

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – březen 2016

## OBSAH

01. 03. 2016	NA ČESKÉ ŽELEZNICI VLONI UBYLO MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ .....	3
01. 03. 2016	FALEŠNÉ FAKTURY NA SŽDC: ZMIZELÉ DESÍTKY MILIONŮ SE DODNES NEVRÁTILY .....	3
02. 03. 2016	DRÁHY VYBÍRAJÍ FIRMU NA OPRAVY 50 VAGONŮ ZA 300 MILIONŮ .....	4
02. 03. 2016	NA STOJÁKA, ALE LEVNĚ. RYCHLOVLAKY PAŘÍŽ – BRUSEL SÁZEJÍ NA NÍZKÉ CENY (THALYS, IZY).....	4
04. 03. 2016	EVROPSKÉ ŽELEZNICE JSOU BLÍŽE LIBERALIZACI, DOHODA MŮŽE BÝT ZA MĚSÍC .....	4
04. 03. 2016	LEO EXPRESS SE VRACÍ DO HRY O RYCHLÍKY Z PLZNĚ. LEVNĚJŠÍ A S REŽIJKAMI (R16 PLZEŇ – MOST) .....	5
06. 03. 2016	ČESKÉ DRÁHY HLEDÁJÍ, KDO JIM BUDE PROVOZOVAT SPACÍ VOZY DALŠÍ ROKY.....	5
07. 03. 2016	NKÚ: MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍCH KORIDORŮ SE NEÚMĚRNĚ PRODLUŽUJE .....	6
07. 03. 2016	SPRÁVA ŽELEZNIC ZMODERNIZUJE TRATĚ A NÁDRAŽÍ V BEROUNĚ (OPTIMALIZACE TRATI BEROUN (VČETNĚ) – KRÁLŮV DVŮR).....	7
07. 03. 2016	MAĎARSKO OTEVŘE ŽELEZNIČNÍ PŘECHODY S CHORVATSKEM, ZAVŘENÉ BYLY PŮL ROKU .....	7
07. 03. 2016	O PŘÍMÉ VLAKY Z LIBERCE PŘES HARRACHOV DO POLSKA JE VELKÝ ZÁJEM .....	8
07. 03. 2016	SPRÁVCI ŽELEZNIC CHYSTAJÍ U PARDUBIC NOVOU ŽELEZNIČNÍ TRATĚ ZA MILIARDY (OSTŘEŠANSKÁ SPOJKA, CHRUDIM – PARDUBICE) .....	8
07. 03. 2016	NA ŽELEZNIČNÍ TURISTICKÉ TRATĚ V ÚSTECKÉM KRAJI SE VRÁTÍ VLAKY....	9
09. 03. 2016	V RYCHLÍCÍCH Z PRAHY DO HRADCE KRÁLOVÉ A TRUTNOVA SE BUDE CESTOVAT V KVALITĚ EURO-CITY/INTERCITY.....	10
09. 03. 2016	KVŮLI ÚNIKU NAFTY NEPOJĚDOU NĚKOLIK DNÍ VLAKY MEZI KLATOVY A ŽELEZNOU RUDOU (BEZDĚKOV U KLATOV).....	11
09. 03. 2016	MINISTŘI SCHVÁLILI FINANCOVÁNÍ KRAJSKÉ ŽELEZNICE DO ROKU 2034....	11
10. 03. 2016	LEGIOVLAK VYJEDE DO NOVÉ SEZÓNY DELŠÍ A ČEKÁ HO DVOJNÁSOBEK ZASTAVENÍ .....	11
11. 03. 2016	PRAŽSKOU ŽELEZNICI ČEKÁJÍ OPRAVY ZA MILIARDY. DOTKNOU SE I MOSTŮ .....	12
11. 03. 2016	PENDOLINA PROJDOU OMLAZENÍM, DOSTANOU NOVÁ ČALOUNĚNÍ I ČISTIČ BOT .....	13
12. 03. 2016	ČESKÝM DRAHÁM HROZÍ POKUTA ZA ZAKÁZKU NA WI-FI DO RAILJETŮ.....	13
13. 03. 2016	SPRÁVA ŽELEZNIC CHCE DO PRÁZDNÝCH NÁDRAŽÍ STĚHOVAT ÚŘADY .....	14
13. 03. 2016	ČESKÉ DRÁHY KOUPILY ZTRÁTOVOU FIRMU NA „NÁDRAŽKY“. NEVÍ ALE, CO S NÍ (ČD RESTAURANT).....	14
14. 03. 2016	VLÁDA ROZHODNE O PRVNÍM PRODEJI NEVYUŽÍVANÉ TRATI SOUKROMNÍKOVI (ODB. KAMENSKO – DOLNÍ BOUSOV, ČÍŽKOVICE – OBRNICE).....	15
14. 03. 2016	NUKLEÁRNÍ BALISTICKÉ RAKETY NA KOLEJÍCH. RUSKÝ VLAK POSLEDNÍHO SOUDU (BARGUZIN).....	15
15. 03. 2016	MÍSTO 200 MILIONŮ TROJNÁSOBEK. DRÁHY VRACÍ DO HRY KOUPI ČD-TELEMATIKY .....	16

16. 03. 2016	ŽELEZNIČNÍ LEGENDA VSTALA Z MRTVÝCH. STŘÍBRNÝ ŠÍP ZNOVU JEZDÍ (M 260.001).....	16
17. 03. 2016	SLOVINCI CHTĚJÍ PROKOPAT NOVOU TRATĚ K MOŘI. POZVALI I ČESKÉ INVESTORY.....	17
18. 03. 2016	REGIOJET NA SLOVENSKU PO ÚSTUPU STÁTNÍHO DOPRAVCE VÝRAZNĚ ZDRAŽUJE (BRATISLAVA – KOŠICE) .....	18
18. 03. 2016	HLUČNÉ SOVĚTSKÉ LOKOMOTIVY „SERGEJ“ LIDÉ NENÁVIDĚLI, DNES JSOU IKONOU (T 679.1/781).....	18
21. 03. 2016	ČESKÉ DRÁHY DOSTALY POKUTU 800 TISÍC ZA DĚLENÍ ZAKÁZEK NA OPRAVY VOZŮ .....	20
21. 03. 2016	VLÁDA SCHVÁLILA PRODEJ DVOU NEVYUŽÍVANÝCH TRATÍ (ODB. KAMENSKO – DOLNÍ BOUSOV, ČIŽKOVICE – OBRNICE) .....	20
22. 03. 2016	VELKÁ RAZIE KVŮLI ZAKÁZKÁM: POLICIE ZASAHOVALA NA MINISTERSTVU I V SŽDC .....	21
22. 03. 2016	ŤOK CHYSTÁ PŘÍSNĚJŠÍ KONTROLY NA ŽELEZNICI, I NEOHLÁŠENÉ .....	22
22. 03. 2016	LEO EXPRESS MÁ ZÁJEM JEZDIT NA TRASE PLZEŇ – MOST (R16) .....	22
23. 03. 2016	REALITNÍ MAGNÁT VÍTEK NABÍZÍ ZA NÁDRAŽÍ NEJVÍC. CHCE KOUPIV VŠECHNA (CPI PROPERTY GROUP, 4 MLD. KČ).....	23
24. 03. 2016	POLICII ZAJÍMAJÍ PENÍZE NA ŽELEZNICI. KAM MILIARDY TEČOU?.....	23
24. 03. 2016	NA VELIKONOČNÍ NEDĚLI ZAČÍNÁ LETNÍ ČAS, ZMĚNA SE DOTKNE DESÍTKY NOČNÍCH VLAKŮ ČD (27. BŘEZNA 2016) .....	24
24. 03. 2016	LEGENDÁRNÍ NEGRELLIHO VIADUKT OSLAVUJE 170 LET OD ZAHÁJENÍ STAVBY.....	25
24. 03. 2016	DO ČESKÝCH ŽELEZNIC BY MĚLO SMĚŘOVAT 70,4 MILIARDY KORUN Z EU (2014 – 2020) .....	25
24. 03. 2016	ŽELEZNIČNÍ KORIDOR Z PRAHY NA MORAVU PŘESTÁVÁ VLAKŮM STAČIT..	26
26. 03. 2016	JAPONSKÝ RYCHLOVLAK ŠINKANSEN POPRVÉ DOJEL I NA OSTROV HOKKAIDÓ .....	26
26. 03. 2016	NA TUZEMSKÉ KOLEJE MÍŘÍ BELGICKÉ LOKOMOTIVY. ČESKÉ KONČÍ VE ŠROTU (ŘADA 12 SNCB).....	26
29. 03. 2016	MIMOŘÁDNÁ ZMĚNA ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVY OD 4. DUBNA .....	27
30. 03. 2016	NEZKOLADOVANÉMU NÁDRAŽÍ „STŘÍHALI PÁSKU“. BEZ POMPY A V PIVOVARU (ÚSTÍ NAD ORLICÍ) .....	28
30. 03. 2016	ČD ZA OPRAVU PENDOLINA ZE STUDĚNKY ZAPLATÍ 211 MILIONŮ KČ (680.003).....	29
31. 03. 2016	DRÁHY SI PRONAJMOU LOKOMOTIVY PRO NĚMECKO, ZA DESET STROJŮ DAJÍ MILIARDU (PRAHA – HAMBURG) .....	29
31. 03. 2016	VLAKY SVEZLY NEJVÍC LIDÍ ZA DVACET LET, UBÝVÁ CESTUJÍCÍCH V AUTOBUSECH (ROK 2015) .....	30
31. 03. 2016	ČESKÉ DRÁHY PLÁNUJÍ KOUPIV ELEKTRINU ZA 2,8 MILIARDY KČ (ROKY 2017 – 2018) .....	30
31. 03. 2016	LETOS V LÉTĚ POJEDOU LŮŽKOVÉ VOZY DO SPLITU A BARU, REZERVACE BYLY ZAHÁJENY .....	31
31. 03. 2016	ZA LOŇSKOU SRÁŽKU RYCHLÍKŮ POLICIE OBVINILA VÝPRAVČÍHO A SIGNALISTU (HORAŽDOVICE PŘEDMĚSTÍ, 4. SRPNA 2015) .....	32

**01. 03. 2016 Na české železnici vloni ubylo mimořádných událostí**

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

Na drahách provozovaných Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) došlo vloni k celkem 916 mimořádným událostem, při kterých zahynulo 234 osob. V obou ukazatelích to znamená pokles ve srovnání s předchozím obdobím. Naopak výrazně narostla odhadovaná hmotná škoda, která byla více než dvojnásobná oproti roku 2014. Zapříčinila to především červencová srážka pendolina s nákladním autem na přejezdu ve Studénce, která byla hned v několika ohledech nejtragičtější událostí celého loňského roku. „Už třetí rok po sobě nepřekročil počet mimořádných událostí na české železnici hranici tisíce případů. Loňský výsledek je nejlepší za posledních pět let. Současně se snižuje podíl odpovědnosti našich zaměstnanců, který se přiblížil deseti procentům,“ konstatuje generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Manažer drážní infrastruktury tak nesl odpovědnost za necelou stovku mimořádných událostí.

Na kolejích SŽDC vloni zemřelo 234 osob, což znamená téměř šestnáctiprocentní pokles oproti roku 2014. Více než dvě stovky z nich přitom jednaly ve zřejmém sebevražedném úmyslu. Na železničních přejezdech došlo k 154 střetům drážních vozidel s účastníky silničního provozu včetně chodců, které si vyžádaly 32 životů. Již třetí rok po sobě přitom z viny SŽDC nezemřel na drahách ani jeden člověk, stejně dlouho nezpůsobil správce kolejí žádnou nehodu na přejezdu. Méně pozitivní bilanci přinesla výše odhadnutých hmotných škod, která dosáhla téměř 529 milionů korun. To je o 291 milionů více než v předchozím roce, což znamená nárůst o plných 122 procent. Bohužel již několik let také dochází k mírnému nárůstu počtu událostí, při kterých drážní vozidla nezastavila před návštěvami zakazujícími jízdou. Vloni bylo zaznamenáno 89 takových případů, pouze jednou však byla odpovědnost na straně SŽDC. Černým dnem české železnice se stal vloni 22. červenec, kdy na železničním přejezdu ve stanici Studénka zůstal stát mezi staženými závorami kamion s polskou registrační značkou, do kterého vzápětí narazilo pendolino jedoucí na expresu z Bohumína do Františkových Lázní. Nehoda si vyžádala životy tří cestujících, další čtyři byli zraněni těžce, stejně tak strojvedoucí vlaku. Hmotná škoda přesáhla 157 milionů korun, což byla téměř třetina z celkových škod za loňský rok.

**01. 03. 2016 Falešné faktury na SŽDC: zmizelé desítky milionů se dodnes nevrátily**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/falesne-faktury-na-szdc-0v7-ekonomika.aspx?c=A160301\\_114635\\_ekonomika\\_chrs](http://ekonomika.idnes.cz/falesne-faktury-na-szdc-0v7-ekonomika.aspx?c=A160301_114635_ekonomika_chrs))

Po více než roce se policistům stále nepodařilo vypátrat, kdo přelstil Správu železniční dopravní cesty falešnými fakturami v řádu desítek milionů korun. Na výplatách už finanční postih pocítili někteří zaměstnanci včetně generálního ředitele. Státní Správě železniční dopravní cesty se ani po roce nepodařilo získat zpět peníze, které odeslala na falešné účty. Jeden z velkých případů okradení státní organizace zatím skončil jen pokutou pro některé manažery dopravní cesty. Policie potvrdila, že vyšetřování zatím pokračuje. To, zda jsou peníze zajištěné, nevedla, ke státní firmě se však zpátky na účet nedostaly. Část peněz se podle informací iDNES.cz podařilo zajistit v zahraničí, odkud se však ještě nevrátily.

Neznámí podvodníci využili na konci roku 2014 velkého množství faktur a odeslali Správě železniční dopravní cesty na hlavičkovém papíře jedné z tradičních dodavatelských firem oznámení o změně čísla účtu. Pracovníci SŽDC však neověřili, zda byl dopis pravý, a rovnou začali platby posílat na nově založený účet. „Tímto způsobem bylo podle zjištění policie napadeno hned několik velkých společností v rámci celé České republiky,“ tvrdí mluvčí organizace Jakub Ptačinský. Podle něj včasné zveřejnění pomohlo zabránit podvodům v dalších státních i soukromých firmách.

**Desítky milionů bílému koni**

Falešný účet byl zřejmě založen „bílým koněm“, peníze následně okamžitě putovaly na zahraniční konta. Správa nikdy nevedla, o kolik peněz přišla, podle informací iDNES.cz šlo o desítky milionů korun. Podvod vedl k tomu, že státní firma změnila systém proplácení faktur. „Okamžitě jsme přijali další nadstandardní bezpečnostní opatření, která zpříšňovala dosavadní nastavené kontrolní mechanismy včetně zavedení další kontrolní role na úrovni ověřovatele a schvalovatele změn identifikačních údajů u dodavatelů a odběratelů SŽDC,“ uvedl Ptačinský. Odeslání peněz na špatné účty zatím pocítili na výplatě někteří manažeři a zaměstnanci. „Kárná opatření včetně finančních postihů byla přijata v celé větvi, sahající od systémových pracovníků až po úroveň nejvyšší, tedy včetně pozice generálního ředitele,“ dodal Ptačinský. Podle něj jde v součtu zhruba o půl milionu korun.

**02. 03. 2016 Dráhy vybírají firmu na opravy 50 vagonů za 300 milionů**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-vybiraji-firmu-na-opravy-50-vagonu-za-300-milionu-1275810>)

V souvislosti se zapojováním ojetých rakouských vagonů do provozu na tuzemských kolejích přichystaly České dráhy pro železniční opravy zajímavou zakázku. Jde o takzvané periodické opravy, kterými musí každý vagon projít po ujetí přesně daného počtu kilometrů. Celkem půjde o 127 oprav. Dráhy počítají, že za čtyři roky provozu za ně vydají přes 300 milionů korun. Zakázka se zatím týká padesátky vagonů pro rychlost 200 kilometrů v hodině, které český dopravce koupil od Rakouských spolkových drah. Celkem dráhy od jižních sousedů převzaly v několika sériích 120 vagonů v provedení první i druhé třídy, některé jsou s dětským kinem, 13 vagonů je určeno pro převoz aut. Dopravce je nasazuje především na mezinárodní linky. „Zatím jsme u těchto vozů dělali vlastními silami především opravy podvozků, nyní je ale třeba začít provádět velké vyvazovací opravy. Proto jsme vypsalí veřejnou soutěž,“ uvedl mluvčí drah Radek Joklík. Za opravy a údržbu svých vlaků platí dráhy ročně stovky milionů korun.

**02. 03. 2016 Na stojáka, ale levně. Rychlovlaky Paříž – Brusel sázejí na nízké ceny (Thalys, Izy)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/thalys-zavadi-specialni-jizdenku-na-stojaka-fzb/eko-doprava.aspx?c=A160301\\_234430\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/thalys-zavadi-specialni-jizdenku-na-stojaka-fzb/eko-doprava.aspx?c=A160301_234430_eko-doprava_suj))

Na deset eur klesla cena za jízdenku do vlaků mezi Paříží a Bruselem, která stojí běžně čtyřnásobek i více. Má to však háček: výměnou za nízké jízdné nemáte jistotu, že si sednete. K nezvyklému kroku, jak přilákat další zákazníky do svých vysokorychlostních vlaků, přistoupil dopravce Thalys. Zavádí nové nízkonákladové spoje, kde nebudou mít cestující jistotu, že si sednou. Thalys začal jízdenky nabízet pod názvem Izy, půjde o několik vlaků denně. I když se jedná o vysokorychlostní soupravy, vlak nepojede tak rychle jako ostatní jednotky stejného dopravce. Kvůli úspoře poplatků za použití kolejí pojedou po pomalejších tratích. Stále bude však výrazně rychlejší než cesta autem či autobusem. Zeleno-fialové vlaky zvládnou cestu za 2 hodiny a 8 minut, v některých případech jim cesta potrvá podle jízdního řádu dvě a půl hodiny. Běžně jednotky Thalys jezdí mezi oběma městy hodinu a 22 minut. Jízdenky se budou prodávat pouze přes internet. Dosud stojí nejlevnější jízdenky mezi oběma městy při nákupu dopředu a bez možnosti zrušení 41 eur, Izy začne na 10 eurech. Za tuto cenu však lidé dostanou pouze místo ke stání. Pokud zbude nějaké místo volné, budou mít možnost si sednout. I počet míst na stání ale bude omezen na 10 v každém spoji. O pět eur dražší jsou další místa – sklápěcí sedačky umístěné na koncích vozů, za ně zaplatí cestující 15 eur. Běžná sedačka vyjde na 19 eur při rezervaci dopředu, hodinu předem vyjde na 59 eur. Firma ještě nabízí velké sedačky XL odpovídající první třídě, kde cena začíná na 29 eurech.



Thalys na spoje Izy nasadí pětivozovou jednotku TGV s 393 místy, ve voze nebude žádné občerstvení, cestující si s sebou mohou vzít jen jeden kufr. Thalys vysvětluje novou nabídku tím, že chtějí zůstat dál rychlejší než auta, ale současně i zlevnit a přilákat úplně nové cestující. „Zpomalení a zjednodušení servisu na minimum nám umožňuje přijít s takovou nabídkou, která je levná a přitom stále rychlejší a bezpečnější než cesta autem,“ řekla šéfka společnosti Thalys Agnès Ogierová.

**04. 03. 2016 Evropské železnice jsou blíže liberalizaci, dohoda může být za měsíc**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/evropske-zeleznice-jsou-blize-liberalizaci-dohoda-muze-byt-za-mesic-1276647>)

Jednání o unijním čtvrtém železničním balíčku by se mohla uzavřít během března nebo dubna. Ta v současné době probíhají v takzvaném dialogu mezi vládami členských zemí, Evropským parlamentem a Evropskou komisí. Stínový zpravodaj liberální frakce pro tuto legislativu, europoslanec Pavel Telička, nepovažuje aktuálně dohodnutý kompromis za dostatečnou liberalizaci evropských železnic. Čtvrtý železniční balíček je soubor legislativních opatření, který měl oslabit dominantní postavení státem vlastněných společností na železničním trhu. Jedním z důležitých bodů přitom měl být udělování zakázek ve výběrovém řízení. Jenže k němu přidal Evropský parlament výjimky, které ještě výrazně rozšířili zástupci evropských ministerstev dopravy v Radě EU. Podle těchto výjimek by úřady mohly přímo udělovat na železnici dopravní zakázky, pokud by to zdůvodnily „relevantními strukturálními a geografickými charakteristikami trhu a železniční sítě“. Další možností by byl případ,

kdyby takto udělená zakázka zlepšila kvalitu nebo výhodnost služeb v porovnání s předchozí smlouvou. „Kdyby tohle bylo výsledkem, mohl bych jakýkoliv členský stát přijít se zdůvodněním, které by umožňovalo dát z ruky kontrakt téměř kdykoliv,“ řekl serveru E15.cz europoslanec Pavel Telička, který se účastní jednání takzvaného dialogu. V něm se setkávají zástupci Rady tří unijních institucí, aby našli shodu nad připravovanou legislativou. Tu totiž musí schválit jak evropští ministři dopravy, tak Evropský parlament.

