

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červen 2016

OBSAH

01. 06. 2016	ŠVÝCARSKÁ PÝCHA SE OTEVÍRÁ. NEJDELŠÍ TUNEL SVĚTA ZKRÁTÍ CESTU O HODINU (GOTTHARD-BASISTUNNEL, 57 KM)	3
02. 06. 2016	PŘED 25 LETY SE PŘIPOJILA ČESKÁ ŽELEZNICE K ZÁPADOEVROPSKÉ SÍTI KOMFORTNÍCH VLAKŮ, PŘIJEL PRVNÍ VLAK EURO CITY „ANTONÍN DVOŘÁK“ (2. ČERVNA 1991)	4
02. 06. 2016	SIEMENS DOHÁNÍ V ČESKU S LOKOMOTIVAMI ŠKODU, VECTRONY JDOU NA ODBYT	6
02. 06. 2016	MODERNIZACE TRATI Z PLZNĚ DO MNICHOVA VÁZNE KVŮLI NĚMCŮM, TVRDÍ NÁMĚSTEK	7
02. 06. 2016	ŠEDESÁT VLAKŮ ZA 25 MILIARD: ŠKODA KROUŽÍ KOLEM OBŘÍHO TENDRU V IZRAELI	7
02. 06. 2016	MODERNIZACE TRATĚ U TÁBORA, DÍKY KTERÉ ZÍSKALY JIŽNÍ ČECHY PRVNÍ ŽELEZNIČNÍ TUNEL, BYLA DOKONČENA (SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY, TÁBOR – SUDOMĚŘICE U TÁBORA)	8
02. 06. 2016	STAVEBNÍ POVOLENÍ: UZEL PLZEŇ, 2. STAVBA - PŘESTAVBA OS. NÁDRAŽÍ, VČETNĚ MOSTŮ MIKULÁŠSKÁ	8
03. 06. 2016	FIASKO SOUTĚŽE NA JÍZDENKY ČESKÝCH DRAH. JE NEPRŮHLEDNÁ, ŘEKL ÚOHS	8
03. 06. 2016	RYCHLODRÁHA DO Kladna MŮŽE VÉST POD PRAŽSKÝMI STŘEŠOVICEMI V TUNELECH (PRAHA – LETIŠTĚ/KLADNO)	9
03. 06. 2016	JANČURA PRONAJAL LOKOMOTIVU ARRIVĚ. PERŠING VYJEDE NA JESENICKOU LOKÁLKU (ŠUMPERK – KOUTY NAD DESNOU, OD 12. ČERVNA 2016)	9
05. 06. 2016	ČESKÉ DRÁHY SE STAVÍ ŤOKOVI: TENDRY NA VLAKY RUŠIT NEBUDOU	10
06. 06. 2016	CHEB SE MÁ OPĚT STÁT DŮLEŽITOU ČÁSTÍ EVROPSKÉ ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ	10
06. 06. 2016	Z BUDĚJOVICKÉHO NÁDRAŽÍ VYRAZÍ TESTOVACÍ VLAK. NA LETIŠTĚ V PLANÉ ..	11
06. 06. 2016	PŘI SRÁŽCE VLAKŮ V BELGII ZEMŘELI TŘI LIDÉ, DALŠÍ JSOU V KRITICKÉM STAVU	11
06. 06. 2016	DOPRAVA CHCE LEPŠÍ SPOJENÍ S RAKOUSKEM. PLÁNUJE EXPRESNÍ VLAKY DO LINCÉ (PRAHA – LINZ, OD 11. PROSINCE 2016)	12
06. 06. 2016	TRAŤ NA LETIŠTĚ BUDE DO ROKU 2024, SLÍBIL SOBOTKA. VYJDE NA 20 MILIARD (PRAHA – LETIŠTĚ/KLADNO)	12
06. 06. 2016	V ČESKÉ LÍPĚ BUDUJE SŽDC MODERNÍ ŽELEZNIČNÍ UZEL ZA MILIARDU	13
07. 06. 2016	NEJDELŠÍ ŽELEZNIČNÍ TUNEL U PLZNĚ MÁ PRVNÍ ZE DVOU TUBUSŮ (EJPOVICE – PLZEŇ)	13
07. 06. 2016	PRAVIDELNÁ ZMĚNA ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVY OD 12. ČERVNA 2016	14
08. 06. 2016	STÁT HLEDÁ „PŘÍBĚH O POTŘEBĚ TRATI NA LETIŠTĚ“. ZA RADY DÁ DVA MILIONY (PRAHA – LETIŠTĚ/KLADNO)	15
09. 06. 2016	PŘI REKONFIGURACI JEDNOTEK RAILJET ČD NEPOCHYBILY	16
09. 06. 2016	SOUKROMNÍCI OSTROUHALI. Z PRAHY DO BUDĚJOVIC BUDOU PO KOLEJÍCH JEZDIT ČD (EC/IC)	16
10. 06. 2016	SOUTĚŽ O DOSTAVBU ČTVRTÉHO KORIDORU MÁ NEČEKANÉHO VÍTĚZE Z LITOMĚŘIC (PRAHA-HOSTIVÁŘ – PRAHA HL. N.)	17
10. 06. 2016	PŘEKVAPENÍ NA DRÁZE: ARRIVA DVAKRÁT DENNĚ DO TRENČÍNA, LEO DO VARŠAVY (GVD 2016/2017)	18
10. 06. 2016	V ROCE 2023 BY V NĚMECKU MOHLY JEZDIT VLAKY BEZ STROJVEDOUČÍCH	18
12. 06. 2016	NA PŘEJEZDECH STOUPÁ POČET NEHOD: STATISTIKY UŽ LETOS EVIDUJÍ 19 MRTVÝCH	18

