

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – květen 2016

OBSAH

01. 05. 2016	DOKONČENÍ NEJDELŠÍHO TUNELU MEZI PRAHOU A PLZNÍ SE OPĚT ODSOUVÁ (EJPOVICE – PLZEŇ)	4
01. 05. 2016	KRTEK: PŘEVOD NÁSTUPIŠŤ NA SPRÁVU ŽELEZNIC VYNESE AŽ 1,5 MILIARDY	4
02. 05. 2016	ŽOK SE ZLOBÍ, CHCE RUŠIT REKORDNÍ SOUTĚŽE ČD. VE VEDENÍ MOHOU PADAT HLAVY	4
02. 05. 2016	LEO EXPRESS ZLEPŠIL HOSPODAŘENÍ, TRŽBY PRUDCE VZROSTLY	5
02. 05. 2016	ÚŘAD KRITIZUJE DOTACE NA VLAKY ČESKÝCH DRAH. JSOU BEZ KONTROLY, TVRDÍ (NKÚ)	5
02. 05. 2016	ČESKÉ DRÁHY CHYSTAJÍ DALŠÍ MILIARDOVOU EMISI DLUHOPISŮ	6
02. 05. 2016	166 TISÍC KORUN ZA KAŽDÝ DEN. ARBITRÁŽ O LOKOMOTIVY JEŠTĚ NEKONČÍ (109 E)	7
03. 05. 2016	DO ŽELEZNICE NA RYCHNOVSKU PŮJDOU MILIARDY, CHYSTÁ SE I DRUHÁ KOLEJ (TRATĚ Č. 020, 021, 022)	7
04. 05. 2016	ODSUN BRNĚNSKÉHO NÁDRAŽÍ JE BLÍŽ, Z JEHO BUDOV MAJÍ BÝT PAMÁTKY (BRNO HL. N.)	8
04. 05. 2016	OSTRAVAN SLAVÍ „70“, VLAKY MEZI PRAHOU A OSTRAVOU ZA TU DOBU ZRYCHLILY O 2 HODINY (6. 5. 1946)	9
04. 05. 2016	BOJ O EXPRESY DO BUDĚJOVIC. SOUKROMNÍCI CHTĚJÍ SOUTĚŽ, STÁT NE (PRAHA – ČESKÉ BUDĚJOVICE – LINZ/ČESKÝ KRUMLOV).....	10
04. 05. 2016	SKONČILA MODERNIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU HORUSICE – VESELÍ NAD LUŽNICÍ (SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ)	11
05. 05. 2016	DRÁHY PŘEVZALY POSLEDNÍ INTERPANTER, 14 VLAKŮ STÁLO CELKEM 2,6 MILIARDY	11
06. 05. 2016	DRÁHY REAGUJÍ NA KONKURENCI CENOVÝM PARADOXEM: JEDETE BLÍŽ, PLATÍTE VÍC	12
06. 05. 2016	REGIOJET VYPSAL MILIARDOVÉ SOUTĚŽE NA NÁKUP VLAKŮ.....	12
07. 05. 2016	ZAČAL SOUBOJ KAMPANÍ O POLOHU NÁDRAŽÍ V BRNĚ. ODBORNÁ STUDIE SE DO REFERENDA NESTIHNE (BRNO HL. N.)	13
07. 05. 2016	NOVÉ UNIFORMY ČESKÝCH DRAH: BARVY PODLE VLAKŮ I POVOLENÉ ROZEPÍNÁNÍ	14
09. 05. 2016	VELKÉ ZAKÁZKY ČESKÝCH DRAH NA NOVÉ VLAKY POPRVÉ ZAJÍMAJÍ TAKÉ ČÍŇANY	14
09. 05. 2016	STROJVEDOUCÍM V OBÝVÁKU: ČESKÉ DRÁHY NABÍZEJÍ VIRTUÁLNÍ PROJÍŽDKU PO NĚKOLIKA TUZEMSKÝCH TRATÍCH	15
09. 05. 2016	AGENTURA MOODY'S ZVÝŠILA DRAHÁM RATING, PROHRANÁ ARBITRÁŽ VLIV NEMĚLA	15
10. 05. 2016	ZMĚNA MAJETKOVÝCH POMĚRŮ NA ŽELEZNICI? DOPRAVCI BY SI MOHLI VLAKY PŮJČOVAT (CENDIS).....	16
10. 05. 2016	SLOVENSKÉ DRÁHY USTOUIPLY JANČUROVI, SPOJE NA SEBE PŘI ZPOŽDĚNÍ POČKAJÍ	16
10. 05. 2016	ŽELEZNIČÁŘI PLÁNUJÍ REKONSTRUKCI TRATĚ Z HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ NA SMÍCHOV (PRAHA HL. N. – PRAHA-SMÍCHOV)	17
10. 05. 2016	CESTOVÁNÍ VLAKEM MEZI MOSTEM A CHOMUTOVEM JE RYCHLEJŠÍ A BEZPEČNĚJŠÍ	17

12. 05. 2016	STÁT NA KONCI LÉTA VYPIŠE OBŘÍ TENDR NA NÁKUP TŘICETI VLAKŮ (CENDIS)	18
12. 05. 2016	ŽELEZNIČÁŘI A JEJICH RODINY BY SI MĚLI ZA CESTY VLAKEM PŘIPLATIT, NAVRHOJÍ POSLANCI	18
12. 05. 2016	ARRIVA POPRVÉ V ČESKU VYJEDE S ELEKTRICKÝM VLAKEM (ŠUMPERK – KOUTY NAD DESNOU, OD 12. ČERVNA 2016).....	19
13. 05. 2016	NA NÁDRAŽÍ SE ROZJELY NÁKLADNÍ VAGONY, ZDEMOLOVALY ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD (MALONICE).....	20
16. 05. 2016	NOVÉ TUNELY V PRAZE MOŽNÁ SPOJÍ NÁDRAŽÍ V DEJVICÍCH A VELESLAVÍNĚ (PRAHA – LETIŠTĚ/KLADNO, VARIANTA STŘEŠOVICE)	20
16. 05. 2016	LEO EXPRESS ZAČNE LIDI OD VLAKU VOZIT ZDARMA DOMŮ, PŘIDÁVÁ NOVÉ SPOJE (TRÍDA BUSINESS A PREMIUM).....	20
16. 05. 2016	VECHTROVNY OD TRATÍ POMALU MIZÍ. NA PARDUBICKU JICH LETOS PADNE DEVATENÁCT	21
17. 05. 2016	JEDNA JÍZDENKA NAPŘÍČ ČESKEM. MINISTERSTVO CHCE UNIVERZÁLNÍ VLAKOVÝ TARIF.....	22
17. 05. 2016	ČD POSÍLÍ VLAKY NA SOBOTNÍ POCHOD PRAHA – PRČICE, NABÍDNOU SPECIÁLNÍ CELODENNÍ JÍZDENKU (21. KVĚTNA 2016)	23
17. 05. 2016	ČÍNA STAVÍ TISÍCE KILOMETRŮ ŽELEZNICE NA VÝCHODĚ AFRIKY, SPOJÍ PĚT ZEMÍ.....	24
17. 05. 2016	KRAJ OBJEDNAL NA BECHYŇKU PROVOZ HISTORICKÝCH LOKOMOTIV (E 422.0003, M 400.001)	25
18. 05. 2016	MILIONOVÁ POKUTA PRO ČD ZA TAURUSY SKONČÍ U NEJVYŠŠÍHO SPRÁVNÍHO SOUDU.....	25
20. 05. 2016	PODCHOD NA KAŽDÉ NÁDRAŽÍ, ZAVELELY NOVÉ PŘEDPISY.....	26
20. 05. 2016	NÁKLADNÍ DOPRAVCI NA ŽELEZNICI ZALOŽILI PROFESNÍ SDRUŽENÍ ŽESNAD	26
22. 05. 2016	DALŠÍ NĚMECKÉ OJETINY NA ČESKÉ KOLEJE. BUDOU JEZDIT Z PLZNĚ DO MOSTU (ŘADA 845 GWTR)	27
22. 05. 2016	JINDŘICHOHRADECKÁ ÚZKOKOLEJKA JE V KONCÍCH, VEDENÍ NEMÁ PENÍZE NA MZDY (JHMD).....	27
23. 05. 2016	VOZOVÝCH ZÁSILEK NA ŽELEZNICI STÁLE UBÝVÁ, ČD CARGO CHYSTÁ KAMPAŇ	28
24. 05. 2016	VLÁDA SCHVÁLILA FINANCOVÁNÍ PŘEVODU MAJETKU NÁDRAŽÍ A SOUVISEJÍCÍHO MAJETKU ČD NA STÁT (ČD -> SŽDC).....	28
24. 05. 2016	VLAKEM AŽ DO ZOO? MĚSTO CHCE PŘIVÉST ŽELEZNICI DO CENTRA DVORA KRÁLOVÉ.....	29
24. 05. 2016	MEZI PRAHOU A DRÁŽDANY OPĚT JEZDÍ VLAKY, V NOCI JE ZASTAVIL SESUV U HRANIC (SCHMILKA)	30
24. 05. 2016	MARTINICKÉ NÁDRAŽÍ ZŮSTANE, JAKÉ VŽDY BYLO, MINISTR POTVRDIL, ŽE JE PAMÁTKOU (MARTINICE V KRKONOŠÍCH).....	31
25. 05. 2016	ŠPANĚLSKÝ PRAŽCOVÝ MONOPOL REKORDNĚ VYDĚLAL NA ČESKÉ ŽELEZNICI (ŽPSV)	31
25. 05. 2016	PŘEVODU NÁDRAŽÍ Z ČESKÝCH DRAH NA STÁT UŽ NIC NEBRÁNÍ, ŘÍDÍCÍ VÝBOR ČD TRANSAKCI POTVRDIL (ČD -> SŽDC).....	32
25. 05. 2016	ČESKÉ DRÁHY ÚSPĚŠNĚ VYDALY SEDMILETÉ EUROVÉ DLUHOPISY V NOMINÁLNÍ HODNOTĚ 400 MILIÓNU EUR.....	32
26. 05. 2016	ROZPRODEJ ČESKÝCH DRAH POKRAČUJE. K MÁNÍ MOHOU BÝT PUMPY PO CELÉ REPUBLICCE	33

26. 05. 2016	PŘED JIHLAVOU VYKOLEJIL VLAK, PONIČENÝ VAGON JE POTŘEBA ROZŘEZAT	33
26. 05. 2016	RYCHLÉ VLAKY V NEDOHLEDNU. SPRÁVCE KOLEJÍ ZRUŠIL TŘETÍ SOUTĚŽ (RYCHLÁ SPOJENÍ – STUDIE PŘÍLEŽITOSTÍ).....	34
26. 05. 2016	PŘED 90 LETY VYJELA NEJSLAVNĚJŠÍ PRVOREPUBLIKOVÁ LOKOMOTIVA ČSD „MIKÁDO“ (387.0, 27. 05. 1926).....	34
26. 05. 2016	PO 17 LETECH STAVBY SE POD ALPAMI OTEVŘE NEJDELŠÍ TUNEL SVĚTA (GOTTHARD-BASISTUNNEL, 57 KM).....	35
26. 05. 2016	BUDĚJOVICE ZNOVU ZÍSKAJÍ SPOJ S VÍDNÍ, VE HŘE JSOU CITYJETY (OD 11. PROSINCE 2016).....	36
27. 05. 2016	NEHODA OCHROMILA PRAŽSKÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ, VÝLUKA POTRVÁ CELÝ VÍKEND.....	36
27. 05. 2016	EXNÁMĚSTEK ČESKÝCH DRAH MÁ DOSTAT 13 MILIONŮ Odstupného, ROZHODL SOUD.....	37
28. 05. 2016	KVŮLI PÁTEČNÍ NEHODĚ BUDE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA V PRAZE OMEZENA AŽ DO ÚTERÝ (PRAHA HL. N., DO 31. KVĚTNA 2016).....	38
30. 05. 2016	NÁDOBÍ LÉTALO, PROTOŽE STROJVŮDCE JEL O 30 KM/H RYCHLEJI, UVEDLY DRÁHY (27. KVĚTNA 2016, IC 552, ÚSTÍ NAD ORLICÍ – BRANDÝS NAD ORLICÍ)..	38
31. 05. 2016	NOVÉ ZABEZPEČENÍ TRATÍ SPOLKNE MILIARDY. JEŠTĚ VÍC PAK VYBAVENÍ VLAKŮ (ETCS)	39
31. 05. 2016	VYKOLEJENÉ VAGONY BLOKIJÍ ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD U BRANDÝSA NAD LABEM	40

01. 05. 2016 Dokončení nejdelšího tunelu mezi Prahou a Plzní se opět odsouvá (Ejpvovice – Plzeň)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1771975-dokonceni-nejdelsiho-tunelu-mezi-prahou-a-plzni-se-opet-odsouva>)

Hloubení nejdelšího železničního tunelu v Česku se zpožďuje víc, než se očekávalo. První čtyřkilometrový úsek u Ejpvovic na Plzeňsku měl být hotový v březnu. Kvůli nečekaně odolné břidlici ale stavbaři termín posunuli až na polovinu prázdnin. Náklady se v tuto chvíli blíží ke čtyřem miliardám korun. První vlaky z Prahy do Plzně a naopak by nejdelším tunelem mohly projet v roce 2018. Poprvé se stavba zpozdila už v roce 2013 kvůli rozsáhlému archeologickému výzkumu. Loni zase kvůli spodní vodě, která se tunelem začala valit. Teď je problém s tvrdostí skály. „Vykazuje trochu jiné vlastnosti, než jsme původně předpokládali. Abrazivita je dvojnásobná. a vyskytuje se v ní magnetický minerál, který postup ražby komplikuje,“ popsal stavbyvedoucí Petr Hybský. Přitom už zbývá prorazit jen posledních pět set metrů. Práce jdou ale velmi pomalu. „Půl metru trvá půl až tři čtvrtě hodiny,“ upřesnil operátor Petr Rudlof. První tubus tunelu by měl být dokončený letos v létě. Pak se razicí štít rozebere a převezé na druhou stranu kopce Chlum, kde se znovu sestaví. Poté začne ražba druhého tunelu. „Potom sestavíme nový časový harmonogram tak, abychom definitivní konec stavby dokázali odhadnout už přesněji,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Výš se taky vyšplhají finanční náklady. O kolik se částka navýší v tuhle chvíli investor zatím ale neví. „Původně odhadované náklady tři celé devět miliardy korun se nám velice pravděpodobně nepodaří dodržet,“ dodal Illiaš.

Ražba tunelu u Ejpvovic

Ražba probíhá tak, že řezné kolo rozruší 1,5 metru zeminy. Ta se pak transportuje pásy, které jsou u stropu tunelu. Štít popojede o 1,5 metru a na jeho konci se postaví další část vnitřního betonového obložení tunelu o šířce 1,5 metru. Stavbaři betonovým dílům, které do vyhloubené díry vkládají, říkají „tybinky“. Na místo je přiváží speciální mechanismus. „Tybinky“ se pak zvednou pomocí stroje zvaného erektor, který je umístí do správné polohy, a pak se provizorně sešroubují.

01. 05. 2016 Krtek: Převod nástupišť na správu železnic vynese až 1,5 miliardy

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/krtek-prevod-nastupist-na-spravu-zeleznic-vynese-az-1-5-miliardy/1344776>)

Za převod prvních nástupišť na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) očekávají České dráhy výnos v rozmezí stovek milionů korun až 1,5 miliardy korun. Zatím jde však pouze o odhad, ČD na tento majetek nemají vypracované cenové posudky. První nástupiště totiž nejsou součástí aktuálně převáděného balíku 1 500 nádraží, které dopravce prodává SŽDC. V diskusním pořadu České televize Otázky Václava Moravce to řekl předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek. "Zhruba 500 prvních nástupišť bude nutné geodeticky vyměřit, převod se tak neuskuteční dříve než za rok," dodal Krtek. Kromě prvních nástupišť ještě z železniční infrastruktury zbývá na SŽDC převést pozemky pod kolejemi, které nadále zůstávají v majetku Českých drah. Převod nádraží za zhruba 3,3 miliardy korun schválila začátkem dubna dozorčí rada Českých drah. Převod ještě bude muset posvětit řídicí výbor dopravce. Podle Krta se jeho zasedání uskuteční v první polovině května.

České dráhy vloni skončily se ztrátou téměř 1,4 miliardy korun. Důvodem jsou zvýšené náklady v podobě nájmu náhradní autobusové dopravy, které si vyžádaly rozsáhlé výluky na železnici a prohraná arbitráž s dodavatelem lokomotiv, společností Škoda Transportation. Té České dráhy na základě prohrané arbitráže musely vyplatit zhruba 1,2 miliardy korun jako doplatek za pozdě odebrané lokomotivy a inflační navýšení. Kvůli nákladům spojeným s platbou Škodovce vloni v listopadu uvedl ministr dopravy Dan Ťok (za ANO), že je možné, že bude nutné zvýšit cenu jízdného na železnici. To ale Krtek dnes odmítl s tím, že dráhy podobné zdražování neplánují. Reálně je, že se od prosince, kdy začne platit nový jízdní řád, ceny zvýší o inflaci.

02. 05. 2016 Ťok se zlobí, chce rušit rekordní soutěže ČD. Ve vedení mohou padat hlavy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/tok-se-zlobi-chce-rusit-rekordni-souteze-cd-ve-vedeni-mohou-padat-hlavy-1292131>)

Ministr dopravy Dan Ťok se chce zasadit o zrušení rekordních soutěží Českých drah na nákup nových vlaků, které dopravce vypsál v polovině dubna. Dráhy poptávají za více než deset miliard elektrické

soupravy, motorové vlaky a vagony. „Budu žádat zrušení. Podmínky vypsání nahrávají jednomu dodavateli,“ řekl deníku E15 Ťok. Zmíněným dodavatelem je plzeňská Škoda, kterou prý soutěže zvýhodňují už tím, že se dráhy nezavazují k odebrání konkrétního počtu souprav, nýbrž mají rozptýlit od jedné po několik desítek. To podle ministra odrazuje velké zahraniční dodavatele.

O tom, že podmínky soutěží, například krátký čas na homologaci vlaků v tuzemsku, zvýhodňují Škodu Plzeň, psal minulý týden i deník Dnes. Dráhy to však odmítly. „Po drahách především chci, aby začaly pracovat na svém dluhu,“ doplnil ministr. Rozpalují ho ale i další drážní skutečnosti. Vypsáním soutěží dráhy okatě ignorují plány ministerstva, které chce nové vlaky za evropské dotace kupovat samo a dopravcům je následně půjčovat. Evropská unie dá na české vlaky v příštích letech přes 20 miliard korun.

Plán ministerstva podporují soukromí dopravci. Vedení Českých drah Ťoka namíchlo i tím, že minulý týden proti jeho vůli zaplatilo Škodě 753 milionů z loňské arbitráže. „Představenstvo stáhlo kalhoty před brodem, rozsudek nebyl vykonatelný,“ řekl ministr. Vedení drah krok zdůvodňovalo hrozbou snížení ratingu, podle Ťoka ale nezaplacení na rating vliv mít nemuselo. Dráhy měly prý počkat na výrok běžného soudu. Ministr proto nevyloučil změny ve vedení podniku, neupřesnil ale, zda půjde o dozorčí radu či představenstvo. Jak totiž upozornil server Neovlivni, dráhy zaplatily arbitrážní stamiliony až po tajné schůzce šéfa Škody Tomáše Ignačáka s šéfem dozorčí rady ČD Milanem Ferancem a místopředsedou ANO Jaroslavem Faltýnkem, který má na dráze neformální vliv. Až do schůzky dráhy platbu odmítaly. Schůzka se podle serveru odehrála za zády ministra Ťoka i šéfa hnutí ANO Andreje Babiše.

02. 05. 2016 Leo Express zlepšil hospodaření, tržby prudce vzrostly

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-zlepsil-hospodareni-trzby-prudce-vzrostly-1292183>)

Soukromý železniční a autobusový dopravce Leo Express loni zůstal ve ztrátě, hospodaření se ale výrazně zlepšilo. Společnost utržila rekordních 263 milionů, což je meziročně o 37 procent více. „Za pozitivními čísly stojí zejména stále vzrůstající oblíbenost našich vlakových spojů na východním Slovensku – v Košicích a v Prešově. V loňském roce jsme propojili Prahu s ukrajinskými městy Užhorod a Mukačevo,“ uvedl generální ředitel firmy Peter Koehler. U spojů v České republice byl podle něj růst o poznání pomalejší. V tuzemsku firma provozuje páteřní vlakové spoje z Prahy na Ostravsko a Zlínsko a autobusové linky z Prahy do Českých Budějovic a Českého Krumlova. Hrubý provozní zisk EBITDA se loni ztrojnásobil na 25 milionů. Celkově společnost za loňský rok vykázala ztrátu 84 milionů, když v roce 2014 skončila v minusu 137 milionů. Podle vedení firmy byl přitom loňský prosinec první měsíc, kdy výnosy překonaly veškeré náklady včetně odpisů a úroků a dopravce tak za poslední loňský měsíc skončil v černých číslech. Počet pasažérů Leo Expressu loni vzrostl o 210 tisíc na 1,1 milionu.

Společnost chce letos dále růst, a to hlavně do Rakouska a Německa. „Expanze se bude týkat autobusové i vlakové dopravy, a to jak v komerční tak závazkové oblasti. Cílem je další růst o 30 až 40 procent pro rok 2016,“ uvedla mluvčí Petra Valentová. Leo Express podnikatele Leoše Novotného vstoupil na český dopravní trh zavedením vlakové linky Praha – Ostrava v roce 2012. Později přidal i autobusovou dopravu.

02. 05. 2016 Úřad kritizuje dotace na vlaky Českých drah. Jsou bez kontroly, tvrdí (NKÚ)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nku-kritizuje-penize-od-statu-ceskym-draham-fz4/eko-doprava.aspx?c=A160501_001314_eko-doprava_suj)

Nejvyšší kontrolní úřad kritizuje ministerstvo dopravy za to, že nijak nepokročilo v soutěžích na provoz rychlíků a nezjišťuje, zda jsou peníze pro České dráhy skutečně oprávněné. Vyplývá to z kontrolního závěru, který úřad v pondělí zveřejnil. Ministerstvo zdržení při otevírání trhu připustilo, odmítlo ale, že by liberalizací osobní dopravy bránilo. Kontroloři v materiálu kritizují, že za peníze státu klesá objem objednaných vlaků, od roku 2010 to bylo o 12,5 procenta. Ztráta na každý ujetý kilometr stoupla o 12,7 % na 123,7 Kč v roce 2014.

NKÚ je další organizací, která chce, aby se provoz dálkových vlaků na české železnici za peníze daňových poplatníků soutěžil. Podle úřadu by otevření trhu snížilo množství peněz, které by stát vyplácel dopravcům na kompenzaci ztrát z provozu vlakových linek. To ukázaly už některé soutěže, které byly v minulosti zrušené. Zatím poslední pokus byl vysoutěžít linku Plzeň – Most, soutěž ale

zrušil antimonopolní úřad. Ministerstvo dopravy ale zřejmě rozhodnutí obejde a zakázku zadá přímo vítězi soutěže, společnosti GW Train Regio.

Podle vládou schváleného plánu z roku 2011 měla být do prosince 2015 vysoutěžena už čtvrtina linek. „Důvodem bylo zejména to, že minimálně od roku 2011 nedokázalo vyřešit opakující se problémy mezi objednatelem, Českými drahami a potenciálními uchazeči o uzavření smlouvy o závazku veřejné služby v nabídkových řízeních,“ uvedl NKÚ ve své zprávě. Ministerstvo souhlasí, že otvírání trhu nepostupovalo tak rychle, jak mělo. „My nicméně liberalizaci dálkové osobní dopravy nebráníme,“ řekl ČTK mluvčí úřadu Tomáš Neřold. Jako příklad uvedl loni vypsanou soutěž na provozování rychlíků z Plzně do Mostu. „Pro dokončení této soutěže i pravidla dalších tendrů je ale potřeba dořešit otázku, zda současná právní úprava režijního jízdného znevýhodňuje či neznevýhodňuje České dráhy,“ upozornil. Ministerstvo nyní čeká na rozhodnutí předsedy antimonopolního úřadu.

Stát nesystémově platí regionální vlaky, tvrdí kontroloři

NKÚ se v kontrolním závěru podivuje i nad tím, že od roku 2010 ministerstvo neprovedlo žádnou kontrolu správnosti údajů vykazované ztráty z provozování objednaných vlaků u Českých drah. Tyto výkazy se dostaly jednou na veřejnost s daty za dva roky a vyplynuly z nich velké výkyvy u jednotlivých položek. „České dráhy si tak vytvořily vlastní metodiku, podle které rozdělovaly náklady a výnosy osobní dopravy na vlaky objednávané ministerstvem dopravy a na ostatní. Kontrolu vykázaných údajů vnějšími orgány omezoval značný rozsah vstupních dat a nemožnost rozboru jednotlivých operací zahrnutých do výpočtu ztráty,“ uvedl NKÚ. Úřad kritizuje i fakt, že dosud není zajištěna tarifní integrita. K tvrzení o nedostatečné kontrole při proplácení ztrát se ministerstvo nevyjádřilo. „V této věci právě probíhá kontrola na Českých drahách,“ uvedl jen Neřold. Do ukončení kontroly nelze podle něj věc komentovat. Kontroloři se podivují i nad tím, že ročně ministerstvo posílá i kolem 2,66 miliardy korun krajům na provoz regionálních vlaků. Podle NKÚ je to nesystémové, protože rozsah regionálních vlaků určují kraje.