### Státy proti liberalizaci

A právě legislativní sbor kope spíše za tu liberálnější podobu evropských železnic. „Nálada v Radě skutečnému otevření trhu nakloněná není,“ myslí si Telička. „Členské země jsou pod tlakem svých často státem placených železničních společností.“ Těch je podle europoslance velká většina a patří mezi ně i Česká republika. Telička s dosavadním stavem jednání zatím spokojený není. Připouští ale, že evropští ministři dopravy už svoje pozice korigovali a v podmínkách pro výjimky z povinnosti veřejných zakázek mělo dojít k „výraznému posunu“. Přesné detaily případných kompromisů ale kvůli probíhajícímu jednání zatím nechce zveřejňovat. Případná dohoda by mohla přijít v průběhu následujících dvou měsíců. Pravděpodobně v ní bude i ustanovení, podle které by společnost měla v případě zahájení převzetí dopravní zakázky od svého předchůdce převzít zaměstnance, kteří na dané trati pracovali. Český europoslanec se obává toho, že by to v případě menších firem mohlo vést k propouštění dosavadních vlastních pracovníků.

### 04. 03. 2016 Leo Express se vrací do hry o rychlíky z Plzně. Levnější a s režijkami (R16 Plzeň – Most)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/soutez-o-rychliky-na-trati-plzen-most-dxd/eko-doprava.aspx?c=A160304\\_152443\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/soutez-o-rychliky-na-trati-plzen-most-dxd/eko-doprava.aspx?c=A160304_152443_eko-doprava_suj))

Soukromý železniční dopravce Leo Express chce ještě vstoupit do hry o provoz rychlíků mezi Plzní a Mostem. Ministerstvu dopravy předložil novou nabídku, v které počítá s cenou pod 70 korun za každý kilometr a přepravou majitelů režijních jízdének zdarma. Stát přitom počítá, že zakázku zadá napřímo vítězi nepravomocně zrušené soutěže o provoz vlaků na této trati, společnosti GW Train Regio. Ta nabídla v soutěži nejméně, 74,7 koruny za kilometr. Leo Express nabídl o čtyři koruny více. Podle šéfa Leo Express Petera Köhlera je důvodem nové nabídky fakt, že se od té doby změnila situace na trhu. Cena nafty dál klesla, kontrakt zadaný napřímo navíc nebude patnáctiletý, jak počítala soutěž, ale desetiletý. Zadat zakázku na rychlíky napřímo umožňuje ministerstvu evropská směrnice.

Leo Express nechce přesně říct, jakou cenu nabídl, podle Köhlera je ale v procentním vyjádření „dvojciferně nižší“ než nabídka GW Train Regio, míří tedy pod 70 korun. Tato nabídka počítá se staršími modernizovanými vozy. O jaké jde, nechce firma uvést. Firma má však připravenou i dražší nabídku, která počítá s nízkopodlažními vozy, ani u té ale nechce říct cenu. „Chceme veřejnosti i ministerstvu ukázat, že jsme schopni provozovat dopravu v závazku veřejné služby za výrazně výhodnějších podmínek a s lepší kvalitou,“ říká Köhler. Ten chce do okolí tratě přilákat turisty, region na sever od Plzně považuje za oblast s nevyužitým potenciálem. Proto slibuje, že na nádraží vybuduje půjčovnu kol. Ministerstvo zatím jedná o přímém zadání pouze s GW Train Regio, dohoda však ještě není hotová. S nabídkou Leo Expressu se úředníci ještě neseznámili, firma ji poslala tento týden. „Na linku R16 jsme vypsalí řádnou soutěž a pořád dáváme přednost jejímu úspěšnému dokončení. Pokud ale bude zrušena, musíme být připraveni. Proto jsme logicky začali vést jednání se společností, která nabídla v soutěži nejnižší cenu a zároveň splnění požadavků stanovených v tendru,“ řekl mluvčí resortu Tomáš Neřold. Soutěž nepravomocně zrušil na návrh Českých drah Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Ten mimo jiné vyhověl stížnosti Českých drah, že jsou diskriminovány povinností uznávat na trase režijní jízdénky. Ty sice využívají i jejich zaměstnanci, ale více než polovina je v držení jiných organizací, především Správy železniční dopravní cesty. Leo Express nově jako první soukromý dopravce nabídl státu, že by režijkáře vozil zdarma. „Jsme připraveni zapojit se do celostátní tarifní integrace i poskytovat zaměstnanecké jízdni zaměstnanecké výhody majitelům režijních jízdének,“ dodal Köhler.

### 06. 03. 2016 České dráhy hledají, kdo jim bude provozovat spací vozy další roky

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-soutezi-provozovatele-ubytovacich-vozu-pc6-eko-doprava.aspx?c=A160306\\_133034\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-soutezi-provozovatele-ubytovacich-vozu-pc6-eko-doprava.aspx?c=A160306_133034_eko-doprava_suj))

Po velké soutěži na provoz jídelních vozů vypsalý České dráhy další velkou zakázku na služby. Ve dvou soutěžích s odhadovanou cenou 140 milionů korun hledají provozovatele svých lůžkových

a lehátkových vozů. Zakázky České dráhy vypsaly na celkem 43 měsíců, soutěží je podle dvou oblastí: západ a východ. Soutěž přichází v době, kdy zejména na západ od našich hranic dochází k velkému omezení nočních vlaků. Vozy jsou ve vlastnictví Českých drah, vítěz soutěže má zajistit jejich provoz a palubní personál.

Ubytovací vozy Českých drah dlouhodobě provozuje společnost JLV, v které má dopravce částečný podíl. Dá se však očekávat i zájem zahraničních provozovatelů. Jisté je, že z jízdního řádu na příští rok vypadnou například lůžkové vlaky z Prahy do Kolína nad Rýnem, Deutsche Bahn s provozem nočních spojů zcela končí. Proti zastavení provozu nočních vlaků ještě v Německu sepisují petici. Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského je ale jinak rozsah nočních spojů stabilní. „Další relace jsou v současnosti v jednání v souvislosti s přípravou jízdního řádu,“ dodal Štáhlavský.

Rozdělení soutěže na východ a západ souvisí s požadavky národních dopravců, kteří noční vlaky provozují na území jednotlivých států. V případě tras na západ totiž musí mít personál složené národní zkoušky ve stanoveném rozsahu. U spojů na východ pak není personál součástí doprovodu vlaku, má jen povinnosti v oblasti servisu a odbavení v ubytovacích vozech a obdobné zkoušky skládat nemusí. „Z těchto odlišných požadavků na výkon personálu souvisí i předpokládané rozdílné náklady,“ vysvětlil Štáhlavský.

České dráhy nechtějí z obchodních důvodů uvést, kolik lidí ročně v ubytovacích vozech svezou. Nejistý je zatím provoz lůžkových a lehátkových vozů na Balkán do Splitu a černohorského Baru. „Provoz bude zajištěn podle aktuální bezpečnostní situace na Balkáně,“ dodal Štáhlavský.

#### **Kam jezdí České dráhy s lůžkovými a lehátkovými vozy:**

- Praha – Krakov
- Praha – Košice - Humenné (společně se ZSSK – lůžkové vozy)
- Praha – Banská Bystrica/Zvolen
- Berlín – Praha – Budapešť (společně s MÁV/WSBA – lehátkové vozy)
- Berlín – Praha – Vídeň (společně s MÁV/WSBA – lehátkové vozy)
- Praha – Curych (produkt CNL DB, společně s DB – lehátkové vozy)
- Praha – Köln (Rhein) (produkt CNL DB, společně s DB – lehátkové vozy)

#### **Ostatní společnosti zajišťují provoz dále na těchto linkách:**

- Praha – Varšava (PKP)
- Praha – Kyjev (UŽ)
- Praha – Košice (ZSSK)
- Praha – Poprad (ZSSK)
- Cheb – Praha – Košice (ZSSK)
- Varšava/Krakov – Břeclav – Vídeň/Budapešť (PKP)
- Moskva – Praha/Vídeň/Cheb/Budapešť (RŽD)
- Petrohrad – Praha/Vídeň (RŽD)
- Moskva – Nice (RŽD)

### **07. 03. 2016 NKÚ: Modernizace železničních koridorů se neúměrně prodlužuje**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nku-modernizace-zeleznicnich-koridoru-se-neumerne-prodluzuje/1323456>)

Modernizace tranzitních železničních koridorů se neúměrně prodlužuje. Koridory měly být dokončeny v roce 2010, dostavěné ale budou nejdříve v roce 2021. Stavby jsou předraženy. Vyplývá to ze zprávy Nejvyššího kontrolního úřadu (NKÚ), který prověřil poskytování, použití a čerpání peněz na modernizaci III. a IV. tranzitního železničního koridoru. Podle ministerstva dopravy jsou dílčí zpoždění způsobena především průtahy v oblasti schvalovacích procesů. Vyjádření Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) ČTK shání. U kontrolovaných projektů se stavební náklady na jeden kilometr pohybovaly od 117 do 352 milionů korun. "Od cenového normativu, který by měl sloužit k ocenění nákladů při přípravě stavby, se tak liší až o 156 procent, SŽDC ale tento normativ, stejně jako další nástroje pro kontrolu, zda je předpokládaná cena oprávněná, nepoužívala," uvedli kontrolóři. Náklady na jeden kilometr modernizace byly u III. koridoru 176 milionů korun, u IV. koridoru 203 milionů korun.

Ministerstvo dopravy zavedlo závazné používání normativu a dalších kontrolních nástrojů až v únoru 2015. Přitom díky kontrole oprávněnosti nákladů a hledání jiných technických řešení se SŽDC v minulosti podařilo náklady výrazně snížit. V roce 2015 to bylo podle NKÚ o 23,2 miliardy korun méně oproti roku 2005. "Jejich poklesu ale ministerstvo dosáhlo jen díky tomu, že z plánovaných nákladů vyškrtlo náklady na modernizaci dvou finančně náročných úseků," míní úředníci. Už v roce 2004 poukázal NKÚ na to, že model financování modernizace zpracovaný ministerstvem dopravy je nereálný. Podle NKÚ se modernizace neúměrně prodlužuje, podobný problém přitom kontroloři popsali už v roce 2009. Situace se ale podle nich i přes přijatá opatření k lepšímu nezměnila.

Modernizaci koridorů, která má zkrátit jízdní doby a zvýšit rychlosti vlaků, schválila vláda v letech 2001 a 2002 s tím, že budou dokončeny do roku 2010. Podle současného odhadu se je ale nepodaří dokončit dříve než v roce 2021. Modernizace tak potrvá přes 18 let. Navíc stále není dořešena stavba některých úseků. Největší průtahy provázejí přípravu projektů. Od zpracování první projektové dokumentace do získání stavebního povolení uplynulo průměrně šest let, u 12 z 37 staveb ještě více. U některých projektů to bylo i víc než deset let. Dlouhé schvalovací procesy přiznává i ministerstvo dopravy. "Bohužel ne všechno se podařilo prosadit podle původních ambiciózních plánů," uvedl v reakci mluvčí ministerstva Zdeněk Neusar. Připomněl, že svou roli sehrálo také zastavení přípravy některých staveb v období úřadování ministra Víta Bárty. "Tehdy se například zastavila příprava celého IV. tranzitního železničního koridoru směrem na jih od Tábora," uvedl. Přípravu staveb prodlužovaly především nevyřešené výkupy pozemků a problémy při získání územních rozhodnutí nebo stavebních povolení. Podle NKÚ tuto dobu prodlužovaly také změny v koncepci a v technickém řešení některých staveb ze strany SŽDC. Do června 2015 se podařilo zmodernizovat z III. koridoru dlouhého 329,4 kilometru 71 procent trasy. Příprava a stavba dosud stály 41,6 miliardy korun. Ze IV. koridoru, který měří 179,9 kilometru, je zatím dokončeno 59 procent trati. Příprava a stavba už stály 23,1 miliardy korun. Největší část nákladů na modernizaci financuje EU z operačního programu Doprava, celkem chce ministerstvo z evropských fondů zaplatit téměř 55,5 miliardy korun.

### 07. 03. 2016 Správa železnic zmodernizuje trať a nádraží v Berouně (Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/sprava-zeleznic-zmodernizuje-trat-a-nadrazi-v-beroune/1323503>)

Berounské nádraží i stanici v nedalekém Králově Dvoře čeká rozsáhlá rekonstrukce. Kromě obnovy nástupišť a další staniční infrastruktury počítá projekt s modernizací zhruba pěti kilometrů kolejí mezi oběma stanicemi. Hodnotu projektu odhadla Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) na více než 1,8 miliardy korun. Vyplyvá to z oznámení ve Věstníku veřejných zakázek (<https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/cs/Form/Display/626395>). "Hlavním přínosem kromě zkvalitnění železniční dopravy a vybudování nové moderní železniční stanice v Berouně je pak přínos této stavby ke zkrácení doby jízdy mezi Prahou a Plzní, která by po dokončení všech staveb na tomto úseku měla být pod jednu hodinu," řekl ČTK mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Teď běžné soupravy 113 kilometrů dlouhou trať mezi Prahou a Plzní urazí za hodinu a 36 minut. Soupravy pendolino jsou o 14 minut rychlejší.

Úsek u Berouna je součástí takzvaného třetího tranzitního koridoru protínající Česko od německých hranic přes Plzeň, Prahu, Pardubice a Ostravu směrem k hranicím se Slovenskem. Rekonstrukce úseku u Berouna, která by měla začít ve druhé polovině letošního roku a skončit na konci roku 2018, je jedním z prvních projektů, které jsou hrazeny z evropského operačního programu Connecting Europe Facility (CEF), v němž je pro ČR vyhrazeno zhruba 27 miliard korun. Po dokončení stavby by úsekem mohly vlaky projíždět 120kilometrovou rychlostí, kromě kompletní rekonstrukce kolejí by také mělo být modernizováno zabezpečovací zařízení tak, aby provoz vlaků mohl být řízen z centrálního dispečerského stanoviště v Praze. Správa železnic rovněž počítá s obnovou dlouhodobě nevyužívaných kolejí a rekonstrukcí trolejí.

### 07. 03. 2016 Maďarsko otevře železniční přechody s Chorvatskem, zavřené byly půl roku

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/zahranicni/udalosti/madarsko-otevre-zeleznicni-prechody-s-chorvatskem-zavrene-byly-pul-roku-1277357>)

Maďarsko a Chorvatsko znovu otevřou tři železniční pohraniční přechody, které byly uzavřeny kvůli uprchlické krizi. Oznámila to agentura Reuters s odvoláním na vyjádření ministrů vnitra obou zemí.

Bližší podrobnosti ale ještě nejsou známy. Loni na podzim přes hranici z Chorvatska proudily do Maďarska obrovské davy uprchlíků, kteří mířili zejména do Německa. Úřady proto začaly 17. října kontrolovat všechny osoby na železničních přechodech Gyékényes, Magyarbóly a Murakeresztúr. Proud migrantů, kteří mířili na své cestě z Řecka přes Balkán dál do západní Evropy, se zastavil poté, co Maďarsko postavilo na svých hranicích se Srbskem a posléze i s Chorvatskem plot. Uprchlíci poté začali volit trasu přes Slovinsko a Rakousko.

### 07. 03. 2016 O přímé vlaky z Liberce přes Harrachov do Polska je velký zájem

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/o-prime-vlak-y-z-liberce-pres-harrachov-do-polska-je-velky-zajem/1323639>)

O přímé vlaky, které začaly loni v prosinci jezdit z Liberce přes Harrachov do polské Sklářské Poreby, je velký zájem. Vozy jezdí plné, využívají je Poláci k cestě do a z českých lyžařských středisek, výrazně ale přibýlo i českých turistů, mířících do Polska. Teď o jarních prázdninách jezdí na trase osm párů vlaků denně, dopoledne každou hodinu, odpoledne každé dvě hodiny, řekl dnes ČTK Pavel Blažek, jednatel společnosti Korid LK, která je koordinátorem dopravy v Libereckém kraji.

Z České strany jezdí podle Blažka nejvíce cestujících z Tanvaldu, do Kořenova, Harrachova a polských Jakušic. Z Polska jezdí vlaky nejvíce cestujících do Jakušic a do Harrachova. Část ale míří i dál do českého vnitrozemí. Kvůli velkému zájmu cestujících jezdí teď na trase zdvojené soupravy, které pojmu až 140 cestujících. "Dopolední vlak, který vyjíždí ze Sklářské Poreby v 10:30 je dokonce trojitý a je plný, se zájmem cestujících jsme opravdu spokojeni," poznamenal Blažek. Největší nápor zažívají podle něj vlaky o sobotách dopoledne. Po skončení jarních prázdnin budou vlaky do Polska jezdit jen třikrát denně – ráno, v poledne a večer. Od května ale přibude spojů o víkendech a svátcích a o letních prázdninách bude zase jezdit osm párů vlaků každý den. Omezený provoz bude na trati také o Velikonocích. "Většinu provozu platí polská strana, takže ta si určuje kalendář. V Polsku mají Velikonoce jiný charakter než u nás, tam jsou lidé hlavně doma, v rodině a nikam zrovna o Velikonocích nejezdí, takže to máme jako mimosezonní provoz, protože v Polsku ta poptávka není," vysvětlil Blažek.

Přímé spojení se na trať vrátilo zhruba po 70 letech. Jízdenka z Liberce do Sklářské Poreby stojí 90 korun, cesta trvá bez deseti minut dvě hodiny. Jde o turisticky atraktivní železnici, zájem o ni stoupá meziročně o 20 až 30 procent. Ještě loni ale museli cestující v Kořenově přesehat do polských vlaků. Polsko a Česko se už před dvěma lety dohodly na přímém spojení bez přestupu a sjednocení tarifu. Teprve loni se to ale podařilo. Dopravu zajišťují České dráhy moderními soupravami Stadler. Díky přímému spojení Liberecký kraj na provozu značně ušetřil. Zatímco loni za přeshraniční provoz platil 3,8 milionu korun, letos ho podle Blažka stejný rozsah služby přijde jen na necelých 890 000 korun.

### 07. 03. 2016 Správci železnic chystají u Pardubic novou železniční trať za miliardy (Ostřešanská spojka, Chrudim – Pardubice)

Zdroj: iDNES.cz ([http://pardubice.idnes.cz/chrudim-a-pardubice-ma-spoj-it-nova-zeleznici-trat-za-2-2-miliardy-pxf-/pardubice-zpravy.aspx?c=A160307\\_2230678\\_pardubice-zpravy\\_jah](http://pardubice.idnes.cz/chrudim-a-pardubice-ma-spoj-it-nova-zeleznici-trat-za-2-2-miliardy-pxf-/pardubice-zpravy.aspx?c=A160307_2230678_pardubice-zpravy_jah))

Správa železniční dopravní cesty chce vybudovat novou trať do Chrudimi, která povede přes Nemošice a Ostřešany. Pokud vše půjde dobře, začne se stavět už za čtyři roky. Cena? Přes dvě miliardy korun. Revoluci v cestování mezi Chrudimí a Pardubicemi má přinést stavba nové tratě, takzvané ostřešanské spojky, kterou chystá Správa železniční dopravní cesty. Jízda by se zkrátila, navíc by na trase přibýly nové zastávky, jedna dokonce přímo v centru Pardubic. „Předpokládané zahájení stavby je 2020 až 2022, s rozpočtem 2,2 miliardy,“ uvedl Marek Illiaš, mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Dodal, že společnost Sudop bude připravovat dokumentaci k záměru projektu. Poté bude muset SŽDC zhotovit studii EIA – posouzení vlivu na životní prostředí a požádat o stavební povolení. „Chtěli jsme toto řešení léta, ale SŽDC tvrdilo, že to nejde, že je to příliš drahé. A teď nám dali za pravdu. Je to potřeba, vždyť se jedná o spojení dvou největších měst Pardubického kraje,“ řekl náměstek pardubického hejtmána odpovědný za dopravu Jaromír Dušek. Už od vzniku tratě roku 1871 jezdí vlaky z Pardubic do Chrudimi zvláštním způsobem. Nejdříve musejí jet do Rosic, aby pak zamířily opačným směrem na jih. Trať totiž není s koridorem propojená. Stejně složitě cestují i lidé z Chrudimi do Pardubic. Komplikované a pomalé cestování mezi oběma městy má ukončit nová trať. Takzvaná ostřešanská spojka by se odpojila od koridoru v Pardubičkách a vedla by od Nemošic přes Mikulovice kolem Ostřešan přímo do Chrudimi. Tato trasa by výrazně urychlila spojení mezi Chrudimí, Pardubicemi a Hradcem.