12. 06. 2016	DRÁHY SE SNAŽÍ ZABRÁNIT VSTUPU REGIOJETU NA TRAŤ DO BRATISLAVY (PRAHA – BRNO...)	19
13. 06. 2016	LEO EXPRESS ZADRŽEL PLATBY ZA KOLEJE, CHTĚL SE ODŠKODNIT ZA POŽÁR ..	20
13. 06. 2016	LEO EXPRESS MÁ NOVÉHO AKCIONÁŘE. PIVOVARNÍKA BURDU	20
13. 06. 2016	KLADNO CHCE STEJNĚ JAKO PRAHA 6 TRAŤ RYCHLODRÁHY NA SVÉM ÚZEMÍ V TUNELU	20
13. 06. 2016	PŘEVOD STARÉHO NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ SKONČIL, ZACHRÁNCI SLAVÍ A SHÁNÍ PIANO (ÚSTÍ NAD ORLICÍ)	21
13. 06. 2016	DRÁHY VYPALY SOUTĚŽ NA OPRAVY ELEKTRICKÝCH VLAKŮ ZA 600 MILIONŮ (REGIOPANTER, INTERPANTER)	22
13. 06. 2016	CESTOVÁNÍ V ÚSEKU STĚBLOVÁ – OPATOVICE NAD LABEM JE DÍKY MODERNIZACI RYCHLEJŠÍ, BEZPEČNĚJŠÍ A POHODLNĚJŠÍ	22
14. 06. 2016	I PO REKONSTRUKCI ZŮSTÁVÁ ŠUMAVSKÁ TRAŤ DOMÉNOU MOTOROVÝCH LOKOMOTIV (KLATOVY – ŽELEZNÁ RUDA-ALŽBĚTÍN)	23
14. 06. 2016	STŘÍBRNÝ ŠÍP NA ŽELEZNIČNÍM VELETRHU ZÁŘÍ JASNĚJI NEŽ NEJNOVĚJŠÍ LOKOMOTIVY (CZECH RAILDAYS)	23
15. 06. 2016	NOČNÍ VLAKY ČESKÝCH DRAH PRODĚLÁVAJÍ ČÍM DÁL VÍC, ZTRÁTU DOPLÁCÍ STÁT	24
15. 06. 2016	ŠIGUT KONČÍ V ČELE DRÁŽNÍ INSPEKCE, NAHRADÍ HO KUČERA	26
15. 06. 2016	VYSOKORYCHLOSTNÍ TRAŤ BY MOHLA V ROCE 2050 VÉST I PŘES HRADEC KRÁLOVÉ	26
16. 06. 2016	ZTIŠOVÁNÍ NÁKLADOVÝCH NÁDRAŽÍ. ZMĚNU SI VYŽÁDAJÍ NOVÉ HLUKOVÉ NORMY	27
17. 06. 2016	ČD CARGO VYDALO DLUHOPISY ZA PŮL MILIARDY KORUN	28
22. 06. 2016	KREDENCE A HURVÍNCI BRÁZDÍ ZANIKLOU TRAŤ. ŠENOVSKÁ LOKÁLKA SLAVÍ 130 LET (ČESKÁ KAMENICE – KAMENICKÝ ŠENOV)	28