Na zprávu NKÚ zareagoval i konkurent ČD RegioJet. „Nejvyšší kontrolní úřad zde plní de facto roli dozorců rady, která kontroluje ministerstvo dopravy a vládu - coby ‚představenstvo‘ v hospodaření s veřejnými financemi. Jeho závěry musí být pro ně závazné a vláda musí mít povinnost se jimi řídit. Bez toho, i když jsou výsledky šetření správné, nemá taková kontrola ani samotný NKÚ žádný smysl,“ uvedl mluvčí dopravce Aleš Ondrůj. Podle RegioJetu se musí soutěžit nejen veškeré dotované rychlíkové spoje objednávané státem, ale i dotované regionální spoje objednávané kraji. „Těm stát také bez jakékoli kontroly přispívá z veřejných peněz - aktuálně schválil desítky miliard korun na dalších 15 let, aniž by stát zajímalo, jak kraje s penězi naloží, a kraje měly povinnost dotovanou vlakovou dopravu soutěžit,“ doplnil Ondrůj.

02. 05. 2016 České dráhy chystají další miliardovou emisi dluhopisů

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ceske-drahy-chystaji-dalsi-miliardovou-emisi-dluhopisu/1345178>)

České dráhy plánují vydat další emisi dluhopisů v objemu miliard korun. Měla by nahradit dluhopisy ve výši 300 milionů eur (8,1 miliardy korun), které dopravce vydal v roce 2011 a jejichž splatnost je letos v červnu. Novou emisí, která by měla být zhruba ve stejném objemu, plánuje dopravce vydat během května a června. Na dnešním setkání s novináři to řekl předseda představenstva ČD Pavel Krtek. "Vidíme to jako příležitost snažit se refinancovat na delší dobu a za levnější peněz," uvedl Krtek. Výnos z původních dluhopisů byl 4,5 procenta, nyní by dráhy chtěly dluhopisy udát s úrokem 1,5 procenta až tři procenta, aby klesly úrokové náklady společnosti.

Jen na úrocích platí skupina Českých drah, kam kromě osobní dopravy patří nákladní doprava provozovaná společností ČD Cargo, ročně 1,3 miliardy korun. Celkové zadlužení společnosti se loni vyšplhalo na 33,2 miliardy korun. Během příštího roku by ale dluh firmy, která nyní masivně investuje do obnovy vozidlového parku, měl začít klesat. Loni České dráhy hospodařily se ztrátou 1,4 miliardy korun. Zhruba 700 milionů korun se na propadu podílelo vyplacení 1,2 miliardy korun na základě prohraného sporu se Škodou Transportation jako doplatek za pozdní dodávku 20 lokomotiv, které drahám nařídil vyplatit rozhodčí soud. Zbylých 500 milionů korun pro případ prohraného sporu držely ČD v rezervách.

Vyplacení peněz kritizoval ministr dopravy Dan Ťok, který regulérnost rozhodnutí arbitrážního soudu zpochybňoval už dříve. S výrokem arbitrážního soudu nesouhlasí ani České dráhy, uvedl dnes Krtek. Zaplatit ale firma musela, vyplývalo to z posudků, které si dopravce nechal udělat. Nesplacení dluhu by podle Krtky mohlo být chápáno jako porušení podmínek dluhopisového programu. Neplacením navíc narůstaly úroky z prodlení o 166 000 korun denně. Tato částka se od vynesení rozhodnutí do zaplacení v minulém týdnu vyšplhala na více než 20 milionu korun. Společnost se nyní rozhoduje,

zda zaplatí i tuto částku. Proti arbitrážnímu rozhodnutí totiž podala dvě žaloby k soudu. V prvním se domáhá zrušení celého rozhodnutí a ve druhém, které je starší, rozporuje nezávislost jednoho z arbitrážních rozhodců. Pokud u soudu uspěje, bude zaplacené peníze po škodovce zpětně vymáhat.

02. 05. 2016 166 tisíc korun za každý den. Arbitráž o lokomotivy ještě nekončí (109 E)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-nedoplatily-jeste-z-arbitraz-se-skodou-vsechny-penize-1f8-eko-doprava.aspx?c=A160502_152439_eko-doprava_suj)

České dráhy doplatily minulý týden tři čtvrtě miliardy korun Škodě Transportation za prohranou arbitráž. Firma navíc žádá přes dvacet milionů korun jako úrok z prodlení. Je to denně zhruba 166 tisíc korun. „Tyto peníze jsme ještě nezaplatili. Řešíme způsob výpočtu tohoto úroku,“ vysvětlil předseda představenstva Pavel Krtek. V porovnání s celkovou sumou přes 1,2 miliardy jde v podstatě o drobné. Úroky zaplacením zbývající tři čtvrtě miliardy korun dál nenabíhají. Krtek při prezentaci hospodářských výsledků v pondělí uvedl, že aktuálně nejsou České dráhy ochotny přistoupit na mimosoudní vyrovnání se Škodou Transportation a budou se o výsledek arbitráže soudit. „Současná nabídka není taková, abychom přijali dohodu o narovnání,“ řekl Krtek. U soudu ČD napadly jako samotný výsledek rozhodčího řízení, tak podjatost jednoho z arbitrážních rozhodců.

Prohraná arbitráž o lokomotivy výrazně zvýšila loňskou ztrátu Českých drah. České dráhy nejprve s platbou zbytku otálely, nakonec ale daly na doporučení právníků a peníze zaplatily. „Máme posudky, že by to mohlo ohrozit i splatnost našich dluhů, proto jsme zaplatili,“ dodal Krtek. Prohrané peníze podle něj prodlouží dobu, kdy České dráhy splatí své dluhy. Objevují se přitom hlasy, že České dráhy peníze zatím nemusely posílat. „Představenstvo Českých drah zaplatilo zbylou částku Škodě Transportation z důvodů obav, že způsobí škodu velkého rozsahu z nabíhajících úroků z nezaplacené částky. Já s jejich postupem nesouhlasím, ale chápu, že je Škoda Transportation vyděsila osobní odpovědností,“ říká ministr dopravy Dan Ťok (za ANO).

03. 05. 2016 Do železnice na Rychnovsku půjdou miliardy, chystá se i druhá kolej (trati č. 020, 021, 022)

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/modernizace-zeleznice-na-rychnovsku-ds1-/hradec-zpravy.aspx?c=A160429_2242722_hradec-zpravy_the)

Rychlejší cestování a vyšší kapacita tratí pro nákladní vlaky. To jsou hlavní důvody, proč chce Správa železniční dopravní cesty investovat miliardy korun do modernizace kolejí na Rychnovsku. Největší investice půjde do druhé koleje na Choceň, má být hotová za deset let. Po dokončení oprav nádraží v Rychnově, Častolovicích a Týništi nad Orlicí přijde na řadu velká rekonstrukce samotných kolejí. Jako první by měla přijít na řadu trať z Týniště do Solnice, která je klíčová pro největší fabriku v regionu – kvasinský závod Škoda Auto. Zejména v úseku Častolovice – Solnice stoupne díky úpravám kapacita tratí o sto procent. „Příprava této stavby byla zahájena v roce 2014. V současnosti zpracováváme záměr projektu a přípravné dokumentace pro územní řízení,“ řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marek Illiaš. „Půjde o zvýšení traťové rychlosti z 50 na 80 kilometrů za hodinu, včetně úprav přejezdů s nevyhovujícím zabezpečením nebo špatnými rozhledovými poměry,“ popsal již dříve hlavní změny krajský šéf Českých drah Roman Moravčík. Dopravce na trati v současnosti využívá pronajaté švýcarské vlaky RegioShuttle (někdy přezdívané RegioSpider), které mohou jet rychlostí až 120 kilometrů za hodinu.

Vlaky se budou vyhýbat poblíž Lípy nad Orlicí

Kromě tratí čekají úpravy i nákladovou část nádraží v Týništi nad Orlicí, kterou prodlouží o 600 metrů směrem na Hradec Králové. Práce mají začít za rok s dokončením v roce 2019. Úpravy usnadní provoz dlouhých nákladních vlaků, které se budou moci s osobní dopravou míjet také na plánované nové výhybně poblíž Lípy nad Orlicí. „Ta je situována do prostoru bývalé vlečky Rašovice. Při předpokládaném taktu osobní dopravy 30 minut umožní křižování vlaků osobní dopravy s manipulačními vlaky,“ vysvětlil Illiaš.

Podle plánů SŽDC má zrychlit také doprava mezi Hradcem Králové a Chocní a uvažuje se i o úpravě některých úseků tratí do Letohradu. Vlaky do Chocně nyní z Týniště jezdí maximálně stokilometrovou rychlostí. Studie, kterou na podzim schválilo ministerstvo dopravy, počítá s rychlostí 120 kilometrů za hodinu a správce železnice nevyklučuje, že ještě poroste. To požadují s ohledem na budoucnost především dopravní experti, podle nichž moderní vlaky běžně dosahují rychlosti 160 kilometrů za hodinu. Naopak pro nákladní dopravu není rozdíl podstatný. „Pro nákladní dopravu není rychlost nad 120 kilometrů efektivní. Časová úspora je minimální za cenu výrazného nárůstu spotřeby energie.“

Již při zvýšení rychlosti ze 100 na 120 kilometrů odhadujeme nárůst spotřeby o 25 až 30 procent," uvedl na konferenci Česká železnice v roce 2030 Petr Šimral ze společnosti Metrans Rail.

Druhá kolej jako alternativa pro koridor

Zásadní změnou však má být zdvoukolejnění celé trati z Velkého Oseku až do Chocně. Dráha by díky tomu měla sloužit jako alternativa k hlavnímu železničnímu koridoru. Vlaky by z něj mohly sjet u Kolína a napojit se zpět až v Chocni, případně se vrátit po plánované dvoukolejce mezi Hradcem a Pardubicemi. „Alternativou bude především v nákladní dopravě pro vlaky, které dnes musí být trasovány silně zatíženým úsekem Kolín – Choceň s četným předjížděním," doplnil Marek Illiaš. Na základě schválené studie teď SŽDC nechá vypracovat stavební dokumentaci. Úprava celého úseku Velký Osek – Choceň má stát 17,5 miliardy korun a zaplatit ji má Evropská unie z Operačního programu Doprava 2. Stavět by se mělo v letech 2020 až 2025.

Železničáři uvažují také o rozšíření elektrifikovaných tratí. V současnosti mohou elektrické lokomotivy využívat v kraji jen dva úseky železnice: z Hradce Králové do Jaroměře a do Chocně. SŽDC si proto objednala aktualizaci studie proveditelnosti třetí etapy modernizace trati Týniště – Solnice, která má posoudit možnost její elektrifikace. Naopak zamýšlené protažení elektrického vedení až do Letohradu dosud studie neobhájily.

04. 05. 2016 Odsun brněnského nádraží je blíž, z jeho budov mají být památky (Brno hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/brnenske-nadrazi-vyhlaseni-kulturnich-pamatek-flh-brno-zpravy.aspx?c=A160504_2243898_brno-zpravy_krut)

Do nekonečných debat o přesunu vlakového nádraží v Brně vstoupil další hráč – památkáři. Areál kolem hlavní nádražní budovy včetně známého prostoru Malá Amerika chtějí prohlásit za kulturní památku. V budoucnu by to mohlo upřednostnit variantu u řeky Svatky. Bývalé depo nákladového nádraží, točna pro lokomotivu, mosty přes Hybešovu či Křídlovickou ulici, uhelné nádraží či známý sklad zvaný Malá Amerika. To vše by se podle památkářů z brněnské pobočky Národního památkového ústavu (NPÚ) mohlo stát kulturní památkou.

Větší ochrana území by mohla znamenat mnohé – od mnohem vyšších investic do oprav, které by musely ctít jeho historickou hodnotu, až po to, že bude jednodušší celé nádraží úplně odsunout. Otázka odsunu nádraží se v Brně řeší celá desetiletí a politické strany si na ní staví volební kampaně. Momentálně vzniká takzvaná studie proveditelnosti, která by mohla problém rozseknout. Vedoucí odboru evidence a dokumentace brněnského NPÚ Aleš Homola řekl, že památkáři se k podrobnému prozkoumání území dostali teprve nedávno. „Brněnský nádražní uzel je jednou z nejvýznamnějších průmyslových památek v Česku s velkou historickou hodnotou. Naším cílem je, aby byl unikátní prostor zachován," uvedl.

Záležitost nejspíš rozhodne až ministr

O vyhlášení kulturní památkou rozhoduje už několik měsíců ministerstvo kultury. A další měsíce se ještě na výsledek správního řízení bude čekat, lokalita je totiž tak diskutovaná a důležitá, že se celé téma podle památkářů zřejmě dostane na stůl až ministři kultury Danielu Hermanovi (KDU-ČSL). Jak moc by případné z památkářů modernizaci brněnského nádraží zkomplikovalo a jak může promluvit do studie proveditelnosti, se teď na státní Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) řeší. Právě podle jejich rozvahy o podobě vlakového cestování do Brna ministerstvo dopravy rozhodne. „Na nultou variantu (stávající stav – pozn. red.) by z památkářů mělo významný dopad kvůli náročnosti oprav. Platí to ale i v případě přesunu nádraží pod Petrov, protože i v této oblasti se nachází budovy, o kterých památkáři mluví. Změna by se tak nedotkla pouze varianty „u řeky," odhadl náměstek pro techniku SŽDC Brno Jan Komárek. O konkrétním dopadu z památkářů však mluvit nechtěl. Památkáři ovšem tvrdí, že svou činností do debat o poloze nádraží nijak nevstupují. „Nádražní budova už status kulturní památky má, teď by se k tomu jen přidaly další budovy. Vliv to mít nebude," konstatoval vedoucí brněnského NPÚ Zdeněk Vácha. Mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský zároveň podotkl, že studie pracuje s oběma variantami, které jsou možné a uskutečnitelné. „Řešíme to, ale případné změny zapracujeme až poté, co se o věci rozhodne. Čekáme také na vyjádření představitelů Brna a jeho obyvatel," doplnil. Studie by podle něj měla být hotová v listopadu letošního roku.

Chystá se další referendum

Na rozhodnutí ministerstva kultury chce čekat také vedení města. „Mohlo by to zkomplikovat rozvoj celé té lokality bez ohledu na to, kde nádraží bude. Musíme však vyčkat, oficiálně tu informaci nemáme," popsal primátor Brna Petr Vokřál (ANO). Už v říjnu navíc budou moci svůj názor vyjádřit

Brňané v opětovném referendu. V něm lidé odpoví na dvě otázky: zda chtějí, aby se modernizace železničního uzlu řešila systémem otevřených návrhových soutěží, a kde by nádraží mělo být. Pokud se hlasování zúčastní více než 35 procent voličů, bude jeho výsledek pro město závazný. Samotné ministerstvo dopravy se jím však při konečném rozhodnutí řídit nemusí. Pokud by se tak pohled obyvatel Brna neshodoval s variantou, jež vyplyne ze studie, musel by s ministerstvem jednat primátor. A to by přesun nádraží opět významně pozdrželo.

Vyhlášení památek znamená delší a dražší opravu

Ať už se však vlakové nádraží nepřestěhuje, či naopak přesune kamkoliv, to současné čeká oprava už v roce 2018. Podle SŽDC je po celých desetiletích prostojů rekonstrukce potřeba a jde jen o to, jak náročná, dlouhá a drahá bude. Pokud by ministerstvo kultury zmíněné objekty za památku prohlásilo, zkomplikuje to plánované opravy zabezpečovacího zařízení, části mostů či výhybek. „Veškeré opravy by musely odpovídat historické podobě, o každý kus bychom museli pečovat s ohledem na památkové normy. To by bezpochyby neumožnilo plánované zlepšení technických parametrů nádraží,“ řekl za SŽDC Komárek. Například rozsáhlý železný most přes Hybešovu ulici tak podle něj nebude možné svařovat, nýbrž nýtovat. Most by se tak musel jeřábem zvednout, odvézt a postupně měnit každý jeho kus. „Náročná oprava bude kromě prodražení znamenat také delší uzavírky,“ doplnil Komárek. Památkáři nicméně věří, že společně se SŽDC dokážou nalézt kompromis. „Máme zájem o funkční řešení, tedy integraci památek do nových budov. Jde nám pouze o historickou podstatu,“ uzavřel Homola.

Tři varianty vlakového nádraží v Brně

- „Nultá“: Nejméně pravděpodobná možnost, která by znamenala zachování nádraží v současné podobě bez možnosti modernizace železničního uzlu.
- Nádraží „pod Petrovem“: Vybudování velkého uzlu v blízkosti křižovatky Nových sadů, Nádražní, Husovy a Hybešovy ulice. Návrh počítá s pěti nadzemními a čtyřmi podzemními nástupišti.
- Nádraží „u řeky“: Posunutí současného nádraží asi o osm set metrů na jih k řece Svratce a vybudování nové stavby podél Rosické ulice. Varianta nejlépe odpovídá stávajícímu územnímu plánu.

04. 05. 2016 Ostravan slaví „70“, vlaky mezi Prahou a Ostravou za tu dobu zrychlily o 2 hodiny (6. 5. 1946)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26663/>)

Tradiční expresní spojení Ostravy a Prahy, vlak „Ostravan“, slaví 70 let provozu. Na svou trasu z Bohumína a Ostravy do Prahy se poprvé pod tímto názvem vydal 6. května 1946. Zatímco tehdy „Ostravan“ trvala cesta mezi moravskoslezskou metropolí a Prahou necelých 5 hodin, dnes stejnou trasu zvládají pendolina za 3 hodiny. Průměrná cestovní rychlost stoupla z tehdejších 75 km/h na současných 120 km/h.

Bleskové vlaky Ostrava – Praha po 70 letech

Spojení tehdy a nyní se liší i v mnoha dalších měřítcích. Na počátcích „Ostravana“ byly v pravidelném provozu původně německé motorové jednotky SVT 137, slavné jako Létající Hamburčan, u nás označené jako řada M 297.0. Cestujícím nabízely pouze 80 míst v jedné třídě, zprvu označené jako druhá, později se zrušením třetí třídy přeznačené na první. Ve vlaku bylo k dispozici jen drobné občerstvení – nápoje a studená jídla. Ostatním vlakům trvala cesta mezi Ostravskem a Prahou dokonce kolem 6,5 hodiny, tedy 2x déle než dnešním vlakům. Navíc tehdy jezdilo mezi Ostravskem a Prahou pouze kolem 5 párů přímých rychlíků za den. Naproti tomu dnešní spoje nabízejí klimatizované vozy, nápoje i teplá jídla, Wi-Fi připojení k internetu i elektrické zásuvky pro napájení drobné elektroniky, kterou cestující během jízdy využívají, jako jsou notebooky a mobilní telefony. Speciální místa a přístupné WC mají k dispozici i cestující na vozíku, nebo děti, pro která jsou k dispozici i dětská kina. Také počet vlaků je podstatně vyšší. Jen národní dopravce nyní zajišťuje mezi Ostravskem a Prahou až 17 párů expresních spojů a další posilové vlaky, například v pátek. Cestovní čas prakticky všech vlaků se pak pohybuje přibližně mezi 3 a 3,5 hodinami.

Nesrovnatelné jsou i technické parametry tehdejších a dnešních bleskových vlaků mezi Ostravou a Prahou. Motorová jednotka M 297.0 měla délku jen 45 metrů, hmotnost 91 tun, maximální rychlost 160 km/h a výkon přibližně 600 kW. Současné pendolino je 4x delší a těžší (185 metrů, 385 tun). Maximální konstrukční rychlost pendolina je 230 km/h a jeho výkon je dokonce 6,5násobně vyšší – 3 920 kW.

Provoz plný zajímavostí a rarit

Se sedmdesátiletým provozem „Ostravanu“ a velmi rychlého spojení Ostravska s Prahou je spojena i řada rarit a zajímavostí. Například když byly dva motorové expresy v části trasy, nejčastěji mezi Prahou a Českou Třebovou, spojovány do jednoho vlaku. Často se jednalo o vlaky z Prahy do Ostravy a do Bratislavy. Motorové expresy měly v minulosti na některých úsecích na rozdíl od ostatních vlaků s lokomotivou také povolenou vyšší rychlost než 120 km/h, které bylo naším maximem až do druhé poloviny 80. let. Pouze motorové expresy mohly uhanět až 130 km/h.

Další raritou bylo například vyčlenění některých vozů pouze pro tento spoj a jejich označení dynamicky řešeným nápisem „Ostravan“ doplněný o tehdy nezbytnou rudou pěticípou hvězdu. Jinou zajímavostí je testování našich nejrychlejších motorových lokomotiv z ČKD Praha řady T 499.0 přezdívaných „Kyklop“ právě na „Ostravanu“. Tento zkušební provoz probíhal v polovině 70. let. V jízdním řádu 1992/1993 byl zase ve služebním voze instalován první vlakový mobilní telefon veřejné sítě, který vycházel z tehdy dostupných technologií. Rychlý nástup osobních mobilních telefonů a zlevnění jejich provozu během 90. let však zabránil v rozšíření této služby. V lednu 1997 se pak mezi Ostravou a Prahou rozjel legendární vlak SuperCity „Manažer“ sestavený pouze z vagonů 1. třídy a restauračního, který neměl mezi Ostravou a Prahou plánovanou žádnou zastávku a konečně před přibližně 10 lety spojily Ostravu a Prahu rychlovlak pendolino.

Měnila se vozidla i trasa

Řadou proměn prošlo nejen spojení Ostravy s Prahou, ale také samotný expres „Ostravan“. Po předválečných původně německých motorových jednotkách zajišťovaly jeho provoz nově dodané jednotky z Maďarska, které byly v roce 1960 nahrazeny klasickou soupravou s elektrickou lokomotivou. Od roku 1960 do současnosti se v čele „Ostravana“ vystřídalo několik typů, např. legendární „bobiny“ E 499.0 a E 499.1, výkonné „banány“ řady E 499.2, dnes řada 150.2 nebo 151, a koncem 80. let zbrusu nové „peršingy“ řad 163 a 162.

Přestože až do začátku 90. let se podstatně nezměnila cestovní doba „Ostravanu“ mezi oběma cílovými místy a dlouhá desetiletí vydržela okolo 5 hodin, trasa vlaku se mírně měnila. V Praze vystřídala jako cílovou a výchozí stanicí hlavní nádraží a nádraží střed, dnes Masarykovo. Do poloviny 70. let jezdil pravidelně přes Přerov a teprve od 1. června 1975 využívá pravidelně Dluhonickou spojkou, aby se vyhnul nezbytné úvratě v Přerově. V polovině 60. let zas jezdil až do/z Varšavy. Přestože po většinu dobu představoval „Ostravan“ expresní vlak, od 90. let potom vlak InterCity, nevyhnula se mu v roce 2006 ani obyčejná kategorie rychlík a v roce 2012 dokonce ani nebyl vlak s tímto názvem v provozu. Po roční přestávce se ale zase na trať mezi Ostravou a Prahou vrátil. Dnes už není „Ostravan“ ojedinělý expresní vlak mezi Prahou a Ostravou. Má řadu „sourozenců“, kteří ve stejné kvalitě a rychlosti spojují obě města přibližně každé dvě hodiny a mnohem mladší „sourozence“ v podobě rychlovlaků SC Pendolino, které dnes nabízejí nejrychlejší a nejpohodlnější cestování mezi Prahou a severní Moravou.

04. 05. 2016 Boj o expresy do Budějovic. Soukromníci chtějí soutěž, stát ne (Praha – České Budějovice – Linz/Český Krumlov)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-rozsiri-pocet-expresu-z-prahy-do-ceskych-budejovic-p2v-eko-doprava.aspx?c=A160503_080637_eko-doprava_suj)

Šest párů nových vlaků EuroCity/InterCity má od prosince jezdit mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Mají být výrazně rychlejší než autobusy. Plán ministerstva dopravy, které si vlaky objednalo u Českých drah, ale naráží na velký odpor soukromých dopravců. Ti se totiž také chtějí dostat do systému státem objednávaných vlaků. Objednávka počítá s tím, že ke stávajícím rychlíkům přibudou od prosince ještě vlaky kategorie EC/IC, které budou na cestě do Českých Budějovic zastavovat jen v Táboře. Tři z nich budou pokračovat do Linze, jeden do Českého Krumlova. Doba jízdy se ztelně zkrátí: oproti současným 2 hodinám a 23 minutám mají nejrychlejší spoje jet 2 hodiny a 4 minuty. „Vlak se časově vyrovná jízdě autem a dostane se na hranici pásma akceptovatelné doby denní dojížděky. Lze tedy očekávat nárůst počtu cestujících a bude vytvořen dobrý výchozí bod pro budoucí dominantní roli železnice v tomto spojení,“ komentuje návrh ministerstva Tomáš Záruba z Centra pro efektivní dopravu. Šestice nových vlaků v jízdním řádu přibude ke stávajícím spojům, stát tak za provoz vlaků bude platit více než dosud. Zakázku získají bez soutěže České dráhy, což se nelíbí především soukromníkům. Leo Express i RegioJet požadují po státu, aby vyhlásil veřejnou soutěž. „Objednávku IC a EC spojů u ČD bez soutěže na základě objednávky vylučuje MD soukromé dopravce. V takovém netransparentním prostředí tak zcela vylučuje další podnikání a rozvoj služeb pro cestující,“ říká mluvčí Leo Express Petra Valentová.