**Cestující ocení i novou zastávku**

Stará trať vedoucí kolem pardubického závodiště má kvůli letišti zůstat, zbylá část by patrně zmizela. Cestující by ocenili nejenom podstatně rychlejší jízdu, ale i novou zastávku Pardubice centrum umístěnou mezi podjezdem ulic Jana Palacha a ulicí 17. listopadu. „Chci být mírný realista, ale víme, jak se budují dopravní stavby, a podobných termínů a vyjádření jsme už zažili hodně,“ uvedl starosta Chrudimi Petr Řezníček.

Loni v létě schválila Centrální komise Ministerstva dopravy „Studii proveditelnosti Uzel Pardubice“, ve které projektanti řešili sedm možných způsobů modernizace pardubického nádraží a tratě mezi Pardubicemi a Chrudimí. A právě stavbu ostřešanské přeložky vybrali jako nejvhodnější řešení. Ani vysoké náklady nemusejí znamenat zásadní problém, vždyť SŽDC loni dokončila modernizaci čtyřicetkilometrového úseku z Medlešic do Hlinska za bezmála miliardu korun. A ještě jeden argument, proč tentokrát brát plány SŽDC vážně – stavba má přímo navazovat na dlouho odkládanou modernizaci pardubického nádraží, která se pravděpodobně uskuteční. Místostarosta Chrudimi Jaroslav Trávníček ale tvrdí, že dávat přes dvě miliardy na vylepšení cestování mezi Pardubicemi a Chrudimí nedává smysl. „Myslím si, že to pro tento region není úplně prioritou, ty peníze lze využít lépe. A podle mne by teď stačilo, kdyby České dráhy posílily spojení z Chrudimi do Rosic,“ uvedl Trávníček.

Projektanti slibují, že by trať podle potřeby vybavili protihlukovými stěnami. U Mikulovic dokonce uvažují o tom, že by trať překonala tamní kopec tunelem. Zatímco uzavřené železniční stanice Medlešice a Staré Jesenčany by se staly zajímavé leda tak pro drážní archeologii, na nové železnici by vlak zastavoval v centru Pardubic, navíc by vznikly zastávky Pardubice průmyslová zóna, Ostřešany a uprostřed polí zastávka Nemošice. Od průmyslové zóny v Pardubicích do Ostřešan by byl bezmála tříkilometrový dvoukolejný úsek. A to ještě projektanti zalitovali, že neprosadili elektrifikaci ostřešanské přeložky. Náklady na elektrizaci a novou trakční měnirnu v Chrudimi jsou podle firmy Sudop tak vysoké, že by se tato investice nevyplatila.

I v minulosti odborníci plánovali přeložení trati mezi Chrudimí a Pardubicemi. Mělo se jednat o medlešickou spojku, která, jak název napovídá, by zachovala Medlešicím vlakové spojení. Projektanti před osmi lety však zjistili, že tato trasa už není reálná a navrhli dražší, ale přímější ostřešanskou spojku.

**07. 03. 2016 Na železniční turistické tratě v Ústeckém kraji se vrátí vlaky**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-zeleznicni-turisticke-trate-v-usteckem-kraji-se-vrati-vlak/1323704>)

Na konci března se vrátí vlaky na železniční turistické tratě v Ústeckém kraji. Budou jezdit vždy o víkendech a svátcích až do konce října. Krajský úřad podpořil i provoz lodní dopravy mezi Ústím nad Labem a Litoměřicemi. ČTK o tom informovala mluvčí samosprávy Lucie Dosedělová. Slavnostní zahájení provozu čeká 25. března zubnickou lokálku. Právě do skanzenu v Zubrnici jezdí Ústečané na různé akce a vlakový spoj chyběl, lokálka vyjela jen výjimečně. Od konce března se historické lokomotivy vrátí na trať mezi nádražím v ústecké čtvrti Střekov a Zubrnici. Na trati teď dobrovolníci odstraňují náletové dřeviny. "Díky čemuž se někdy otevírají netušené pohledy na trať, ze kterých budou mít radost zejména fotografové. Probíhá také rozvoz pražců a příprava na velkou březnovou výměnu pražců, která se musí stihnout do zahájení pravidelného provozu na konci měsíce," uvádí se na stránkách Zubnické museální železnice.

Vlaky vyjedou také na Kozí dráhu mezi Děčínem a Telnicí. "Děčín i obce na trati vítají aktivitu kraje. Aby město provoz na Kozí dráze zajišťovalo dlouhodobě, není z finančních důvodů únosné," řekla ČTK mluvčí děčínské radnice Romana Silvarová. Loňský provoz Kozí dráhy včetně všech tematicky laděných akcí stál 297 000 korun. Ústecký kraj poskytl městu dotaci 200 000 korun. Přes léto se svezlo z Děčína na Telnici 2 000 lidí. Vedle dráhy na Děčínsku budou o víkendech a svátcích jezdit vlaky také na Švestkové dráze, která vede z Mostu do Lovosic, a Doupovské dráze mezi Kadaní a Žatcem. Zachována bude díky penězům kraje turistická linka Česká Kamenice – Kamenický Šenov a linka Libochovice – Mšené Lázně – Roudnice nad Labem. "Krajský úřad Ústeckého kraje zaplatí za provoz těchto tratí 4,414 milionu korun," uvedla Dosedělová.

I v historických vlacích budou moci cestující uplatnit integrované jízdenky, které platí na všechny krajem objednávané linkové autobusy a městskou dopravu v Teplicích a Ústí. Na zmíněných tratích kraj v minulosti přestal objednávat linkovou dopravu. Přilehlé obce pak začaly ze svého a s krajským příspěvkem financovat provoz o letních prázdninách. Výsledkem bylo oživení turistického ruchu, některé vlaky jezdí zcela vytiženy. Přispívat bude kraj letos také na provoz turistické lodní dopravy po Labi mezi Ústím a Litoměřicemi.

## 09. 03. 2016 V rychlících z Prahy do Hradce Králové a Trutnova se bude cestovat v kvalitě EuroCity/InterCity

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26215/>)

Národní dopravce České dráhy pokračuje ve výměně vozů, nyní se změna projeví na rychlíkové lince Praha – Hradec Králové – Trutnov. Osobní vagóny z počátku 90. let v kmenové části vlaků nahradí velkoprostorové vozy typu EuroCity/InterCity. Ty cestujícím nabídnou klimatizaci, volbu míst za sebou nebo proti sobě se stolem, nebo elektrické zásuvky pro napájení mobilních telefonů, notebooků a další elektroniky. České dráhy mezi Prahou, Hradcem Králové a Trutnovem letos vymění tři čtvrtiny osobních vozů v základní části souprav. Starší zatím zůstanou doplňkové posilové vozy. „Největší obnova rychlíkových souprav v historii Českých drah se nyní přesouvá na linku Praha – Hradec Králové – Trutnov,“ oznámil Michal Štěpán, člen představenstva zodpovědný za osobní dopravu. „Během příštích týdnů nasadíme na tuto linku prvních osm velkoprostorových vozů typu Bpee, které jsme dosud využívali na spojích EuroCity. Jezdily například do Vídně, Budapešti nebo Žiliny. Cestující z Prahy do Hradce Králové a Trutnova tak získají stejný komfort cestování, jako nabízíme v komfortních mezistátních vlacích nejvyšší kategorie,“ dodal Michal Štěpán.

Vozy typu Bpee nabízejí svým cestujícím ve 2. třídě tyto výhody:

- klimatizovaný interiér;
- čalouněné sedačky uspořádané za sebou nebo proti sobě, v takovém případě je mezi sedačkami i větší stůl umožňující například práci na notebooku;
- elektrické zásuvky 230 V 50 Hz pro napájení drobné elektroniky cestujících, jako jsou notebooky, mobilní telefony a další drobná přenosná elektronika;
- audiovizuální informační systém;
- uzavřený systém WC s možností používat WC také ve stanici.

### První třída v novém už jezdí

„České dráhy letos vymění tři čtvrtiny všech osobních vozů v základní soupravě téměř u všech rychlíků na této lince. Už od nového jízdního řádu na ní jezdí modernizované kombinované vozy 1. a 2. třídy a během roku sem přesuneme další vozy typu Bpee z vlaků EuroCity. Ze starších vozů tak zatím v soupravě zůstanou vozy se služebním oddílem a posilové vozy, které řadíme do vlaků ve špičce,“ upřesnil celkový rozsah obnovy vozů na trati Praha – Hradec Králové – Trutnov Michal Štěpán. Už od prosince jsou v rychlících Praha – Hradec Králové – Trutnov zařazeny modernizované vozy 1. a 2. třídy typu ABpee. Také tyto vozy, stejně jako nově nasazené vozy 2. třídy, nabízejí svým cestujícím klimatizované prostředí, elektrické zásuvky 230 V 50 Hz pro napájení drobné elektroniky jako jsou notebooky nebo mobilní telefony. V 1. třídě jsou mezi sedačkami stoly s rozkládacími křídly, na kterých je snadné i během cesty pracovat. Vozy mají také prostor pro přepravu jízdních kol.

### Vlakem z Hradce Králové do Prahy od 75 Kč

Vlaky mezi Hradcem Králové a Prahou mají plánovanou cestovní dobu 1 hodinu a 34 minut, resp. 1 hodinu a 40 minut v opačném směru. Cena vlakové jízdenky až do centra Prahy se pohybuje od 75 Kč pro majitele In Karet a od 95 Kč pro další cestující. Lidé mohou využívat i další slevy, např. skupinové, skupinové víkendové a další. Cestovní čas je tak plně srovnatelný s autobusy na této lince, a to včetně spojů, které končí v Praze na Černém Mostě, kdy cestující musí dále do centra využít metro. V takovém případě musí cestující počítat s dalšími 20 až 30 minutami na cestu a nejméně s 24 Kč na jízdenku MHD.

### Možnosti cestování z východních Čech do Prahy

trasa	vzdálenost	plánovaná doba jízdy	cena s In Kartou / bez In Karty
Hradec Králové – Praha	116 km	1 hod. a 34 min.	od 75 / od 95 Kč
Trutnov – Praha	185 km	3 hod. a 2 min.	od 129 / od 159 Kč
Náchod – Praha	160 km	2 hod. a 40 min.	od 119 / od 129 Kč
Broumov – Praha	201 km	3 hod. a 41 min.	od 149 / od 169 Kč
Rychnov n. K. – Praha	153 km	2 hod. a 41 min.	od 109 / od 149 Kč

### 09. 03. 2016 Kvůli úniku nafty nepojedou několik dní vlaky mezi Klatovy a Železnou Rudou (Bezděkov u Klatov)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1719781-kvuli-uniku-nafty-nepojedou-nekolik-dni-vlakly-mezi-klatovy-a-zeleznou-rudou>)

Kvůli masivnímu úniku nafty z lokomotivy bude několik dní mimo provoz železniční trať mezi Klatovy a Železnou Rudou. České dráhy proto musely zavést náhradní autobusovou dopravu, která platí i pro mezinárodní vlaky. Likvidace ekologické havárie by podle odhadů měla skončit v pátek po poledni. Rychlíky nahradí autobusová doprava v úseku Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín a zpět, v regionální dopravě budou náhradní autobusy jezdit mezi Klatovy a Janovicemi nad Úhlavou a také z Klatov do Železné Rudy-Alžbětína. SŽDC navíc kvůli ekologické havárii musela zrušit plánovanou výlukou na trati Plzeň–Domažlice, která měla probíhat tento týden. Jenže mezinárodní expresy z Prahy do Mnichova měly jezdit odklonem právě přes Klatovy, což teď není možné.

Hlášení o úniku nafty u Bezděkova na Klatovsku dostali hasiči v pondělí navečer. „Zhruba 700 metrů před obcí uvolněná část podvozku prorazila nádrž lokomotivy. Strojvedoucí byl na únik nafty upozorněn až na nádraží,“ uvedla mluvčí krajských hasičů Pavla Jakoubková. Odhadem podle ní uniklo do kolejiště kolem 2 000 litrů pohonných hmot. Hasiči pak nádrž provizorně utěsnili a zbylou naftu přečerpali do náhradních barelů. V následujících dnech hasiči Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) odstraní z kontaminované plochy koleje a budou asistovat specializované firmě při asanačních pracích, dodala Jakoubková. Navíc byly na jedno rameno řeky Úhlavy preventivně nainstalované normé stěny.

### 09. 03. 2016 Ministři schválili financování krajské železnice do roku 2034

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ministri-schvalili-financovani-krajske-zeleznice-do-roku-2034/1324732>)

Ministři na dnešním večerním jednání schválili financování krajské osobní železniční dopravy pro léta 2020 až 2034. Na twitteru o tom informoval mluvčí vlády Martin Ayer. Ministerstvo dopravy v úterý uvedlo, že kraje by ke každé vynaložené koruně na provoz železniční dopravy mohly získat zhruba 30 haléřů státní dotace. Peníze na spolufinancování krajské železnice posílá stát prostřednictvím ministerstva dopravy od roku 2010 na základě takzvaného železničního memoranda. Na dobu deseti let ministerstvo slíbilo krajům každoroční účelovou dotaci 2,6 miliardy korun plus inflační navýšení. Tato částka by se podle návrhu měla nyní zvýšit na téměř 2,9 miliardy korun. To má krajům pokrýt předchozí výpadek způsobený tím, že se v letech 2011 až 2013 částka o inflaci nezvyšovala. Původní návrh ministerstva dopravy zmiňoval tři varianty. Nejúspěšnější počítala s tím, že stát bude dotovat každé tři koruny vynaložené kraji jednou korunou ze státního rozpočtu. Naopak nejštědřejší počítal s tím, že stát doplatí polovinu peněz vynaložených kraji. Na definitivní podobě se ministerstvo v minulém týdnu dohodlo s předsedou vlády Bohuslavem Sobotkou a zástupci krajů.

Mezi kraji panuje výrazný rozdíl ve výši dotace na krajskou železnici. Největší podíl státních peněz k vlastním financím dostal podle ministerského šetření v roce 2014 Královéhradecký kraj. Ke svým 367 milionům korun od ministerstva dopravy dostal více než 270 milionů korun. Zatímco poměr státních dotací k vlastním vynaloženým penězům v Královéhradeckém kraji dosáhl více než 41 procent, v nejslabším Karlovarském kraji to byla pětina vynaložených peněz.

### 10. 03. 2016 Legiovlak vyjede do nové sezóny delší a čeká ho dvojnásobek zastavení

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1720930-legiovlak-vyjede-do-nove-sezony-delsi-a-ceka-ho-dvojnásobek-zastaveni>)

Legiovlak, který představuje československé legie a především jejich ruskou anabázi po Transsibiřské magistrále, vyjíždí do své druhé sezóny. Vlak sestavený z replik vozů, které legionáři v Rusku skutečně používali, by měl letos navštívit 28 měst, zejména v západní a severozápadní části Čech, zajede ale i do Moravskoslezského a Olomouckého kraje. První zastávku potom učiní 15. března ve Strakoněch, poslední 4. prosince v Zábřehu na Moravě. Legiovlak v roce 2016 zajede do 28 měst – oproti jeho první sezóně tedy takřka dvojnásobku. Tomu pomůže i zkrácení letní zastávky v Praze, která loni trvala téměř celé prázdniny, pouze na srušen. Legiovlak v měřítku H0 se zároveň rozjede po modelovém kolejišti na pražském Smíchově. I ti návštěvníci, kteří si Legiovlak prohlédli již loni, se při případné další prohlídce nebudou nudit. Od druhého roku totiž bude souprava delší o dva vozy.



„Připravujeme do soupravy zbrusu nový filmový vůz. Je to replika kinosálu. Bude možné, aby ve voze usedlo 30 návštěvníků a shlédlo dobové záběry, co naši legionáři natočili. Druhý vůz, který do soupravy připojujeme, bude vůz velitelský, tedy spíše salónního typu, kde probíhaly plánovací operace našich vojsk,“ popsal tajemník projektu Legie 100 Jiří Charfreitag. Časem by měl k Legiovlaku ještě přibýt pancéřový vůz.

Legiovlak je projekt Československé obce legionářské, který připomíná sté výročí boje legií za samostatný stát. Projekt má podle Charfreitaga příslibenou podporu do roku 2018, pořadatelé ale chtějí jezdit další dva roky. Poté by měl být umístěn buď do muzea, nebo se sám stát muzeem se stálou expozicí.

### Zastávky Legiovlaku 2016

- 15. – 20. 3.: Strakonice
- 22. – 27. 3.: Písek
- 29. 3. – 5. 4.: Příbram
- 7. – 12. 4.: Beroun
- 14. – 20. 4.: Kladno
- 22. 4. – 5. 5.: Ústí nad Labem
- 6. – 14. 5.: Teplice
- 16. – 22. 5.: Chomutov
- 23. 5. – 5. 6.: Karlovy Vary
- 6. – 10. 6.: Cheb
- 11. 6.: Aš
- 13. – 26. 6.: Plzeň
- 27. – 30. 6.: Rokycany
- 2. – 3. 7.: Železná Ruda
- 4. – 10. 7.: Klatovy
- 12. – 16. 7.: Domažlice
- 23. – 24. 7.: Bezdrůžice
- 1. – 30. 8.: Praha
- 2. – 15. 9.: Ostrava
- 16. – 22. 9.: Český Těšín
- 23. – 29. 9.: Opava
- 3. – 10. 10.: Hranice na Moravě
- 13. – 28. 10.: Olomouc
- 31. 10. – 6. 11.: Prostějov
- 7. – 13. 11.: Přerov
- 15. – 20. 11.: Bruntál
- 21. – 27. 11.: Krnov
- 29. 11. – 4. 12.: Zábřeh

---

### 11. 03. 2016 Pražskou železnici čekají opravy za miliardy. Dotknou se i mostů

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/prazskou-zeleznici-cekaji-miliardova-opravy-fno-eko-doprava.aspx?c=A160308\\_093033\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/prazskou-zeleznici-cekaji-miliardova-opravy-fno-eko-doprava.aspx?c=A160308_093033_eko-doprava_suj))

Cestování vlakem po Praze zkomplikují v příštích letech velká omezení. Správa železniční dopravní cesty chystá opravy dvou mostů přes Vltavu i modernizaci tratě přes Vršovice. Zatím poslední stavbou, kterou Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) začíná plánovat, je rekonstrukce tratě z hlavního nádraží na Smíchov. Už začala hledat projekční firmu. „S ohledem na dobu nutnou k zajištění přípravy předpokládáme zahájení stavebních prací v roce 2021,“ řekl mluvčí SŽDC Jakub

Ptačinský. Klíčovým místem rekonstrukce bude železniční most pod Vyšehradem. SŽDC nepočítá, že by se kvůli modernizaci tratě úplně pro vlaky uzavřel, současně ale nepředpokládá, že by se opravoval za provozu. „Předpokládá se proto, že pro zajištění železničního provozu po co možná nejdelší dobu i během stavebních prací, se vysune mostní pole do boku mimo mostní pilíře a na jeho místo přijde mostní provizorium. V celém úseku se posléze předpokládá jednokolejný provoz,“ vysvětlil Ptačinský. Detailní postup má stanovit až projektová dokumentace. Padly tak plány postavit most nový. „Přesný rozsah rekonstrukce bude dán podrobnou diagnostikou mostního objektu, která bude provedena v rámci zpracování přípravné dokumentace,“ dodal Ptačinský. Projektanti budou prověřovat i možnost trojkolejného provozu. Předpokládané náklady bez trojkolejného přemostění jsou 3,5 miliardy korun.