22. 06. 2016	NOSTALGICKÉ VLAKY VYRAZÍ O VÍKENDU NA SETKÁNÍ PARNÍCH LOKOMOTIV V MUZEU ČD V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA (25. A 26. ČERVNA 2016)	28
23. 06. 2016	HLAVNÍ NÁDRAŽÍ JE V POLOVINĚ OPRAV, PRODRAŽÍ JE ROZSÁHLÁ KOROZE (PRAHA HL. N.)	30
23. 06. 2016	PLÁNY NA RYCHLÉ VLAKY ŽIJÍ. DVOUSTOVKOU BY MOHLY JEZDIT Z PRAHY DO OSTRAVY	31
24. 06. 2016	NEJVĚTŠÍ HRÁČI NA ČESKÉ ŽELEZNICI PODEPSALI MEMORANDUM O ZKVALITNĚNÍ SPOJENÍ PRAHA – MNICHOV (SŽDC, ČD, ČD CARGO)	31
24. 06. 2016	ČESKÉ DRÁHY A SPRÁVA ŽELEZNIC PODEPSALY DOHODU O PŘEVODU NÁDRAŽÍ (ČD -> SŽDC 1. ČERVENCE 2016)	32
24. 06. 2016	BOJ O PODIVNÝ PRONÁJEM. BUDOVA HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ V BRNĚ NA PRODEJ...	33
24. 06. 2016	VÝTOPNU V KOŘENOVĚ ZACHRÁNILI PŘED ZKÁZOU. VRÁTÍ SE SEM LOKOMOTIVY	34
25. 06. 2016	V BRNĚ SE SRAZIL PRÁZDNÝ VLAK S LOKOMOTIVOU, JEJÍ STROJVŮDCE SE ZRANIL (BRNO HL. N.)	35
27. 06. 2016	V PLZNI ZAČNE TŘETÍ ETAPA PŘESTAVBY HLAVNÍHO VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ	35
27. 06. 2016	TESTOVÁNÍ LOKOMOTIV EMIL ZÁTOPEK ZAČNE V NĚMECKU PŘÍŠTÍ ROK (ŘADA 102 DB)	35
27. 06. 2016	REGIOJET USILUJE PROTI ČD O MÍSTO V JÍZDNÍM ŘÁDU Z PRAHY DO BRNA	36
28. 06. 2016	NÁRODNÍ DEN ŽELEZNICE 2016 HOSTÍ V ZÁŘÍ CHEB (24. ZÁŘÍ 2016)	37
29. 06. 2016	RYCHLÝ VLAK PODLE STÁTU? JEZDÍ ŠEDESÁTKOU A POMALEJI NEŽ AUTOBUS (PRAHA – LIBEREC)	37