Zvažujeme právní kroky, říkají soukromníci

Oba soukromí dopravci na trase provozují autobusy bez dotací. Nové spoje vidí jako státem placenou konkurenci i kvůli tomu, že budou rychlejší. „Takovým postupem ministerstvo deformuje trh, zabraňuje rovným příležitostem a jedná proti zájmům cestujícího i daňového poplatníka,“ dodala Valentová. „Budeme požadovat náhradu škody a kvůli účelovému přímému poškození zvažujeme právní kroky,“ řekla Valentová. „Na trase Praha – České Budějovice – Linec chce ministerstvo objednat několik párů nových rychlých spojů, což je zcela nové spojení, které se musí zadat podle nařízení EU 1370. Nikoli tedy na přímo ČD, ale s notifikací tak, aby nabídku mohli předložit i další dopravci. Dáváme v této věci i rychlý podnět na Evropskou komisi,“ uvedl tiskový mluvčí Student Agency Aleš Ondrůj.

Ministerstvo ale odmítá, že by objednááním dalších vlaků porušilo zákony. Podle mluvčího Tomáše Neřolda ještě není jisté, o jakou kategorii vlaků půjde. „V tomto případě ministerstvo nesjednává nové objednávky, ale rozšiřuje a upravuje rozsah dopravy na lince R7 Praha – Tábor – České Budějovice, která je až do roku 2019 sjednána v rámci desetileté smlouvy právě s Českými drahami,“ řekl Neřold. Smlouva podle něj umožňuje každoročně upravit rozsah dopravního výkonu maximálně o 5 procent. „V žádném z koncepčních dokumentů MD se nikdy neuvádělo, že by linka R7 byla v blízkém období předmětem nabídkového řízení,“ dodal.

04. 05. 2016 Skončila modernizace traťového úseku Horusice – Veselí nad Lužnicí (slavnostní ukončení)

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

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně ukončila modernizaci tratě z Horusice do Veselí nad Lužnicí, která je součástí 4. koridoru. Práce zahrnovaly především zdvoukolejnění přibližně pětikilometrového mezistaničního úseku, čímž došlo k navýšení přepravní kapacity; současně se také zvýšila traťová rychlost. „Nejviditelnějším prvkem modernizace bylo zdvoukolejnění dalšího úseku dosud částečně jednokolejné tratě z Prahy do Českých Budějovic. Díky přeložkám došlo k podstatnému zkrácení celého úseku a navýšení rychlosti projíždějících souprav až na 160 km/h,“ uvedl generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Stavba dále zahrnovala rekonstrukci železniční zastávky ve Veselí nad Lužnicí a především celkovou přestavbu tamní stanice, která je důležitým přestupním uzlem. Pohodlný nástup do vlaku nyní umožňují cestujícím nově vybudovaná ostrovní nástupiště. Ta jsou propojena podchodem, který ústí až do přednádražního prostoru. Bezbariérový přístup osobám s omezenou schopností pohybu zajišťují výtahy.

Předpokládané celkové náklady stavby s názvem Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – II. část, úsek Horusice – Veselí nad Lužnicí činily 1 608 618 185 Kč bez DPH. Projekt je spolufinancován Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava, kdy plánovaná výše příspěvku z Fondu soudržnosti představuje až 1 094 590 346 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem prací byla EUROVIA CS.

Název stavby	Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí – II. část, úsek Horusice – Veselí nad Lužnicí
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	EUROVIA CS
Termín zahájení stavby	4/2013
Termín dokončení	6/2016
Celkové náklady stavby	1 608 618 185 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	1 094 590 346 Kč

05. 05. 2016 Dráhy převzaly poslední InterPanter, 14 vlaků stálo celkem 2,6 miliardy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-prevzaly-posledni-interpanter-14-vlak-u-stalo-celkem-2-6-miliardy-1293185>)

Ostravská Škoda Vagonka předala Českým drahám (ČD) poslední jednopodlažní elektrickou jednotku InterPanter. Dráhy si objednaly 14 těchto rychlíkových vlaků pro meziregionální a dálkovou dopravu, za něž zaplatí zhruba 2,6 miliardy korun. Jezdí v pravidelném provozu na trati Olomouc – Břeclav – Brno a další jsou postupně nasazovány na linku Brno – Česká Třebová – Praha, řekla mluvčí skupiny Škoda Transportation Lubomíra Černá. „Završili jsme dodávky dosud nejdelších jednopodlažních

souprav z rodiny Panterů. Předali jsme poslední z deseti pětivozových souprav (zbylé čtyři jsou třívozové),“ uvedl generální ředitel Škody Vagonka Michal Kurtinec. InterPantery mohou jet 160kilometrovou rychlostí. Vycházejí z regionálních vozidel RegioPanter, kterých mají České dráhy 26 a zajišťují osobní dopravu v krajích. Základní rozměry a barvy obou typů souprav jsou shodné, odlišují se technickým řešením, počtem dveří a interiérem. „Mají pohodlná sedadla a komfortní interiér. Součástí je klimatizace, wi-fi nebo audiovizuální informační systém s LCD,“ řekl obchodní ředitel Ivo Gurňák.



Pro dálkovou dopravu

Jednotky mají polstrované a polohovatelné sedačky, sklopné stolky, oddělené oddíly pro cestující s dětmi do deseti let, prostory pro uložení jízdních kol, kočárků a dalších objemných zavazadel i bezbariérové toalety. Jsou vybaveny rezervačním systémem nejen na rezervaci míst pro cestující, ale i míst na kola. Vozidla InterPanter jsou po Pendolinech a Railjetech třetím typem jednotek, které ČD využívají v dálkové dopravě. Škoda Vagonka nedávno oslavila 15. rok provozu v Ostravě. Společnost je přímý pokračovatel tradice více než 115leté výroby osobních kolejových vozidel. Její elektrické jednotky jezdí kromě ČR také v Litvě, Ukrajině a Slovensku a brzy také v Německu.

06. 05. 2016 Dráhy reagují na konkurenci cenovým paradoxem: jedete blíž, platíte víc

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/tarif-drah-praha-teplice-0wq/eko-doprava.aspx?c=A160505_224724_eko-doprava_neh)

Dráhy umějí velice rychle zlevnit své jízdenky i o třetinu, když se někde objeví konkurence. A jinde naopak dál vybírat za každý ujetý kilometr klidně dvojnásobek. Zatím posledním případem je spojení mezi Prahou a Teplicemi. Na trať mezi oběma městy vtrhla s novou autobusovou linkou společnost Arriva s výrazně nižší cenou. A České dráhy zareagovaly. Jízdenky zlevnily ze 109 na 69 korun, tedy o více než třetinu. Jenže ceny lístků z ostatních stanic na trase zůstaly stejné, takže například i jízdenka z Roudnice nad Labem do Prahy je dražší než z Teplic. „Jsme rádi, že konkurence pomáhá cestujícím, jen se bojíme, abychom toto nakonec neplatili z daní,“ říká šéf Arrivy Daniel Adamka. Podobné případy znají pasažéři z jiných tratí. Nejznámější je spojení mezi Prahou a Ostravou, kde jsou nižší ceny jízdenek mezi stanicemi, ve kterých zastavují soukromníci. Například kvůli zastavování Leo Expressu České dráhy v prosinci změnilly svůj ceník z Kolína. Podobně mají České dráhy speciální ceny na trasách, kde jim konkurují autobusy. České dráhy na takovém kroku nevidí nic divného. „Cílem společnosti je dosáhnout co nejvyšší tržby na otevřeném dopravním trhu,“ vysvětluje mluvčí Petr Šťáhlavský. Při stanovení cen musí vzít České dráhy podle Šťáhlavského v úvahu veškeré souvislosti, které na trase jsou. V případě Teplic je to především konkurence. Běžnou praxí se na české železnici i u soukromých dopravců stalo, že při spojení mezi některými městy se vyplatí rozdělit cestu do dvou lístků. Například u RegioJetu při nákupu jízdenky z Prahy do Žiliny zaplatíte 230 korun. Když si však koupíte jízdenku z Prahy do Ostravy a Ostravy do Žiliny stejným vlakem, zaplatíte jen 216 Kč.

Běžný kilometrový tarif je přežitkem

České dráhy přišly s akčními cenami do vybraných destinací už před dvaceti lety kvůli tomu, že u některých tras je železnice v nevýhodě oproti silnici delším trasováním. Podle Miroslava Vyky ze Svazu cestujících ve veřejné dopravě takové případy ukazují, že běžný tarif, kdy se vypočítává cena jízdenky podle projetých kilometrů, je už přežitkem z doby lepenkových jízdenek. „Klíčové by mělo být, aby cena odpovídala kvalitě nabízené služby,“ dodal Vyka. To se však na české železnici často neděje. Tarifní chaos na trase Praha – Ostrava nicméně ukazuje, že lidé s tím problémy nemají, protože všem třem dopravcům rostou počty zákazníků. Podobné nelogičnosti v cenách jsou běžné v letecké dopravě, kde cenu ještě více určuje konkurence a letenka na jiný kontinent může být levnější než po Evropě.

06. 05. 2016 RegioJet vypsál miliardové soutěže na nákup vlaků

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/regiojet-vypsál-miliardove-souteze-na-nakup-vlaku/1346842>)

Soukromý železniční dopravce RegioJet vypsál obdobně jako České dráhy před třemi týdny tři obří soutěže na nákup nových vlaků v celkové ceně minimálně 15 miliard korun. S vybranými dodavateli chce uzavřít rámcové smlouvy na čtyři roky, během nichž může odebrat potřebný počet vlaků v případě, že uspěje v tendru na zajištění železniční dopravy objednané státem, vyplývá z informací

ve Věstníku veřejných zakázek. Není však zdaleka jisté, zda a kdy stát, případně kraje, soutěže vypíší, a pokud ano, v jaké formě. Ministerstvo dopravy i některé kraje totiž stále zvažují variantu, že vlaky nakoupí samy a budou je dopravcům pouze pronajímat.

RegioJet Radima Jančury poptává stejné množství vagonů a motorových jednotek jako České dráhy, tedy 50 a 30 kusů. Na rozdíl od státního dopravce poptává o 40 elektrických jednotek více, tedy 60. Od všech výrobců požaduje i kompletní servis. Zadání je prakticky shodné, s jakým vyrukovaly České dráhy. Jančura chce vagony pro rychlost 200 kilometrů za hodinu s velkoprostorovým uspořádáním první a druhé třídy, zároveň chce vagony pro matky s dětmi, vozíčkáře a pro přepravu kol. Cena za 50 vozů se má pohybovat mezi 1,6 a 2,5 miliardami korun, termín dodání je do jednoho roku. Elektrické jednotky mají být použitelné na obou napájecích systémech, které se v Česku používají. Část jich má být pro 200 a část pro 300 lidí. Jejich cena je mezi 10,8 a 11,8 miliardami korun a termín dodání je do dvou let. Motorové jednotky mají mít kapacitu 120 a 180 cestujících, jejich cena má být 2,7 až 3,5 miliardy a termín dodání se má pohybovat mezi 15 až 17 měsíci.

Kraje mají s Českými drahami dlouhodobé smlouvy do roku 2019, některé už avizovaly, že je prodlouží do roku 2024. Zatím sice není jisté, jak budou soutěže vypadat a kdo bude nové vlaky vlastnit, jisté však je, že bude možné čerpat na nákup nových vlaků v nejbližších letech dotace okolo 20 miliard korun.

07. 05. 2016 Začal souboj kampaní o polohu nádraží v Brně. Odborná studie se do referenda nestihne (Brno hl. n.)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1778039-zacal-souboj-kampani-o-polohu-nadrazi-v-brne-odborna-studie-se-do-referenda-nestihne>)

Odborná studie o poloze brněnského hlavního nádraží se do referenda nestihne. Právě v něm mají Brňané hlasovat o tom, kde jej chtějí. Místo studie se tak musí rozhodnout na základě informací od dvou proti sobě stojících skupin aktivistů. Ta pro nádraží v centru spustila informační kampaň už v prosinci. Příznivci nádraží na jihu ji zahájili právě teď. Skupina kolem Jakuba Patočky, který je zmocněncem přípravného výboru referenda, podporuje modernizaci nádraží na stávajícím místě. „Nikdo nejede jenom na nádraží, ale každý jede dál. Ten uzel veřejné dopravy je unikátní vymoženost na rozdíl od ostatních evropských měst a o něj se Brňané nechtějí nechat připravit,“ řekl Patočka. Svou kampaň na zachování stávajícího železničního uzlu zahájili už před několika měsíci. „Letos se už bude v referendu definitivně rozhodovat. Snažíme se ukázat, že se rozhoduje mezi rekonstrukcí nádraží nebo se bude upravovat o kilometr dál,“ dodal Patočka. Podařilo se jim zapojit i postavu Tondy Blaníka. „Pomohlo nám to, upoutala se znovu pozornost veřejnosti,“ dodal.

Brno+: otázky v referendu jsou matoucí

Naopak zastáncem odsunuté varianty je spolek Brno+, který právě rozjel kampaň. Ten se domnívá, že znění referenda je nepřesné a nadržuje možnosti opravy současné budovy. „Cílem je vysvětlit, že v referendu si nebudou moci vybírat mezi dvěma variantami – Petrov a řeka, že je namířené proti zájmům města,“ uvedl v pátek Robert Kotzian ze spolku Brno+. Podle něj by výhra úpravy nádraží znemožnila zavedení vysokorychlostních tratí a znamenala by snížení kapacity nádraží. Skupina taktéž v pátek podepsala dopis, který adresovala premiérovi Bohuslavu Sobotkovi (ČSSD). „Snažíme se zvrátit položené otázky v referendu, protože se domníváme, že jsou matoucí. Většina lidí nebude vědět, na co se jich ptají a na co mají odpovídat,“ uvedl Holoubek. Spolek Brno+ podporuje variantu takzvané řeky, která počítá s odsunutím zhruba o 800 metrů a doporučuje k referendu raději vůbec nepřijít.

Souhlasíte s tím, aby město Brno podniklo bezodkladně všechny kroky v samostatné působnosti k modernizaci železniční stanice Brno -hlavní nádraží v dosavadní poloze podél ulice Nádražní?

Magistrát v létě rozjede vlastní kampaň

Ve hře je i třetí možnost, a to posunutí železničního uzlu o tři sta metrů na prostranství u Hybešovy ulice, kterému se říká pod Petrovem. Právě o ní se aktivisté hádají. Podle jedněch totiž odpověď ANO dává variantě pod Petrovem zelenou. Podle druhých ji ale naopak vylučuje. Brňanům v rozhodování, komu uvěřit a jak si otázku vyložit, prozatím nikdo nepomůže. Mluvčí brněnského magistrátu ji odmítl komentovat. I magistrát ale rozjede informační kampaň, kterou chystá na léto. Chce být ke všem třem variantám stejně férový. O studii, která je porovnává podle technických možností, se ale neopře. „Dílčí výsledky budou známy na počátku června, ale samotná bude hotová až na konci 2016,“ uvedl mluvčí brněnského magistrátu Filip Poňuchálek. Město se tak může dostat do patové situace, pokud ho referendum zaváže k jiné variantě, než která vyjde investorovi.

O poloze nádraží se v Brně konalo referendum už v roce 2004, jeho výsledky ale nebyly závazné. V roce 2014 pak aktivisté usilovali o vyhlášení nového referenda. Nejprve to vypadalo, že pro něj nesehnali dost podpisů, pak ale soud došel k závěru, že úředníci některé podpisy vyřadili neoprávněně. Nicméně už by se kvůli zdržení nestihlo uspořádat spolu s komunálními volbami, o což aktivisté usilovali, a tak neproběhlo.

Přednádražní prostor se dočká oprav

Budoucí poloha brněnského železničního uzlu sice jasná není, ale jisté jsou opravy přednádražních prostor. Ty čeká přestavba už příští rok a vyjde na zhruba 350 milionů korun. Součástí úprav bude i změna přílehlé Benešovy ulice v městskou třídu. Kromě toho, že je nevhledná, je i nebezpečná. „Je tam nejvyšší frekvence chodců ve městě. Jako tranzit tam projíždí téměř 80 procent vozidel,“ vysvětlil vedoucí Odboru dopravy brněnského magistrátu Vladimír Bielko. Místo se začne upravovat podle předběžných plánů už příští rok. Studie ale ještě hotová není. Případný přesun hlavního nádraží byl ale neměl mít na práce vliv. „Nesouvisí to, protože tohle je přestupní uzel v první fázi města. Tak jak ho znáte z nočních rozjezdů, jak to znáte z denních spojů,“ dodal Bielko.

07. 05. 2016 Nové uniformy Českých drah: barvy podle vlaků i povolené rozepínání

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nove-uniformy-ceskych-drah-barvy-podle-vlaku-i-povolene-rozepinani-1pi-eko-doprava.aspx?c=A160506_162800_eko-doprava_suj)

Zaměstnanci Českých drah začínají chodit v lehce pozměněných uniformách, než měli dosud. Stejnokroje jsou výsledkem soutěže za 160 milionů korun, kterou státní dopravce uzavřel loni. Podle mluvčího drah Petra Štáhlavského by měla firma na uniformách ušetřit oproti minulosti řádově miliony korun. Snížil se totiž počet položek, které jsou součástí stejnokrojů. Nejviditelnější změnou je nově pojaté logo doplněné o celý název dopravce. Místo dosavadní zlaté barvy je bílé nebo světle modré. U košil se pak logo přesunulo z kapsičky na límeček a například sukně jsou kratší. Nové barevné řešení mají i šátky a kravaty či lemovací textilní pásy u kapes. „Kravaty a šátky jsou tak určitě nejviditelnější změnou v celé uniformě,“ říká Štáhlavský.

Soutěž na stejnokroje za 160 milionů korun rozdělily České dráhy do tří částí, dvě z nich vyhrála společnost Blažek. Ta dodá hlavně kabáty, saka či košile. Zakázku na dodávku ponožek a obuvi či rukavic získala společnost Triodon. Soutěžené stejnokroje jsou určeny zejména pro profese, které jsou ve styku se zákazníky, jako jsou vlakvedoucí, průvodčí, pokladní, informátoři a částečně také pro strojvedoucí. Zaměstnance a jejich práci poznáte podobně jako dosud i podle barev kravat a šátků, jejichž vzhled se sjednotí: tmavě modrou budou mít pokladní či vlakvedoucí u rychlíků spěšných a osobních vlaků, žlutý šátek či kravatu bude mít palubní personál v pendolinech, červenou barvu pak vlakové čety u vlaků EC, IC a Ex. Posádky v railjetech budou mít stříbrné šátky a kravaty. U každého šátku a kravaty budou stejné tyrkysové modré proužky.

Nové uniformy a jejich vzhled i materiál si zaměstnanci chválí. „Jejich materiál je obecně kvalitnější, na designu se podíleli opravdoví profesionálové, a nové uniformy jsou daleko slušivější než předchozí,“ uvádí například ve svém textu o uniformách odborové sdružení železničářů. Odboráři si letos vymohli i výjimku pro případ vysokých teplot. Dosud si mohli rozepnout jeden knoflíček u košile, když teplota dosáhla 30 °C. Nově se tento limit snížil na 28 °C. Na zimu budou mít zaměstnanci možnost objednat si nejen bundy, ale i kabát.

09. 05. 2016 Velké zakázky Českých drah na nové vlaky poprvé zajímají také Číňany

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/obri-zakazky-ceskych-drah-na-nove-vlak-y-zajima-i-cinany-p1s-eko-doprava.aspx?c=A160507_001442_eko-doprava_suj)

Tři velké zakázky na nákup nových vlaků Českých drah poprvé přilákaly i čínského výrobce vlaků. Je mezi více než deseti zájemci, kteří si zatím vyzvedli dokumentaci. Stejnou zakázku vypsal už i RegioJet. „Kvalifikační dokumentaci k zakázkám si vyzvedlo víc než deset velkých výrobců. Jde o firmy z Rakouska, Itálie, Belgie, ze Slovenska a dokonce i jeden z Číny,“ říká generální ředitel a předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek. Jde o první případ, kdy se o soutěž na dodávku vlaků v Česku zajímá čínský výrobce. V Evropě zatím pronikají čínští výrobci na trh velmi pomalu, ale už mají první zakázky. Čínská firma CSR Zhuzhou získala v roce 2014 kontrakt pro makedonské železnice letos v dubnu pak elektrické lokomotivy do Srbska. Zakázky Českých drah ale provází řada otazníků. Zkritizoval je už ministr dopravy Dan Ťok, podle kterého jsou podmínky diskriminační a nahrávají především Škodě Transportation v případě elektrických jednotek. Důvodem je krátká doba na dodávku prvních dvou souprav do 15 měsíců, za které se v Česku nedá vlak

prakticky pro provoz schválit. Škoda těžší z toho, že své vlaky InterPanter a RegioPanter už schválené má, ostatní výrobci ne nebo jen pro některé napájecí soustavy. Zájem více než deseti firem ještě nic neznamená, klíčové je, kolik přijde nabídek. Podobnou soutěž pouze s 15 měsíci na schválení už České dráhy vyhlásily před třemi lety na dodávku elektrických jednotek pro rychlíky. I tehdy se ozvali zahraniční výrobci, že podmínka je diskriminační a nakonec se přihlásila jen Škoda Transportation.

Prakticky obdobnou soutěž vypsal v závěru minulého týdne RegioJet. V řadě případů je text soutěže okopírovaný od Českých drah, čímž se firma ani netají: chce mít identickou soutěž až na některé podmínky, které nejsou nijak diskriminační a předem nevylučují jakéhokoli výrobce. „Jde zejména o dobu dodání elektrických jednotek, kde České dráhy požadují pouhých 15 měsíců na dodání prvních dvou souprav, aby tak vědomě zkomplikovaly možnost většině výrobců předložit svou nabídku. RegioJet naopak požaduje dodání první soupravy až po 24 měsících,“ uvedl mluvčí Aleš Ondrůj.

Soutěže obou dopravců jsou ale současně spíše pojistkou. Jistotou je možnost získat až dvacet miliard na nové vlaky z evropských fondů, stát se ale netají myšlenkou, že by si soutěže provedl sám a vlaky pak dopravcům půjčoval. V takovém případě budou tendry pro České dráhy i RegioJet zbytečné a bude je vypisovat ministerstvo dopravy.

09. 05. 2016 Strojvedoucím v obýváku: České dráhy nabízejí virtuální projížďku po několika tuzemských tratích

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26704/>)

Národní dopravce spustil webový portál www.pohledzvlaku.cz, který nabízí pohled na práci strojvedoucího a nevšední pohled na železniční trať České republiky ze stanoviště strojvedoucího. V současné době mapuje jízdu po prvních čtyřech tratích. Nejnovějším přírůstkem na portálu je pohled ze stanoviště pendolina při cestě z Františkových Lázní do Plzně. „Náš portál Pohledzvlaku.cz jsme připravili pro železniční fanoušky a všechny, které zajímá dění kolem nich. Přibližuje neobvyklou práci strojvedoucího i nevšední pohled na trať z jeho kabiny,“ říká Václav Rubeš, šéfredaktor časopisu ČD pro vás a vedoucí projektu. „Podívat se na stanoviště v běžném provozu je téměř nemožné, stejně jako sledovat trať, všechny návěstidla a veškeré dění kolem železničního provozu z pohledu strojvedoucího. Přitom víme, že je řada železničních fanoušků i lidí, kteří vlakem cestují, a chtěli by pohled strojvedoucího zažít. Proto jsme se rozhodli postupně zmapovat nejzajímavější tratě a zájemcům je přiblížit,“ doplnil Václav Rubeš.

Web v současnosti nabízí jízdu vlakem po čtyřech zajímavých tratích. Jedná se například o horskou železnici ze Zábřehu na Moravě do Jeseníka známou jako Slezský Semmering, frekventovanou příměstskou trať z pražského Masarykova nádraží do Úval, atraktivní trať ve vltavském kaňonu z Masarykova nádraží do Kralup nad Vltavou a nejnověji také atraktivní, skoro hodinu a půl trvající jízdu pendolinem z Františkových Lázní do Plzně. Web přitom nenabízí jen obyčejný pohled na trať očima strojvedoucího, jak bývá běžné na mnoha DVD mapujících některé tratě, jak vysvětluje Václav Rubeš: „Aby měl divák co největší zážitek ze sledování cesty, zaznamenali jsme ji několika kamerami na různých místech. Vedle klasického pohledu na trať lze zvolit i pohled do kabiny a sledovat veškeré úkony strojvedoucího. Záznam jízdy Pendolina nově přináší další úhel pohledu kamery – z výšky na strojvedoucího i část tratě najednou. Součástí všech záznamů je pohled z konce vlaku. Techničtí fajnšmekři jistě ocení kameru, která je umístěna přímo na podvozku. U pendolina tak divák může sledovat unikátní záběry systému aktivního naklápění. Abychom dění na trati co nejvíce přiblížili divákovi, stránka je opatřena také vysvětlivkami jednotlivých návěstí nebo vlaků, které míváme.“ České dráhy připravují záznam jízdy také z dalších atraktivních tratí a vozidel. Autoři portálu se chtějí podívat například na tratě Tábor – Bechyně na historické „kapesní“ bobině řady 100 nebo legendární Posázavský pacifik s neméně ikonickou bardotkou Plánují i další vylepšení, například odkaz na virtuální prohlídku vozidel, ze kterých byl záznam pořízen. Virtuální prohlídku lokomotiv, elektrických a motorových jednotek i osobních vozů Českých drah nabízí další zajímavý portál www.bluetrains.cz.