Už letos by měla začít rekonstrukce trati z hlavního nádraží do Vršovic a Hostivaře. SŽDC aktuálně zakázku na šestikilometrový úsek za 3,6 miliardy korun soutěží, součástí projektu je i velká modernizace vršovického nádraží. Příští rok na jaře má začít opakovaně odkládaná rekonstrukce Negrelliho viaduktu na trati z Masarykova nádraží přes Vltavu do Bubnů a dál na Kladno nebo Kralupy nad Vltavou. Původně se mělo stavět už loni, SŽDC se ale nepodařilo získat některé pozemky nutné pro modernizaci. Aktuální plán počítá se zahájením stavby v dubnu příštího roku.

### 11. 03. 2016 Pendolina projdou omlazením, dostanou nová čalounění i čistič bot

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/pendolina-projdou-omlazenim-dostanou-nova-calouneni-i-cistic-bot-1278596>)

Pendolina Českých drah projdou v příštích letech poprvé výraznější omlazovací kúrou. Dopravce chce vylepšit interiér rychlovlaků, které slouží na českých kolejích už přes deset let. V první řadě půjde o přečalounění sedaček, v první třídě bude materiálem kůže. Podlahy včetně druhé třídy zakryjí nové koberce, cestující se dočkají i zásuvek s konektorem USB nebo nových monitorů s informacemi o průběhu jízdy. „Stane se tak v příštích letech v rámci vyšších stupňů oprav plánovaných pro tyto jednotky. Je to podobné jako u jiných vysokorychlostních vlaků v Evropě po zhruba deseti až patnácti letech jejich provozu,“ uvedl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Podle něj zatím nebyl určen termín výběrového řízení, jasné nejsou ani náklady. Perličkou je instalace elektrického čističe bot. První kus dráhy nyní testují ve druhé třídě jedné ze souprav, pokud si jej cestující oblíbí, dočkají se ho v rámci revitalizace všechna pendolina. České dráhy mají celkem sedm pendolin, jedno zůstává mimo provoz po loňské srážce s kamionem.

První pendolino dorazilo do Čech od výrobce Alstom v roce 2003; po řadě zkušebních jízd jezdí vlaky v pravidelném provozu od prosince 2005. Jde o nejrychlejší spoje v České republice, na trase Praha – Ostrava činí jejich průměrná rychlost 120 kilometrů v hodině. Až do roku 2014, kdy dráhy nasadily do provozu siemensovské Railjety, šlo o jediné rychlovlaky v tuzemsku.

### 12. 03. 2016 Českým drahám hrozí pokuta za zakázku na wi-fi do railjetů

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/uhos-zahajil-spravni-rizeni-s-ceskymi-drahami-kvuli-wifi-pet-ekonomika.aspx?c=A160311\\_125416\\_ekonomika\\_chrs](http://ekonomika.idnes.cz/uhos-zahajil-spravni-rizeni-s-ceskymi-drahami-kvuli-wifi-pet-ekonomika.aspx?c=A160311_125416_ekonomika_chrs))

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) zahájil správní řízení s Českými drahami kvůli zakázce na montáž wi-fi do vlaků railjet. Má totiž podezření, že není v souladu se zákonem. „Na základě přezkoumání dokumentace k veřejné zakázce úřad získal pochybnost o tom, zda zadavatel postupoval při předmětné veřejné zakázce v souladu se zákonem, a proto zahájil správní řízení,“ napsal ÚOHS stěžovateli, který podal úřadu podnět právě kvůli zakázce na wi-fi do railjetů. Samotná montáž wi-fi do railjetů začala se zpožděním, ÚOHS v případě pochybení už zakázku nezruší, může ale České dráhy pokutovat. „Předběžné opatření vydáno není, neboť ve věci již byla uzavřena smlouva,“ vysvětlil mluvčí úřadu Martin Švanda. Server iDNES.cz o podezřelých okolnostech celé zakázky informoval v lednu (více čtěte zde). České dráhy za zakázku zaplatí stejně jako před lety za zasíťování stejného počtu vozů pendolin, předmětem zakázky ale není provoz. Navíc ceny komponentů pro wi-fi výrazně klesly. Do soutěže se přihlásila jediná firma. „Jsme přesvědčeni, že jsme při zadání zakázky postupovali plně v souladu se zákonem o zadávání veřejných zakázek,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.

Railjety jsou chloubou Českých drah, ale prakticky jedinými novými vozy, ve kterých není na palubě internet. Dopravce s montáží zařízení příliš nespěchal. Soutěž vypsal teprve půl roku poté, co vlaky od Siemensu převzal. Vstup antimonopolního úřadu by neměl ale už zásadně zpozdit montáž. Dodavatel získal potřebná povolení od Drážního úřadu v únoru. Pro České dráhy zasíťování provedou

společně ČD-Telematika a Simac. Nikdo jiný se do soutěže nemohl přihlásit, protože nesplnil podmínky účasti. Podmínky uvádějí, že firma musela mít reference na tři dodávky do vlaků s rychlostí nad 200 kilometrů v hodině v hodnotě nad 20 milionů korun. Ty vítězné sdružení také nemá, zajistilo si je od dodavatele routerů Icomera, který přitom ani není členem vítězného sdružení.

### 13. 03. 2016 Správa železnic chce do prázdných nádraží stěhovat úřady

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/sprava-zeleznic-chce-do-prazdnych-nadrazi-stehovat-urady/1325885>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) plánuje do nádražních budov nastěhovat státní úředníky. Program na oživení mnohdy prázdných a chátrajících budov má jít ruku v ruce s jejich opravami, řekl ČTK náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Přestože nádraží stále patří Českým drahám, správa železnic už o možném využití nádraží ze strany státních institucí vyjednává s Úřadem pro zastupování státu ve věcech majetkových. Umístění státních institucí do nevyužívaných nádražních prostor bude mít podle Drmoly výhodu pro obě strany. SŽDC si od projektu slibuje, že státní instituce na nádraží přivedou lidi, zbylé prostory pak správa železnic výhodněji pronajme dalším zájemcům, například firmám. Státním úřadům slibuje výrazně nižší nájemné, než kolik platí za nájmy v domech patřících soukromým majitelům. To by v krajním případě mohlo být i symbolické, což podle Drmoly SŽDC jako státní podnik může ve vztahu k další státní instituci udělat. Podle šéfa správy majetku je to další velká výhoda SŽDC proti současnému vlastníku nádraží – Českým drahám. Ty si jako akciová společnost takovouto cenovou politiku ani vůči státní instituci dovolit nemohou. Další výhodou je možnost čerpání dotací na opravy nádraží, kdy České dráhy mohou od EU získat maximálně 40procentní dotaci, kdežto SŽDC může požadovat dvojnásobek, dodal.

Převod nádraží z Českých drah na správu železnic schválila vláda loni a následně ji schválil řídicí výbor Českých drah. Zatím ale není jasné, jak se k transakci zhruba 1 500 nádražních budov za 3,24 miliardy korun postaví vedení drah a dozorčí rada. Dráhy totiž mají několik protichůdných posudků ohledně toho, zda je pro ně převod výhodný. Původně totiž společnost za transakci očekávala zhruba dvojnásobný obnos. Myšlenky na více peněz ale loni ukončilo rozhodnutí Evropské komise, podle které mohou České dráhy za budovy dostat právě zhruba tři miliardy korun bez toho, aby šlo o nedovolenou veřejnou podporu. Konečnou cenu má před definitivním rozhodnutím o prodeji potvrdit aktualizovaný cenový posudek. Podle Drmoly by se ale konečná částka proti uvedeným 3,25 miliardy korun významně neměla měnit.

V dobrém stavu je necelá polovina nádraží, zbytek si vyžádá rozsáhlejší rekonstrukci. Pokud se podaří nádraží na správu železnic převést k začátku května, což je podle SŽDC aktuální pracovní datum, mohla by do konce roku začít první vlna oprav. V té by podle Drmoly měla být opravena například nádraží v Hradci Králové, Děčíně, Chebu Liberci a Teplicích. Součástí prodeje nádražních budov má být i pražské hlavní nádraží, u kterého stejně jako u celého převáděného majetku mají dráhy pochyby, jestli není prodáváno pod cenou. Prodej se netýká pražského Masarykova nádraží nebo hlavního nádraží v Brně, u kterých nejsou vyřešeny vlastnické vztahy, respektive u brněnského nádraží otázka přesunu do jiné lokality.

### 13. 03. 2016 České dráhy koupily ztrátovou firmu na „nádražky“. Neví ale, co s ní (ČD Restaurant)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-ovladly-firmu-cd-restaurant-f0e-eko-doprava.aspx?c=A160313\\_112421\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-ovladly-firmu-cd-restaurant-f0e-eko-doprava.aspx?c=A160313_112421_eko-doprava_suj))

České dráhy ovládly sto procent akcií ve firmě ČD Restaurant, ve které dosud držely podíl ve výši 40 %. Za zbývající akcie zaplatily 22,7 milionů korun, tedy sedminásobek prodávající firmy. Jenže dráhy teď nevědí, co s firmou budou dělat dál. Nešlo však o zcela dobrovolnou transakci. Společnost zaměřená na zvyšování úrovně gastronomických služeb totiž v minulosti zažalovala České dráhy za to, že jí neplatí podle smlouvy. Celkem požadovala 37,6 milionu korun. Dopravce totiž přestal platit za audity restaurací na nádražích, které ČD Restaurant vykonal. Drahám navíc hrozil další soud za používání názvu ČD Restaurant na jídelních vozech. Soud nerozhodl, ale vyzval obě strany k mimosoudní dohodě. Uvedl, že nároky ČD Restaurant jsou oprávněné a tak bylo velmi reálné, že by ČD spor prohrály. Dráhy se proto nakonec dohodly s majitelem 60 procent akcií Petrem Kozákem a firmu koupily. Jaké plány nyní se společností mají, není jasné. „Další strategie a záměry budou předmětem jednání v dozorčí radě,“ dodal mluvčí drah Radek Joklík. Pořízení ČD Restaurantu se nezařadí mezi koupě století. Jen za rok 2014 firma prodělala přes 2,5 milionu korun při tržbách

lehce přes tři miliony. Má na starosti dvě nádražní restaurace v Praze-Libni a Pardubicích a audity „nádražek“ na všech železničních stanicích. Jenže nádraží mají brzy připadnout Správě železniční dopravní cesty a je otázka, zda bude chtít nový majitel služby využívat. „České dráhy mají rozpracované možnosti, jak společnost ČD Restaurant dále využívat,“ uvádí veřejně dostupný zápis z jednání řídicího výboru Českých drah. Podle zápisu se někteří členové výboru nad nákupem pozastavovali. „Značka ČD Restaurant má pro České dráhy významnou hodnotu a akvizice společnosti jako taková je ekonomicky a obchodně přínosná,“ ujišťovali je zástupci ČD.

#### 14. 03. 2016 Vláda rozhodne o prvním prodeji nevyužívané trati soukromíkovi (odb. Kamensko – Dolní Bousov, Čížkovice – Obrnice)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-rozhodne-o-prvnim-prodeji-nevyuzivane-trati-soukromnikovi/1326351>)

O prodeji dvojice nevyužívaných tratí bude tuto středu rozhodovat vláda. Jde o tratě z Čížkovic do Obrnic u Mostu a z Dolního Bousova do Kopidlna. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chce tratě prodat výrobci zabezpečovací techniky, společnosti AŽD Praha za téměř 11 milionů korun. ČTK to řekl mluvčí státní správy železnic Jakub Ptačinský. Jde vůbec o první prodej nevyužívané železniční trati soukromé společnosti. AŽD Praha zvítězila s nejvyšší nabídkou ve výběrových řízeních. Za trať z Čížkovic do Obrnic nabídla téměř 5,7 milionu korun a za trať z Dolního Bousova do Kopidlna 5,1 milionu korun. Pokud AŽD trať získá, bude na nich testovat vyvíjená železniční zabezpečovací zařízení. Trať chce rovněž nabídnout potřebám železničních dopravců, pokud budou mít zájem na nich provozovat nepravidelné nostalgické jízdy historickými soupravami. Případně je bude možné využít pro dopravní obslužnost obcí, které protíná, uvedla společnost.

Celkem je k postupnému prodeji vytypovaných 21 tratí. Státní správa železnic se jich chce zbavit především proto, že do nich nechce dále investovat a předpokládá, že peníze na jejich opravy bude platit nový majitel. Proti prodeji nevyužívaných tratí se v minulosti postavil Svaz cestujících ve veřejné dopravě, podle jehož předsedy Miroslava Vyky jde o krátkozraký krok. Řádně zdůvodněné podle něj nebylo ani původní rozhodnutí zastavit na uvedených tratích provoz vlaků. Pro prodej tratí je jednou z podmínek obnovení provozu. Nový majitel se musí zavázat, že na nich bude po následujících pět let provozovat železniční dopravu. Pokud navíc bude provozovat dopravu alespoň dvěma páry vlaků denně, může požádat o státní příspěvek na rekonstrukci těchto spojení.

#### 14. 03. 2016 Nukleární balistické rakety na kolejích. Ruský vlak posledního soudu (Barguzin)

Zdroj: iDNES.cz ([http://technet.idnes.cz/barquzin-rusky-vlak-posledniho-soudu-d8u-/vojenstvi.aspx?c=A160305\\_174451\\_vojenstvi\\_erp](http://technet.idnes.cz/barquzin-rusky-vlak-posledniho-soudu-d8u-/vojenstvi.aspx?c=A160305_174451_vojenstvi_erp))

Rusko pokračuje ve vývoji železničního raketového vlaku Barguzin. Podle plukovníka Vladimíra Nestrova, citovaného tiskovou agenturou RIA Novosti, ruská raketová vojska speciálního určení zavedou vlak do výzbroje v roce 2020. Podle Nestrova, vedoucího oddělení pro školení a výcvik ruských raketových vojsk, ruská armáda dokončila schématický návrh Barguzinu a připravuje technologickou dokumentaci. Výzvou se stane systém výcviku a školení. „Musíme myslet dopředu... Dobře si uvědomujeme, že budeme potřebovat specialisty, kteří budou provozovat tento nový raketový komplex, a proto v blízké budoucnosti zahájíme speciální kurzy pro nové odborníky,“ uvedl Nesterov.



Železniční raketový komplex Barguzin pojme v šesti standardních vagonech šest mezikontinentálních střel RS-24 Jars (SS-27 Mod 2). Barguzin nahradí raketový vlak 15P961 Moloděc, který dokázal převážet tři střely RT-23UTTH Moloděc (SS-24 Scalpel). Ruská armáda vlak Moloděc stáhla z výzbroje v roce 2005 v rámci dohody o snížení počtu strategických zbraní (START II). Nová smlouva START III, podepsaná v roce 2010 v Praze, však nezakazuje vývoj nových raketových systémů. Sovětský svaz a následně Rusko provozovaly dvanáct souprav vlaků Moloděc. Deset souprav bylo sešrotováno, dvě skončily v muzeu. Podle zastánců nový komplex Barguzin svého předchůdce překoná v přesnosti zásahu cíle, dostřelu i celkové účinnosti.

Vlak Barguzin má Rusku zajistit schopnost patřičné odpovědi, podobně jako například jaderné ponorky, na jaderný útok na své území. Výhodou raketového vlaku je velká mobilita, což zajišťuje značnou šanci přežít prvního jaderného útoku protivníka. Práce na komplexu Barguzin začaly v roce 2012. V roce 2014 bylo rozhodnuto o využití raket RS-24 Jars. V roce 2018 se očekává dokončení

vývojových prací a v roce 2020 zařazení do služby. Ruská armáda plánuje provozovat až pět komplexů Barguzin do roku 2040.

Původní rakety RT-23UTTH Moloděc měřily na délku 19 m a vážily 104 t. Hmotnost raket vyžadovala zapřáhnutí tří diesel-elektrických lokomotiv DM62, aby se celá souprava vůbec rozjela. Jen pro obsluhu lokomotiv bylo třeba vyčlenit sedm lidí. V systému Moloděc byly ještě zařazeny vagon s generátorem elektrické energie, velitelský vagon a servisní vagon. Střely RT-23UTTH vyžadovaly speciální rozměrné vagony, což ve spojitosti s dalšími konstrukčními rysy komplexu Moloděc (tři lokomotivy na velmi krátkou soupravu) usnadňovalo odhalení vlaku leteckými nebo kosmickými prostředky průzkumu. Nyní bude situace jiná. Na rozdíl od svého předchůdce Barguzin získá standardní železniční vagon. Je to možné díky použití raket Jars, které jsou sice delší (21 m), ale startovací hmotnost rakety je pouze 49 tun. Rakety Jars jsou schopny na cíl dopravit čtyři samostatně naváděné hlavice s jadernou náloží o síle 100 až 300 kt. Přesnost zásahu je 150 až 250 metrů. Dolet střely je přibližně 12 000 kilometrů. Cílem konstruktérů je maximálně znesnadnit detekci. Počítá se tedy s přidáním falešných vagonů a také s vývojem speciální výkonné lokomotivy. Celý komplex by tak mohla „nenápadně“ táhnout pouze jediná lokomotiva.

Výhodou nového vlaku Barguzin jsou nové navigační systémy raket Jars. U komplexu Moloděc inerciální navigační systémy raket RT-23UTTH vyžadovaly zadání bodu výchozího startu. Proto bylo po celé trase vyznačeno několik míst, odkud šel provést odpal raket. V případě vlaku Barguzin lze odpalovat rakety prakticky z jakéhokoliv místa na trati. Výzvou bude ale konstrukce celého komplexu. Původní Moloděc byl postaven v Dněpropetrovsku na Ukrajině. Dnes již samozřejmě vzhledem k napjatým ukrajinsko-ruským vztahům není výroba na Ukrajině možná.

Podle velitele strategických raketových vojsk, generálplukovníka Sergeje Karakajeva, se díky zavedení pěti železničních raketových pluků (každý s jedním komplexem Barguzin), zvýší v roce 2020 počet divizí raketových vojsk speciálního určení ze současných dvanácti na třináct. Barguzin má však v Rusku i své odpůrce. Ruský vojenský analytik Alexander Konovalov, prezident moskevského soukromého Institutu pro strategická studia, označil vývoj vlaku jako zbytečně drahý a neodpovídající současným potřebám. „Uděláme lépe, budeme-li rozvíjet telekomunikační systémy, bezpilotní letadla a přesné zbraně, nikoli podobná monstra,“ řekl před časem Konovalov.

### 15. 03. 2016 Místo 200 milionů trojnásobek. Dráhy vrací do hry koupi ČD-Telematiky

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-chteji-zbyvajici-podil-cd-telematiky-f6p-eko-doprava.aspx?c=A160315\\_082416\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-chteji-zbyvajici-podil-cd-telematiky-f6p-eko-doprava.aspx?c=A160315_082416_eko-doprava_suj))

České dráhy znovu jednájí o nákupu zbývajících třiceti procent akcií firmy ČD-Telematika. Jenže za trojnásobně vyšší cenu než na konci roku 2014, kdy transakci odmítly. Dráhy v telekomunikační firmě sice mají většinu, ale chtějí ji plně ovládnout. Skupina investorů prodala na začátku loňského roku svůj třetinový podíl za zhruba 200 milionů korun (více čtěte zde). Nabídku za podobnou cenu dostaly v té době i ČD. Tehdejší generální ředitel dopravce Daniel Kurucz na koupi tlačil, ale než transakci schválila dozorčí rada, tak ho odvolali. Teď je ve hře cena třikrát vyšší. S nabídkou na prodej přišel současný majitel, firma Dial Telecom. „Jednání probíhají. Má smysl, aby České dráhy nebo stát vlastnily firmu ze sta procent,“ říká předseda dozorčí rady ČD Milan Feranec. Představy obou stran o ceně se však podle něj zatím značně rozcházejí. Dial Telecom se v pondělí k dotazům na prodej podílu nevyjádřil. Debaty o transakci však přicházejí v době, kdy České dráhy nemají peněz na rozdávání. Musí totiž splácet obří dluhy z minulosti a tíží je prohraná arbitráž se Škodou Transportation.

