celé trati až do Chebu, respektive Marktredwitz,“ upřesnil Omelka. Na tak vysoký počet souprav tlačili především Němci, kteří v začátcích projektu předpokládali, že vlaky na trase přepraví tisíc pasažérů denně. To se dnes už jeví jako příliš optimistický odhad.

Otevření nového přeshraničního spojení mezi Aší a stanicí Selb-Plößberg na trati mezi Chebem a bavorským Hofem se týká celkem sedmikilometrového úseku, z něhož jsou dva kilometry na české straně a pět kilometrů na straně německé. Obnova trati na české straně spolkla 75 milionů korun, na německé to bylo 14 milionů eur, což znamená přibližně 375 milionů korun. Němci totiž v minulosti část nevyužívaných kolejí vytrhali. Na jejich místě vyrostl silniční obchvat. Křížení železnice a silnice tak bylo nutné vyřešit přemostěním. „O opětovné spojení měst Selb a Aš jsme usilovali dlouho. Města Selb a Hof se dokonce na opravách trasy podílela i finančně. Selbští například přispěli částkou 100 tisíc euro. Věřím, že obnovená železniční trať si své cestující najde,“ doplnil starosta Aše Dalibor Blažek.

30. 11. 2015 Prahu a Kyjev opět spojí přímé vozy (od 13. prosince 2015)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-25334/>)

Mezi Prahou a ukrajinským Kyjevem bude od prosincové změny jízdního řádu obnoveno přímé vlakové spojení lůžkovým vozem Ukrajinských železnic. Na obnově spojení se na Mezinárodní

konferenci jízdních řádů z podnětu ukrajinských železničářů dohodli zástupci českých, slovenských a ukrajinských drah již v létě. Lůžkový vůz Ukrajinských železnic se speciálním vybavením pro změnu podvozků v pohraniční stanici Čop (na Ukrajině mají koleje rozchod 1 520 mm, v Česku a na Slovensku 1 435 mm) bude odjíždět z Prahy každý den ve 23:09 hod. připojen do soupravy vlaku EuroNight Bohemia Praha – Humenné. Dále jeho dopravu zajistí slovenské a ukrajinské dráhy svými spoji. Do ukrajinského Čopu vůz přijede ve 13:31 hod. východoevropského času a bude pokračovat do Lvova (příjezd 22:22 hodin) a Kyjeva, kam přijede následující den ráno v 7:43 hodin. Zpět z Kyjeva bude odjíždět přímý lůžkový vůz ve 21:11 hod. východoevropského času, ze Lvova je plánovaný odjezd v 8:40 hod. a z pohraničního Čopu v 16:20 hod. Do Prahy přijede vůz opět na spoji EuroNight Bohemia ráno v 7:39 hod. Klimatizovaný lůžkový vůz nabídne obvyklý komfort v jedno, dvou nebo třílůžkových oddílech se sklopným stolem a umyvadlem. Cena za přepravu a veškerý servis v lůžkovém voze Ukrajinských železnic z Prahy do Kyjeva bude od 97 Euro, tedy asi 2 677 Kč, za místo v třílůžkovém oddíle.

Přímé vlakové spojení Prahy a Kyjeva bylo naposledy zajištěno v roce 2011 přes Polsko po trase Praha – Krakov – Kyjev. Po současné obnovené trase jezdil do začátku 90. let známý expres Dukla, který zajišťoval dopravu mezi Prahou, Košicemi, Kyjevem a pokračoval dále do Moskvy.