09. 05. 2016 Agentura Moody's zvýšila drahám rating, prohraná arbitráž vliv neměla

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/agentura-moody-s-zvysila-draham-rating-prohrana-arbitraz-vliv-nemela-1294027>)

České dráhy si před klíčovou emisí dluhopisů mohou oddechnout. Po dvojím poklesu a stagnaci z minulých let se jim dostalo od agentury Moody's pochvaly v podobě zlepšení ratingu z Baa3 na Baa2. Státní dopravce tak odskočil na dva stupně od spekulativního pásma. Stejného hodnocení

se dostalo i chystaným bondům, které chce dopravce v nejbližších týdnech vydat v objemu 300 milionů eur (8,1 miliardy korun). Výhled je navíc stabilní. Agentura pozitivní hodnocení připisuje mimo jiné lepší struktuře provozních výsledků. Moody's rovněž oceňuje, že se drahám v minulém roce dařilo nahrazovat krátkodobé dluhy cennými papíry s delší splatností a nižšími úroky. Naopak agentura nepočítala s možným převodem nádraží na Správu železniční dopravní cesty za 3,2 miliardy korun, což může být pro národního dopravce dodatečný výnos. Dráhy získaly svůj první rating v roce 2011, tehdy bylo hodnocení ještě o jeden stupeň lepší než dnes. Postupně ale rating spadl a zastavil se jediný stupeň nad spekulativním pásmem. Dráhy potřebují mezinárodní rating kvůli dluhopisovému programu, zadlužení podniku činí zhruba 32 miliard korun. Na dráze panovala mírná obava z nejnovějšího hodnocení Moody's především kvůli prohrané arbitráži se Škodou Transportation.

České dráhy jako standardní korporace

Právě tomuto sporu dráhy připisují loňský propad do ztráty 1,4 miliardy, když předloni měla skupina zisk 156 milionů. Tržby loni mírně vzrostly na 33,1 miliardy. „Zvýšení ratingu o jeden stupeň na úroveň Baa2 se stabilním výhledem je pro nás velký úspěch. Zúročila se tím naše snaha o řízení Českých drah jako standardní korporace, cílené budování finančního profilu společnosti a respektování zájmů věřitelů,“ sdělil E15.cz předseda představenstva ČD Pavel Krtek. Právě zájmem věřitelů a obavou o rating zdůvodňoval zaplacení 750 arbitrážních milionů Škodě, ačkoliv si tím vysloužil kritiku ministra dopravy Dana Ťoka.

10. 05. 2016 Změna majetkových poměrů na železnici? Dopravci by si mohli vlaky půjčovat (Cendis)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zmena-majetkovych-pomeru-na-zeleznici-dopravci-by-si-mohli-vlaky-pujcovat-1294116>)

Ministerstvo dopravy začíná rozhýbávat státní podnik Centrum dopravních informačních systémů alias Cendis. S firmou se chystá uzavřít rámcovou smlouvu na čtyři roky v hodnotě 150 milionů korun. Vyplývá to z informací pro vládu, které má deník E15 k dispozici. Cendis se bude v první řadě věnovat zakázkám z oblasti IT technologií, pro ministerstvo ale rovněž vypracuje studii k chystané státní půjčovně vlaků. „Podnik bude spolupracovat s ministerstvem dopravy na projektech, které mají pro rezort klíčový význam, ale ministerstvo je nemůže primárně zabezpečit z vlastních zdrojů,“ uvedl ředitel Cendis Jan Chovanec. Firma bude podle smlouvy v první řadě pracovat na budování Národního kontaktního místa pro mezinárodní výměnu dat o spáchaných přestupcích, řidičích, vozidlech a podnikatelích v silniční dopravě. Lidé z Cendisu dostanou na starost rovněž kybernetickou bezpečnost registrů vozidel a řidičů. Přeberou do správy například systém pro řízení přeprav nebezpečných nákladů.

Úřad bude dopravcům půjčovat vlaky

K nejzajímavějším položkám smlouvy ovšem patří studie ke státnímu nákupu vlaků. Ministerstvo hodlá totiž nakupovat vlaky za evropské peníze a dopravcům je následně půjčovat, což je převratná novinka, která změní majetkové poměry na českých kolejích. „Plán by měl určovat, jakým způsobem využít evropské fondy na nákup vozidel a jak s nimi dále nakládat tak, aby všichni cestující měli zajištěn moderní standard vozidel a žádný dopravce nebyl znevýhodněn,“ sdělil mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Cendis vznikl loni z jiného neznámého státního podniku Cimto. Ministr dopravy Dan Ťok chtěl původně do nového podniku převést systémy související s mýtem. Z toho ale sešlo. Ťok mimo jiné argumentoval tím, že státní podnik má lepší možnosti než úřad zaplatit a udržet IT specialisty.

10. 05. 2016 Slovenské dráhy ustoupily Jančurovi, spoje na sebe při zpoždění počkají

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/slovenske-drahy-ustoupily-jancurovi-spoje-na-sebe-pri-zpozdeni-pockaji-1294370>)

Český dopravce RegioJet dosáhl na Slovensku s tamními státními dráhami ZSSK dohody, podle níž vlak ZSSK vyčká na východě země na spoj RegioJetu v případě jeho zpoždění. Dohodě předcházela slovní přestřelka mezi zástupci obou firem. „Dopravci se shodli na společném zájmu – cestující se budou moci spolehnout, že na ně přípoj druhého dopravce počká. Dohoda se dotkne posledního večerního spoje v Košicích, pro cestující, kteří směřují do dalších měst a obcí východního Slovenska,“ uvedli dopravci. O dohodu usiloval RegioJet, a to pro svůj dálkový vlak z Bratislavy, který podle

jízdního řádu přijíždí do Košic pozdě večer. Poslední spoj ZSSK z Košic do dalších měst na východním Slovensku v současnosti odjíždí po většinu dní v týdnu deset minut po plánovaném příjezdu vlaku RegioJetu.

Dohodě předcházely neshody v komunikaci

Pokud souprava českého dopravce nabrala větší zpoždění, cestující nestihli navazující spoj ZSSK. Nově bude vlak ZSSK čekat dalších deset minut, v případě ojedinělých delších zpoždění soupravy RegioJetu bude další postup záviset na dispečerech. Jednání zástupců obou firem předcházela slovní přestřelka mezi oběma dopravci. Podle slovenských medií majitel RegioJetu Radim Jančura dříve tvrdil, že žádal šéfa ZSSK o setkání ohledně přípojů. ZSSK oponovala a uvedla, že takovou žádost dostala až v závěru minulého týdne. RegioJet na Slovensku kromě dálkových spojů mezi Bratislavou a Košicemi provozuje také státem dotované vlaky na regionální trati ze slovenské metropole do Komárna na jihu země. Na Slovensku RegioJet podniká i v autobusové dopravě.

10. 05. 2016 Železničáři plánují rekonstrukci tratě z Hlavního nádraží na Smíchov (Praha hl. n. – Praha-Smíchov)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicari-planuji-rekonstrukci-trate-z-hlavniho-nadrazi-na-smichov-1294373>)

Z Prahy se v příštích letech stane největší železniční staveniště republiky. Správa železniční dopravní cesty aktuálně zahájila přípravu napojení třetího koridoru od Plzně na pražské Hlavní nádraží. Konkrétně jde o úsek mezi Smíchovským a Hlavním nádražím. Součástí bude i rekonstrukce historického železničního mostu pod Vyšehradem, který by se měl výhledově dočkat svého novodobého dvojčete. Zatím je vše ale teprve na začátku. Železničáři vypsali zakázku na zpracování souboru projektových dokumentů včetně vlivu stavby na životní prostředí (EIA), celkem za 40 milionů korun. Úsek je rozdělen do tří částí. „Jednotlivé stavby řeší samostatně rekonstrukci železniční stanice Smíchov, soubor mostů pod Vyšehradem a úsek mezi výhybnou Praha-Vyšehrad a Vinohradským tunelem,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. To vše za zhruba 3,5 miliardy korun. Podle Illiaše se vzhledem ke zdoluhavým administrativním procesům těžko odhaduje termín zahájení stavby, v minulosti se mluvilo o roce 2019. To ovšem bez nového mostu. Ten by se mohl začít stavět v roce 2022 a samotný vyjde rovněž zhruba na 3,5 miliardy. V první fázi chce SŽDC opravit starý most. Průzkum stavu mostu z počátku dvacátého století a návrh řešení jeho opravy je součástí aktuální zakázky. Úsek mezi jižním portálem Vinohradského tunelu a Smíchovským nádražím je dlouhodobě považovaný za úzké hrdlo pražské železnice. Ještě před jeho rozšířením se ale železničáři vrhnou na podobně důležitou stavbu, kterou je napojení čtvrtého koridoru z Hostivaře do Vršovic. Zde je aktuálně vypsána zakázka na stavební práce v hodnotě 3,6 miliardy korun.

10. 05. 2016 Cestování vlakem mezi Mostem a Chomutovem je rychlejší a bezpečnější

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

Správa železniční dopravní cesty zlepšila parametry železniční tratě z Ústí nad Labem do Klášterce nad Ohří v úseku mezi Mostem a Chomutovem. Hlavním cílem projektu bylo uvedení zmíněného traťového úseku do technického stavu odpovídajícího evropským parametrům a standardům. Součástí stavby byly úpravy železničních stanic Třebušice, Kyjice a částečně i Mostu. Stavbaři v předmětném úseku upravili železniční svršek a spodek, mostní objekty a dílčí prvky trakčního vedení. V návaznosti na výměnu. „Přínosem provedených úprav v traťovém kolejevého svršku byla řešena i úprava elektrického ohřevu výhybek, což přispěje k zajištění bezpečnosti a funkčnosti provozu zvláště v zimním období. Obnovou prošlo také staniční a traťové zabezpečovací zařízení úseku Most – Chomutov je především zvýšení jízdního komfortu a bezpečnosti na trati. Díky realizaci projektu došlo také ke snížení propadu rychlosti v uvedeném úseku, což ocení zejména cestující,“ uvedl generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

V souladu s globálním cílem prioritní osy 1 Operačního programu Doprava, jímž je zlepšení železniční dopravy na transevropské dopravní síti TEN-T, bylo dosaženo zvýšení dopravní dostupnosti, zajištění kapacity dráhy a kvality železničního provozu pro výhledový rozsah dopravy. Předpokládané celkové náklady stavby s názvem Trať 130 Ústí n. L. – Klášterec n. O., úsek Most – Chomutov činily 911 494 569 Kč bez DPH. Investorem byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti, a to až do maximální výše 434 992 353 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem stavby byla společnost STRABAG Rail a.s.

Název stavby	Trat' 130 Ústí n. L. – Klášterec n. O., úsek Most – Chomutov
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	STRABAG Rail a.s.
Termín zahájení stavby	7/2015
Termín dokončení	1/2016
Celkové náklady stavby	911 494 569 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	434 992 353 Kč

12. 05. 2016 Stát na konci léta vypíše obří tendr na nákup třiceti vlaků (Cendis)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-na-konci-leta-vypise-obri-tendr-na-nakup-triceti-vlaku-1294731>)

Na přelomu léta a podzimu chce ministerstvo dopravy zahájit první soutěž na dodávku 30 motoráků. Ty pak bude na tratích půjčovat dopravcům ve smlouvách na 15 let. Dosud se o tom jen spekovalo, nyní je to potvrzeno. Vedení ministerstva dopravy je pevně rozhodnuto převrátit naruby majetkové poměry na českých kolejích a pořídit si vlastní vlakovou flotilu. „Máme nyní šanci nastartovat velkou obměnu vozidel na české železnici,“ řekl deníku E15 Jan Paroubek, který má nový projekt v rezortu na starosti. Stát pak bude své vlaky půjčovat dopravcům, aby s nimi jezdili na dotovaných tratích. Z dopravců se tak stanou pouzí provozovatelé, kteří dodají lidi a obchodní zkušenosti. Ministerstvo dopravy vypíše první tendr na nákup vlaků na přelomu léta a podzimu. Půjde v něm o dodávku třiceti nových motorových souprav s kapacitou 120 lidí. Drtivou většinu pořizovací ceny vlaků zaplatí podle Paroubka evropské fondy. Z rozpočtu ministerstva půjde jen patnáctiprocentní podíl. V novém operačním programu Doprava je na tento účel zatím určeno asi 20 miliard, o což se zhruba rovným dílem podělí dálkové a regionální tratě. Prvních třicet státních motoráků hodlá ministerstvo nasadit na tratě Liberec – Pardubice, Liberec – Ústí nad Labem a Ostrava – Opava – Olomouc. A tyto tratě budou muset dopravci vysoutěžít: vítězové získají smlouvu na 15 let, jezdit začnou koncem roku 2018. To však není vše. Po velké vlakové soutěži bude následovat soutěž na třicetiletou údržbu vlaků. „Myslím, že to bude velice dobrý impuls pro investice do nových údržbových základen,“ řekl Paroubek. Údržba nových vlaků by tak neměla být závislá na infrastruktuře Českých drah, ačkoli ty budou mít zřejmě velkou šanci stát se vrchním údržbářem státních strojů. Příští rok pak chce ministerstvo nakoupit i elektrické soupravy pro tratě z Prahy do Děčína, Chebu, Brna a Hradce Králové a z Brna přes České Budějovice do Plzně.

Cena může být o osm až 12 procent nižší

Tím úřad posílá jasný vzkaz Českým drahám, které se až dosud připravovaly, že si vlaky za evropské peníze koupí samy. Vypsaly dokonce sérii tří soutěží za více než deset miliard. Z toho předpokládaná cena třiceti motoráků je zhruba čtyři miliardy. V tendrech ČD jde ale o rámcové smlouvy, které nezavazují dopravce k odebrání přesného počtu souprav. Naopak stát se k odběru desítek vlaků přímo zaváže. I proto si Paroubek myslí, že cena může být o osm až 12 procent nižší. Podle mluvčího ČD Radka Joklíka nechtějí dráhy nic ponechat náhodě, a proto se vypsáním soutěží připravují na obě varianty. Ministr dopravy Dan Ťok se přitom nedávno nechal slyšet, že se zasadí o zrušení soutěží ČD. Ty se k variantě státních vlaků dosud stavěly odmítavě, naopak podporu má u soukromých dopravců.

Kraje jsou zdrženlivé

Ministerstvo dopravy se snaží přesvědčit kraje, aby do soutěží na nákup vlaků šly společně se státem. Tím by se podle úřadu ještě více snížily ceny. Jenže zástupci krajů, na které z balíku dvaceti miliard připadá zhruba polovina, zatím spolupráci odmítají. Většina jich chce zůstat u klasického modelu, že si vlaky koupí dopravce. Samostatnou kapitolou je Jihomoravský kraj, který rovněž odmítá spolupráci s ministerstvem, vlaky si chce ovšem nakoupit podle podobného modelu do svého vlastnictví.

12. 05. 2016 Železničáři a jejich rodiny by si měli za cesty vlakem připlatit, navrhuji poslanci

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/1783142-zeleznicari-a-jejich-rodiny-si-meli-za-cesty-vlakem-priplatit-navrhujji-poslanci>)

Po čase se opět vrací diskuze nad takzvanými režijními jízdenkami, za které platí zaměstnanci Českých drah (ČD) tisíc korun a na něž mohou pak oni i jejich příbuzní jezdit libovolně po celý rok.

Podle poslaneckého návrhu by za ně měli pracovníci drah platit, víc a mělo by tak spíš jít o firemní benefit. Koalice s tím nesouhlasí, je ovšem ochotna o podobě režijních jízdenek diskutovat. „Měla by to být firemní politika té dané společnosti. České dráhy nechť dále uznávají režijky, režijní jízdenky, ale ať ti, kteří je využívají, ať už zaměstnanci, nebo jejich rodinní příslušníci, něco platí,“ říká poslanec za hnutí ANO Martin Kolovratník s tím, že podle dat ČD je jedna režijní jízdenka využita zhruba 18krát měsíčně.

Zaměstnanec drah zaplatí za režijní jízdenky tisíc korun ročně, náklady na cestování ale přitom společnost vyjdou na desetinásobek. A běžný cestující pak za takovou neomezenou jízdenku zaplatí 19 990 korun. V Česku režijní jízdenku využívá přes 130 tisíc lidí, a to nejen zaměstnanci drah, ale i Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) a Drážní inspekce (DI) a jejich rodiny.

Režijky jako benefit?

Poslanecký návrh ale zatím nenašel podporu u ministerstva dopravy. „Měla by to být široká shoda v tom, že to bude buď na všech dopravcích a každý si to bude řešit individuálně, nebo to budeme pro všechny řešit zákonem. Já sám bych dával přednost, aby to bylo jakýmsi zaměstnaneckým benefitem,“ dodává šéf resortu Dan Ťok (za ANO). Poslanecký návrh ale může na druhou stranu počítat s podporou opozice. „Já se dlouhodobě domnívám, že by se všechny takovéto věci měly zrušit,“ říká poslanec František Laudát (TOP 09). Mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj: „Nám z celého tématu režijek vadí zejména to, že toho České dráhy cíleně zneužívají k blokování výběrových řízení na provozovatele dotované dopravy. Ministerstvo by mělo v takovém případě rozhodnout o tom, že ty režijky zruší okamžitě, nebo je naopak zavede u všech dopravců.“

Za režijkami naopak pevně stojí sociální demokraté, kteří se obávají mimo jiné případné stávky zaměstnanců drah. Podle dopravního experta strany Jana Birkeho je naprosto vyloučené, že by ČSSD v tomto ohledu změnila názor. Návrh o změnách u režijních jízdenek měl být součástí novely zákona o drahách. Ta má jít do konce května do druhého čtení ve sněmovně. Mimo jiné by díky ní měl vzniknout i nezávislý národní regulátor železniční dopravy, který by měl vyřešit třeba to, zda by stejná jízdenka platila zároveň pro všechny dopravce.

12. 05. 2016 Arriva poprvé v Česku vyjede s elektrickým vlakem (Šumperk – Kouty nad Desnou, od 12. června 2016)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/arriva-poprve-v-cesku-vyjede-s-elektrickym-vlakem-1294963>)

Cestující jesenické lokálky ze Šumperka do Koutů nad Desnou se v neděli 12. června dočkají převratné změny. Do pravidelného provozu zde poprvé vyjede elektrický vlak. Stane se tak díky půlmiliardové elektrifikaci, kterou trať za evropské peníze prodělala už v loňském roce.

Na trati mezi Šumperkem a Kouty jezdí v současné době jen motoráky. Nyní přijde novinka „Vybraných pět párů vlaků bude zajištěno elektrickou lokomotivou se dvěma vagony klasické stavby,“ uvedla Kateřina Suchánková, zástupkyně ředitele organizace KIDSOK, která veřejnou dopravu v Olomouckém kraji objednává. Motoráky tím ale nezmizí, stále budou zajišťovat dvě třetiny výkonů na trati. Na celé věci je nejzajímavější skutečnost, že elektrické vlaky bude provozovat firma Arriva, která dlouhodobě na trati jezdí s motorovými vozy. Arriva tak vůbec poprvé v tuzemsku vyjede s elektrickým vlakem. „Lokomotivu a dva vozy si pro tyto účely pronajmeme,“ uvedl ředitel české Arrivy Daniel Adamka. Pronajímatele firma zatím tají. Z nevinného přechodu z motorové na elektrickou trakci se mezitím stala zajímavá zápletka. Kraj a KIDSOK původně počítaly s tím, že provoz po elektrifikaci zajistí České dráhy se svými jednotkami. „České dráhy začátkem roku na základě požadavku objednatele zahájily veškeré přípravné práce pro zdárné zahájení provozu svých vlaků na trati 293 ze Šumperka do Koutů nad Desnou,“ uvedla mluvčí ČD Kateřina Šubová.

Proč nakonec ze spolupráce sešlo, není jasné. Důvodem mohou být například neshody na výši dotace či požadavek KIDSOK, aby dráhy kvůli trati do Koutů zasáhly do jízdního řádu jiných tratí. Otázkou zůstává, zda se obě strany dohodnou na spolupráci alespoň od poloviny prosince, kdy začíná platit nový jízdní řád a trať by měly ovládnout elektrické soupravy. Trať ze Šumperka do Koutů je výjimečná tím, že jde o obecní nikoliv státní železnici. Obce v údolí říčky Desné trať zničenou povodní zachránily, v minulých letech se jim pak podařilo získat obří dotaci na elektrizaci. Teprve skutečný provoz ale ukáže, zda jde pouze o megalomanský „bruselský“ projekt nebo zda elektrické soupravy najdou na podhorské lokálce skutečné uplatnění.

13. 05. 2016 Na nádraží se rozjely nákladní vagony, zdemolovaly železniční přejezd (Malonice)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/vagony-nadrazi-nehoda-drazni-inspekce-zeleznice-fum-plzen-zpravy.aspx?c=A160513_142804_plzen-zpravy_pp)

Na nádraží v Malonicích na Klatovsku se ve čtvrtek samovolně rozjely nákladní vagony. Dojely až na přejezd, kde vykolejily. Případ vyšetřuje policie. Neobvyklá událost se stala krátce po desáté hodině dopoledne. „Od nákladniště ujelo dvanáct vagonů, dva z nich vykolejily,“ popsal mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Podle policejní mluvčí Dany Ladmanové se souprava vagonů stojící na slepé koleji rozjela a prorazila zábrany na kolejišti. Dva vagony, které se dostaly mimo kolej, poškodily světelnou signalizaci na železničním přejezdu. „Při události nebyl nikdo zraněn. Celková škoda se odhaduje na 400 tisíc korun. Škody na vlaku jsou odhadnuty na 100 tisíc a škody na zabezpečovacím zařízení na 300 tisíc korun,“ doplnil Drápal. Provoz vlaků na trati nebyl přerušen, kvůli nehodě ale nemohli motoristé přes poškozený železniční přejezd jezdit. Nehodu dále prověřuje policie a Drážní inspekce. Policisté zahájili trestní řízení pro podezření z obecného ohrožení. Zatím ale nikoho neobvinili.



16. 05. 2016 Nové tunely v Praze možná spojí nádraží v Dejvicích a Veleslavíně (Praha – letiště/Kladno, varianta Střešovice)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nove-tunely-v-praze-mozna-spoj-nadrazi-v-dejvicich-a-veleslavine-1295553>)

Praha se po dokončení tunelu Blanka a metra do Motola možná dočká dalšího velkého tunelování. To by se týkalo vlakového spojení z Masarykova nádraží na letiště. Správa železniční dopravní cesty začala v plánech na spojení centra Prahy a ruzyňského letiště nově zvažovat tunelovou variantu, se kterou nepočítá žádná dosavadní studie. V nejdiskutovanějším úseku mezi Dejvicemi a Veleslavínem by podle této možnosti vznikly dva ražené jednokolejné tunely zcela mimo stopu původní tratě. Varianta dostala podle umístění pracovní název Střešovice a zdá se, že v ní železničáři našli zalíbení. Pokud by po ní nakonec sáhli, příprava projektu by začala v podstatě od nuly. Tunely by měřily necelé tři kilometry. „Varianta Střešovice je zřejmě nejšetnější z hlediska dopadů na celé území, a to jak po uvedení do provozu, tak především po dobu výstavby. Tato varianta oproti ostatním také umožňuje zkrátit jízdní doby v tomto úseku, což má pozitivní dopad na celkové ekonomické hodnocení,“ sdělil deníku E15 Bohuslav Stečinský, který přípravu spojení na letiště na SŽDC řídí. Jako příklad uvádí právě ražbu metra do Motola, která život na povrchu nijak zásadně neovlivnila.

Bez úpravy územního plánu to nepůjde

Stečinský ovšem zároveň přiznává, že nová varianta by vyžadovala další prověřování a především úpravu územního plánu. Zásadám územního rozvoje naopak odpovídá nejrozpracovanější varianta, která počítá s tratí v původní stopě, ovšem v hloubeném dvojkolejném tunelu. Tato varianta má dokonce – byť zastaralou – dokumentaci vlivu na přírodu (EIA). „Oproti ostatním podzemním variantám ovšem představuje největší zátěž pro okolí po dobu výstavby, právě kvůli zmíněným hloubeným tunelům,“ doplnil Stečinský. O dalším postupu bude v nejbližších dnech rozhodovat Centrální komise ministerstva dopravy, která musí schválit každý dopravní projekt. Vyjádření ministerstva se deníku E15 do uzávěrky nepodařilo získat.

16. 05. 2016 Leo Express začne lidi od vlaku vozit zdarma domů, přidává nové spoje (třída Business a Premium)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-doprava-od-vlaku-dg5/eko-doprava.aspx?c=A160516_003024_eko-doprava_suj)

Leo Express pilotně zkouší novou službu: pro zákazníky v třídách Business a Premium nabídne v Praze a Ostravě zdarma odvoz z nádraží až domů. Cestující mezi Prahou a Ostravou se také od 1. června dočkají nových večerních vlaků mezi oběma městy. Ty z jízdních řádů v minulosti zmizely, dopravci totiž o málo vytižené nedotované spoje neměli zájem. Leo Express v souvislosti s novými spoji pilotně zkouší novou službu pro své zákazníky v třídách Business a Premium. V Praze a Ostravě lidem nabídne zdarma odvoz z nádraží až domů. „Objednávka odvozu bude probíhat přímo na palubě, odvoz pak na cestující bude čekat na nádraží,“ řekla Valentová. Pokud bude o službu

zájem, plánuje dopravce rozšíření i na další spoje. Jízdenky v business třídě jsou u Leo Express většinou dvakrát dražší než v economy třídě. U premium třídy pak dokonce třikrát dražší. Například u jízdenky se základní cenou 260 Kč vyjde business class na 430 korun a premium pak na 829 Kč. Přesná pravidla nabídky společnost zatím nechce zveřejnit. Připouští, že bude kilometrově omezená, ale rozhodně se však nebude týkat jen širšího centra obou měst. Firma se zároveň ještě nerozhodla, jestli si na službu bude najímat taxíky, nebo ji bude provozovat prostřednictvím vlastních vozů.