Pro stát by plné ovládnutí ČD-Telematika mohlo být zajímavé. Firma vlastní řadu páteřních sítí či datových center, v minulosti se o ní hovořilo v souvislosti se zapojením do některých ICT projektů pro státní správu. Kdyby byla plně státní, nemusely by úřady její účast na zakázkách řešit veřejnými soutěžemi. O atraktivitě Telematiky vypovídá, že o ni měl v minulosti zájem také mobilní operátor O2. V roce 2014 společnost podle posledních dostupných výsledků vydělala před zdaněním 84 milionů korun.

### 16. 03. 2016 Železniční legenda vstala z mrtvých. Stříbrný šíp znovu jezdí (M 260.001)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicni-legenda-vstala-z-mrtvych-stribny-sip-znovu-jezdi-1279856>)

Pracovníci drážních dílen DPOV v Nymburku završili dílo, o kterém snily generace železničářů. Legendární motorový vůz Stříbrný šíp z dílen firem ČKD a Praga se dnes po téměř osmdesáti letech



zaskvěl v plné kráse. Stalo se tak díky Výzkumnému ústavu železničnímu (VÚŽ), který renovaci vlaku převzal pod svá křídla před několika lety, když stroj koupil od mateřských Českých drah. „Je to ojedinělé vozidlo, které mělo sloužit prvorepublikové smetánce,“ řekl šéf VÚŽ Antonín Blažek. Duch doby nicméně rozhodl v neprospěch vlaku. Konstrukteři ČKD naplánovali jeho oficiální prezentaci na 14. března 1939 s předpokladem, že vozidlo ovládne tehdejší zpravodajství. Vpád německých vojsk ale odsoudil motorák do zapomnění. I když v témže roce dosáhl při zkouškách rychlosti 130 kilometrů v hodině, v běžném provozu se následně objevoval jen sporadicky a definitivně byl odstaven v roce 1953. Najezdil pouhých padesát tisíc kilometrů. „Nyní se po třiašedesáti letech, kdy naposledy vydechl, znovu rozjede. A přeji mu těch kilometrů alespoň milion,“ řekl Arnošt Kohl, který měl v DPOV obnovu vlaku na starost. Podle něj se z původního stroje zachovalo velmi málo, fakticky jen skříň, podvozky a pultík strojvedoucího. Vlak má například novou elektroniku, motory a vakuovou toaletu. Interiér je přesnou kopií původního, sedačky se vyráběly podle dobových fotografií, návrháři ale vycházeli například i z úchytných v podlaze a stěnách. Vlak přitom zažil několik pokusů o oživení. V devadesátých letech ale skončil v Libni na nádraží, kde jeho zkázu téměř dokonali zloději a vandalové.

Do Nymburka se dostal v roce 2011 těsně před rozpadnutím. Rekonstrukce se ukázala jako náročnější a nákladnější, než si původně „záchranáři“ představovali. I proto nebyl dodržen termín vyjetí v roce 2013. Celkem stála záchrana vlaku přes 30 milionů korun. Nyní v DPOV chystají vyladění posledních detailů, poté motorák čekají náročné zkoušky na okruhu u Velimi a schvalovací proces u Drážního úřadu. VÚŽ a České dráhy jej mimo jiné chtějí nabídnout firmám ke komerčním jízdám.



### 17. 03. 2016 Slovinci chtějí prokopat novou trať k moři. Pozvali i české investory

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/slovinci-chteji-prokopat-novou-trat-k-mori-pozvali-i-ceske-investory-1280717>)

Vláda nejbohatší exkomunistické země chce na svém krátkém jadranském pobřeží konkurovat zavedeným mezinárodním námořním uzlům. Pomoci by jí k tomu měla plánovaná trať do jediného slovinského přístavu v Koperu. Na plánovaném úseku už jedna trať existuje, jednokolejka v obtížném terénu je ovšem nevytíženějším kouskem železnice v zemi. Její omezená kapacita by měla dosáhnout svého limitu v řádu několika let. Nová trať by měla být kratší než současná jednokolejka, tunely a viadukty v kopcovitém terénu ovšem odhadovanou cenu vyšroubovaly na 1,4 miliardy eur. A tyto peníze se Slovincům neshánějí snadno. Původně si chtěli vypomoci se 400 miliony z dopravního fondu Evropské unie, jenže se žádostí podle serveru Think Railways neuspěli. Měli by ještě doplnit mezery ve finančním plánu, než žádost o dotaci podají znovu. A tak se jejich snahy o financování upřely na soukromý kapitál a další státy EU. Při únorové návštěvě Prahy slovinský ministr dopravy Peter Gašperšič k účasti vyzval i české investory. „Na všech dosavadních jednáních potenciální investoři a některé země projevíly zájem o konstrukci tratě,“ napsala serveru E15 tisková mluvčí slovinského ministerstva dopravy Nataša Pelková. Podle zpravodajského serveru Slovenia Times projevíli zájem investoři z Číny, Turecka, Německa a Francie.

Česko se stále orientuje především na přístavy v Severním moři. Ministerstvo dopravy slovinský projekt podpořilo, konkrétnější zapojení ovšem zatím na obzoru není. Česko upozorňuje, že jednokolejná přímořská trať není jediným omezením severojižního koridoru. „Je potřeba zajistit zvýšení kapacity na slovinsko-rakouské hranici mezi Mariborem a Štýrským Hradcem,“ řekl redakci Zdeněk Neusar z tiskového oddělení ministerstva dopravy. Tam se zase do velké míry jezdí pouze na jedné koleji, tratí navíc nemůžou projet moderní lokomotivy. Objem české dopravy v Koperu roste, zejména ve spojení s automobilovým průmyslem. Větší využívání slovinského přístavu by mohlo částečně řešit problém s vytíženými železničními cestami k severoněmeckým přístavům. Výhodou je i kratší vzdálenost k destinacím ve Středozezemní moři a skrze Suezský průplav i k Dálnému východu. „Konkurence mezi jednotlivými přístavy na severu Jadranu roste. Chtěli bychom si ale udržet vedoucí postavení u středo- a východoevropských dopravců,“ nastiňuje slovinské ambice Nataša Pelková.

Nejdále se zatím v jednání o projektu dostala maďarská vláda, pro kterou je z geografického hlediska Koper důležitější než v případě Česka. „Kdybychom se dohodli, mohli bychom investovat více než sto milionů eur,“ řekl v lednu po jednání se Slovinci náměstek maďarského ministra Laszlo Szabo. Budapešť by navíc mohla půjčit na projekt dalších 380 milionů eur. Výměnou by Maďaři dostali do pronájmu část koperského přístavu. Slovinská vláda ovšem stále bude muset najít investory

pro zbytek plánovaného rozpočtu. Lublaň sama by měla přispět 200 milionů eur, v projektu chce být pouze menšinovým akcionářem. Mezitím ještě místní úřady chtějí provést ještě jednou prověřit, zda se trať nedá postavit levněji. Analýza auditorské firmy by měla být hotová do konce června.

### 18. 03. 2016 RegioJet na Slovensku po ústupu státního dopravce výrazně zdražuje (Bratislava – Košice)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-na-slovensku-po-ustupu-statniho-dopravce-vyrazne-zdrazuje-1281043>)

Český soukromý dopravce RegioJet od příštího týdne výrazně zdraží jízdné v některých spoích svých dálkových vlaků mezi Bratislavou a Košicemi na Slovensku. S odvoláním na vyjádření dopravce o tom dnes informovala slovenská média. „Tato úprava nastane na některých vybraných spoích s nejvyšší poptávkou cestujících,“ uvedl RegioJet. Část spojů RegioJetu na lince mezi dvěma největšími slovenskými městy je v současnosti obvykle vyprodána již několik dnů dopředu.

Podle portálu dennikn.sk nejnižší cena jízdenky ve vlacích RegioJetu v dopravní špičce, tedy například ve čtvrtek a pátek z Bratislavy do Košic a v opačném směru v neděli, stoupne na 18,70 eura (505 korun) z nynějších 13,30 eura (360 korun). Novou cenou se RegioJet zhruba vyrovná jízdnému v rychlících státního dopravce ZSSK, jimž zvládnutí zmiňované 445 kilometrů dlouhé trasy trvá o asi hodinu déle než vlakům RegioJetu. Vyššími cenami by RegioJet mohl kompenzovat ztrátu z provozu dálkových vlaků na Slovensku. Majitel RegioJetu Radim Jančura listu Hospodářské noviny řekl, že jízdenka na většinu spojů mezi Bratislavou a Košicemi přijde nadále na devět eur (přibližně 240 korun).

#### Nenávist ke žlutým vlakům

RegioJet začal na vlastní komerční riziko přepravovat cestující ve svých dálkových vlacích mezi Bratislavou a Košicemi v prosinci roku 2014. Cestující se snažil přilákat nižšími cenami jízdného, než požadovala ZSSK ve svých vlacích vyšší kategorie IC. Státní dopravce letos v lednu tyto IC spoje ovšem zrušil, což zdůvodnil tím, že jejich provoz je ztrátový. RegioJet v reakci na postup ZSSK změnil své dřívější rozhodnutí, že se z nejdůležitější slovenské železniční trati stáhne.

Vznikající slovenská vládní koalice do východisek programového prohlášení nové vlády zařadila i přehodnocení dřívějšího zrušení IC vlaků. Tento bod v jednáních o vytvoření kabinetu prosazovala nacionalistická Slovenská národní strana, jejíž předseda Andrej Danko se před nedávnými parlamentními volbami v zemi ostře postavil proti podnikání RegioJetu na Slovensku. Danko na začátku března prohlásil, že nesnáší žluté vlaky a žluté autobusy, protože nejsou slovenské. Vlaky a autobusy žluté barvy na Slovensku provozuje právě RegioJet.

### 18. 03. 2016 Hlučné sovětské lokomotivy „sergej“ lidé nenáviděli, dnes jsou ikonou (T 679.1/781)

Zdroj: iDNES.cz ([http://technet.idnes.cz/sergej-lokomotiva-t-679-1-t-679-5-t-781-d3s-/tec-technika.aspx?c=A160311\\_185428\\_tec-technika\\_rja](http://technet.idnes.cz/sergej-lokomotiva-t-679-1-t-679-5-t-781-d3s-/tec-technika.aspx?c=A160311_185428_tec-technika_rja))

Přesně před půl stoletím převzali Čechoslováci první kus lokomotivy, která se na našich kolejích zabydlela jako „sergej“. Hlučné lokomotivy s červenou hvězdou za normalizace nebyly příliš populární, ale postupně se z nich stala legenda našich železnic. V dobrém i zlém. První lokomotivu, kterou všichni znali pod přezdívkou sergej, převzaly bývalé Československé státní dráhy (ČSD) 18. března 1966 ve Zvolenu. Postupně se z těžkých dieselelektrických lokomotiv řady T 679.1 nebo T 679.5 a později 781 stala nedílná součást naší železnice: SSSR do bývalého Československa dodal 601 těchto mezi strojvůdci oblíbených strojů (ČSD používaly 599 lokomotiv, jedna sloužila ve VSŽ Košice a jedna v elektrárně Vojany).

Červená lokomotiva s rudou hvězdou na čele si vysloužila ironickou přezdívkou sergej, kterou používali i ti, kteří se v železničních vozidlech nevyznali. V časech normalizace o nich nemluvili vždycky hezky. Autor článku jako dítě i dospělý po roce 1989 nejednou vyslechl legendy o tom, že naše továrna ČKD měla „Rusy“ zakázanou výrobu výkonných motorových lokomotiv, které mohl produkovat pouze Sovětský svaz. Jako projev nekultivovanosti byla vnímána hlučnost prvních dodaných lokomotiv, které byly v noci při rozjezdu slyšet i na vzdálenost několika kilometrů.



## Hlavně pro uhlí

Lokomotivy řady T 679 se rychle rozšířily na tratě od Chebu po Černou nad Tisou. V jízdním řádu 1969/70 stály dokonce krátce v čele legendárního Západního expresu, ve kterém nahradily slavné parní rychlíkové lokomotivy albatros. Čechoslováci proto sergeje vnímali jako příčinu rušení romantické parní trakce. Pokud byly sergeje nasazeny na osobní vlaky, tak v zimním období u Západního expresu nastal problém s vytápěním. Lokomotiva neměla systém pro vytápění, proto se do vlaku zařazoval vytápěcí vůz. Jinak se sergeje používaly v osobní dopravě jen v letním období.

Mohutný a výkonný stroj se zejména využíval k vobbě nákladních vlaků, kde spolehlivě vykonal spoustu těžké a užitečné práce. V běžném provozu byly Sergeje nejsilnějšími československými motorovými lokomotivami. Jejich výkon dosahoval až 1 470 kW a vyvinuly tažnou sílu až 260 kN. Přesto některé velmi těžké nákladní vlaky, například s uhlím, dopravovaly ve dvojicích. Takto jste je mohli vidět na severu a západě Čech nebo na trati z Veselí nad Moravou do Brna.

Sto šestnáct tun těžký sergej měl dva třínápravové podvozky, které na jednu stranu měly „příznivá čísla“ co se týče nápravových tlaků (19,3 tuny na nápravu), na druhou stranu v obloucích o malých poloměrech tyto podvozky způsobovaly nadměrné obrušování kolejnic. Aby se tento negativní vliv alespoň omezil, měly na mnoha místech povolenou podstatně nižší rychlost než čtyřnápravové lokomotivy.

## Motor vznikl vedle dílů do motorů ponorek

Mezi lidmi tehdy kolovaly zvěsti, že sergeje pohání motor z ponorky, který má „ruskou“ spotřebu nafty. Pravda je taková, že motor sergeje vyráběl Kolomenský závod, ve kterém také vznikaly díly pro motory do sovětských ponorek. Lokomotivy řady 781 poháněl z dnešního pohledu unikát – pomaloběžný přeplňovaný vidlicový dvoudobý diesellový dvanáctiválec 14 D 40 se souprůdným výplachem válců o zdvihovém objemu 150,6 litru o maximálním výkonu 1 470 kW (2 000 k) při 750 otáčkách za minutu. Při 400 otáčkách za minutu běžel motor 14 D 40 na volnoběh. Motor měl hodinovou spotřebu při maximálním výkonu 340 kg (asi 410 litrů), při volnoběhu 35 kg (40 l). I proto najdete mezi podvozky nádrží na 3 900 litrů nafty. První dodané lokomotivy byly velmi hlučné. Proto byl na strojích 113 a 114 odzkoušen tlumič výfuku. Poté byly dosazovány na lokomotivy již z výroby a dodatečně byly tlumiče hluku (československé výroby) namontovány i na již předtím dodané lokomotivy.

## Mašinfíra měl volant, řídil výkon lokomotivy

Lokomotivy řady 781 byly principiálně dieselelektrické. Spalovací motor poháněl přes lamelovou spojku trakční generátor GP 312, který vyrábí elektřinu pro šestici čtyřpólových trakčních motorů. Maximální rychlost sergeje byla 100 km/h. K řazení jízdních stupňů používal strojvedoucí řídicí kontrolér. Ten původně nebyl půlkruhový, ale připomínal volant z ruského „žigulíka“. K ovládání pískovače sloužil „klakson“ (vnitřní kruh). Spouštění mohutného vidlicového Diesellova motoru 14 D 40 zajišťuje trakční generátor v režimu motoru. Skříň lokomotivy je usazena na dvou třínápravových podvozcích, uspořádání náprav je Co'Co'. Podvozek má čtyři kluznice, které nesou váhu skříně. Výjezd z oblouku umožňuje válečkové vratné zařízení. Krouticí moment tlapových trakčních elektromotorů přenáší jednostranné čelní ozubení. Strojovna s dvoutaktním diesellovým dvanáctiválcem, trakčním stejnosměrným generátorem, pomocnými zařízeními a kobkou s řídicími aparaturami je mezi dvěma koncovými kabinami strojvedoucího. Kabiny od strojovny oddělují tlusté protihlukové stěny s dvojitými dveřmi. Díky tomu je v kabině malá hlučnost a vibrace, což lokomotivní čtyři oceňovaly.

## Sergej, Gagarin, buben z tajgy i doprava raket

Pro občany Československa byly sergeje ruské lokomotivy, ale vyráběla je ukrajinská lokomotivka v Luhansku. V první polovině šedesátých let lokomotivy vyvinula pro maďarské železnice MÁV, kam jich dodala 276 kusů. Sergeje byly poté dodávány pro potřeby železnice v dalších socialistických zemích. Pochopitelně i zde dostaly výkonné lokomotivy své specifické přezdívky. Např. před dvěma lety jsem jel z Opavy do Bohumína zkratkou přes Polsko, které provozovalo víc než 1 100 sergejů. V Chalupkách jsem na přejezdu pozoroval koufíciho gagarina (polská přezdívka podle prvního kosmonauta), který prováděl posun. Řada gagarinů u našich severních sousedů byla během posledních dvou desetiletí modernizována a zůstává v provozu. V NDR (Německé demokratické republice) jich jezdilo více než 370. Pro hlučnost dostaly lokomotivy přezdívku Taigatrommel – buben z tajgy. Stroje putovaly také na Kubu, do Mongolska, Korejské lidově demokratické republiky a stovky jich jezdily i na sovětských železnicích.

Sergeje byly vyráběny také jako dvoudílné, ve speciální úpravě pro dopravu taktických raketových komplexů nebo jako stroje pro dopravu vesmírných raket na odpalovací dráhu na kosmodromu Bajkonur. Celkem tak v letech 1964 až 2002 vyrobila lokomotivka v Luhansku (Vorošilovgradu)

od tohoto typu přes 7 000 lokomotiv a jejich sekcí. Pokud chcete vidět ikonické sergeje na vlastní oči, navštivte např. muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka. „Ruské lokomotivy“ také můžete potkat při nostalgických jízdách.

### Sergejů bylo opravdu „mnoho“

Do bývalého Československa bylo dodáno 601 mezi strojvůdci oblíbených strojů. ČSD používaly 599 lokomotiv, jedna sloužila ve VSŽ Košice a jedna v elektrárně Vojany. Více bylo vyrobeno jen malých motorových vozů řady 810 (dříve M 152.0), kterých jezdilo na našich tratích téměř 700. Druhá nejpočetnější řada v historii našich železnic, parní nákladní lokomotiva řady 556.0 přezdívaná Štokr, byla dodána „jen“ v 510 kusech.

### Základní technické údaje

- Maximální rychlost	100 km/h
- Hlavní generátor	GP 312
- Délka přes nárazníky	17 550 mm
- Rozchod	1 435 mm
- Hmotnost vyzbrojené lokomotivy	116 ±3 % t
- Hmotnost na nápravu	19,3 ±3 % t
- Trvalá tažná síla	194 kN
- Palivová nádrž	3 900 l
- Motor	14 D 40
- Maximální výkon	1 470 kW (2 000 k)
- Zásoba chladicí vody	950 l
- Kapacita akumulátorů	450 Ah
- Minimální poloměr oblouku	125 m

### 21. 03. 2016 České dráhy dostaly pokutu 800 tisíc za dělení zakázek na opravy vozů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-dostaly-pokutu-800-tisic-za-deleni-zakazek-na-opravy-vozu-1281476>)

České dráhy mají zaplatit pokutu 800 tisíc korun. Dostaly ji od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) za nezákonné dělení zakázky na redukované opravy osobních železničních vozů. Rozhodnutí není pravomocné, řekl dnes ČTK předseda ÚOHS Petr Rafaj. České dráhy už proti rozhodnutí podaly rozklad. Podle úřadu České dráhy snížily přepokládané hodnoty veřejné zakázky pod finanční limit stanovený zákonem a zakázku nezadaly v odpovídajícím druhu výběrového řízení. Místo toho uzavřely smlouvy přímo s firmami Pars nova a. s. a ŽOS Vrútky, a. s. „Obecným principem při vymezení předmětu veřejné zakázky je dodržení souvislosti z hlediska místního, funkčního, časového nebo technologického,“ uvedl Rafaj. V konkrétním případě podle něj měly České dráhy vypsat jednu větší zakázku, do které by se pak mohlo přihlásit více firem. Oprávněná práce na dvou typech podvozků podle něj nebyly natolik odlišné, aby je nemohla dělat jedna společnost. S tímto názorem ale České dráhy nesouhlasí a proti prvoinstančnímu rozhodnutí antimonopolního úřadu se odvolaly, řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Více společnost kauzu komentovat nechtěla.