01. 06. 2016 Švýcarská pýcha se otevírá. Nejdelší tunel světa zkrátí cestu o hodinu (Gotthard-Basistunnel, 57 km)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nejdelsti-tunel-na-svete-gotthardsky-tunel-fig-eko-doprava.aspx?c=A160531_171650_eko-doprava_suj)

První vlaky s cestujícími projely novým nejdelším tunelem na světě. Dokončený 57 kilometrů dlouhý Gotthardský tunel výrazně zrychlí cestování mezi Curychem a Milánem. Dva tunely, které pod Gotthardským průsmykem za poslední dvě staletí vyrostly, už totiž dopravě nestačily, a proto se Švýcaři rozhodli v referendu pro stavbu dalšího, který se současně stane nejdelším železničním tunelem světa.



Oba jeho portály v městečkách Erstfeld a Bodio leží na úpatí Alp, jen okolo 400 metrů nad mořem, takže vlakům odpadne scénické, leč zdlouhavé šplhání do hor.

O lístky na první jízdu se losovalo

První vlak svezl pět set vyvolených, kteří se přihlásili do švýcarského losování už během ledna. Celkem o jízdu usilovalo na 160 tisíc Švýcarů. Pravidelný provoz začne v prosinci. Konečný účet za stavbu nejdelšího tunelu dosáhne při aktuálním kurzu zhruba 300 miliard korun. Když ve Švýcarsku na sklonku 20. století vyvstala zásadní otázka financování průlomového projektu, tamější vláda navrhla rovnou velký dopravní balíček. Vedle Gotthardu se jeho součástí staly ještě tři jiné velké tunely v různých koutech země. A nejen to, další „přílepy“ tvořily totální modernizace vozového parku či rozsáhlé investice proti hluku. Náklady sice rázem vyskočily na trojnásobek, zato se měla revolučně zlepšit dopravní obslužnost téměř v celé zemi. Byl to velice šikovný tah. V klíčovém referendu v roce 1998 Švýcaři schválili výraznou nadpoloviční většinou vládní plány na dlouhodobé financování velkých železničních projektů v čele s novým Gotthardem. Peníze plynou především z daní uvalených v zemi na silniční nákladní dopravu. Nejen že to posiluje roli oblíbené železnice, navíc to prospívá životnímu prostředí, ale hlavně to ze dvou třetin plní kasu speciálního fondu zřízeného právě k zásadní obnově drah. Menší příspěvky pak plynou z výběru DPH a spotřebních daní.

Navzdory obrovské náročnosti projektu se stavbařům podařilo dodržet dané finanční mantinely. „My máme už od roku 1998 určený rozpočet – samozřejmě při zohlednění tehdejších cen a inflace. A přestože to, co nakonec stavíme, pochopitelně není totéž, co jsme chtěli stavět před dvaceti roky, do předpokládané částky se vejdeme,“ pochlubil se už před časem šéf výstavby nejdelšího tunelu světa Renzo Simoni v exkluzivním rozhovoru pro MF DNES.

Náročná ražba tunelu

Aby takové veledílo mohlo vzniknout, bylo zapotřebí vyrubat přes 28 milionů tun horniny a vyvézt ji z nitra Alp na denní světlo. Kdybyste tohle množství chtěli nasypat do jednoho nákladního vlaku, měřil by přes 7 tisíc kilometrů. „Pro srovnání: to je vzdálenost jako z Curychu do Chicaga,“ připomíná pan Simoni. „Ale my jsme měli už předem docela jasno, jak s tím vším materiálem naložíme.“ Naložit kamení jen tak do vlaku či nákladáku a někde vyspat? Nemyslitelné. Ve Švýcarsku se rozhodli vrátit značnou část vyrubané horniny zpátky do tunelu. Použili ji k výrobě betonové směsi pro vnitřní tunelové ostění i na stavební práce vně tunelu. Teprve z toho, co se už opravdu nedalo spotřebovat při betonážích, vznikly nedaleko severního portálu nového tunelu, v Luzernském jezeře, tři rekreační ostrovy. Ale abychom ten projekt nezlehčovali. Pro stavitele byla otázka využití štěrku pochopitelně spíš okrajovou drobností. Museli se popasovat s daleko náročnějšími překážkami. A to dokonce ještě dřív, než vůbec mohli začít rubat v gotthardské skále. „Přípravné práce považuji zpětně za největší výzvu,“ řekl pro MF DNES Renzo Simoni. „Vymyslet, jak to celé zrealizovat, a pak prosadit projekt u politiků i u veřejnosti, to byl obrovský a obdivuhodný kus práce.“ Ostatně, o podobné stavbě se vážně mluvilo už v průběhu 20. století, jenže k finálnímu rozhodnutí, a tedy ani k ražbě tehdy nedošlo.