Večerní vlaky se vrací

Změna souvisí se zavedením dvou nových večerních spojů. Z Ostravy-Svinova bude spoj vyjíždět ve 20:03, v Praze bude ve 23:26. S výjimkou nedělního expresu Hutník půjde o poslední přímý vlak z Ostravy, Pendolino odjíždí o 41 minut dříve. Spoj z Prahy bude vyrazet denně ve 20:52 s dojezdem do Ostravy o půl jedné v noci, bude také posledním před trojicí nočních vlaků na Slovensko. „Jde o trvalou změnu, tyto večerní spoje zůstanou v jízdním řádu i nadále,“ řekla mluvčí Leo Express Petra Valentová. „Chtěli jsme doplnit nabídku o večerní spoje, které zejména ve směru z Ostravy na trase chybí a reagovat tak na rostoucí poptávku po cestování ve večerních hodinách,“ dodala Valentová. Po nástupu soukromých dopravců a konci státní objednávky vlaků na trase Praha – Ostrava se mluví o zrušení spojů v okrajových časech jako o jedné z nevýhod liberalizace na této trase. Zavedením nových spojů ale tento problém alespoň ve večerních hodinách mizí. Chybí ale stále vlak s brzkým odjezdem z Prahy nebo mezi Olomoucí a Ostravou v ranních hodinách.

16. 05. 2016 Vechtrovny od tratí pomalu mizí. Na Pardubicku jich letos padne devatenáct

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/doslouzile-drazni-domky-demolice-dqx-/pardubice-zpravy.aspx?c=A160516_2246480_pardubice-zpravy_jah)

Není to ještě tak dlouho, co strážní domky známé jako vechtrovny patřily neodmyslitelně ke každé železniční trati. Dnes rychle ubývají. Jen letos jich na Pardubicku zmizí devatenáct. Pár rozbitých cihel a pálených tašek, čerstvě uježděná hlína od těžké techniky, na spáleništi doutnající dřevěné trámy a zbytek betonové zídky u kolejí na 223. kilometru železniční trati Brno – Česká Třebová. Tak vypadá místo u železničního přejezdu v Hradci nad Svitavou, kde ještě před pár týdny stál strážní domek, který byl postaven spolu s tratí na Brno. Další čtyři rozebírá demoliční firma kousek od hradecké zastávky. Někteří místní obyvatelé demolice přízemních domků odsuzují i kvůli tomu, že při modernizaci železničního koridoru byla velká většina alespoň částečně opravena a kvůli hluku osazena novými protihlukovými okny. „Je to mrhání peněz,“ říká Juro Kováč, který bydlí nedaleko.

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) do zastaralých nemovitostí z konce 19. století investovat nechce, natož je prodávat do soukromého vlastnictví. Objekty se totiž nacházejí v ochranném pásmu dráhy, pro které platí přísnější režim. „Jejich umístění a původní stavební účel navíc nikdy nebyl přizpůsoben a určen pro bydlení a rekreaci či jiné soukromé využití. V jejich blízkosti bychom například museli stavět protihlukové zdi či instalovat jiná zařízení k eliminaci hluku projíždějících vlaků,“ uvádí mluvčí státní organizace Marek Illiaš.

Starosta Hradce nad Svitavou Kamil Pavliš si ještě vzpomíná na dobu, kdy domky byly obydlené. „V domku u přejezdu ke státní silnici bydlel pán, co dřív pracoval u drah, ale už je po smrti. Jeho manželka, než aby tam bydlela sama, využila před dvěma lety možnosti a odešla bydlet do obecního penzionu. Ty ostatní jsou prázdné možná už osm let,“ říká starosta. Vechtrovny, které patřily ke koloritu trati již od roku 1849, obci chybět nebudou. „Musím říct, že ne, protože na druhou stranu nám ty domky Hradec hyzdily. Některé z nich byly hodně vybydlené a v dezolátním stavu,“ popisuje skutečný stav Kamil Pavliš.

Cihly a dřevo si mohou místní rozebrat

Navíc lidé mají možnost přijít levně ke stavebnímu materiálu. Obci, v jejímž katastru domky stojí, SŽDC v oznámení nabízí cihly nebo dřevo na otop, které v případě zájmu dají dělníci bokem a lidé si materiál budou moci odvézt. V Pardubickém kraji zmizelo od roku 2015 deset strážních domků. Správce dráhy má letos v plánu zbourat na východě Čech dohromady devatenáct domků za zhruba tři miliony korun. O plošnou likvidaci ale nepůjde. Každý případ se posuzuje individuálně. „V případě, že nájemníci plní své povinnosti a domek nevyžaduje nepřiměřené investice do údržby, smlouvy prodlužujeme,“ dodává Illiaš. Strážní domky byly původně určeny k řízení provozu dráhy. Zaměstnanci v nich konali službu při ovládání návěstidel, přejezdů a výhybek. Sloužily zároveň jako služební byty.

17. 05. 2016 Jedna jízdenka napříč Českem. Ministerstvo chce univerzální vlakový tarif

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ministerstvo-dopravy-vymysli-univerzalni-tarif-pro-vsechny-dopravce-1mn-/ekonomika.aspx?c=A160516_211931_ekonomika_fka)

Na ministerstvu dopravy vzniká plán na uznávání jízdenek více dopravců. Cestující by tak koupenou jízdenku na danou trasu mohli použít s libovolným dopravcem. Inspirací může být Velká Británie, nebo Švýcarsko, kde systém funguje již přes sto let. Je to jedna z hlavních překážek cestování veřejnou dopravou v Česku. Konkurence sice přinesla lepší služby i ceny na železnici, zároveň však při cestách s více přestupy zkomplikovala situaci cestujícím – lidé si musí kupovat pro jednu cestu více lístků. To by se v budoucnu mohlo změnit. Ministerstvo dopravy začalo řešit problém, jak umožnit cestování po Česku s jednou jízdenkou. Podobnou vymoženost znají už obyvatelé některých krajů, celorepublikově chybí. Zatím se však příliš dopředu nedostalo a omezí se jen na vlaky. Ve Švýcarsku mohou lidé na jednu jízdenku s různými dopravci cestovat přitom už přes sto let. Podle kritiků hledá úřad řešení pozdě.

Ministerstvo se chce inspirovat v Británii

Ministerstvo dopravy už mezi dopravce a organizátory veřejné dopravy v krajích rozeslalo materiál, který je zatím spíše k diskusi a v kterém se zamýšlí, jak docílit jednotného tarifu. Inspirací má být zatím hlavně Velká Británie, kde jezdí různí dopravci se svými speciálními ceníky, ale současně existuje i jednotný tarif pro všechny dopravce. „Cestující by měl mít možnost jet na jednu jízdenku, a ne si jich složitě pořizovat několik. Hledáme proto cesty, jak dosáhnout integrace, aniž by to narušilo hospodářskou soutěž,“ potvrdil ministr dopravy Dan Ťok. Materiál uvádí, že integrace by měla být jednou z priorit ve veřejné dopravě.

Ve Velké Británii systém funguje tak, že si lidé kupují jízdenku pro určitou trasu a mohou ji použít s libovolným dopravcem. Pokud chtějí jet přímo s vybranou firmou a za některou z akčních cen, mohou si ji koupit jen u ní, ale pak třeba při zmeškání spoje nemohou jet jiným. V Česku tuto flexibilitu zákazníci na trase mezi Prahou a Ostravou nemají, mohou si jen stornovat jízdenku a koupit jinou, v případě Českých drah s výjimkou místenky do pendolina pak mohou jet jakýmkoliv dalším spojem.

Blok pro soutěže

Neexistence jednotného tarifu je jednou z překážek soutěží na železnici, může totiž reálně nastat situace, kdy na jedné trati budou muset cestující řešit, do jakého vlaku nastoupí. Například pokud by stát začal soutěžit rychlíky mezi Prahou, Ústím nad Labem a Chebem a vyhrál jiný dopravce než České dráhy, část vlaků by patřila na trase z Prahy do Ústí soukromníkovi a část Českým drahám s vlaky EuroCity, které se zatím soutěžit nemají.

Ministerstvo zatím nechává dohodu o uznávání jízdenek na dopravcích. To se v některých případech děje, například dopravce Trilex na Liberecku uznává část jízdních dokladů Českých drah. Avšak neuznává například celoroční jízdenku IN 100 pro neomezené cestování po železnici či jiné komerční slevy. Materiál zatím nepřináší konkrétní řešení, jak shody dosáhnout. Často se u nás mluví o vzniku clearingového centra, které by platby mezi dopravci vypořádávalo.

Ve Švýcarsku s jednou jízdenkou na vlak i loď

Řada lidí z oboru se pro zkušenosti obrací do Švýcarska, kde se na jednu jízdenku dá cestovat nejen vlakem, ale i lodí, autobusy či lanovkami a nově například i sdílet auto. „Doprovci se zkrátka mezi sebou domluvili a profitují z toho všichni – jak zúčastnění dopravci, kteří mají více zákazníků, tak i cestující, kterých neustále přibývá, protože cestují bez zbytečných bariér, kterou bezesporu nákup jízdního dokladu před každou cestou zvláště je. Proto také jezdí Švýcaři vlakem třikrát více než Češi,“ říká Miroslav Vyka, šéf Svazu cestujících ve veřejné dopravě. Integrace jízdenek je už běžná v řadě krajů, celostátně zatím ne. „České ministerstvo dopravy je s celostátní integrací veřejné dopravy ve srovnání se Švýcarskem někde na úrovni druhé poloviny 19. století,“ podotkl Vyka.

Doprovci zatím mluví o nových plánech diplomatically. Klíčový bude především postoj Českých drah, které jsou na železnici dominujícím dopravcem. „Diskuse s ministerstvem dopravy se aktivně účastníme. Jde o velmi komplikované téma, které má některé zatím nedořešené otázky, o nichž se ještě budeme společně bavit,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Soukromníci kroky k integraci vítají. „Jsme připraveni jízdní doklady jiných dopravců akceptovat i vydávat. Impulz s konkrétními kroky musí přijít právě od ministerstva,“ podotkla mluvčí Leo Express Petra Valentová.

17. 05. 2016 ČD posílí vlaky na sobotní Pochod Praha – Prčice, nabídnou speciální celodenní jízdenku (21. května 2016)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26802/>)

České dráhy výrazně posílí dopravu na 51. ročník Pochodu Praha – Prčice, který se koná už tuto sobotu 21. května. Pro pěší i cyklisty je připravena řada různě dlouhých tras, např. z Čerčan, Benešova, Bystřice, Olbramovic, Votic, Střezimíře, Tábora, Sedlčan nebo Milevska. Do všech těchto míst je možné se přepravit posílenými i mimořádně zavedenými vlaky Českých drah. Některé ranní rychlíky mezi Prahou a Českými Budějovicemi budou mimořádně zastavovat ve stanici Střezimíř, všechny odpolední rychlíky pak ve stanici Heřmaničky. Účastníci pochodu mohou využít speciální „Celodenní jízdenku – region Středočeský/Prčice“ za 159 Kč, která bude platit v den pochodu ve 2. třídě všech vlaků ČD v širší oblasti Středočeského kraje.

Mimořádné vlaky na pochod Praha – Prčice

Před startem pochodu a po jeho závěru vypraví České dráhy mimořádné spěšné vlaky. Z Prahy hl. n. do Tábora pojedou v 7:00 a 8:00. Vlak v 7:00 zastaví v Praze-Vršovicích, Bystřici u Benešova, Olbramovicích, Voticích a Střezimíři, spoj v 8:00 zastaví navíc v Benešově u Prahy. Ve směru do Prahy pojedou celkem tři mimořádné spěšné vlaky. Dva z nich pojedou z Heřmaniček. Odjíždět budou v 17:54 a 19:54 a zastaví ve Voticích, Olbramovicích, Benešově u Prahy a na území Prahy ve Vršovicích a na hlavním nádraží, kde jízdu ukončí. Třetí spěšný vlak pojedou v 19:20 z Benešova u Prahy do Prahy hl. n. (jako přípoj od osobního vlaku z Tábora, který odjíždí z Heřmaniček v 18:48) a zastaví ve Vršovicích. Na těchto mimořádných posilových spěšných vlacích budou řazeny kapacitní soupravy. Účastníkům pochodu proto doporučujeme, aby využili přednostně tyto spoje a zároveň aby si zajistili jízdenky v předstihu.

Mimořádná zastavení rychlíků ve stanicích Střezimíř a Heřmaničky

Vybrané dopolední rychlíky Českých drah mezi Prahou a Českými Budějovicemi mimořádně zastaví ve stanici Střezimíř, kde se nachází jedno ze startovních míst pochodu (rychlíky tu obvykle nezastavují). Budou tu moci vystoupit cestující, kteří pojedou rychlíky s odjezdy z Prahy hl. n. do Českých Budějovic v 6:34 a 8:34, a také cestující, kteří použijí rychlíky v opačném směru s odjezdy z Českých Budějovic do Prahy hl.n. v 6:03 a 8:03. Pro odvoz účastníků pochodu budou odpolední rychlíky spojující Prahu s Českými Budějovicemi zastavovat ve stanici Heřmaničky. K této stanici je odpoledne dovezou kyvadlové autobusy z náměstí v Prčici. Ve směru do Prahy budou v Heřmaničkách zastavovat rychlíky v hodinovém intervalu mezi 13:24 a 21:24, do Českých Budějovic odtud pojedou vlaky každou hodinu mezi 14:35 a 18:35 a ještě ve 20:35, 21:35 a 23:35. Kromě toho mohou cestující k cestě z Heřmaniček využít i pravidelné osobní vlaky a mimořádně vypravené spěšné vlaky.

Posilové vozy v pravidelných vlacích

České dráhy očekávají, že na pochod pojedou vlakem velké množství účastníků. Proto zařadí do většiny rychlíků mezi Prahou a Českými Budějovicemi mimořádné posilové vozy. Nejvíce, až šest, jich bude řazeno v ranních rychlících. Předpokládáme, že rychlík R 635 Svět s odjezdem z Prahy hl. n. v 7:34 může být i přes významné posílení přeplněn, proto doporučujeme využít posilové spěšné vlaky s odjezdem z Prahy v 7:00 a 8:00. Pokud přesto budou účastníci pochodu chtít použít rychlík R 635 Svět, doporučujeme nástup již ve stanici Praha-Holešovice (metro C), odkud vlak vyjíždí v 7:16. Kapacitnější soupravy budou řazeny také na regionálních vlacích z Prahy do Benešova u Prahy (některé ranní vlaky budou posíleny o jednu soupravu CityElefant), z Benešova u Prahy do Tábora i z Olbramovic do Sedlčan.

Kyvadlová autobusová doprava Prčice – Heřmaničky

V sobotu 21. května odpoledne bude zajištěna za úplaty smluvní kyvadlová autobusová doprava z Prčice k železniční stanici Heřmaničky. Interval mezi spoji bude záležet na počtu cestujících. Autobusy by měly jezdit do cca 21 hod., aby bylo možné stihnout poslední rychlík do Prahy. Kompletní výčet informací od pořadatele je na internetové stránce www.praha-prcice.cz/pochod.

Celodenní jízdenka region Středočeský/Prčice

Účastníkům pochodu doporučujeme využít přednostně „Celodenní jízdenku region Středočeský/Prčice“ za 159 Kč pro jednoho cestujícího. Tato jednodenní síťová jízdenka s prvním dnem platnosti v sobotu 21. května 2016 bude platit do 02:00 hod. v neděli 22. května ve 2. vozové třídě všech vlaků ČD ve vymezeném obvodu (shodný s obvodem platnosti Celodenní jízdenky region Středočeský). Tyto jízdenky je možné zakoupit v předprodeji u pokladních přepážek ČD. V sobotu 21. května je budou prodávat také průvodčí přímo ve vlacích (po nástupu v obsazené stanici

standardně s manipulační přírážkou). Prodej jízdenek bude na pokladních přepážkách i u průvodčích ukončen v sobotu ve 12:00 hod. Nárok na slevu se při zakupování ani kontrole jízdních dokladů neproказuje. S touto jízdenkou se účastníci pochodu dostanou na místa startů nejen z Prahy, ale i z ostatních míst Středočeského kraje a blízkého okolí, přičemž jízdenka platí také pro cestu zpět. Cestující z jiných regionů si mohou zakoupit jízdenku ze své nástupní stanice do první stanice, odkud platí „Celodenní jízdenka – region Středočeský / Prčice“, a pro další cestu navázat touto jízdenkou.

Přeprava kol na Pochod Praha – Prčice

Pochod Praha – Prčice zahrnuje také několik cyklotras, které vedou do Prčice z Prahy, Milevska a Tábora. Cyklotrasa z Prahy je vedena jako jednosměrná, cyklotrasy z Milevska a z Tábora jsou okružní. Suvenýr za zdolání trasy účastníci okružních cyklotras dostanou po návratu na místo startu, nikoliv v Prčici na náměstí. Cyklisty upozorňujeme, že ve všech rychlících mezi Prahou a Českými Budějovicemi je povolena přeprava jízdních kol pouze s povinnou rezervací místa pro jízdní kolo. Z bezpečnostních důvodů nebude ve stanici Heřmaničky možný nástup cestujících s jízdním kolem do rychlíků. Cestujícím s jízdním kolem doporučujeme, aby při návratu do Prahy dojeli na kole do Benešova a odtud využili pravidelné příměstské osobní vlaky ze stanice Benešov u Prahy. Méně zdatní cyklisté mohou využít pravidelné osobní vlaky a mimořádné spěšné vlaky ze stanice Heřmaničky. I přes výrazné posílení těchto spojů ovšem nelze zaručit nástup všech cestujících s jízdním kolem.

Jízdní řád mimořádných spěšných vlaků na Pochod Praha – Prčice (platí 21. května 2016)

Sp 10719	Sp 10717	stanice	Sp 10718	Sp 10720	Sp 10716
7:00	8:00	Praha hl. n.	18:57	20:01	20:57
7:05	8:05	Praha-Vršovice	18:52	19:56	20:52
		Čerčany			
	8:44 – 8:45	Benešov u Prahy	18:14 – 18:15	19:20	20:14 – 20:15
7:49	8:50	Bystřice u Benešova		–	
7:55 – 7:57	8:56 – 8:58	Olbramovice	18:03 – 18:04	–	20:03 – 20:04
8:01	9:02	Votice	18:00	–	20:00
		Heřmaničky	17:54	–	19:54
8:14	9:15	Střeziměř	–	–	–
8:39	9:39	Tábor	–	–	–

V sobotu 21. května bude platit na trati Praha – České Budějovice speciální jízdní řád (<http://www.cd.cz/cs/vnitrostatni-cestovani/jizdni-rad/tratove-jizdni-rady/files/prcice2016.pdf>).

17. 05. 2016 Čína staví tisíce kilometrů železnice na východě Afriky, spojí pět zemí

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cina-stavi-tisice-kilometru-zeleznice-na-vychode-afriky-spoj-i-pet-zemi-1296027>)

Na východě Afriky vzniká rozsáhlý železniční projekt, který má propojit pětici států. První úsek stavby za celkem 13,8 miliardy dolarů, financované čínskými koncerny, je blízko dokončení. Nejambicióznější stavební projekt od vyhlášení nezávislosti v roce 1963 – tak Keňané hovoří o stavbě železniční trati, která brzy protne jih země a bude pokračovat do Ugandy, Rwandy a Burundi, s odbočkou do metropole Jižního Súdánu Džuba. První část dráhy z Mombasy na pobřeží Indického oceánu přes Nairobi do města Naivasha je již blízko dokončení, uvedla televizní stanice CNN s odvoláním na server International Railway Journal. Úsek z Mombasy do Nairobi se podle poradenské společnosti CPCS otevře v červnu 2017.



2 500 kilometrů kolejí

Nová trať má téměř pětisetkilometrovou cestu mezi oběma městy zkrátit ze současných 12 na čtyři hodiny. Osobní vlaky na ní dosáhnou rychlosti 120 km/h, dráha zároveň nabídne kapacitu pro přepravu 15 milionů tun nákladu ročně. Po dokončení by celá dráha, včetně vedlejší tratě z Kampaly v Ugandě do Džuby, měla měřit 2 500 kilometrů. Projekt zastřešuje Východoafrické společenství, jehož členem je kromě zemí, přes které trať povede, ještě Tanzanie. Železnici staví

státní společnost China Road and Bridge Corporation. Čína prostřednictvím Export-Import Bank nese i 90 procent nákladů na vybudování prvního úseku.

Projekty za desítky miliard dolarů

Mezinárodní železnice je dosud největší ze série dopravních projektů napříč Afrikou. Podle poradenské společnosti Deloitte loni země kontinentu do dopravních staveb investovaly celkem 131 miliard dolarů. Čína dlouhodobě patří k největším investorům v Africe. Na konci loňského roku prezident Si Ťin-pching oznámil, že Peking africkým zemím poskytne pomoc v hodnotě 60 miliard dolarů, převážně v podobě výhodných půjček. Čína se také nedávno dohodla s Džibutskem na otevření své první zahraniční vojenské základny v této východoafrické zemi.

17. 05. 2016 Kraj objednal na Bechyňku provoz historických lokomotiv (E 422.0003, M 400.001)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kraj-objednal-na-bechynku-provoz-historickyh-lokomotiv-1296055>)

Na unikátní jihočeskou trať z Tábora do Bechyně se letos s velkou slávou vrátí dva historické stroje. České dráhy zde ve spolupráci s Národním technickým muzeem a Jihočeským krajem budou od počátku června do konce srpna vypravovat vlaky v čele s legendárními elektrickými lokomotivami Elinkou a Bobinkou. O nostalgické jízdy přitom půjde jen částečně, druhá jmenovaná lokomotiva bude o sobotách a nedělích tahat pravidelné vlaky na objednávku kraje. Ve vlacích tak bude platit běžný tarif Českých drah včetně přepravy jízdních kol. Kapesní Bobinu řady E 422 vyrobili v polovině padesátých let v závodech V.I. Lenina, což byl tehdy oficiální název Škody Plzeň. Ještě o padesát let starší je Elinka, tedy stroj s označením M 400.001. Tato lokomotiva z majetku Národního technického muzea pamatuje zahájení provozu na Bechyňce v červnu 1903; šlo o první elektrifikovanou trať na území Rakouska-Uherska. U zrodu Bechyňky, která letos slaví 113 let od svého vzniku, stál konstruktér a vynálezce František Křížík. Je to zřejmě jediná trať ve střední Evropě, kde funguje stejnosměrná napájecí soustava s napětím 1 500 voltů. Jinak je česká železniční republika rozdělena mezi dvě soustavy, stejnosměrnou s napětím 3 000 voltů na severu a střídavou s napětím 25 tisíc voltů na jihu.



Elinka se dvěma historickými zrenovovanými vagony bude nasazována o poznání střídměji než mladší kolegyně. V létě vyjede do provozu celkem v osmi dnech, pro jízdu bude nutná rezervace. Jednosměrná jízdenka první třídou vyjde na 200 korun, druhá třída bude o dvacet korun levnější. Kola se nepřepřavují. Elinka s Bobinkou se díky svému letnímu nasazení zařadí po bok vlakům s elektrickou lokomotivou řady 113 zvanou Žehlička a také motorovým Regionovám. Právě tyto stroje na Bechyňce dráhy nasazují.

18. 05. 2016 Milionová pokuta pro ČD za taurusy skončí u Nejvyššího správního soudu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/milionova-pokuta-pro-cd-za-taurusy-skonci-u-nejvyssiho-spravniho-soudu-1296227>)

Případem zrušené milionové pokuty, kterou Českým drahám (ČD) udělil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) za pronájem lokomotiv Taurus od rakouských drah v roce 2014 se bude zabývat Nejvyšší správní soud (NSS). ÚOHS podal proti dubnovému rozsudku Krajského soudu v Brně, který pokutu zrušil, kasační stížnost. Krajský soud pokutu zrušil s tím, že České dráhy zákon neporušily a pouze plnily závazky vyplývající z dohody o mezinárodní přeshraniční dopravě. Soud tak odmítl argument ÚOHS, který tvrdil, že se dráhy dopustily správního deliktu tím, že si nepronajaly lokomotivy v žádném z druhů zadávacího řízení. Dráhy se bránily tím, že jde o standardní spolupráci s národním dopravcem sousedního státu a takzvanou vyrovnávkou výkonů, která je běžná při spolupráci i s dalšími okolními státy. Podle soudce Krajského soudu v Brně Davida Rause není možné považovat za pronájem lokomotiv ani stav, kdy se část smlouvy plní finančně. „Dráhy neučinily nic víc, než co by přesahovalo závazek České republiky v mezinárodní dopravě,“ řekl Raus.