### 21. 03. 2016 Vláda schválila prodej dvou nevyužívaných tratí (odb. Kamensko – Dolní Bousov, Čížkovice – Obrnice)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-schvalila-prodej-dvou-nevyuzivanych-trati/1329259>)

Vláda schválila prodej dvojice nevyužívaných tratí výrobcí zabezpečovací techniky, společnosti AŽD Praha. Ta za železniční spojení z Čížkovic do Obrnic a z Dolního Bousova do Kopidlna nabídla státu jedenáct milionů korun. Vyplývá to z informací zveřejněných na stránkách Úřadu vlády. Jde o první případ prodeje nevyužívané železniční trati soukromé společnosti. AŽD Praha zvítězila s nejvyšší nabídkou ve výběrových řízeních. Za trať z Čížkovic do Obrnic nabídla téměř 5,7 milionu korun a za trať z Dolního Bousova do Kopidlna 5,1 milionu korun. Firma chce na tratích testovat nově

vyvíjené zabezpečovací systémy a zároveň je plánuje nabídnout potřebám železničních dopravců, pokud budou mít zájem na nich provozovat nepravidelné nostalgické jízdy historickými soupravami. Případně je bude možné využít pro dopravní obslužnost obcí, které trať protíná, uvedla společnost.

Celkem je k postupnému prodeji vytypovaných 21 tratí. SŽDC už do nich nechce dále investovat a předpokládá, že peníze na jejich opravy bude platit nový majitel. Proti prodeji nevyužívaných tratí se v minulosti postavil Svaz cestujících ve veřejné dopravě, podle jeho předsedy Miroslava Vyky jde o krátkozraký krok. Řádně zdůvodněné podle něj nebylo ani původní rozhodnutí zastavit na uvedených tratích provoz vlaků. Pro prodej tratí je jednou z podmínek obnovení provozu. Nový majitel se musí zavázat, že na nich bude po následujících pět let provozovat železniční dopravu. Pokud navíc bude provozovat dopravu alespoň dvěma páry vlaků denně, může požádat o státní příspěvek na rekonstrukci těchto spojení.

## 22. 03. 2016 Velká razie kvůli zakázkám: policie zasahovala na ministerstvu i v SŽDC

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/policie-zasahuje-v-sidle-spravy-zeleznicni-dopravni-cesty-pab-ekonomika.aspx?c=A160322\\_084440\\_ekonomika\\_jj](http://ekonomika.idnes.cz/policie-zasahuje-v-sidle-spravy-zeleznicni-dopravni-cesty-pab-ekonomika.aspx?c=A160322_084440_ekonomika_jj))

Protikorupční policie od rána zasahovala v sídlech Správy železniční dopravní cesty, tří soukromých firem i na ministerstvu dopravy, kde zabavila počítač. Kvůli podvodům v soutěžích, v nichž se loni točily rekordní peníze, obvinila šest lidí a tři firmy. Razii na SŽDC potvrdili mluvčí správy železnic Jakub Ptačinský i mluvčí protikorupční policie Jaroslav Ibehej. Policie ráno dorazila do dvou sídel SŽDC – v pražské Dlážděné ulici i v pobočce Stavební správa západ v Sokolovské ulici. Podle informací iDNES.cz nebyl do budovy v Dlážděné ulici nikdo z několika set zaměstnanců vpuštěný. Před budovou byl v 9:30 podle redakčního fotografa policejní anton a ve vrátnici tři policisté. „Policie tu stále je, nikoho od nás ale neobvinila. Plně spolupracujeme a dodáváme veškerá data,“ řekl v úterý odpoledne iDNES.cz Ptačinský.

Protikorupční policie informace podávat nechtěla, její mluvčí Ibehej odkázal na Vrchní státní zastupitelství v Praze. Podle státního zástupce Ondřej Trčky protikorupční policie zahájila trestní stíhání šesti lidí a tří firem kvůli podvodům v souvislosti se zadáváním veřejných zakázek. Stíhání se týká několika trestných činů: pletichy při zadávání veřejných zakázek, zločinu zjednání výhody v soutěži a poškození finančních zájmů Evropské unie. „Obvinění se uvedených trestných činů měli dopustit v průběhu roku 2015 spácháním celkem dvou skutků, které souvisí se zadávacím řízením ohledně veřejných zakázek zadavatele Správa železniční dopravní cesty, státní organizace,“ uvedl v tiskové zprávě Trčka. Podle serveru Aktuálně.cz policie zadržela exnáměstkyně Českých drah a současného šéfa Výzkumného ústavu železničního Antonína Blažka. Ten od dopoledne nezvedá telefon, na dotazy nereaguje.

### Policie zabavila na ministerstvu počítač řediteli odboru strategie

Podle informací iDNES.cz policisté zasahovali i v soukromých firmách, které staví železnici. Podle jednoho ze zdrojů, který si nepřál zveřejnit své jméno, se zásah mimo jiné týkal zakázky na projekt modernizace trati z Trutnova do Chlumce nad Cidlinou. Tu vyhrálo loni na podzim sdružení Sudop a Metroprojekt za necelých 35 milionů korun. Levnější bylo sdružení firem Valbek a Prodex, které bylo ale vyloučeno. Jeden ze zdrojů redakci prozradil, že policie zasahovala i na ministerstvu dopravy, kde zabavila počítač řediteli odboru strategie Ludku Sosnovi. Ministerstvo dopravy se k zásahu vyjadřovat nechce, odkazuje na policejní vyšetřování.

Jednou z firem, kde policie v Praze zasahovala, byla podle informací Aktuálně projektantská společnost Sudop. Ta je bezkonkurenčně největším dodavatelem projektů pro českou železnici, který ročně získává od SŽDC zakázky za stovky milionů korun. Společnost se také angažovala v projektu modernizace Masarykova nádraží, svůj podíl nakonec prodala skupině Penta. Sosna přestoupil do státních služeb právě ze společnosti Sudop. „Žádná policejní razie tady neprobíhá,“ sdělila ale redakci iDNES.cz zaměstnankyně na ústředně Sudop Praha v době, kdy před sídlem firmy stály policejní vůz. Kdo se pokusil do firmy dovolat, dozvěděl se, že ve společnosti nikdo není. Policie zasahovala i v Metroprojektu, který patří rovněž Sudopu. Server Neovlivni.cz uvedl, že policie se objevila i u jedné z největších stavebních firem na železnici, společnosti Strabag Rail, kterou jako Viamont DSP zakládal exministr dopravy Aleš Řebíček. Policisté materiály zajišťovali i v liberecké projektantské firmě Valbek či v sídle Asociace českého železničního průmyslu ACRI.

### Na železniční stavby byly loni rekordní peníze

V kontextu minulých let byl rok 2015 na železnici netypický. Zakázek bylo tolik, že stavaři se do některých soutěží ani nehlásili a SŽDC musela dokonce několik tendrů zrušit kvůli nedostatku zájemců. Důvodem bylo dočerpávání evropských dotací, díky kterému se na železniční stavby

uvolnilo rekordní množství peněz. Situace vedla k tomu, že se zakázky soutěžily za vyšší ceny, respektive prakticky stejné, jako odhadovala SŽDC. SŽDC je státní organizace, která se stará mimo jiné o koleje, sestavuje jízdní řád a zajišťuje rovný přístup dopravců na železnici. Působí také jako investor do výstavby tratí.

## 22. 03. 2016 Ťok chystá přísnější kontroly na železnici, i neohlášené

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/tok-chysta-prisnejsi-kontroly-na-zeleznici-i-neohlasene/1329594>)

Kontroly strojvedoucích i ostatních klíčových zaměstnanců na železnici budou častější a mohou být i neohlášené. Přísnější režim nařídil ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) v reakci na pondělní tragickou nehodu v Golčově Jeníkově, při níž přišli o život dva lidé a dechová zkouška u strojvedoucího prokázala alkohol. Nehoda podle Ťoka ukázala na nedostatečnou kontrolu alkoholu u strojvedoucích soukromých nákladních dopravců, hodlá se proto obrátit na Drážní inspekci a Drážní úřad. "Drážní inspekci i Drážnímu úřadu dám za úkol, aby zintenzivnily své kontroly strojvedoucích i ostatních klíčových zaměstnanců v provozu. Pokud by to mělo zvýšit bezpečnost provozu, zasadím se o to, aby obě instituce mohly opět vykonávat i neohlášené, preventivní kontroly, bez nutné součinnosti se zaměstnavatelem. Podobné případy se nemohou opakovat," uvedl Ťok.

Každý dopravce musí zajistit takové podmínky, aby železnice byla bezpečná. Drážní úřad, Drážní inspekce ani Správa železniční dopravní cesty ale nyní nemohou provádět namátkové kontroly. Kontroly jsou možné pouze ve spolupráci se zaměstnavatelem, například jeho přivoláním na místo s žádostí o provedení kontroly. "Je na každém dopravci, aby zajistil bezpečnost dopravy a aby jeho zaměstnanci nastupovali do práce nejen odpočatí, ale samozřejmě střízliví," uvedl Ťok. Od všech dopravců na železnici si proto chce vyžádat podrobné informace o zajišťování preventivní kontroly alkoholu u zaměstnanců.

Příčinu pondělní srážky nákladního vlaku s osobním autem zjišťuje Drážní inspekce. Podle prvních zjištění bylo přejezdové zabezpečovací zařízení vypnuto a závory v okamžiku srážky byly zvednuty. Přestože strojvedoucí byl o vypnutí přejezdu informován, nepřizpůsobil tomu svou jízdu a nehodě nedokázal zabránit. Dechová zkouška u osmačtyřicetiletého strojvedoucího prokázala téměř dvě promile alkoholu.

## 22. 03. 2016 Leo Express má zájem jezdit na trase Plzeň – Most (R16)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/leo-express-ma-zajem-jezdit-na-trase-plzen-most/1329739>)

Soukromý železniční dopravce Leo Express požádal o přidělení dopravní kapacity na trase mezi Plzní a Mostem. Jde o úřední krok, který je nutný proto, aby dopravce mohl na této trase začít jezdit. Ministerstvo dopravy vypsalo na této trase loni výběrové řízení, to ale zatím nepravomocně zastavil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Dopravce dnes požádal o přidělení jízdních časů ve stejnou dobu, kdy jezdí vlaky objednané státem, řekla ČTK mluvčí společnosti Petra Valentová. Žádost o přidělení kapacity souvisí s nabídkou Leo Expressu na provoz zmiňované trati, uvedl v tiskové zprávě dopravce. Pokud by zakázku od ministerstva dopravy na provoz od letošního prosince firma ne získala, je ochotná se objednané přepravní kapacity vzdát, dodala Valentová. Podle mluvčího ministerstva dopravy Tomáše Neřolda se ale úřad nabídkou Leo Expressu nezabývá. Ministerstvo věří, že se podaří dokončit výběrové řízení, ve kterém nejnížší nabídku na provoz na trati podala soukromá společnost GW Train Regio. Žádná další soutěž na provoz na lince Plzeň – Most není, a proto nebude úřad nabídku Leo Expressu řešit, dodal Neřold.

Zájem o provoz linky projevilo loni v září pět společností, nejlacinější GW Train Regio požadovala od státu dotaci necelých 75 korun na ujetý kilometr. Nabídka Leo Expressu ze začátku letošního března je proti této ceně o 15 procent nižší, dodal generální ředitel Leo Express Petr Koehler. ÚOHS soutěž zastavil loni v listopadu na základě podnětu Českých drah, podle kterých byl státní dopravce v soutěži proti ostatním společnostem v nevýhodě. ČD argumentovaly tím, že jsou jedinou firmou, která musí uznávat bezplatné jízdní doklady drážních zaměstnanců, takzvané režijky, nebo se starat navíc o nádraží. Pro případ, že by ÚOHS rozkladu ministerstva dopravy nevyhověl, začal úřad jednat o zadání zakázky bez soutěže s GW Train Regio. Kvůli tomu ministerstvo vydalo předběžné oznámení o zvažovaném zadání veřejné zakázky, dodal mluvčí. Spojení mezi Plzní a Mostem je neelektrifikované a denně tudy projedou čtyři páry rychlíků, v neděli pět párů dálkových spojů. Vítěz veřejného řízení měl začít na trase jezdit od prosincové změny jízdního řádu.

### 23. 03. 2016 Realitní magnát Vítek nabízí za nádraží nejvíc. Chce koupit všechna (CPI Property Group, 4 mld. Kč)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/realitni-magnat-vitek-chce-koupit-vsechna-nadrazi-fv3-/eko-doprava.aspx?c=A160323\\_091507\\_eko-doprava\\_rts](http://ekonomika.idnes.cz/realitni-magnat-vitek-chce-koupit-vsechna-nadrazi-fv3-/eko-doprava.aspx?c=A160323_091507_eko-doprava_rts))

Chystaný převod nádraží z majetku Českých drah na Správu železniční dopravní cesty dostal vážnou trhlinu. Do hry se nečekaně vložil realitní magnát Radovan Vítek a jeho firma CPI. Jeho nabídka je výrazně nejvyšší. Vítek nabídl Českým drahám, že od nich odkoupí všechny budovy, kterých se převod týkal, za 4 miliardy, což je o 800 milionů korun více, než kolik mají dostat od SŽDC. „Ano, můžu potvrdit, že jsme nabídku podali, máme zájem nádraží od Českých drah koupit,“ potvrdil redakci Zdeněk Havelka, výkonný ředitel skupiny CPI Property Group. Informaci o nabídce potvrdil předseda dozorčí rady Českých drah Milan Feranec. „Je otázkou, zda se to dá nazvat nabídkou. Každopádně dopis od pana Vítky přišel a budeme se jím zabývat,“ řekl Feranec.

Pro chystaný převod nádraží může jít o zásadní komplikaci. Proti prodeji SŽDC je totiž část vedení Českých drah, podle kterého je cena příliš nízká. Státní České dráhy jsou akciovou společností, a musí se proto chovat s péčí řádného hospodáře, tedy i neprodávat majetek zbytečně levně. Kvůli tomu je mezi ministerstvem, které na převod tlačí, a představenstvem dopravce čím dál větší napětí.

Cena 3,2 miliardy korun za převod nádraží vyšla ze znaleckého posudku PwC, řada expertů jej ale zpochybnila. Například pražské hlavní nádraží je v něm oceněno jen zhruba na 200 milionů korun. Dá se navíc očekávat, že Vítek by byl poněkud razantnější v jednání s italskou Grandi Stazioni, která má pronajaté hlavní nádraží a chce nájem prodloužit. Politicky půjde o citlivé téma: nádraží jsou současně klíčovými body v dopravní síti a řada politiků bude proti jejich vyvedení soukromníkům. Převod nádraží se přitom čím dál víc oddaluje, už teď je jasné, že se nestihne ani původní plánovaný termín do konce března.

### 24. 03. 2016 Policii zajímají peníze na železnici. Kam miliardy tečou?

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/prehled-komu-tecou-penize-na-zeleznici-ktere-zajimaji-policii-p6e-/ekonomika.aspx?c=A160322\\_163041\\_ekonomika\\_rts](http://ekonomika.idnes.cz/prehled-komu-tecou-penize-na-zeleznici-ktere-zajimaji-policii-p6e-/ekonomika.aspx?c=A160322_163041_ekonomika_rts))

Na české železnici panoval loni mezi dodavateli na první pohled idylický stav. Firmy proti sobě nebojovaly přes antimonopolní úřad, naopak se spojovaly do různých sdružení. Několik loňských zakázek je však důvodem rozsáhlé úterní policejní razie. Podívejte se na přehled hlavních příjemců zakázek. Největší objem zakázek končí stále u stejných firem, jak ukazuje přehled, který sestavila MF DNES z dat získaných ze Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) na základě zákona o svobodném přístupu k informacím. Sestavit ale přesný přehled o tom, kdo ze zakázek získává nejvíce peněz, je čím dál složitější. Firmy se spojují do různých sdružení, kde není znám přesný podíl práce jednotlivých účastníků.

Z více než 20 miliard, které od začátku roku 2015 do března letošního roku vysoutěžila SŽDC, si ukousl největší objem zakázek Strabag Rail, ve kterém zasahovala v úterý rovněž policie. Někdejší Viamont DSP založený exministrem dopravy Alešem Řebíčkem se navíc podílel i na dalších zakázkách, které soutěžil ve sdružení s dalšími firmami. Stavební zakázky na železnici si přitom rozdělují víceméně stále ty samé firmy, což v minulosti kritizoval i Nejvyšší kontrolní úřad. Do byznysu staveb na železnici se loni pokusila proniknout i firma Klement ve spolupráci s maďarskou společností A-Híd, avšak neuspěla. Ze zakázky na trať Hanušovice – Jeseník odešla, protože se ji nepodařilo opravit včas. Mezi SŽDC a firmou stále probíhá dohadování, kolik zaplatí pokutu za nedodržení termínu.

Železniční stavební firmy od sdružování v minulosti ustupovaly kvůli krizi a nedostatku zakázek, loni se ale ochotně znovu spojovaly. Obří objem zakázek vede k tomu, že firmy si mohly loni vybírat, do jakých soutěží půjdou. V řadě případů v nich byla jen jedna či dvě firmy. Tomu odpovídají i ceny, běžně SŽDC loni vysoutěžilo zakázky i za více než 100 procent odhadované ceny. V silničním stavitelství, kde je konkurence výrazně větší, se přitom ceny stále drží i o několik desítek procent níže, než uvádí projekt.

I přes skutečnost, že SŽDC je počtem i objemem zakázek jedním z největších zadavatelů v zemi, jen minimum soutěžících se obrací na antimonopolní úřad. Aktuálně ÚOHS řeší jen malou projekční zakázku. I ta může být přelomová: hegemonii pár projekčních firem se snaží narušit společnost Eltodo, která v soutěži na rekonstrukci traťového úseku Příbyslav – Pohled nabídla v soutěži na projekt nejnižší cenu. Její vítězství napadá u ÚOHS společnost Sudop Praha. I v té přitom v úterý

zasahovala policie. Sudop bezkonkurenčně vede v objemu zakázek v projekčních pracích. Společnosti patřící do Sudop Group za loňský rok získaly zakázky za čtvrt miliardy korun.

Letos by se mohla konkurence na železnici ve stavitelství zvýšit. Zakázek už není tolik, protože skončil finiš s evropskými dotacemi. Barometrem konkurence by mohla být velká soutěž na modernizaci pražské trati z Hostivaře do Vršovic za více než tři miliardy korun. Firmy mají nabídky odevzdat v dubnu.

**Firmy s nejvíce zakázkami u SŽDC od 1. ledna 2015 do 7. března 2016:**

- Strabag Rail	2 444,8 milionu
- Skanska	1 274,2 milionu
- Chládek & Tintěra (vč. Hroší stavby Morava)	1 268,1 milionu
- OHL ŽS	635,2 milionu
- IDS – Inženýrské a dopravní stavby Olomouc	610,5 milionu

**24. 03. 2016 Na Velikonoční neděli začíná letní čas, změna se dotkne desítky nočních vlaků ČD (27. března 2016)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26352/>)

V noci ze soboty 26. na neděli 27. března se posunou hodinové ručičky o hodinu dopředu. Deset dálkových vlaků Českých drah, které budou tou dobou na cestě, se úderem druhé hodiny ranní zpozdí kvůli chybějícím 60 minutám. České dráhy se "zpoždění" budou snažit snížit například zkrácením pobytů ve stanicích, zůstanou ale zachovány přechody lůžkových a lehátkových vozů mezi jednotlivými nočními spoji. Cestující, kteří pojedou vlakem po změně času, by měli počítat s tím, že noční dálkové vlaky pojedou se zpožděním až 60 minut. Regionálních vlaků se změna nedotkne, protože vyjíždějí na tratě až po 4. hodině ráno, tedy již podle letního času. Přechod na letní čas znamená pro České dráhy zavedení relativně složitých opatření pro oběhy vozů, lokomotiv a personálu. Jejich cílem je zamezit následnému zpoždění dalších vlaků v denní době. Aby se z těchto nočních vlaků nepřenášela zpoždění na ostatní denní spoje, ranní přípoje vesměs nebudou na tyto zpožděné vlaky čekat.