Nesouhlas antimonopolního úřadu

Zatímco České dráhy rozhodnutí soudu přivítaly, ÚOHS s ním nesouhlasí. České dráhy vedou s antimonopolním úřadem ještě totožný souběžný spor, v němž dostaly pokutu 1,2 milionu korun

za smlouvy uzavřené v letech 2009 až 2012. Odvolání proti této pokutě se věcně řešilo právě v rámci dubnového sporu, proto lze podle dřívějšího vyjádření právního zástupce ČD Robina Bláhy předpokládat, že ÚOHS bude muset zrušit i tuto pokutu. České dráhy v letech 2009 až 2012 uzavíraly každoročně se společností Österreichische Bundesbahnen smlouvy na pronájem lokomotiv Taurus. Ty jako jediné mohou vozit osobní soupravy Railjet na mezinárodních spojích mezi Prahou, Vídní a Štýrským Hradcem. První v Česku vyjela v roce 2014. V předchozích letech vozily rakouské lokomotivy standardní soupravy vlaků EuroCity mezi Českem a Rakouskem.

20. 05. 2016 Podchod na každé nádraží, zavelely nové předpisy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nadrazi-podchody-vlaky-07r-ekonomika.aspx?c=A160519_212023_ekonomika_jkk)

Nová či zmodernizovaná nádraží v České republice budou mít nástupiště s podchodem. Podle nových předpisů se totiž musí brát v úvahu, že cestovat vlakem chtějí i například vozíčkáři a nevidomí. Nádraží v Malé Skále v Českém ráji na trati mezi Turnovem a Pardubicemi nepatří právě mezi dopravní uzly. Denně tam projede kolem třiceti osobních vlaků a rychlíků, žádné se nekřížují. Přesto místní budou k vlakům chodit podchodem, nikoli rovnou od výpravní budovy. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) už projektuje plán, jak na nádraží udělat nástupiště i s podchodem. Jde o součást modernizace stanice, která má cestování zrychlit. „Vítáme zkrácení jízdních dob, ale podchod považujeme za zbytečnost a komplikaci pro cestující,“ říká Pavel Blažek, jednatel firmy Korid LK, která patří Libereckému kraji a objednává veřejnou dopravu.

Podobných nádraží s podchodem může v příštích letech výrazně přibývat. Každá nová rekonstrukce totiž bude muset podle nových předpisů vzít v úvahu i to, že na nádraží cestují zdravotně postižení, tedy například vozíčkáři nebo nevidomí. Nezáleží na tom, že po trati nejezdí nízkopodlažní soupravy. Dosud se ve stanicích velikosti a významu Malé Skály navrhovaly centrální přechody pro cestující na poloostrovní nástupiště, jako například v sousedním Turnově. Evropská norma z loňského roku však podmínky pro návrh úrovnových přechodů na nástupiště upravila tak, aby přechod mohly neomezeně používat i osoby se sníženou schopností orientace. Zatímco vozíčkářům by stačilo jen vybudování bezbariérového nástupiště, v případě nevidomých je situace horší.

U sousedů dali do kolejiště závory a zvukovou signalizaci

V Německu či Polsku problém vyřešili jinak: umístili do přechodu mezi kolejiště malé závory a zvukovou signalizaci, která varuje před vlakem blížícím se do stanice. V Česku je něco podobného zatím nemožné. „Legislativně ani technicky není zavedeno potřebné zabezpečovací zařízení pro takové přechody,“ vysvětlil Marek Illiaš z tiskového oddělení SŽDC, proč je v Malé Skále navržen podchod. Nařízení se týká všech stanic, které se začnou stavět nebo modernizovat po roce 2015, pokud v té době nebyly v pokročilé fázi přípravy. V praxi to znamená, že pokud SŽDC rozhodne o modernizaci nádraží na jakémkoliv lokální trati, bude muset stavět podchod. Nabízí se přitom otázka, zda by nebylo levnější držet ve stanici stálou službu, která by se o případné nevidomé postarala. „Nařízení Evropské unie se netýká pouze nevidomých, ale i vozíčkářů. A těm jeden člověk přes kolejiště, kde není centrální přechod, nepomůže,“ dodal Illiaš.

SŽDC tvrdí, že by v budoucnu chtělo jít cestou centrálních přechodů se zabezpečovacím zařízením, dosud ale tato varianta není přípustná. „SŽDC opakovaně, naposledy v loňském roce, navrhovala certifikaci zabezpečovacích zařízení centrálních přechodů. Tato novelizace byla v rámci meziresortního řízení zamítnuta,“ tvrdí Illiaš. Ministerstvo dopravy odmítnutí vysvětluje tím, že se jednalo o ryze transpoziční charakter novely. Odmítlo proto všechny připomínky, které se přímo netýkaly evropské směrnice. Podle mluvčího Tomáše Neřolda je ale ve Sněmovně už nový návrh zohledňující právě certifikaci zabezpečovacích zařízení centrálních přechodů.

20. 05. 2016 Nákladní dopravci na železnici založili profesní sdružení Žesnad

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/nakladni-dopravci-na-zeleznici-zalozili-profesni-sdruzeni-zesnad/1352249>)

Nákladní dopravci na železnici založili profesní sdružení Žesnad. Jeho prostřednictvím chtějí lobovat za nižší cenu energie nebo větší prostor pro nákladní dopravu na českých kolejích. Zejména na páteřních linkách podle nich není pro nákladní dopravu dostatek prostoru a ta pak bývá odsunuta do nočních hodin. Součástí sdružení je většina významných tuzemských firem působících v nákladní železniční dopravě, jako ČD Cargo, Metrans Rail, AWT a Unipetrol doprava, uvedlo sdružení v tiskové zprávě.

Největší problém, který tuzemské železniční speditéry trápí, je vysoká cena trakční energie. Tu tuzemské společnosti nakupují až o 16 procent draž než v Německu, řekl ČTK výkonný ředitel sdružení Oldřich Sládek. V současnosti platí princip, že energii pro provoz všech dopravců kupují centrálně České dráhy. Podle Sládka by ale bylo spravedlivější, kdyby monopol drah na nákup této komodity skončil. Nákladní železniční dopravci tvrdí, že mají nedostatečné slovo i při přidělování dopravní kapacity na železnici. Zejména na páteřní lince mezi Prahou a Ostravou jezdí v rozmezí několika málo minut spoje různých dopravců jen o několika vagoněch. Nákladní přeprava se pak mezi tyto spoje nemůže vejít a přepravy často jezdí v méně atraktivní časy. To ale železniční nákladní dopravu značně znevýhodňuje vůči kamionům, doplnil Sládek s tím, že navíc vůči osobní dopravě platí v Česku nákladní společnosti za použití trati mnohem vyšší částky.

Předsedou nové železniční organizace, která názvem i zaměřením odkazuje na obdobné sdružení kamionových dopravců Česmad, byl zvolen předseda představenstva společnosti Metrtrans Jiří Samek. Prvním viceprezidentem se stal šéf ČD Cargo Ivan Bednárik a viceprezidentkou Jana Vlášková za EP Cargo.

22. 05. 2016 Další německé ojetiny na české koleje. Budou jezdit z Plzně do Mostu (řada 845 GWTR)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/dalsi-nemecke-ojetiny-na-ceske-koleje-jezdit-budou-z-plzne-do-mostu-1d5-/eko-doprava.aspx?c=A160520_173107_eko-doprava_suj)

Po českých kolejích začnou od prosince jezdit další dieselové soupravy po německých státních drahách Deutsche Bahn. Do Česka je v pátek přivezla společnost GW Train Regio, u které si chce ministerstvo dopravy od prosince objednat desetiletý provoz rychlíků mezi Plzní a Mostem. Firma vyhrála veřejnou soutěž, kterou ale na návrh Českých drah zrušil dosud nepravomocně Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. „Máme celkem čtyři soupravy, které projdou kompletní modernizací v CZ Loko. Bude nový interiér, dobudujeme bezbariérovou toaletu,“ řekl Peter Bosáček, předseda představenstva GW Train Regio. Zatím naposledy jezdily soupravy pro Deutsche Bahn. Jde o motorové jednotky řady 628, v Česku označené jako 845. Češi už tyto soupravy znají: před časem si jednu pořídila a modernizovala česká pobočka Deutsche Bahn Arriva, která s ní jezdí mezi Prahou a Benešovem a o víkendu z Prahy do Trenčína.



Ministerstvo dopravy zatím smlouvu s GW Train Regio nepodepsalo. „Záleží na dalším vývoji nabídkového řízení na tuto linku. Chtěli bychom, aby došlo standardně nabídkové řízení, které je nyní ve fázi podaného rozkladu na ÚOHS. Pokud nabídkové řízení řádně nedoběhne, je Ministerstvo dopravy připraveno zajistit provoz linky pomocí přímého zadání společnosti GW Train Regio,“ řekl mluvčí Tomáš Neřold. GW Train Regio v soutěži těsně porazila Arrivu, za kilometr chce 74,70 korun. České dráhy byly v soutěži výrazně dražší, požadovaly téměř o třicet korun více.

22. 05. 2016 Jindřichohradecká úzkokolejka je v koncích, vedení nemá peníze na mzdy (JHMD)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/jindrichohradecka-uzkokolejka-platy-mzdy-fim-/eko-doprava.aspx?c=A160521_2247786_eko-doprava_aha)

Jedna z hlavních turistických atrakcí Jihočeského kraje zabředává do čím dál větších potíží. Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) letos čelily už exekuci, teď chybí peníze na mzdy a majitelé připravují rozdělení firmy. Do toho podnik válčí s Jihočeským krajem, přestože je na jeho platbách existenčně závislý. A kvůli neutěšené finanční situaci začal firmu JHMD zkoumat Drážní úřad, jemuž dopravce musí průběžně dokládat, že má peníze na provoz. Zatím poslední špatnou zprávou pro zaměstnance je výplata za duben. Vedení firmy jim poslalo tento týden dopis, že peníze dojdou se zpožděním. Šéf JHMD Boris Čajánek to vysvětluje tím, že mu Jihočeský kraj a Vysočina neplatí dost. „Vaše mzdy budou částečně vyplaceny, nikoliv však z prostředků společnosti, ale z prostředků akcionářů,“ uvedl Čajánek v dopise. Šéf podniku se domnívá, že mu kraje platí málo: za každý ujetý kilometr dostává lehce přes 60 Kč, zatímco České dráhy více než stokrát. Jenže taková je částka ve smlouvě. JHMD se loni obrátila i na ministerstvo vnitra, aby spor s krajem vyřešilo. Ministerstvo dalo za pravdu krajům. JHMD přesto chce po Jihočeském kraji necelých pět milionů korun doplatku za zvýšené odpisy. Na webu dopravce je už i zpráva o možné stávce. Hejtman Jihočeského kraje Jiří

Zimola tvrdí, že zaměstnanci se stali rukojmími neúspěšného managementu. „Naše vstřícnost bohužel vždy narazila pouze na tvrdohlavé a jednostranné požadavky,“ uvedl Zimola. Čajánek tvrdí, že s Krajem Vysočina, kam vede druhá úzkokolejná trať, jsou jednání lepší. „Je to ale dáno i tím, že Vysočina nám prodloužila smlouvu do roku 2024 a zahájila s námi jednání o dopravním konceptu,“ říká Čajánek.

Blíží se rozdělení

Nejde o jediný problém s penězi a veřejnými prostředky, které firma má. Během dubna jí například účty na několik dní zablokovala exekuce od České správy sociálního zabezpečení. Dopravce rovněž nedostal tolik evropských dotací, kolik plánoval. Za nové vozy zaplatil 62 milionů korun, ale získal jen necelých 12 milionů, tedy zhruba polovinu částky, s níž počítal. Podle mluvčí Regionální rady Jihovýchod Kateřiny Kurkové byla důvodem pochybení ve výběrovém řízení na dodavatele a nesplnění pravidel, podle nichž se peníze vynakládaly. Ze stejných důvodů seškrtnala firmě dotace i Regionální rada Jihozápad. Projekt byl přesto dle Čajánka v zásadě úspěšný. Diskuse se prý vedly například o tom, že okna nejsou otevírací. Vlak má ale klimatizaci, takže okna se otvírat nemohou.

Jindřichohradeckou firmu brzy čeká rozdělení na dvě společnosti. Nyní vlastní koleje i provozuje vlaky. Nově má vzniknout jedna firma zaměřená na provoz vlaků pro kraje a druhá pro provoz zvláštních komerčních vlaků, hlavně parních. „Opravdu dojde k vyčlenění základní dopravní obslužnosti do dceřiné společnosti JHMD. A bude to velmi nízkonákladový dopravce. Jedinou naší podmínkou je v podstatě to, že musí být perspektivní, tedy musí vytvářet zdroje na obnovu vozového parku a platit zaměstnance tak, jak je v oboru obvyklé,“ řekl Čajánek.

23. 05. 2016 Vozových zásilek na železnici stále ubývá, ČD Cargo chystá kampaň

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vozovych-zasilek-na-zeleznici-stale-ubyva-cd-cargo-chysta-kampan-1297104>)

Vedení nákladní železniční společnosti ČD Cargo nepřestávají trápit takzvané jednotlivé vozové zásilky. V loňském roce firma takto přepravila 21 milionů tun zboží, což je o dva miliony méně než předloni. Pokles se nezastavil ani v letošním prvním čtvrtletí. „V roce 2015 část těchto přeprav přešla na silnici, kde kamionoví dopravci byli schopni vlivem nízké ceny nafty nabídnout konkurenceschopnější cenu,“ vysvětlil ředitel podpory prodeje Michal Roh. Specifická činnost navíc firmě přináší ztrátu v řádu stovek milionů. Řetězec, který zahrnuje převzetí jednoho až pěti vagonů, jejich dopravení manipulačním vlakem do seřaďovací stanice, složení dálkového vlaku, jeho převezení do jiné seřaďovací stanice, rozpojení a dodání konkrétních vagonů na místo určení, váže velký objem kapacit firmy. „Z tohoto důvodu také někteří evropští dopravci tento segment opustili a v tuzemsku jej plošně nabízí pouze ČD Cargo,“ doplnil Roh. Často se takto vozí dřevo na pily nebo kovový šrot do hutí. Proti tomu stojí ziskový segment ucelených vlaků, které na dlouhé vzdálenosti z jednoho bodu do druhého přepravují jediný druh zboží.“

Podíl jednotlivých vozových zásilek na celkových přepravách ČD Cargo klesl v posledních letech na méně než třetinu. Pomoci zvrátit trend má mimo jiné právě zahájená marketingová kampaň. Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka tak chce firma bourat některé mýty. „Jedním z nich třeba je, že se vlaková doprava hodí jen pro velké podniky a mnohasettunové přepravy,“ uvedl Joklík. Firma zprovoznila stránky, kde si lze spočítat cenu přepravy mezi dvěma stanicemi. Opustila přitom plány na zrušení stovek tarifních bodů. Věc má totiž i politický rozměr. Ministerstvo dopravy dlouhodobě nepřipouští zrušení jednotlivých vozových zásilek, protože se obává záplavy krajských silnic kamiony. I proto úřad od letoška výrazně snížil poplatky za užití kolejí. Podle Roha by mělo vše směřovat u vozových zásilek alespoň k takzvané černé nule v roce 2017.

24. 05. 2016 Vláda schválila financování převodu majetku nádraží a souvisejícího majetku ČD na stát (ČD -> SŽDC)

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

Vláda na dnešním jednání schválila návrh rozpočtového opatření Ministerstva dopravy, které řeší finanční krytí převedení části majetku Českých drah na stát, respektive Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). Výsledná cena tohoto majetku byla znaleckým posudkem stanovena na 3,31 miliardy korun. Tuto finanční transakci nyní ještě musí potvrdit Řídicí výbor Českých drah. Převod se týká zejména nádražních budov, dalších staveb v železničních stanicích a pozemků, které s dotčenými stavbami souvisejí. Tímto krokem dojde ke sjednocení vlastnictví infrastruktury nutné pro provozování

dráhy a naplní se předpoklady pro fungování liberalizovaného systému železnice. Smlouvu, která převod majetku stvrzuje, bude ještě posuzovat Řídící výbor Českých drah. Pokud ji potvrdí, nebude již transakci nic bránit. Aktuálním znaleckým posudkem byla cena převodu stanovena na 3,31 miliardy korun. Ministerstvo dopravy mělo už v roce 2015 pro tento účel ve schváleném státním rozpočtu vyčleněnou částku 868,7 milionů korun. Další financování bude pokryto ze zbylých prostředků v kapitole Ministerstva dopravy. „Je to logický krok, který je předpokladem pro dokončení transformace Českých drah. Majetek v železničních stanicích bude spravován jednotně a stát do něj bude moci systematicky investovat. České dráhy se mohou plně věnovat své hlavní aktivitě, tedy dopravě na železnici,“ zopakoval ministr dopravy Dan Ťok.

Investice do staveb železničních stanic jako nedílné součásti železniční infrastruktury budou moci být financovány prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury, a to případně i s využitím strukturálních fondů EU. To do této doby bylo komplikované, protože by se jednalo o nedovolenou veřejnou podporu. Opravovaly se tak trati a nástupiště ve vlastnictví SŽDC, avšak stav nádražních budov zůstával ve velmi špatném stavu. Prodej nádražních budov a souvisejícího majetku státu, se kterým bude nyní hospodařit SŽDC, umožní plné využití státních a evropských prostředků na rekonstrukce nádražních budov a další příslušné infrastruktury.

24. 05. 2016 Vlakem až do ZOO? Město chce přivést železnici do centra Dvora Králové

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/dvur-kralove-chce-zavest-vlaky-do-centra-fd8/hradec-zpravy.aspx?c=A160524_2248382_hradec-zpravy_the)

Dopravu ve Dvoře Králové nad Labem čeká revoluce. Město chce využít 3,5 kilometru dlouhou vlečku a zavést vlaky z pět kilometrů vzdáleného nádraží do centra. Cesta z Pardubic do Dvora bude bez přestupu trvat 51 minut. Vlečka vede ze stávajícího vlakového nádraží před Denisovo náměstí. Do těsné blízkosti centra by tak mohly jezdit přímé vlaky z Pardubic. V ideálním případě se začne stavět do dvou let. Politici a úředníci se z centra Dvora do Jaroměře svezli už v pondělí, kdy se představení projektu uskutečnilo přímo za jízdy.

Pokud se ambiciózní záměr podaří dotáhnout do konce, bude to znamenat menší revoluci ve dvorské dopravě. Vlakové nádraží je od centra vzdáleno přibližně pět kilometrů, a tak cestující převážejí autobusy. Nový terminál má být naproti teplárně v ulici 28. října, odkud to je na hlavní náměstí i do nákupního centra přibližně kilometr. Stavaři vybudují dvě zastávky: u koupaliště a v okrajové městské části Lipnice. „Z celé České republiky by pak bylo možné dostat se do Dvora Králové s jedním přestupem. V tom je hlavní kouzlo projektu,“ říká městský zastupitel Nasik Kiriakovský, který myšlenku prosazuje.

Kromě Lipnice by se k trati připojila také zoologická zahrada sousedící s Tyršovým koupalištěm. Už z dřívějšíka existuje plán na vybudování zadního vchodu z areálu koupaliště. „Zoo je nejvýznamnějším turistickým cílem ve východních Čechách, který každoročně navštíví na půl milionu lidí. Všichni sem ale jezdí autobusy nebo auty. Napojení na železnici umožní zvýšit návštěvnost zoo o další desítky tisíc lidí,“ naznačuje Kiriakovský. Znamenalo by to také úsporu pro dvorskou radnici, která městskou hromadnou dopravu z nádraží do centra ročně dotuje téměř dvěma miliony korun. Klíčovým úkolem je zprovoznit a elektrifikovat vlečku, kterou vlastní Skupina ČEZ, a udělat z ní regulérní součást železniční sítě. Vlečka po útlumu průmyslu slouží pouze pro dopravu uhlí do teplárny. Aby po ní vlaky mohly jezdit odpovídající rychlostí, je nutná oprava.

Starosta: Ze všech stran k nám míří podpora

Základní rekonstrukce povrchů a zabezpečení tří přejezdů si podle železničářů vyžádá více než 50 milionů korun. Další desítky milionů spolkně stavba terminálu a dvou zastávek. Zdrojem energie pro plánovanou elektrifikaci tratě by byla teplárna. Náklady na elektrifikaci tratě z Jaroměře až do Dvora Králové se blíží k třem stovkám milionů. Podle dvorského starosty Jana Jarolíma by se v ideálním případě mohlo začít stavět už do dvou let. V listopadu bude hotova územní studie dopravní obslužnosti Podkrkonoší, jehož je Dvůr Králové nad Labem hlavním centrem. „Studii si objednal kraj a měla by být vodítkem k dalším krokům. Uvidíme, jak se to bude dál vyvíjet. Oslovili jsme všechny zainteresované strany včetně ministerstva dopravy i Českých drah a odevšad k nám míří podpora. Někomu se to možná může zdát jako megalomanské, ale nám to připadá logické. Výrazně by to ulehčilo cestování do města,“ neskrývá optimismus Jarolím.

Projekt musí schválit Královéhradecký kraj, který je objednavatelem železniční dopravy v regionu. „Otázka vedení přímých vlaků do centra Dvora Králové je zajímavá. Klíčová pro realizaci bude jeho ekonomická výhodnost,“ upozorňuje Tomáš Jurček, vedoucí odboru dopravy na krajském úřadě.

Hradecké hejtmanství železniční dopravu každoročně dotuje více než 370 milionů korun. Spolu se státní dotací je to téměř dvojnásobek. Vládou schválený nový způsob financování však podle Jurčeka přinese kraji v příštím roce stamilionový výpadek. Novou koncepci vlakové dopravy bude schvalovat zastupitelstvo, které vzejde z podzimních voleb.

Studie: nová trať se ekonomicky nevyplatí

Ze studie proveditelnosti, která hodnotila ekonomické přínosy investice, však vyplynulo, že zprovoznění vlečky se pro osobní vlakovou dopravu nevyplatí. Tedy za předpokladu, že vlaky ze Staré Paky nebo z Pardubic budou do centra Dvora zájždět a zase se vracet. „Ukázalo se, že úspora času cestujících by nebyla taková, ekonomicky to zatím nedává smysl. Úzce to souvisí s tím, jak nastavíte koncept dopravy. Pokud by vlaky od Pardubic končily v centru Dvora, přineslo by to jiné výsledky, než kdyby tudy projížděly dál nebo se vracely,“ vysvětluje Petr Pšenička, vedoucí oddělení koncepce infrastruktury na Správě železniční a dopravní cesty (SŽDC).

Otázkou je, co s vytížeností spojů udělají nové zastávky a možnost využít vlak k návštěvě zoo. SŽDC své projekty z velké části financuje díky dotacím z Evropské unie. Podmínkou jejich přidělení je však ekonomická výhodnost a potřebnost. Nový má zároveň sloužit i pro autobusy, protože stávající autobusové nádraží nepatří městu. Na Denisově náměstí navíc začíná vloni postavená cyklostezka a letos se napojí na tu, jež povede Benešovým nábřežím a Štefánikovou ulicí k zoo. „V místě, kde by měl terminál vzniknout, se setkávají všechny druhy dopravy. Z tohoto pohledu je to velmi výhodná poloha,“ dodává starosta Jan Jarolím. Turisté by tak vlakem mohli přijet i s koly, hned u terminálu se napojit na cyklostezku a bezpečně projet město. S vybudováním cyklistické infrastruktury radnice počítá také v opačném směru, v Heydukově ulici ústící do Denisova náměstí.

Snaha přivést vlaky blíže do centra města a eliminovat nevýhodnou polohu dnešního vlakového nádraží není ničím novým. Poslední pokus je za uplynulých sto let třetí.

24. 05. 2016 Mezi Prahou a Drážďany opět jezdí vlaky, v noci je zastavil sesuv u hranic (Schmilka)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1795267-mezi-prahou-a-drazdany-opet-jezdi-vlaky-v-noci-je-zastavil-sesuv-u-hranic>)

Od úterního odpoledne opět jezdí dálkové vlaky mezi Prahou a Drážďany. Cestující, kteří chtěli cestovat dopoledne, však uvázli. Trať zablokoval v pondělí večer mohutný sesuv půdy u saské obce Schmilka nedaleko českých hranic. Nákladní vlak, který do sesuté zeminy narazil, částečně vykolejil. Oprava trati ještě neskončila, proto místo regionálních spojů stále jezdí náhradní autobusová doprava.

První vlak projel po mimořádné výluce z Děčína do Drážďan v půl třetí odpoledne. Zatím ale trať slouží pouze dálkovým a nákladním vlakům. Průjezdná je pouze jedna kolej, a tak místo osobních vlaků jezdí z Děčína do Bad Schandau náhradní autobusová doprava. Protože ale silnice vede po druhém břehu Labe než trať, musí cestující, kteří chtějí dojet do nácestných zastávek, ještě přestoupit na přívoz.



Provoz regionální linky obnoví DB až ve středu dopoledne. Mluvčí ČD Radek Joklík však upozornil, že i poté musí cestující počítat se zdržením. „Bude to stále v jednokolejovém provozu, je třeba se tedy připravit na menší zpoždění,“ uvedl. Dráhy sice oslovily asi 50 dopravců, většina ale náhradní dopravu zajistit nemohla. Byla by k tomu totiž potřeba mezinárodní licence. Ráno tak kvůli nedostatku náhradních autobusů uvázla na trase mezistátních vlaků řada cestujících. Ostatním dráhy doporučily odložit cestu do Drážďan na odpoledne. Alternativou potom byla zdlouhavá cesta regionálními vlaky z Děčína do Bad Schandau přes Českou Kamenici a Rumburk.

Svah podmáčený zřejmě vydatnými dešti se sesunul v pondělí večer kolem 20 hodin na železniční trať nedaleko obce Schmilka, která leží asi dva kilometry severně od Hřenska. Nedaleko obce vede podél Labe trať spojující českou a saskou metropoli. Půda ji zasypala v délce zhruba 150 metrů. „Nákladní vlak v pondělí večer narazil do sutě a vykolejil v přední části lokomotivy,“ uvedl mluvčí německé spolkové policie v Pirně. Zranění podle něj nikdo neutrpěl. Na místo vyrazilo velké množství hasičů. Podle mluvčího DB „přesná příčina sesuvu není ještě známa“. Možné ale je, že sesuv souvisel s počasím. Přes Sasko se stejně jako přes Česko v pondělí přehnal bouřky doprovázené vydatnými dešti.

24. 05. 2016 Martinické nádraží zůstane, jaké vždy bylo, ministr potvrdil, že je památkou (Martinice v Krkonoších)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1795898-martinicke-nadrazi-zustane-jake-vzdy-bylo-ministr-potvrdil-ze-je-pamatkou>)

Železniční stanice Martinice v Krkonoších je kulturní památkou. Rozhodnutí svého úřadu potvrdil i přes námitky Správy železniční dopravní cesty ministr kultury Daniel Herman. Na nádraží by tak měla zůstat například mechanická návěstidla, která přitom chtěla SŽDC v rámci plánované modernizace nádraží nahradit novými. Nyní patrně změnil projekt tak, aby vyhověla požadavkům památkové ochrany.

Martinické nádraží, které leží na trati z Chlumce nad Cidlinou do Trutnova, již je jednou z posledních ukázek, jak stanice vypadaly na přelomu 19. a 20. století. Měla by tak také zůstat, zaručí to status nádraží jako kulturní památky. „Nádraží je památkově velmi cenné tím, že jeho součástí je plně funkční elektromechanický zabezpečovací systém, který spolehlivě a bezpečně pracuje na základním původním principu, s mechanickými návěstidly odjezdovými, vjezdovými včetně předvěstí a již zcela ojedinělými mechanickými seřadovacími návěstidly,“ shrnula mluvčí ministerstva kultury Simona Cigánková. Dodala, že vyhlášení památky nijak nebrání železničnímu provozu. „Je v zájmu státní památkové péče, aby areál železniční stanice i nadále sloužil svému původnímu účelu, neboť tím bude zajištěna jeho údržba i další životaschopnost jako kulturní památky,“ uvedla.

Správa železniční dopravní cesty s tím však nesouhlasí, chystala se stanici rekonstruovat. Přitom chtěla nahradit mechanická návěstidla a výhybky automatickým systémem. Oblastní ředitel SŽDC v Hradci Králové Vladimír Filip připustil, že po ministerském rozhodnutí bude nutné změnit projekt, modernizace nádraží se také prodraží. „Budeme se muset přizpůsobit, abychom památku dali do souladu se současnou legislativou, asi takhle stanice nebude moci mít klasické nástupištní hrany nebo bezbariérový přístup, jak jsme plánovali,“ uvedl Vladimír Filip. Mluvčí SŽDC Marek Illiaš již dříve řekl, že by historická zabezpečovací technika lépe než v provozu posloužila v muzeu. S tím však nesouhlasí ani ředitel železničního muzea NTM Michal Novotný. „Určitě je lepší, pokud je to možné – zachovat památku in situ, v místě, kde léta byla a sloužila,“ řekl před časem ČT.

Nádraží slouží od roku 1871, o 28 let později se stalo železniční křižovatkou, když se stalo výchozím bodem lokálky přes Jilemnici do Rokytnice nad Jizerou. Budovu vyprojektoval architekt Carl Schlimp, který je též autorem bývalého nádraží Praha-Těšnov.



25. 05. 2016 Španělský pražcový monopol rekordně vydělal na české železnici (ŽPSV)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/firma-na-vyrobu-prazcu-zpsv-v-cesku-rekordne-vydelala-pfq-ekoakcie.aspx?c=A160525_075247_ekoakcie_fih)

Velký boom železničních staveb přinesl loni mimořádné zisky i některým monopolním výrobcům železničních dílů. Ukazuje to příklad společnosti ŽPSV, která je v Česku jediným výrobcem betonových pražců. „Rok 2015 byl patrně nejúspěšnějším rokem v celé historii společnosti. Jeho mimořádnost byla do značné míry umožněna snahou vlády vyčerpat veškeré evropské prostředky, přidělené České republice v minulém rozpočtovém období,“ uvedlo představenstvo ve zprávě o podnikatelské činnosti za poslední rok. Vedení firmy si v ní pochvaluje například i „absolutní dostatek zakázek“.

ŽPSV loni prodalo zboží za 2,763 miliardy korun, což představuje meziroční nárůst na téměř dvojnásobek, čistý zisk dosáhl 256 milionů, tedy čtyřnásobek roku 2014. Firma loni krátce až zdvojnásobila počet zaměstnanců na 800, v závěru roku ale musela opět propouštět. „Bohužel v závěru roku jsme již museli urychleně reagovat na avízo podmínek roku 2016, na opětovný propad obchodu v oblasti železniční infrastruktury, a to razantním snižováním stavu zaměstnanců a omezením výrobních kapacit,“ uvádí zpráva. Pro ŽPSV je klíčová hlavně výroba pražců, pochvaluje si ale za loňský rok i dodávky betonových protihlukových stěn. Těch podél českých tratí dál přibývá. Firma se už podle zprávy připravuje i na možnou výstavbu vysokorychlostních tratí, s dotací ministerstva průmyslu a obchodu dokončila linku na výrobu pražců pro vyšší rychlosti.

ŽPSV patří do španělské stavební firmy Obrascón Huarte Lain (OHL), která v Česku vlastní například i stavební firmu OHL ŽS. Česká železnice má stále v řadě případů monopolní dodavatele dílů, betonové pražce jsou jedním z nich. Ministerstvo dopravy tvrdí, že se snaží situaci změnit, zatím ale ne příliš úspěšně.

25. 05. 2016 Převodu nádraží z Českých drah na stát už nic nebrání, Řídící výbor ČD transakci potvrdil (ČD -> SŽDC)

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

Řídící výbor Českých drah dnes schválil převedení části majetku ČD na stát, respektive Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). Výsledná cena tohoto majetku byla znaleckým posudkem stanovena na 3,31 miliardy korun. Převodu nádraží tak již nic nebrání a stát bude moci začít s investicemi do těch nádražních budov, které potřebují opravy. „Tento krok je samozřejmě důležitý nejen pro dráhy samotné, ale také pro cestující. Nádraží, která jsou mnohdy kritizována, se začnou opravovat a my na tyto opravy budeme schopni využít evropské peníze. V nejbližších dvou letech by se mělo opravovat zhruba 60 budov, které modernizaci potřebují nejvíc,“ uvedl ministr dopravy Dan Ťok. Práce na opravách začnou ještě letos. SŽDC je totiž připravena už do konce roku 2016 proinvestovat zhruba půl miliardy korun. Ihned po převodu se tak zaměří na drobnější opravy, které nepotřebují složité stavební povolení. Dojde tak na drobnější opravy oken, omítek či zvelebení čekáren. Zároveň se bude paralelně připravovat stavební dokumentace u zásadnějších rekonstrukcí. V nejbližší době se tak oprav dočká například Jihlava, Mladá Boleslav, České Budějovice či Přelouč.

Ministerstvo dopravy nyní zašle na Ministerstvo financí žádost o provedení rozpočtového opatření. Následně bude dokončen potřebný převod financí a podepsána smlouva o prodeji části závodu mezi ČD a SŽDC. Převod budov a souvisejícího majetku ČD by měl být uzavřen nejpozději do 1. srpna. „S velkým uspokojením a radostí musím konstatovat, že se nám konečně podařilo dosáhnout posledního kroku v převodu nádraží. Myslím si, že je to velmi důležité rozhodnutí, kterým se ukončuje jedna část transformace Českých drah. Infrastruktura bude ve státním podniku SŽDC a České dráhy budou operátorem. Pomůže to i zvýšení ratingu Českých drah,“ doplnil Ťok.

Převod se týká zejména nádražních budov, dalších staveb v železničních stanicích a pozemků, které s dotčenými stavbami souvisejí. Tímto krokem dojde ke sjednocení vlastnictví infrastruktury nutné pro provozování dráhy a naplní se předpoklady pro fungování liberalizovaného systému železnice. Prodej tohoto majetku, se kterým bude nyní hospodařit SŽDC, umožní plné využití státních a evropských prostředků na rekonstrukce nádražních budov a další příslušné infrastruktury. České dráhy neměly možnost v takové výši peníze na opravy nádraží čerpat.

25. 05. 2016 České dráhy úspěšně vydaly sedmileté eurové dluhopisy v nominální hodnotě 400 milionů eur

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26873/>)

České dráhy dnes vydaly dluhopisy v celkové nominální hodnotě 400 milionů eur se splatností 7 let a s kupónem 1,875 % ročně. Jsou splatné 25. 5. 2023. Část této nové emise firma použije na refinancování třisetmilionové emise eurobondů z roku 2011 s ročním úrokem 4,5 %. Tento více než dvou a půl procentní rozdíl přitom znamená, že firma každoročně ušetří na nákladech spojených s obsluhou dluhu až 213 milionů korun. „Využili jsme příznivé situace na trhu a dosáhli jsme na skvělé podmínky,“ hodnotí aktuální emisi předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek. „Zájem investorů o naše eurobondy byl dvaapůlkrát větší než objem, který jsme chtěli vydat. Je to projev důvěry trhu, kterou musíme dál prohlubovat.“ České dráhy tak po čtyřech letech zrealizovaly další vydařenou transakci na mezinárodních kapitálových trzích. Manažery emise byly Citigroup Global a Sociétés Générales. Vydané dluhopisy budou, obdobně jako předchozí dvě emise eurobondů z roku 2011 a 2012, kotovány na Lucemburské burze. Českým drahám byl tento měsíc navíc zvýšen ratingovou agenturou Moody's rating na Baa2 se stabilním výhledem. Stejný ratingové hodnocení Moody's přidělila i těmto eurobondům.

Několikatýdenní náročný proces příprav, který zahrnoval také třídní roadshow managementu (představení se mezinárodním investorům) ve Frankfurtu, Curychu, Vídni a v Londýně, vyvrcholil 18. května, kdy bylo rozhodnuto využít pozitivní odezvy investorů a příznivých tržních podmínek a kdy došlo k rozhodnutí realizovat sedmiletou eurobondovou emisi. Poptávky jednotlivých investorů se začaly shromažďovat od cca deváté hodiny ranní a po dvou kolech předběžného nacenění emise, kdy celková poptávka od 123 investorů přesáhla 1,1 miliardy eur, se manažerům emise podařilo snížit cenu pro České dráhy na úroveň sedmiletého mid swapu + 180 základních bodů. Roční fixní úrok (kupón) byl stanoven ve výši 1,875 % při emisním kurzu 99,024 %. Výnos emise bude použit na splacení emise eurobondů v celkové nominální výši 300 mil. eur z roku 2011, která je splatná 24. 6. 2016, investice a ostatní potřeby firmy.

Většinu nyní vydaných eurobondů Českých drah nakoupili asset manažeři (69 %) a banky (21 %). Zbývajících 10 % pak pojišťovny, penzijní fondy a ostatní. Pokud jde o geografické umístění, tak 52 % investorů je z Německa a Rakouska, 12 % z České republiky, 10 % z Velké Británie, 10 % z Francie, 5 % ze Švýcarska a 11 % z dalších evropských zemí. „Jsem opravdu rád, že naše dlouhodobá systematická práce vedla k zvýšení ratingového hodnocení Moody's na Baa2 se stabilním výhledem a k takto úspěšné emisi za tak výhodných cenových podmínek. Nově vydaná emise, která v korunovém vyjádření představuje přibližně 10,8 miliardy, nám se svou sedmiletou splatností příznivě zapadá do našeho splátkového profilu, významně sníží úrokové náklady a umožní realizovat potřebné investice,“ dodává Pavel Krtek.

26. 05. 2016 Rozprodej Českých drah pokračuje. K mání mohou být pumpy po celé republice

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cepro-chce-ziskat-pumpy-ceskych-drah-dvp-eko-doprava.aspx?c=A160525_2248615_eko-doprava_fih)

České dráhy mohou získat stamiliony na splácení dluhů, ale současně přijít o další majetek. Státní firma Čepro má zájem o desítky čerpacích stanic v lokomotivních depech po celé republice, které slouží hlavně k tankování dieselových jednotek a lokomotiv. Čepro už podalo Českým drahám nabídku na odkup, kterou začalo vedení státního dopravce řešit. „Snažíme se rozšiřovat obchodní aktivity ve všech oblastech. Jednou z cest je provozování podnikových čerpacích stanic. Provozujeme už hospodářství s pohonnými látkami ve společnostech Česká pošta a ČEZ a oslovili jsme také České dráhy,“ vysvětlila vedoucí oddělení marketingu a komunikace podniku Čepro Lenka Svobodová. České dráhy nabídku neodmítly, ale zatím s Čeprem nejednají. „Nabídku jsme dostali, nicméně vzhledem k tomu, že jde o důležitou součást našich činností, musíme velmi dobře zvážit, zda by případný prodej byl pro nás výhodný a strategický,“ prohlásil mluvčí Českých drah Radek Joklík. Jen loni podle výroční zprávy spotřebovaly České dráhy naftu za 1,6 miliardy korun. Přesun na externí firmu by mohl zlepšit kontrolu nad hospodařením s palivem a minimalizovat krádeže.

Rozprodej Českých drah

Odborářům Českých drah se nápad nelíbí. „Přijde mi to jako postupný rozprodej firmy, který ji dál oslabí,“ říká člen dozorčí rady a šéf Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Ve hře je totiž také vyčlenění opravárenství, odborům se nelíbí ani plán na státní půjčovnu vlaků, který by připravil České dráhy o vlastnictví vlakových souprav. Předseda dozorčí rady Milan Feranec chce problematiku možného prodeje otevřít na nejbližším jednání dozorčí rady. „Nejsem si jist, zda je potřeba, aby České dráhy provozovaly čerpací stanice, to není jejich byznys. Chci ale znát názor vedení,“ dodal Feranec. České dráhy neuvedly, kolik čerpacích stanic mají přesně, podle Joklíka jde řádově o desítky. Podle informací MF DNES se zatím mluví o možné prodejní ceně v řádu nižších stamilionů korun.

Pumpami proti konkurenci

Prodejem čerpacích stanic by České dráhy zároveň přišly o jednu z výhod v soutěžích na provoz vlaků: ostatní dopravci většinou na železnici zázemí nemají a museli by využívat pro tankování právě služeb Českých drah. Pokud se tankování dostane do rukou jiné firmy, nebudou už jiní hráči závislí na státním dopravci. Hospodaření obou státních firem jen těžko může být rozdílnější: zatímco Čepro loni rekordně vydělalo, České dráhy se dál potýkají se ztrátovým hospodařením a vysokým zadlužením. Naftu dodává Českým drahám Unipetrol. Na její dodávku na dalších tři a půl roku dopravce před několika týdny vypsalsoutěž v hodnotě šesti miliard korun.

Nápady na přesun čerpacích stanic na jinou firmu se objevily už v minulosti, ale nikdy se nedostaly do fáze podání nabídky. České dráhy za poslední dobu prošly výrazným zeštíhlením, část majetku už prodaly. Největší transakce za 3,31 miliardy korun, kterou je převod nádražních budov, právě ve středu schválil řídicí výbor ČD. Transakci nádraží by nemělo už nic bránit. České dráhy ale ještě vymýšlí, že by mohly v budoucnu dostat další peníze za převod prvních nástupišť a pozemků pod koleje, které zůstanou dál v jejich majetku.

26. 05. 2016 Před Jihlavou vykolejil vlak, poničený vagon je potřeba rozřezat

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/v-jihlave-vykolejil-nakladni-vlak-dlq-/jihlava-zpravy.aspx?c=A160526_105916_jihlava-zpravy_evs)

V Jihlavě ráno vykolejil nákladní vlak. Nehoda se stala kousek od vjezdu na hlavní nádraží. Při nehodě nebyl nikdo zraněn, ovšem úsek mezi stanicemi Jihlava a Dobronín je uzavřen. Cestující

musí využívat náhradní autobusovou dopravu. Práce na odklizení následků potvrzují přes noc. Nehoda se stala krátce po půl sedmé ráno u mostu v místní čtvrti Pávov. „Při průjezdu přes výhybku v Jihlavě se převrátil a utrhl jeden z vagonů, další dva zůstaly na kolejích,“ oznámil mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. „Vlak měl převážet nějakou strusku, životní prostředí tak nebylo ohroženo,“ doplnila policejní mluvčí Dana Čírtková. Zkouška na alkohol u strojvedoucího soupravy byla podle ní negativní. „A nikdo nebyl zraněn,“ dodala. Podle kamerama iDNES.cz, který událost na místě sledoval, se hasiči společně s drážními zaměstnanci celý den pokoušeli dostat vagon zpět na koleje, ale neúspěšně. Ukázalo se totiž, že vykolejený vagon je potrháný a bude potřeba jej rozřezat. To potvrdil i mluvčí ČD Cargo Petr Štáhlavský s tím, že práce na místě začnou až po půlnoci.



Jak dlouho potrvá odstraňování následků nehody, zatím není jisté. Cestující, kteří se chystají z Jihlavy do Havlíčkova Brodu a naopak, se však musí připravit na komplikace. „Prvotní odhady jsou takové, že výluka na trati mezi Jihlavou a Dobronínem potrvá až do dnešní půlnoci. Ovšem může být kratší. Zajištěna je náhradní autobusová doprava,“ oznámilo tiskové oddělení Českých drah. Odpověď na otázku, proč se nehoda stala, dosavadní vyšetřování nepřineslo. Každopádně už teď je jisté, že škody půjdou do milionů. „Byla značně poškozená trať a škody na ní byly odhadnuty na 8,8 milionu korun. Na vlaku to potom dělá ještě další milion,“ uvedl Drápal.

26. 05. 2016 Rychlé vlaky v nedohlednu. Správce kolejí zrušil třetí soutěž (Rychlá spojení – studie příležitosti)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/rychle-vlakly-v-nedohlednu-szdc-zrusila-potre-ti-soutez-pg2-eko-doprava.aspx?c=A160526_115056_eko-doprava_lve)

V Česku se bude v příštích letech o vysokorychlostních tratích stále jen mluvit a nikoliv je připravovat. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zrušila soutěž na firmu, která měla státu poradit, zda se u nás takové tratě vyplatí. Dává to do souvislosti s policejní rzíí. Během čtyř let jde tak už o třetí soutěž na studii příležitosti o rychlých spojeních v Česku, kterou SŽDC zrušila. Čas přitom utíká a čím dál víc zemí se zaměřuje na vysokorychlostní vlaky, v Česku zůstává maximem rychlost 160 kilometrů v hodině.

Mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský vysvětluje zrušení soutěže tím, že v březnu u správce kolejí proběhla policejní razie i kvůli této zakázce a policie si vzala dokumenty k zakázce. „Během razie jsme ztratili kontrolu nad dokumentací a nejsme schopni dokázat, zdali je v pořádku, nebo není. Také nevíme v tuto chvíli, kdy policie materiály vrátí a zda nám je vrátí všechny. Proto jsme se rozhodli soutěž zrušit,“ řekl Ptačinský. Právě kvůli zakázce na rychlá spojení policie vtrhla i do projekční firmy Sudop Praha, obviněný v případě je i šéf Výzkumného ústavu železničního Antonín Blažek. Policie dosud případ neuzavřela. „Tento uchazeč získal při nahlédnutí do vyšetřovacího spisu i možnost nahlédnout do kompletní dokumentace zadavatele k veřejné zakázce, která je součástí tohoto spisu, a to včetně dokumentů „Organizace a metodika práce uchazeče“ obsažených dosud v nabídkách jednotlivých uchazečů,“ doplnil mluvčí SŽDC Ptačinský.

Do soutěže s odhadovanou cenou 25 milionů korun se přihlásily celkem čtyři zájemci, nejlevnější nabídku podalo sdružení Centrum pro efektivní dopravu (Cedop) společně s francouzskou společností Egis Rail. Podle Petra Šlegra z Cedopu rozhodnutí SŽDC znamená, že se promrhaly další tři roky možné přípravy železnice. „Nabídky se podávaly ve dvou kopiích, pokud si policie neodnesla obě, není důvod v soutěži a hodnocení nabídek nepokračovat,“ řekl Šlegr. V Česku zatím vznikají vysokorychlostní tratě pouze na papíře a v počítačích firem zabývajících se vizualizacemi. Zatím poslední prací je plán na vysokorychlostní spojení Prahy a Drážďan.

26. 05. 2016 Před 90 lety vyjela nejslavnější prvorepubliková lokomotiva ČSD „mikádo“ (387.0, 27. 05. 1926)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26879/>)

Spolykat dvě tuny uhlí za hodinu, vytvořit za stejnou dobu páru ze skoro 100 kilogramů vody, utáhnout na rovině 500 tun těžký rychlík rychlostí až 110 km/h a do stoupání 10 promile rychlík o 400 tunách rychlostí alespoň 60 km/h. To dokázala naše nekrásnější a nejsilnější meziválečná rychlíková lokomotiva. Pro její neobvykle kratičké litinové komín s korunou se jí začalo říkat „mikádo“, stejně jako krátkému



módnímu dámskému účesu z 20. let minulého století. Tehdejší Československé státní dráhy (ČSD) si v polovině 20. let objednaly v plzeňských Škodových závodech novou třínápravovou a trojčítou rychlíkovou lokomotivu. Měla nahradit starší stroje z dob monarchie a první poválečnou konstrukci parních lokomotiv v expresní dopravě. Starší stroje totiž přestávaly stačit rostoucím nárokům na rychlou dopravu v mladé Československé republice. Pod vedením škodovského šéfkonstruktéra Oskara Dolchema, který přišel z německy hovořících zemí, vznikla jedna z nejkrásnějších parních lokomotiv na světě. Byla u ní využita řada zcela nových postupů a technologií, například rám byl poprvé ve střední Evropě odlit z vanadiové oceli. Kotel by ve své době největší, jakým u nás parní lokomotiva disponovala.

První „mikádo“ bylo ČSD předáno 27. května 1926 a dalších pět následovalo během června stejného roku. Při převzetí ale bylo zjištěno, že lokomotiva je těžší, než bylo v původních požadavcích. Nápravový tlak byl 17 místo původně požadovaných 16 tun a lokomotiva proto dostala označení 387.0. Kvůli vyšší hmotnosti ale lokomotiva nesměla na většinu tratí včetně hlavních koridorů, jejichž únosnost byla tehdy pouze 16 tun na nápravu. První šestice lokomotiv proto z počátku tahala pouze osobní vlaky mezi Prahou a Plzní. Na původně plánovanou trať Praha – Přerov se „mikáda“ podívala až v roce 1929, po nezbytných stavebních úpravách. Ty umožnily provoz nejen těžší lokomotivy, ale také vyšší rychlost vlaků. „Mikádo“ mohlo s rychlíky uhánět až „devadesátkou“, místo dosavadní běžné „osmdesátky“. Na některých místech však zůstala rychlostní omezení na pouhých 30 km/h.

Moderní lokomotivy se osvědčily. Zatímco starší řada 375.0 potřebovala pro zvládnutí tratě mezi Prahou a Přerovem s 8 až 9 vozovým rychlíkem s hmotností okolo 350 tun skoro 5 hodin, „mikádo“ zvládlo stejnou trasu s rychlíkem o 12 vozech a hmotnosti kolem 500 tun o přibližně 20 minut rychleji. Na trati Praha – Břeclav dokázaly oproti starším lokomotivám 375.0 ušetřit až 20 % paliva a 25 % maziva. „Mikáda“ byla natolik úspěšná, že ČSD postupně v několika sériích do roku 1937 nakoupily celkem 43 lokomotiv, které byly rozmístěny do dep v Praze, Přerově, Bratislavě, Břeclavi nebo v Brně. Jednotlivé série byly zdokonalovány. Lokomotivy dostaly například charakteristické kouřové plechy a mohly dosahovat i vyšší rychlost až 120 km/h. Ve 30. letech dostávaly také neobvyklý zelený nátěr, který si s nimi většina lidí spojuje dodnes i díky zachované muzejní lokomotivě řady 387.043 ve sbírkách Národního technického muzea. „Mikáda“ ve 30. letech opanovala nejdůležitější železniční tratě Československa. Jezdily z Prahy přes Přerov až do Bohumína, z Prahy do Bratislavy, z Prahy do Chebu a do Děčína. Během války jezdila s rychlíky až do Drážďan nebo do Vídně a Slovenské železnice je během války vystavovaly na vlaky Bratislava – Žilina – Spišská Nová Ves, ale už koncem 40. let je začaly z prestižních výkonů vytlačovat modernější, rychlejší a ještě výkonnější lokomotivy „albatros“ řady 498.0. „Mikáda“ se tak začala přesouvat na další tratě a do jiných dep, například do Děčína. Z čela prestižních dálkových expresů se přesunula na obyčejné rychlíky, osobní vlaky a nakonec i na lehčí rychlé nákladní vlaky. Oficiálně byl provoz „mikád“ ukončen v roce 1974.