**Přehled vlaků, které budou kvůli přechodu ze středoevropského času (SEČ) na středoevropský letní čas (SELČ) na území ČR opožděny**

- R 403 Silesia Ostrava-Svinov – Kraków odjede ze stanice Ostrava-Svinov se zpožděním cca 30 – 45 minut, vlak čeká na přímé vozy od vlaků R 406 z Vídně a EN 443 z Prahy.
- R 406 Chopin Wien – Warszawa pojedou v úseku Ostrava-Svinov – Bohumín se zpožděním cca 60 minut, dále do Polska se zpožděním cca 80 minut; v Bohumíně budou zachovány přechody přímých vozů na rychlík R 403 do Krakova.
- R 407 Chopin Warszawa – Wien pojedou v úseku Ostrava hl. n. – Břeclav se zpožděním cca 60 minut, z Břeclavi do Vídně bez zpoždění. Ve stanici Ostrava hl. n. bude zajištěn přechod přímých vozů z vlaku EN 402 z Krakova, ve stanici Břeclav bude dodržen přechod přímých vozů na EN 477 do Budapešti.
- R 442 Bohemia Humenné – Praha pojedou v úseku Čadca – Ostrava hl. n. se zpožděním cca 60 minut, v úseku z Ostravy do Prahy očekáváme zpoždění 15 – 25 minut.
- R 443 Bohemia Praha – Humenné pojedou v úseku Ostrava-Svinov – Humenné se zpožděním cca 60 minut, v Ostravě-Svinově budou dodržen přechod přímých vozů na R 403 do Krakova.
- EN 444 Slovakia Košice – Praha pojedou v úseku Ostrava hl. n. – Olomouc hl. n. se zpožděním cca 60 minut, v úseku Olomouc hl. n. – Praha hl. n. se zpožděním cca 30 minut.
- EN 445 Slovakia Praha – Košice pojedou ze stanice Ostrava hl. n. se zpožděním cca 80 minut, v úseku z Bohumína na Slovensko se zpožděním cca 60 – 70 minut, v Ostravě hl. n. bude zajištěn přechod přímých vozů na R 406 do Varšavy.
- EN 459 Kopernikus Zürich – Praha pojedou v úseku Leipzig Hbf – Praha hl. n. se zpožděním cca 60 minut.
- EN 476 Metropol Budapest – Praha – Berlin se vlivem změny času opozdí v úseku Pardubice hl. n. – Berlin Hbf. Předpokládané zpoždění odjezdu vlaku z Pardubic hl.n. bude cca 60 minut, v úseku Praha



hl. n. – Berlin Hbf pojede vlak se zpožděním cca 40 – 50 minut. V Pardubicích bude dodržen přechod přímých vozů na rychlík R 878 do Prahy.

- EN 477 Metropol Berlin – Praha – Budapest pojede v úseku Brno hl. n. – Břeclav se zpožděním cca 60 minut, v úseku Břeclav – Budapešť očekáváme zpoždění cca 40 – 50 minut. V Břeclavi bude zajištěn přechod přímých vozů na vlak R 407 do Vídně.

Tři další noční vlaky, které vyjíždějí z ČR nebo tudy projíždějí, se vlivem změny času opozdí za hranicemi ČR. Půjde o vlaky EN 458 Kopernikus s přímými vozy z Prahy do Kolína nad Rýnem a Curychu (v okamžiku změny času budou v Německu), dále vlak EN 405 Vltava Praha – Moskva (při změně času bude v Polsku) a noční vlak R 408 Nice – Břeclav – Bohumín – Moskva (během změny času bude v Itálii, v českém úseku mezi Břeclaví a Bohumínem pojede se zpožděním 30 – 60 minut). Přechod na letní čas nepřímě ovlivní také denní vlak EC 171 Carl Maria von Weber, u kterého kvůli zajištění přechodu přímých vozů Köln – Praha od vlaku EN 447 ve stanici Berlin Wannsee očekáváme zpoždění do 30 min.

#### 24. 03. 2016 Legendární Negrelliho viadukt oslavuje 170 let od zahájení stavby

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/legendarni-negrelliho-viadukt-oslavuje-vyroci-zahajeni-stavby-ps2-/metro.aspx?c=A160324\\_114421\\_praha-metro\\_jsk](http://praha.idnes.cz/legendarni-negrelliho-viadukt-oslavuje-vyroci-zahajeni-stavby-ps2-/metro.aspx?c=A160324_114421_praha-metro_jsk))

Na rozdíl od Karlova mostu po něm nechodí turisté, ale denně jezdí vlaky. Asi proto Negrelliho viadukt nepatří mezi nejznámější pražské památky, i když by si to zasloužil. Historii druhého nejstaršího mostu přes Vltavu teď připomene nová výstava Muzea hlavního města. Na prostranství před budovou muzea na Florenci budou tři měsíce umístěny panely, na kterých muzeum připomene hlavně prostřednictvím fotografií výročí 170 let od zahájení stavby.



Stavba, na níž pracovalo kolem tří tisíc dělníků, byla započata na jaře 1846 a již 1. června 1850 byl most uveden do provozu. Vybudování mostu se po smrti původně zamýšleného stavitele Jana Pernera ujal rakouský inženýr Alois Negrelli. Název mostu ale nebyl po dlouhá léta zcela sjednocen. Dlouho byl označován jako viadukt Společnosti státní dráhy nebo také karlínský viadukt. Teprve v padesátých letech 20. století se objevuje v názvu jméno autora – Negrelliho viadukt.

Stavba zůstává význačná i svojí úctyhodnou délkou 1 110 metrů. Památka ale není v dobrém stavu a čeká na opravu. Podle Správy železniční dopravní cesty by letos mohlo začít zadávací řízení a oprava příští rok. Rekonstrukce za stovky milionů bude podle odhadu trvat zhruba dva a půl roku a na dva roky most uzavře.

#### 24. 03. 2016 Do českých železnic by mělo směřovat 70,4 miliardy korun z EU (2014 – 2020)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/do-ceskych-zeleznic-by-melo-smerovat-70-4-miliardy-korun-z-eu/1330676>)

Do české železniční dopravy by mělo v programovém období 2014 – 2020 směřovat asi 2,6 miliardy eur (70,4 miliardy korun) z evropských zdrojů. Větší část peněz bude zřejmě využita na výstavbu a modernizaci železniční infrastruktury, menší na pořízení nových vozů. Novinářům to během dnešní železniční konference v Pardubicích řekl náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček. "Předpokládáme, že majoritním příjemcem bude Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), takže to skončí investicemi do kolejí," uvedl Čoček. Část evropských peněz by měla být využita i na obnovu parku vozidel. Podle Čočka by se mělo jednat o částku 20 až 30 miliard korun, a to do nadregionální i regionální dopravy.

Provozování regionální dopravy pomohou příspěvky státu. Vláda se minulý týden s hejtmany předběžně dohodla na memorandu, které by krajům zaručovalo od roku 2019 po dobu 15 let státní dotaci zhruba třetiny nákladů na zajištění veřejné železniční regionální dopravy. Kraje si mohou samy zvolit, jaký železniční dopravce bude vozit cestující. Mohou oslovit přímo České dráhy nebo na regionální trať vypsat soutěže. Radní Pardubického kraje pro dopravu Jaromír Dušek (SPO) soutěže odmítá, pardubický poslanec a člen hospodářského výboru sněmovny Martin Kolovratník (ANO) by je naopak přivítal.

**24. 03. 2016 Železniční koridor z Prahy na Moravu přestává vlakům stačit**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznicni-koridor-z-prahy-na-moravu-prestava-vlakum-stacit/1330684>)

Železniční koridor z Prahy na Moravu přes Pardubice přestává kapacitně postačovat. Příčinou je nárůst vlakových spojů díky značné konkurenci v osobní dopravě i vypravování vlaků s malým počtem vagonů. Novinářům to dnes řekli během Železniční konference v Pardubicích generální ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Surý a pardubický poslanec a člen hospodářského výboru sněmovny Martin Kolovratník (ANO). Situaci by měl vyřešit drážní regulátor, Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, jehož vznik nyní projednává Poslanecká sněmovna. "Rozhodující bude role regulátora, ten rozhodne, zda pojedou tři vlaky za hodinu nebo jeden a bude hodně plný cestujících," uvedl Surý. Podle něj po koridoru jezdí také hodně nákladních vlaků, protože dopravci kvůli úsporám jezdí raději rovinatým Polabím než přes Českomoravskou vysočinu. "My chceme i formou poplatku za dopravní cestu v budoucnosti a určitými bonusy a také modernizací pravobřežní labské trati a úseku Kolín – Havlíčkův Brod – Brno přesunout nákladní dopravu na tyto trati a částečně prvnímu koridoru odlehčit," řekl Surý.

Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře bude mít za úkol hlídat rovný přístup státu při přidělování kapacity jednotlivým dopravcům na přeplněných železničních tratích nebo chránit spoje objednané a financované z veřejných peněz proti komerčním linkám. Podle pardubického poslance a člena hospodářského výboru sněmovny Martina Kolovratníka (ANO) by měl regulátor tlačit dopravce k tomu, aby vlaků jezdilo méně, ale byly delší, čímž by se koridor uvolnil. "Převažuje názor, že jezdí příliš vlaků, které jsou krátké, mají tři čtyři vagony. Jedna souprava obslouží malé množství lidí, ale zabere část kapacity trati," uvedl Kolovratník. Podle něj na to již nyní doplácetí nákladní dopravci. Například velký dopravce Metrans v České Třebové může vypravovat železniční soupravy pouze v noci, neboť se na trať ve dne nevejdou.

Nyní o přidělování volné železniční kapacity rozhoduje SŽDC a případné spory řeší Drážní úřad. Ten je ale přímo podřízený ministerstvu dopravy, které zároveň vykonává akcionářská práva k jednomu z dopravců, Českým drahám. Kvůli tomu, že současný stav nesplňuje podmínky EU o nediskriminačním přístupu k jednotlivým dopravcům, má podle ministerského návrhu vzniknout nový úřad. Přejde tam část úředníků z Drážního úřadu a ministerstva, kteří se touto agendou zabývají.

**26. 03. 2016 Japonský rychlovlak šinkansen poprvé dojel i na ostrov Hokkaidó**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/japonsky-rychlovlak-sinkansen-poprve-dojel-i-na-ostrov-hokkaido/1331051>)

Legendární japonský rychlovlak šinkansen dnes poprvé za své dlouhé existence dopravil cestující až na severojaponský ostrov Hokkaidó. Vzdálenost 863 kilometrů z Tokia na ostrov urazila elegantní souprava aerodynamických tvarů podle agentury AFP za čtyři hodiny při rychlosti až 260 kilometrů v hodině. Více jak 50 let je šinkansem symbolem poválečného rychlého rozvoje Japonska, k němuž výrazně přispěl. Poprvé vyjel v roce 1964 na trati Tokio – Osaka a stal se průkopníkem vysokorychlostní železniční dopravy ve světě. První rok převážel denně kolem 60 000 osob, zatímco nyní je to více než 420 000 lidí. Prodloužení tratě šinkansenu o 149 kilometrů, včetně 54 kilometrů tunelem, bylo velkou investicí, která si vyžádala v přepočtu přes 4,4 miliardy eur (119 miliard Kč), poznamenala agentura AFP. Představitelé ostrova Hokkaidó, kteří o šinkansen usilovali desítky let, věří, že nové rychlé spojení se zbytkem Japonska přiláká na ostrov více investorů a turistů. Ze čtyř hlavních ostrovů Honšú, Hokkaidó, Kjúšú a Šikoku, které tvoří Japonsko, tak není spojen s okolím rychlovlakem šinkansen už jen nejmenší z nich, Šikoku. Podle AFP se s tím zatím nepočítá.

**26. 03. 2016 Na tuzemské koleje míří belgické lokomotivy. České končí ve šrotu (řada 12 SNCB)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/cz-loko-modernizuje-belgicke-lokomotivy-ff5/eko-doprava.aspx?c=A160324\\_000449\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/cz-loko-modernizuje-belgicke-lokomotivy-ff5/eko-doprava.aspx?c=A160324_000449_eko-doprava_suj))

Na české železnici budou letos k vidění poprvé v provozu zhruba třicet let staré lokomotivy, které jezdily hlavně v Belgii. Společnost CZ Loko začala s jejich modernizací a chce s nimi oslovit hlavně soukromé nákladní dopravce. Dvanáct lokomotiv, které patřily původně belgickému státnímu dopravci SNCB, je už v Česku a začala jejich kompletní proměna. „Zůstane v podstatě jen část pojezdu, vše ostatní bude nové," říká předseda představenstva CZ Loko Josef Bárta. Dvojsystémové elektrické lokomotivy jsou prvními hnacími vozidly západní provenience, které se do Česka dovezly ke kompletní

modernizaci. Pokud bude o stroje zájem, CZ Loko zvažuje přivést ještě desítky dalších strojů z Belgie. Firma s nimi míří především na menší soukromé nákladní dopravce, kteří v Česku rychle rostou, ale narážejí na nedostatek lokomotiv. Nové jsou pro ně příliš drahé a použitých je na trhu nedostatek. České dráhy a ČD Cargo se k prodeji řady nepotřebných lokomotiv příliš nemají. Většinou je podmiňují tím, že lokomotivy nesmí jezdit po české železnici, aby nepomáhaly konkurentům.

Modernizovaná lokomotiva, která bude mít stejně jako v Belgii označení Class 12, už je zkompletována. Poprvé ji chce ukázat CZ Loko během dubna v rámci statických zkoušek. Pro firmu jde o součást její dlouhodobé strategie být výrobcem lokomotiv, který umí opravovat a ne opravcem, který občas vyrábí. „A k tomu zásadní modernizace českých i zahraničních lokomotiv a vývoj nových patří,“ říká Jose Gulyás, který od dubna přebírá post generálního ředitele CZ Loko. Podle Bárty bude modernizovaná lokomotiva svými parametry srovnatelná s novějšími, i když bude mít například oproti Siemensu Vectron o polovinu nižší výkon, tedy tři 3 MW. To ale pro lehčí nákladní vlaky bohatě stačí. Maximální rychlost pro nákladní vlaky bude 120 km/h. Bez problémů by ji měli dopravci použít i pro provoz v Polsku, Slovensku či Maďarsku. „Měla by mít povolení i pro cestu k přístavům v Jaderském moři,“ dodal Bárta. Firma už má několik zájemců o nové lokomotivy, jejich jména zatím nechce zveřejnit. Plusem pro dopravce bude cena, zhruba o třetinu nižší, než u nového stroje. Podobnou cestou šlo už v minulosti ČD Cargo, které si v Pars nova nechalo přestavět své lokomotivy Škoda přezdívané Peršing na dvousystémové lokomotivy. Firma je využívá pro přepravu na Slovensko či do Maďarska.



### 29. 03. 2016 Mimořádná změna železniční osobní dopravy od 4. dubna

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/zmena-ir-4.4.2016.html>)

Správa železniční dopravní cesty připravila od pondělí 4. dubna mimořádnou změnu jízdního řádu železniční osobní dopravy 2016 na tratích 010, 031, 148, 170, 181, 250, 270, 280, 320, 330 a tabulky Zvláštních vlaků Česká Třebová – Hanušovice. Stalo se tak na základě žádostí dopravců ČD a LEO Express. V rámci této změny dochází v dálkové dopravě k zapracování těch úprav jízdního řádu u vybraných vlaků, které jsou již nyní v platnosti a souvisejí s požárem zabezpečovacího zařízení ve stanici Bohumín. Platit budou až do konce jízdního řádu 2016, tedy do 10. prosince letošního roku. Opatření se projeví především na trati 270 a spočívá v ukončení, resp. zahájení jízdy vlaků v Ostravě hl. n. místo v Bohumíně – týká se vlaků 100, 101, 144, 145, 152, 153, 510, 511, 512, 515, 516, 517, 530, 531, 540 (pouze v neděli) a 541 (pouze v sobotu). Vlaky 112, 113, 116 a 117 pojedou ve směru z/do Polska mimo stanici Bohumín. Dochází také ke změnám časů příjezdu, resp. odjezdu v Bohumíně ve směru z/do Polska, a to u vlaků 102, 103, 104, 105, 130 a 131, ke změnám časové polohy u nočních vlaků v úseku Ostrava-Svinov (pouze vlak 403) – Ostrava hl. n. – Bohumín, to se týká 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 442, 443, 444 a 445. Na tratích 010, 148, 170, 320 a 330 se u příslušných vlaků projeví pouze změna výchozí, resp. cílové stanice z Bohumína na Ostravu hl. n. Dále upozorňujeme na změny u vlaků společnosti LEO Express na tratích 010, 270 a 320, které platí již od 29. 2. 2016. Jde o zrušení vlaků 1350, 1351 v celé trati, vlaku 1356 v úseku Spišská Nová Ves – Karviná hl. n., prodloužení vlaků 1367 a 1358 (nově jede denně) do/z Prešova s přímými vozy do/z Košic a o změnu období jízdy u vlaků 1353 a 1362, které nově nejedou v úterý. Byly provedeny některé další úpravy jízdního řádu osobní železniční regionální dopravy, a to na základě žádostí dopravce ČD a příslušných krajů. Z nich vyjímáme:

- v Pardubickém kraji na trati 031 Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř nové zastavení vybraných vlaků ve stanici Opatovice nad Labem-Pohřebačka;
- v Plzeňském kraji na trati 181 Nýřany – Heřmanova Huť nové zastavení všech vlaků na obnovené zastávce Přehýšov;
- v tabulce Zvláštních vlaků na trati Česká Třebová – Hanušovice (příležitostně nostalgické vlaky vedené parní lokomotivou) změna období jízdy u vlaků 20016 a 20017.

I když je tato změna menšího rozsahu, doporučujeme cestujícím, aby se před nástupem své cesty na výše uvedených tratích přesvědčili o aktuálním vlakovém spojení. Veškeré změny budou zveřejněny na internetových stránkách [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz), resp. [www.cd.cz](http://www.cd.cz) a dále v příslušných železničních stanicích. Další informace lze získat v osobních pokladnách a informačních střediscích Českých drah a prodejních místech dopravce LEO Express.

### 30. 03. 2016 Nezkolaudovanému nádraží „stříhali pásku“. Bez pompy a v pivovaru (Ústí nad Orlicí)

Zdroj: iDNES.cz ([http://pardubice.idnes.cz/v-usti-nad-orlici-otevirali-zrekonstruovane-nadrazi-pc9-/pardubice-zpravy.aspx?c=A160330\\_140533\\_pardubice-zpravy\\_msv](http://pardubice.idnes.cz/v-usti-nad-orlici-otevirali-zrekonstruovane-nadrazi-pc9-/pardubice-zpravy.aspx?c=A160330_140533_pardubice-zpravy_msv))

Slavnostní otevření nových staveb si vždy nenechá ujít řada politiků. Ovšem při ukončení nákladné rekonstrukce nádraží v Ústí nad Orlicí za více než miliardu korun se jim před fotoaparáty moc nechtělo. Ne vše se totiž povedlo úplně podle představ cestujících. Otevírací akce se uskutečnila takřka v tichosti a zejména za přítomnosti představitelů investorů a dodavatelů. Účastníci se přitom sjeli nikoliv přímo na nádraží, jak by se dalo čekat, ale do prostor orlickoústeckého minipivovaru, jehož majitel je zároveň jednatelem stavební firmy, která se na rekonstrukci nádraží podílela.



Politická reprezentace byla skromná. Ústecký starosta Petr Hájek sice seděl v přední linii mezi řečníky, ale nakonec ani slovo nedostal. To náměstek hejtmana a krajský radní pro dopravu Jaromír Dušek se tvářil při stříhání pásky spokojeně, ale byla to zřejmě jen nedobrovolná grimasa. Sám totiž posléze přiznal, že se mu nová funkčnost nádraží příliš nezamlouvá. Radši by uvítal, pokud by byla využita stará nádražní budova, která nyní stojí uprostřed kolejí mezi nástupišti. „V zahraničí by ji zevnitř vybourali a zvenku jí nechali její historický ráz. Vybavili ji novým informačním a odbavovacím systémem, příjemným místem na čekání včetně nějakého občerstvení či novinovým stánkem. Lze si všimnout, že nic takového na novém nádraží nenajdete. Stará budova je ne úplně citlivou realizací projektu znehodnocena,“ postěžoval si Dušek.

Ovšem ze strany investora, kterým byla Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), kritická slova na novou podobu železničního uzlu nepadla. „Bylo potřeba instalovat nová technologická zařízení. Umístění do staré budovy by si vyžádalo velké investice. Navíc byla ve velmi špatném technickém stavu. Nová budova je úměrná tomu, co nakreslil projektant, aby nebyla ekonomicky náročná na provoz a současně plnila základní funkce, které má výpravní objekt plnit,“ uvedl náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy SŽDC Mojmir Nejezchleb.

#### Kolaudaci mají zatím jen silniční stavby

Stavba je ve zkušebním provozu od loňského listopadu. V současnosti se ale stále vše vyhodnocuje. Ačkoliv silniční stavby už prošly kolaudačním řízením, tak další části nádraží ještě zkolaudované nejsou. „Nyní proběhne kolaudace drážních objektů, tedy jak železniční estakády, vlastní nádraží, výhybek, propustků či opěrných zdí. To vše by se mělo kolaudovat v tomto roce,“ prohlásil šéf pracovního týmu dozoru SŽDC Zbyněk Polák. Mezi další nezkolaudované části patří koryto řeky Třebovky, které se muselo přesunout, jelikož původně leželo příliš blízko mostním pilířům, které by v případě velké vody mohly být ohroženy.

Celkové náklady projektu jsou vyčíslené na téměř 1,4 miliardy. Do částky jsou však zahrnuty jak inženýrské práce, tak i například výkupy. Na proplacení evropských dotací, které činí tři čtvrtiny nákladů, nemá přetrvávající kolaudace i po ukončení stavby vliv. „Podstatné je, že se objekty již používají. Až uplyne zkušební lhůta, mohou se zkolaudovat. Je to standardní postup,“ sdělil vedoucí oddělení realizace staveb SŽDC Radomil Novák.

#### Náklady navíc stavbu prodraží

V průběhu stavby se vyskytlo několik problémů, například s pozdějším zastřešením přístřešků. Větší komplikace ale způsobil propad nástupiště zaviněný špatným podložím, které geologický průzkum neodhalil. I kvůli tomu se stavba ještě prodražila. „Náklady navíc činí přibližně šest procent nad vysoutěženou částku, která byla kolem 900 milionů,“ upřesnil Novák. Nádraží mělo být původně hotové již před rokem. Web SŽDC ke stavbě uvádí, že práce měly skončit v červenci 2015. Nakonec bylo vše hotové až v listopadu. Žádná sankce ale dodavatelskou firmu Eurovia nečekají. Počítat s nimi ovšem bude patrně muset za některé vady, které už jsou v současnosti viditelné. Jde například o popraskané omítky u nové výpravní budovy. Taktéž chybí zhruba padesátimetrový úsek protihlukových stěn. „To už bude předmětem reklamací. Bude úkolem zhotovitele tyto závady odstranit. Máme ve smlouvách pětiletou záruku,“ dodal Novák.

#### Přístřešky na nástupištích nemají stěny

Cestujícím se dále nelíbí třeba cesta podchodem, která je zejména ke třetímu nástupišti dlouhá. Starším lidem pak slouží výtah pouze na jednom nástupišti. Pokud nechtějí jít po poměrně příkrých schodech, nezbyvá jim, než na peron vylézt po mírnějších, ale značně delších chodnících. „Říkají tady

tomu fit nádraží," utrousila na nádraží pokladní, která neměla ponětí, že se stavba oficiálně ukončuje. Kritizované jsou i čtyři venkovní přístřešky, kterým chybí boční stěny, takže v případě nevlídného počasí cestující při čekání na spoj mohou ofouknout či zmoknout. „Letos v zimě jsem zažil hodně případů, kdy jsme za velké plískanice byli schováni „u Kadrmána“ pod střešou, protože moderní přístřešky nás před nepohodou nechránily,“ popsal své zážitky krajský radní Dušek. Oním „záchranným úkrytem“ myslel staré nádraží, které nedávno koupila společnost Oustecké nádraží zastupované Martinem Kadrmánem, jenž se před lety zasadil o prohlášení budovy za kulturní památku.

### 30. 03. 2016 ČD za opravu pendolina ze Studénky zaplatí 211 milionů Kč (680.003)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-za-opravu-pendolina-ze-studenky-zaplati-211-milionu-kc/1332351>)

Rychlovlak pendolino poškozený při železničním neštěstí ve Studénce na Novojičínsku se na koleje vrátí do dvou let. Oprava vozidla vyjde na 7,72 milionu eur (téměř 211 milionů korun). Smlouvu na opravu řídicího vozu soupravy a jednoho vozu dnes podepsaly České dráhy s italským výrobcem vozidla, společností Alstom. ČTK to řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Vozidlo by mělo být opravené do 23 měsíců od podpisu smlouvy, uvedl Joklík. Oprava je časově náročná zejména proto, že česká pendolina patří



k předchozí generaci strojů, které italská strojírna už řadu let nevyrobí. Budou se tak muset znovu vyrobit některé náhradní díly, které se již v pendolinech třetí generace nevyužívají, doplnil mluvčí. Největší opravy čekají řídicí vůz soupravy, který bude muset být z velké části postaven znovu. "Bude vyrobena kompletně nová skříň vozu a její lak, stejně jako bude instalována kompletně nová veškerá kabeláž, rozvody tlakového vzduchu, nově bude postaven interiér, některé rozvaděče a celá kabina strojvedoucího včetně řídicího pultu a příslušné techniky," uvedl Joklík. Z původního vozidla tak zůstane podvozek a systém naklápění.

Při střetu pendolina s kamionem na přejezdu ve Studénce loni 22. července zemřeli tři lidé, dvě desítky dalších včetně strojvedoucího vlaku utrpěly zranění. Původní odhad škody na předním vozu rychlovlaku, který poničily hlavně ocelové plechy převážené na kamionu, činil 150 milionů korun. Řidič kamionu Slawomir Wojciech Sondaj byl za obecné ohrožení způsobené z nedbalosti odsouzen k 8,5 roku vězení. Pendolina dodávala Českým drahám od roku 2003 italská společnost Fiat Ferroviaria, která nyní patří mezinárodnímu koncernu Alstom. Běžný provoz zahájily rychlovlaky v Česku v listopadu 2005. Dopravce za pendolina podle médií zaplatil 4,4 miliardy korun, poslední splátku poslal koncem roku 2014.

### 31. 03. 2016 Dráhy si pronajmou lokomotivy pro Německo, za deset strojů dají miliardu (Praha – Hamburg)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-si-pronajmou-lokomotivy-pro-nemecko-za-deset-stroju-daji-miliardu-1283871>)

Vedení Českých drah včera dostalo volnou ruku k doplnění lokomotivní flotily. Stane se tak formou pronájmu. Řídicí výbor jako nejvyšší orgán společnosti schválil vypsání soutěže na desetiletý pronájem deseti strojů, předpokládaná hodnota přesahuje miliardu korun. Deníku E15 to potvrdil mluvčí Radek Joklík. Lokomotivy mají v první řadě tahat expresy mezi Prahou a Hamburkem, kde drahám selhal plán s nasazením nových škodovek.

Dráhy nyní urgentně potřebují třísystémové stroje pro rychlost až 200 kilometrů v hodině, aby mohly plnit smlouvu s Deutsche Bahn. Německý dopravce zaštitěný sankční hrozbou tlačí na to, aby hamburské expresy jezdily už od prosince bez přepřahání. V úvahu tak připadá především pronájem strojů Siemens Vectron, které mohou jezdit v Evropě bez omezení. Požadavky by zřejmě splnily i starší taurusy, taktéž od Siemense. V soutěži tak půjde především o klání leasingových společností a jejich volných kapacit. Například server iDnes.cz před nedávnem psal o jednání zástupců drah s rakouskou European Locomotive Leasing, která půjčuje Vectrony i českému RegioJetu. Dráhy pronajmou mimo jiné další potíže, které jim vznikly spoluprací se Škodou Plzeň. Vlaky do Hamburku měla tahat právě nová plzeňská lokomotiva 109E. Kvůli ní dráhy už loni prohrály se Škodou miliardovou arbitráž, stroj ale navíc dodnes nemůže v Německu jezdit v čele vlaku rychlostí 200 kilometrů v hodině, nýbrž pouze 120 kilometrů v hodině. To jej fakticky vyřazuje ze hry. Lokomotivy Škoda ale nebudou zahálet. V tuzemsku mohou jezdit až 160 kilometrů v hodině. Na takovou rychlost mají dráhy pouze čtyřicet lokomotiv, což při rozšiřující se síti koridorů nestačí.

### 31. 03. 2016 Vlaky svezly nejvíc lidí za dvacet let, ubývá cestujících v autobusech (rok 2015)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/rekordni-vysledek-ceske-zeleznice-d5r-eko-doprava.aspx?c=A160331\\_002843\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/rekordni-vysledek-ceske-zeleznice-d5r-eko-doprava.aspx?c=A160331_002843_eko-doprava_suj))

I přes nejvyšší počet výluk v historii má tuzemská železnice za sebou rekordní rok, především díky cestujícím na delší vzdálenosti. Ve veřejné dopravě naopak dál ubývají lidé v autobusech. Ukazují to čerstvě zveřejněné statistiky za celý rok, které na svých stránkách zveřejnilo ministerstvo dopravy. Počet cestujících v tuzemských vlacích roste už šestým rokem, loni zaznamenal nárůst o 0,33 procenta. To je zatím nejmenší růst za uvedeného období, v posledním čtvrtletí navíc už cestující dokonce ubývali. Ve světle levného tankování a obřích výlukových prací je to přesto úspěch, růst minulý rok táhli především soukromí dopravci. Českým drahám počet cestujících nepatrně klesl, a tak celkového růstu dosáhla železnice díky soukromníkům, vyplývá z dat zveřejněných ministerstvem (<http://www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm>).

Statistiky ukazují, že nejvíc přibývají lidé ve vlacích na delší vzdálenost: přepravní výkon, tedy součin počtu cestujících a ujetých kilometrů, stoupl o 6,5 procenta. Za posledních pět let vzrostla průměrná přepravní vzdálenost ve vlacích ze 40 na 47 kilometrů. „Lidé postupně mění své cestovní návyky, už je nebaví čekat v kolonách aut a kamionů. Proto na delší vzdálenosti stále častěji cestují pohodlně a bezpečně vlakem, kde mohou čas během cesty využít k práci, zábavě nebo odpočinku,“ říká prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslav Vyka. Počty cestujících jsou nejvyšší od roku 1994, kdy lidé začali vlaky houfně opouštět, a stát začal škrtnat v jízdních řádech. „Potvrzuje se, že cestující preferují vlak z jiných důvodů než je cena. Jejich počet by mohl růst ještě rychleji, pokud by se kraje odhodlaly objednat víc spojů i v regionální dopravě,“ říká Miloslav Zítka, člen prezidia Svazu cestujících ve veřejné dopravě.

Za růstem počtu cestujících je především růst kvality: České dráhy výrazně modernizovaly svůj vozový park, konkurence na trase Praha – Ostrava vede navíc ke snižování cen a vylepšování služeb. Začínají však přibývat hlasy, že vlaků na této trase je moc a je potřeba je proškrtat. Vlaky také stále nedosahují počtu přepravených lidí v dálkových a regionálních autobusech, přepravují jich zhruba polovinu. U autobusů ale počet cestujících dlouhodobě klesá, loni o 1,1 procenta. Jediným výrazným rostoucím segmentem je mezinárodní dálková doprava, což souvisí především s velkým konkurenčním bojem více dopravců zejména na trasách do Německa a Rakouska. Přepravní vzdálenost u autobusů je v průměru podstatně kratší: 28 kilometrů na každou cestu. Větší zájem měli lidé i o cestování městskou hromadnou dopravou. Počet cestujících stoupl o 0,8 procenta, největší skok zaznamenalo pražské metro s nárůstem o 3,6 procenta. To souvisí především s rozšířením trasy A.

#### Kolik lidí jezdilo veřejnou dopravou v roce 2015

- Vlaky	176 632 000	+ 0,33 %
- Autobusy	345 603 000	- 1,11 %
- MHD	2 161 955 000	+ 0,88 %

### 31. 03. 2016 České dráhy plánují koupit elektřinu za 2,8 miliardy Kč (roky 2017 – 2018)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-planuji-koupit-elektřinu-za-2-8-miliardy-kc/1332608>)

České dráhy plánují koupit elektřinu pro provoz lokomotiv na následující dva roky. Celkem dopravce plánuje do konce roku 2018 odebrat 2500 gigawatthodin elektrické energie, která má sloužit pro provoz elektrických lokomotiv ČD i ostatních železničních dopravců v Česku. Vyplývá to z informací zveřejněných ve Věstníku veřejných zakázek (<https://www.vestnikverejnychzakazek.cz/cs/Form/Display/649698>). Stejný objem elektrické energie za stejnou cenu ČD objednaly i v roce 2014, kdy soutěž o dodávky energie na roky 2015 a 2016 vyhrál ČEZ.

ČEZ je dlouholetým dodavatelem elektřiny pro tuzemskou železnici. Kromě tříměsíčního překlenovacího období v roce 2010, kdy energii pro železnici dodal E.ON, získává zakázky na dodávky právě ČEZ. České dráhy kupují elektrickou energii přímo od energetické firmy od roku 2008. Tehdy přestaly elektřinu odebírat od Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která v Česku železniční síť spravuje a jednotlivým dopravcům na ni přiděluje dopravní kapacitu. Důvodem změny byly spory o cenu elektřiny. SŽDC jí totiž koupila před ekonomickou krizí na tříleté období za vysoké

ceny, které poté klesaly. České dráhy a jejich dceřiná firma ČD Cargo proto odmítly elektřinu od SŽDC odebrat a vypověděly správci kolejí smlouvu. V polovině loňského roku tak musela SŽDC podle rozhodnutí Vrchního soudu v Praze společnosti ČEZ za objednanou a neodebranou elektřinu jen na rok 2010 zaplatit 1,07 miliardy korun.

### 31. 03. 2016 Letos v létě pojedou lůžkové vozy do Splitu a Baru, rezervace byly zahájeny

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26371/>)

Stejně jako v minulých letech budou i tuto letní turistickou sezónu vypravovat České dráhy přímé lůžkové vozy z Prahy do chorvatského Splitu a do černohorského Baru na jaderském pobřeží. Vozy pojedou od poloviny června do konce srpna 2x týdně. Rezervační období pro celou nadcházející letní sezónu začne u vozu do Splitu zítra, u vozu do Baru už byl zahájen.

#### Z Prahy do Splitu v lůžkovém voze

Na trať Praha – Split bude vypravován jeden z klimatizovaných lůžkových vozů Českých drah. Spojení bude fungovat 17. června do 27. srpna. Lůžkový vůz bude odjíždět z Prahy v úterý a v pátek a z chorvatského Splitu se bude vracet ve středu a v sobotu. Na našem území bude zapojen do vlaku EC 276/277 Slovan, nástup a výstup tak bude možný ve všech pravidelných zastávkách tohoto vlaku. České dráhy ve spolupráci se zahraničními národními partnery, kteří zajišťují dopravu přímého vozu na svém území, nabízejí různé slevy. Za nejuhodnější pro zpáteční cestu lze považovat nabídku CityStar, kterou může využít jedna až pět osob. Cena zpáteční jízdenky pro držitele In Karty je 3 966 Kč, pro skupinu např. 4 osob pak 12 144 Kč (tj. 3 036 Kč na osobu), přičemž stačí, aby platnou aplikaci na In Kartě/Rail plus vlastnil alespoň 1 cestující. Obvyklá cena rezervace do třímístného oddílu pro cestu Praha – Split – Praha je pak 1 160 Kč/osobu.

#### Jízdní řád přímého lůžkového vozu Praha – Split a zpět

Tam	Stanice	Zpět
09:52	Praha hl. n.	18:08
10:49	Pardubice hl. n.	17:10
12:24	Brno hl. n.	15:36
08:09 *)	Split	19:12 **)

\*) následující den; \*\*) předchozí den

#### Přímo také z Prahy do Baru

Také přímé spojení Prahy a černohorského Baru bude provozované klimatizovaným lůžkovým vozem. Vůz bude jezdit 17. června do 4. září. Z Prahy bude odjíždět každé v úterý a pátek a z Baru se bude vracet ve čtvrtek a v neděli. Na našem území bude zapojen do vlaku EC 172/173 Hungaria, nástup a výstup tak bude možný ve všech pravidelných zastávkách tohoto vlaku v úseku Praha – Břeclav a zpět. Také v tomto případě připravily České dráhy ve spolupráci se zahraničními národními partnery dopravujícími vůz na zahraničních úsecích různé slevy. I zde lze pro zpáteční jízdu doporučit nabídku CityStar. Cena zpáteční jízdenky pro držitele In Karty je 4 433 Kč, pro skupinu např. 4 osob pak 13 507 Kč (tj. 3 377 Kč na osobu), přičemž stačí, aby platnou aplikaci na In Kartě / Rail plus vlastnil alespoň 1 cestující. Obvyklá cena rezervace do třímístného oddílu pro cestu Praha – Bar – Praha je pak 1 004 Kč/osobu.

#### Jízdní řád přímého lůžkového vozu Praha – Bar a zpět

Tam	Stanice	Zpět
13:52	Praha hl. n.	14:10
14:49	Pardubice hl. n.	13:10
16:24	Brno hl. n.	11:36
20:31 *)	Bar	09:00 **)

\*) následující den; \*\*) předchozí den

Rezervace a jízdenky pro přímé lůžkové vozy Praha – Split a zpět a také pro spojení Praha – Bar a zpět je možné zakoupit v ČD centrech a v mezinárodních pokladnách na vybraných železničních stanicích po celé České republice. S ohledem k současné bezpečnostní situaci budou při nákupu

těchto dokladů cestující požádání o kontakt, aby bylo možné je bez odkladu informovat, pokud by došlo k jakýmkoliv změnám v jízdě těchto vozů.

---

### **31. 03. 2016 Za loňskou srážku rychlíků policie obvinila výpravčího a signalistu (Horažďovice předměstí, 4. srpna 2015)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/srazka-rychliku-police-obvineni-vypravci-signalista-vyhybkar-pwz-/plzen-zpravy.aspx?c=A160331\\_110919\\_plzen-zpravy\\_pp](http://plzen.idnes.cz/srazka-rychliku-police-obvineni-vypravci-signalista-vyhybkar-pwz-/plzen-zpravy.aspx?c=A160331_110919_plzen-zpravy_pp))

Kvůli srážce rychlíků, která se stala loni v srpnu u stanice Horažďovice-předměstí na Klatovsku, policie obvinila výpravčího a signalistu. Zpovídat se budou z obecného ohrožení z nedbalosti. Jednačtyřicetiletý výpravčí ze Strakonicka a dvaapadesátiletý signalista z Horažďovicka tak nejspíš půjdou před soud. „Z nedbalosti způsobili obecné ohrožení tím, že vydali lidi v nebezpečí smrti nebo těžké újmy na zdraví nebo cizí majetek v nebezpečí škody velkého rozsahu a porušili důležitou povinnost vyplývající z jejich zaměstnání, povolání, postavení nebo funkce a způsobili škodu velkého rozsahu,“ uvedla mluvčí klatovské policie Dana Ladmanová. Dodala, že při nehodě došlo k porušení technologických postupů v organizaci a zajištění bezpečnosti drážní dopravy, které jsou stanoveny předpisem provozovatele dráhy. Obvinění dvou mužů odpovídá závěrům šetření, které provedla Drážní inspekce. Ta už před časem informovala, že právě výpravčí a signalista nesou za kolizi hlavní odpovědnost.

Nehoda se stala 4. srpna po třinácté hodině. Do lokomotivy rychlíku, který čekal na povolení vjezdu do stanice Horažďovice-předměstí, tehdy narazil předposlední vagon protijedoucího vlaku. Podle inspektorů signalista udělal chybu, když přehodil výhybku právě pod předposledním vagonem. Tak došlo k tomu, že přední podvozek předposledního vagonu jel po správné koleji, ale zadní podvozek a poslední vagon vlaku jely po koleji, na které čekal protijedoucí vlak. Předposlední vagon narazil do lokomotivy, poslední zůstal ležet téměř na boku. „Výhybky byly přestavěné bez jednoznačného pokynu výpravčího. V komunikaci mezi výpravčím a signalistou byly udílány nejednoznačné pokyny,“ vysvětlil mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Podle policie se při nehodě zranilo dvanáct lidí. Mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová již dříve uvedla, že o odškodnění požádalo čtrnáct cestujících a všechny žádosti byly oprávněné. Celkové vyplacené odškodnění se podle ní pohybuje v řádu statisíců korun. Obviněným mužům hrozí dva roky až osm let vězení, výše škody přesahuje osm milionů korun.

---