Základní parametry

- Maximální rychlost:	110 km/h
- Výkon:	cca 1 540 kW
- Uspořádání náprav:	2´C1´
- Hmotnost:	93 tun, z toho adhezní 52 tun
- Hmotnost na nápravu:	17 tun
- Přetlak páry:	13 barů
- Válce:	3x průměr 525 mm, zdvih 680 mm
- Výchřevná plocha kotle:	260 m ² , později 234 m ²
- Plocha přehříváče:	93 m ² , později 64 m ²
- Průměr dvojkolí:	1 950 mm

S „mikády“ byly spojeny nejčastěji tendry o obsahu 12 m³ uhlí a 23 až 30 m³ vody.

26. 05. 2016 Po 17 letech stavby se pod Alpami otevře nejdelší tunel světa (Gotthard-Basistunnel, 57 km)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/1797329-po-17-letech-stavby-se-pod-alpami-otevre-nejdelisi-tunel-sveta>)

Japonsko už brzy přijde o prvenství. Nejdelší tunel světa se totiž otevře ve Švýcarsku. Gotthardský úpatní tunel pro vlaky měří přes 57 kilometrů a příští týden ho stavitelé předají železničářům.

Gotthardský železniční tunel ve Švýcarsku se stane nejdelším a nejhlubším tunelem na světě. Nová spojnice zrychlí průjezd Švýcarskými Alpami až o polovinu, na jeho otevření si ale cestující počkali. Stavba totiž trvala 17 let a vyšla v přepočtu na více než 240 miliard korun. Nově zabere jízda vlakem z Curychu do Milána dvě a půl hodiny místo původních čtyř. Počítá se, že by tunelem, který spojí města Erstfeld a Bodio, mělo denně projet až tři sta osobních či nákladních souprav.

Pozitivní ohlas má tunel i mezi ekology, kteří očekávají, že rekordní stavba vyžene z hor přes milion nákladních aut. „My Švýcaři máme velmi blízko k přírodě, je naší součástí a stojí na ní turismus naší země,“ podotkla pracovnice v cestovním ruchu Corinne Genoudová. „Lidé sem jezdí hlavně kvůli horám a přírodě. Snažíme se ji tedy uchovávat pro další generace,“ dodala. Tunel už pochválili i evropští ministři dopravy. Kromě přesnosti a talentu stavitelů je podle nich Švýcarsko zemí, která věří v budoucnost železniční dopravy a v Evropě jde příkladem v ochraně životního prostředí. Matouš Hilar z Katedry geotechniky ČVUT pak zmínil, že se při projektování obdobných staveb pracuje s krizovými scénáři, například pro případ požáru vlakové soupravy. „U Gotthardského bázového tunelu i u jiných obdobných tunelů je to řešeno tak, že jsou v tunelech nouzové stanice. V Gotthardském tunelu jsou dvě – Faido a Sedrun. Mezi stanicemi je méně než dvacet kilometrů. V momentě, kdy by vlaková soustava začala hořet, tak záměr je, aby dojela do nouzové stanice, zastavila a bylo tam možné pasažéry evakuovat do míst, kde je dostatek čerstvého vzduchu a nehrozí nebezpečí,“ přiblížil.

O tři kilometry předběhne japonský tunel

Hned první červnový den předají stavitelé tunel železničářům. Od prosince by se pak na trať vedoucí nejdelším tunelem na světě měly dostat první vlaky s pasažéry. Dosud patřil titul nejdelšího tunelu světa japonskému železničnímu tunelu Seikan, který spojuje ostrovy Honšú a Hokkaidó. Jeho délka činí necelých 54 kilometrů. Silniční tunely jsou mnohem kratší. Stejnomený Gotthardský tunel pro automobily měří 16,9 kilometru. Nejdelší silniční tunel je pak pouze poloviční v porovnání se Seikanem. Je to norský Laerdalský tunel mezi Oslem a Bergenem, který měří necelých 25 kilometrů.

26. 05. 2016 Budějovice znovu získají spoj s Vídní, ve hře jsou Cityjety (od 11. prosince 2016)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/budejovice-znovu-ziskaji-spoj-s-vidni-ve-hre-jsou-cityjety-1298161>)

České Budějovice budou od prosince znovu spojené přímou vlakovou linkou s Vídní. Alespoň tomu nasvědčují všechna dosavadní jednání. Linku prosazují Jihočeský kraj a Dolní Rakousy. Půjde o prodloužení dosavadní linky Rakouských spolkových drah (ÖBB) z vídeňského nádraží Františka Josefa do Českých Velenic. Deníku E15 to potvrdil kraj i České dráhy. „České dráhy s ÖBB jednájí, Rakušané nyní řeší, s jakými soupravami se spoje budou jezdit. Rozhodnutí musí padnout do srpna,“ uvedla mluvčí ČD Radka Pistoriusová. V úvahu připadají moderní elektrické jednotky Cityjet od Siemensu, které Rakouské dráhy nasazují do provozu od loňského prosince a počítají s nimi i na linku do Velenic. Vlaky ale zatím nemají schválení pro provoz na kolejích v českém vnitrozemí. „Záleží na dohodě dopravců, jakým způsobem plánují tento provoz zajistit. V současné době k tomuto tématu nemáme žádné přesnější informace,“ ředitel divize Mobility Siemens ČR Roman Kokšal. Pokud skutečně Cityjety vjedou do jižních Čech, budou se potkávat na stejné trati s RegioPantery od Škody Plzeň.

Od prosince by měl Budějovice a Vídeň spojuvat denně jeden pár vlaků. „Do budoucna bychom ale samozřejmě chtěli více spojů,“ řekl E15 poradce jihočeského hejtmana pro dopravu Ivan Študlar. Právě kraj bude prodloužení linky platit. Půjde totiž o spěšný vlak ve veřejném závazku. České Budějovice o tradiční přímou linku do Vídně přišly před sedmi lety, kdy byla zrušena.

27. 05. 2016 Nehoda ochromila pražské hlavní nádraží, výluka potrvá celý víkend

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1798832-nehoda-ochromila-prazske-hlavni-nadrazi-vyluka-potrva-cely-vikend>)

Nehoda prázdného vlaku mezi pražským hlavním nádražím a Vršovicemi ochromila železniční dopravu v Praze. Na polovinu se snížil počet kolejí, po kterých mohou přijíždět vlaky z Vršovic a odstavného nádraží na hlavní nádraží. České dráhy proto upozornily, že některé vlaky pojedou z jiných nádraží než obvykle. Oprava a omezení provozu potrvá celý víkend. Soupravový vlak, který odjížděl z hlavního nádraží do depa, vykolejil na zhlaví nádraží,



kam jeho část zasahuje. Zbytek zůstale ve druhém vinohradském tunelu a omezil provoz nejenom na trati do Vršovic, ale částečně i na samotném nádraží. „Při výjezdu ze stanice Hlavní nádraží vykolejil na výhybce první vůz vlaku,“ upřesnil průběh nehody mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Illiaš.

I po celém dnu práce zůstávaly v tunelu dva poškozené vozy. Poškozená je také trať. „Po nehodě jsou v tunelu rozlámané koleje, poničené výhybky nebo návěstidla,“ uvedl mluvčí železniční správy. Oprava potrvá zřejmě až do pondělí. Nejprve však bude nutné vyprostit vykolejené vozy. To bude možné v noci, kdy SŽDC na celém nádraží vypne proud. Přes den sice napájení funguje, ale výluky se postupně rozšířily takřka na všechny významné trati, které z Prahy vedou. Bezprostřední dopad má mimořádná výluka na hlavním nádraží na rychlíky z Českých Budějovic. Ty vůbec nejezdí přes vršovické ani hlavní nádraží a míří rovnou do Holešovic, kde je jejich konečná stanice. V opačném směru však výluka není, do Budějovic je tedy možné odjet i z hlavního nádraží nebo Vršovic. Konečnou v Holešovicích ale mimořádně mají také rychlíky na lince Brno – Česká Třebová – Praha. Osobní vlaky S9 z Benešova jezdí na hlavní nádraží v obou směrech, ale jedou odklonem z Hostivaře na hlavní nádraží. Opačným směrem naopak jezdí v řádné trase. Omezení dopadlo i na spěšné vlaky společnosti Arriva Vlaky, které rovněž jezdí z hlavního nádraží do Benešova. Dopravce však upozornil, že až do noci budou jeho spoje nabírat zpoždění, odhadl je na 10 až 15 minut. Rychlíky do Turnova, které začínají ve Vršovicích, potom jedou odklonem mimo hlavní nádraží rovnou do Vysočan. V úseku mezi hlavním nádražím a Vršovicemi odřekly ČD i část spojů regionální linky S8/S80 do Čerčan resp. Dobříše.

Výluka se týká i dalších linek, které přitom úsekem Vršovice – hlavní nádraží neprojíždějí. Plzeňské rychlíky končí i začínají až na Smíchově. Cestující mohou z hlavního nádraží přijet regionálním vlakem linky S7, z nich ale na hlavní nádraží jede jenom část, ostatní rovněž končí na Smíchově. Na hlavní nádraží nezajíždějí ani rychlíky linky Cheb – Ústí nad Labem – Praha, které končí v Holešovicích.

Nehody na železnici nepostihly pouze Prahu

Kromě vykolejení prázdné soupravy na pražském hlavním nádraží se během pátku stalo na železnici i několik dalších nehod. Hned dvakrát se odpoledne střetly vlaky s lidmi, kteří se ocitli v kolejišti v úseku mezi Zábřehem na Moravě a Olomoucí. Střet s pendolinem u Mohelnice i s rychlíkem ve Štěpánově skončily tragicky.

27. 05. 2016 Exnáměstek Českých drah má dostat 13 milionů odstupného, rozhodl soud

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/exnamestek-ceskych-drah-ma-dostat-13-milionu-odstupneho-rozhodl-soud-1298439>)

Obvodní soud pro Prahu 1 rozhodl, že bývalý personální náměstek Českých drah (ČD) Milan Ruttner má nárok i na zbytek odstupného 2,2 milionu korun. Už v prosinci 2014 mu pražský městský soud přiznal 6,5 milionu korun. Podle Aktuálně.cz se tak odstupné i s úroky vyšplhá na 13 milionů korun. Ruttner nastoupil do Českých drah za ředitele Petra Žaludy v roce 2008, předtím působil v Citibank. S Žaludou podepsal manažerskou smlouvu, jejíž sporný dodatek stanovil, že pokud náměstek ve funkci vydrží déle než rok, vznikne mu nárok na jednorázové vyplacení částky vypočítané podle sjednaného vzorce. Ruttner se funkce vzdal po 12 měsících a 13 dnech a požadoval odstupné 8,7 milionu korun. České dráhy mu však „zlatý padák“ odmítly vyplatit. Podle firmy je výše odstupného nemravná, a to zvláště za situace, kdy podnik za rok 2008 vykázal konsolidovanou provozní ztrátu 5,3 miliardy korun. Ruttner podle drah „neučinil nic, čím by byl přínosem pro hospodaření“, naopak na ztrátě prý měly největší podíl personální náklady. Kauza Ruttnerova odstupného měla poměrně spletitý vývoj. Obvodní soud pro Prahu 1 dvakrát nařídil Českým drahám, aby peníze vyplatily, Městský soud v Praze verdikt pokaždé zrušil. Poprvé zasáhl z procesních důvodů, podruhé kvůli nesouhlasu s právním názorem soudu prvního stupně. Ruttner podal dovolání a Nejvyšší soud se v září 2014 postavil na jeho stranu, když věc vrátil pražskému městskému soudu k novému projednání. Manažer podle něj postupoval v souladu se zákonem a hospodářskou ztrátu drah mu nelze klást za vinu.

Spor o 2,2 milionu

V prosinci 2014 přiznal městský soud pravomocně Ruttnerovi 6,5 milionu korun. Spor o zbylých 2,2 milionu korun vrátil obvodnímu soudu k dalšímu projednání. Dráhy totiž tvrdí, že takto vysokou škodu jim manažer způsobil uzavřením nevýhodných smluv, a že by se tedy tato částka měla od odstupného odečíst. Podle dnešního rozhodnutí soudu byl ale Ruttner zmocněn k tomu, aby sám uzavíral konkurenční doložky se svými podřízenými. „Pokud žalobce měl za to, že sjednání

konkurenční doložky bylo neplatné, měl to již tehdy uplatnit," uvedla soudkyně Jaroslava Novotná. Pokud i tento její verdikt opět potvrdí městský soud, tak ČD budou muset i s úroky a náklady řízení vyplatit další skoro čtyři miliony, uzavírá server.

28. 05. 2016 Kvůli páteční nehodě bude železniční doprava v Praze omezena až do úterý (Praha hl. n., do 31. května 2016)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1799788-kvuli-patecni-nehode-bude-zeleznicni-doprava-v-praze-omezena-az-do-utery>)

Za páteční vykoľejen vlaku v centru Prahy mezi vršovickm a hlavním ndram může technick závada. Inspektoři jako viníka vyloučili lidsk faktor. Havarovan souprava byla z místa nehody odtažena už v pátek večer, oprava ponien trati ale potrvá několik dn, oznámil mluvčí Správy eleznin dopravní cestě (SZDC) Jakub Ptačinský. Podle webu eskch drah bude provoz omezen až do ternho večera, což se dotkne stovek spojů. „Je už jasn, že nehodu nezavinila obsluha trati ani strojvedou, kter dokonce pouil rychlobrzdu.šlo tedy s největší pravdepodobnost o technickou závadu, ale jete nevíme pesn o jakou. Vyšetřování potrvá urite několik dn,“ sdil mluvčí.

První vz vlaku vykoľejil na výhybce p výjezdu ze stanice hlavn nádraží. Cestuj měl teprve nabrat, proto se havárie obešla bez zrann. Podle Drážní inspekce vznikla na vlaku škoda 430 000 korun a na trati 450 000 korun. „Technici tvrdí, že je trať velice ponien. Vlak byl sice odtaen už v pátek okolo 21:00, ale samotn oprava trati bude asove nron. eske dráhy uvádí jako pedpokldan konec prací ter 18:00, ale technici se budou snažit, aby to bylo dříve,“ dodal Ptačinský. Momentlne se na trati jezdí po dvou ze čtyř kolejí. Omezen provozu postihne dohromady stovky vlakových spoj, dlkovch i regionálních. Nktere rychlíky jsou odkloneny, st regionálních spoj byla v daném úseku zrušena. Cestuj mohou podle eskch drah využit jako náhradu linky metra B a C, kde jim budou uznány jízdenky drah.

30. 05. 2016 Ndob ltalo, protože strojvůdce jel o 30 km/h rychleji, uvedly dráhy (27. května 2016, IC 552, st nad Orlicí – Brandýs nad Orlicí)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/strojvedouci-vlaku-ic-u-usti-skutecne-chyboval-fr7-pardubice-zpravy.aspx?c=A160530_140314_pardubice-zpravy_jah)

Cestuj po hlavn železniční trati mezi stm nad Orlicí a Chocn prožili v pátek chvilku strachu o život, když rann vlak IC 552 vjel pils rychle do tamních oblouků a hrozilo vykoľejen. „ern sknky“ lokomotivy později potvrdily, že strojvedou chyboval. „Na základě analýzy dat bylo skutene zjiteno, že strojvedou začal před obloukem brzdít pozde a vjel do něj vyšší rychlostí. Strojvedou sice zahájil brzdn už před ním, ale na krátkou vzdálenost, což mělo za následek jen stene snizen rychlosti a vjezd do oblouku vyšší rychlostí o pibline 30 kilometrů za hodinu,“ uvedl mluvčí eskch drah Petrhlavsk. Svdkove ovsem poukazovali na rychlost vyšší s odvoláním na informační systém, který ve vlaku vidí cestuj. „Displeje ve vozech ukazují rychlost pouze orientane s uritm asovm zpožděním, p vjezdu do oblouku tak vlak nejel rychlostí 140 kilometrů. V oblouku pak dl pokračovalo zpomalen soupravy na předepsanou rychlost, kter je 85 kilometrů za hodinu,“ vysvtil Petrhlavsk. Podle cestujch se vlak p vyšší rychlostí na kolejích koridoru dokonce naklonil, svdkove popsali, jak ltalo ndob v jdelnm voze. Pasa si pak během další cesty „cka“ postěžovali na nepijemn zážitek vlakovému doprovodu, kter o události sepsal pislun zápis. A strojvedou za tuto chybu pyk, do řidší kabiny rychlíků se jen tak nepodv.

Chybou byla snaha dohnat zpoždění

„Neuposlechnutí návěsti, v tomto ppad návěsti stanovuj maximln rychlost, je u naší společnosti považováno vzdy za zvn prohreek s dopady na chybujho zaměstnance. Bezpečnost cestujch, zaměstnanců a drážního provozu je naší prioritou. Strojvedou byl j vyslechnut a peten události spolupracoval, sve chyby si je vědom. Bude finanne postižen a přeřazen na jin pracovní výkon,“ uvedl mluvčí dopravce. Příčinou chyby, tedy pozdního snizen rychlosti, byla podle něj zejme snaha zkrtt zdržení vlaku a přijet do dalších stanic včas.

Riziku selhání strojvedouho dopravce podle mluvčího el takzvanm „seznanm“ trati, kdy musí trať projet s jiným strojvedoum a během této cesty se seznamuje s poměry na trati – rychlostmi, umstnm návěstidel, zastávek a tak podobn. Lokomotivy jsou vybaveny vlakovm zabezpeovaem a tlačítkem bdělosti. V současnosti se buduje na hlavních koridorových tratích nov evropsk zabezpeov systém ETCS Level 2, kter podstatne přispěje k bezpečnosti drážního provozu

a k eliminaci překročení rychlosti nebo projetí návěsti stůj. „České dráhy již vyhlásily výběrové řízení na dodavatele technologie pro 663 vozidel, která na koridorech jezdí, ve finančním objemu přibližně 6,6 miliardy korun,“ dodal mluvčí Českých drah, který prosí cestující, aby přijali omluvu za chybu strojvedoucího z pátečního vlaku 552 i za nepohodlí, které jim bylo touto událostí způsobeno.

Trat' bude plně bezpečná až po modernizaci koridoru

Ani sebelepší technické zabezpečení neomezí chybu člověka. Například vlak, který minulý rok skončil až v prostoru pro cestující na Masarykově nádraží byl vybavený zabezpečovacím systémem pro automatické dobrzdění, který však strojvedoucí vypnul. Nyní správci dráhy chystají postupně zavedení evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS), který nahradí desítky různých národních systémů. Počítá se s jeho rozšířením především na vysokorychlostních tratích a tranzitních koridorech. „Jízda rychlostí vyšší než 100 kilometrů za hodinu bez ETCS na této trati nebude možná,“ řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. Podle něj správci železnic toto výkonné zabezpečení na některých úsecích připravují. V roce 2018 by mělo začít sloužit na tratích Petrovice u Karviné – Břeclav, Kralupy nad Vltavou – Praha – Kolín, Přerov – Česká Třebová, Nemanice I – Ševětín a Praha – Votice. Se zabezpečením úseku koridoru údolím Tiché Orlice od Ústí nad Orlicí k Chocni, kde vlaky musí bezpodmínečně zpomalit, však správci železnice počítají až po jeho narovnání, tedy při modernizaci nejnáročnějšího úseku koridoru u Brandýsa nad Orlicí. „V současné době dopracováváme studii EIA, potom zahájíme zjišťovací řízení. Následovat bude studie ekonomické návratnosti a studie proveditelnosti. Jedno z možných technických řešení počítá i s tunelovou variantou. V ideálním případě bychom stavbu mohli zahájit v průběhu roku 2019,“ dodal Jakub Ptačinský.

31. 05. 2016 Nové zabezpečení tratí spolkně miliardy. Ještě víc pak vybavení vlaků (ETCS)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/miliardy-na-bezpecnost-vlakujdou-i-do-srotu-fm6/eko-doprava.aspx?c=A160530_204508_eko-doprava_bur)

Správa železniční dopravní cesty chce investovat miliardy korun do zabezpečení ETCS, které by umělo zpomalit příliš rychle jedoucí vlak. Jestliže ale zabezpečení hlavních tratí vyjde na tři miliardy, přes deset miliard si vyžádá vybavení zejména starších vlaků. Hlídací přístroj však často stojí víc než lokomotiva. Strojvedoucí vlaku Moravan z Přerova do Prahy vjel do obloukovité tratě mezi Ústím nad Orlicí a Chocní tak rychle, že létalo nádobí a cestující se báli, že se vlak převrátí. Následná analýza dat ukázala překročení rychlosti o třicet kilometrů v hodině. V budoucnu by takových chyb strojvedoucích mělo výrazně ubýt – na hlavních tratích chce Správa železniční dopravní cesty investovat miliardy korun do zabezpečení ETCS (European Train Control System). To by zjistilo, že vlak jede příliš rychle, a zpomalilo by ho. Na části české železnice už tyto zabezpečovače jsou nebo probíhá jejich instalace. Podle rozhodnutí Evropské komise musí všechny tratě mít ETCS do roku 2050, hlavní do roku 2030. SŽDC chce do roku 2020 pokrýt například hlavní spojnici z Prahy do Ostravy a Brna. Už vlastní investice do ETCS na kolejích je poměrně drahou záležitostí – SŽDC odhaduje například jen zasilování úseku z Petrovic u Karviné do Břeclavi na téměř 700 milionů korun, celkem má v projektech připravené akce na ETCS v hodnotě kolem tří miliard korun. V Česku jde dohromady o dva tisíce kilometrů tratí.

Systém nezachrání vše

Vlakový zabezpečovač ETCS má přinést především zjednodušení pro vlaky projíždějící více zeměmi, je jednotný pro celou Evropu. Systém umožňuje například včasné zastavení vlaků před návěstí „stůj“ i bez zásahu strojvedoucího, umí také snížit rychlost vlaku před jízdou do odbočky nebo před snížením traťové rychlosti například před obloukem o malém poloměru. Jenže ani automat nemusí vyřešit vše, což ukázala loňská nehoda vlaku na Masarykově nádraží, kdy vjel vlak až do dvorany stanice. Nešlo ale o chybu techniky, ale strojvedoucího, který vypnul systém AVV (Automatické vedení vlaku). Vypnout ETCS je ale složitější.

Větší dopady bude mít přechod na ETCS pro železniční dopravce. Evropské normy stanovují pětileté období, do kterého musí po oznámení mít všechny stroje pro určité tratě zabezpečovač ETCS. Přítomnost vlaků bez zabezpečovače by totiž výrazně snižovala bezpečnost. SŽDC zatím neřekla jasné datum, kdy provoz lokomotiv a jednotek bez ETCS zakáže. „Cílem migračního období je poskytnout dopravcům dostatečnou dobu na vybavení vozidel. Nicméně jeho neúměrné protahování není možné, souběh provozu vybavených a nevybavených vozidel představuje bezpečnostní riziko, které lze připustit jen po omezenou dobu,“ vysvětlil mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Jenže zabezpečovač ETCS není nejlevnější. Zatímco nejnovější vlaky ho většinou už mají, starší ne. České dráhy vyčísly náklady na celkem 663 vozidel v hodnotě 6,6 miliardy korun, tedy 10 milionů korun na vlak. Dopravce

počítá, že na většinu nákladů získá evropské peníze. Na dodavatele zabezpečovačů už vypsaly České dráhy několik velkých soutěží, v Evropě ho dodává pět firem. České dráhy, respektive jejich dceřiná firma ČD Cargo, počítají přitom s tím, že zabezpečovač dostanou i stroje staré půl století, jejichž hodnota je nižší než zabezpečovač. Takové lokomotivy stojí pod pět milionů korun, tedy polovinu ceny zabezpečení. S ČD Cargo a soukromými dopravci přesáhnou náklady na tuzemský vozový park 10 miliard korun. Podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského však zatím není jisté, že se do modernizace těchto strojů pustí, a je možné, že soutěž na tyto lokomotivy zruší, pokud je postupně nahradí jinými, novějšími lokomotivami. „Pokud SŽDC rozhodne, že daná síť bude operována v systému ETCS, pak musí být všechna vozidla ETCS vybavena bez ohledu na stáří,“ vysvětlil Šťáhlavský. V Evropě dosud není mnoho tratí, kam nesmí vyjet žádné lokomotivy bez ETCS. Jednou z prvních je Gotthardbahn ve Švýcarsku, kde musí mít zabezpečovač i posunovací lokomotivy či vozidla pro údržbu tratě.

31. 05. 2016 Vykolejené vagony blokují železniční přejezd u Brandýsa nad Labem

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/vykolejeni-nakladniho-vlaku-u-brandysa-nad-labem-f6c-/praha-zpravy.aspx?c=A160531_110558_praha-zpravy_rsr)

Na trati mezi Čelákovickami a Brandýsem nad Labem vykolejil v úterý ráno nákladní vlak. Nehoda blokuje přejezd i provoz na trati. Náhradní dopravu zajišťují autobusy. Nehoda se stala v úterý v půl desáté dopoledne před stanicí Brandýs nad Labem v okrese Praha-východ.



„Došlo k ujetí vozu z vlečky a vykolejení jednoho vagonu u železničního přejezdu,“ řekl iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Podle informací z místa vykolejily dva vagony plné železa a nehoda uzavřela přilehlou silnici. „Stalo se to na výjezdu ze soukromé vlečky společnosti BSS Metaco. V současné chvíli je zde zastavena doprava,“ řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Iliáš. Po dobu vyprošťování vykolejeného vlaku bude mezi stanicemi Brandýs nad Labem a Čelákovickami zajišťovat provoz náhradní autobusová doprava.