Při délce 57 kilometrů a hloubce stavby až 2 300 metrů pod povrchem museli tuneláři čelit – navzdory důkladnému geologickému průzkumu – i nejedné neočekávané anomálii ve skalním masivu. „Ať se snažíte sebevíc, při průzkumech vždycky něco minete,“ vysvětluje tunelářský expert Metrostavu Karel Rössler. „I kdybychom udělali dejme tomu tenký vrt vedený osou tunelu po celé délce, objeví se něco nečekaného vlevo nebo vpravo. Ražba je krásná v tom, že geologie je proměnlivá, a tak nikdy nevíte, na co narazíte. Každý den přicházejí nové problémy.“ Mezi vážné komplikace se řadí například neočekávané poklesy horniny. V případě řešení tohoto zádrhelu lze v nejdelším tunelu světa narazit dokonce i na skrytou českou stopu - brněnská pobočka švýcarské společnosti Amberg Engineering pomáhala s projektem takzvaných kompenzačních injektáží, což je mimořádné sanační opatření. „Nakonec se to nerealizovalo, protože poklesy se ustálily na přijatelných hodnotách,“ vysvětlil MF DNES brněnský odborník Vlastimil Horák. Stavitelé se v hloubi alpského masivu potýkali též s nepříjemně vysokými teplotami až okolo 50 °C. To mělo dopad nejen na zatížení mechanizace

a lidí, ale například i na hospodaření s vodou, které bývá na takových stavbách vždycky víc než dost. Ovšem tady ji navíc museli ještě před návratem do venkovního ekosystému zchladit na přijatelnou teplotu. Veškerým protivětrným navzdory raziči s vydatnou pomocí mechanizovaných štítů (ty byly využity na 80 % délky hlavních tunelů) odvedli pod Alpami obdivuhodně precizní výkon švýcarského stříhu. Kvůli urychlení prací postupovaly tunelářské party ve vícero úsecích proti sobě, přičemž maximální odchylka při průrazu dosáhla pouhých 137 milimetrů – to je pro srovnání délka mobilu iPhone 6.

Tunel se může ještě prodloužit

A mimochodem, rekordní délka 57 km by podle šéfa projektu Renza Simonio mohla narůstat ještě dál: „Gotthard je vlastně taková stavebnice rozdělená do sekcí – přístup na staveniště jsme měli nejen z obou konců, ale i skrze další místa uvnitř tunelu. Kdybyste chtěli vybudovat stokilometrový tunel, tak prostě přidáte další přístupové body.“ Jak to zabezpečit? Švýcaři milují předpisy. Ačkoli při pohledu zvenčí to občas na někoho může působit poněkud otravně, v případě zajištění maximální možné bezpečnosti nejdelšího tunelu světa je úzkostlivé následování všelijakých regulí víc než pochopitelné.

Dodržování norem se projevilo pozitivně už během budování. Zatímco stavbu starého, patnáctakilometrového gotthardského tunelu zaplatilo v 19. století životem podle kronik nejméně 199 lidí včetně hlavního stavitele, nový rekordní tunel si navzdory takřka čtyřnásobné dopravní délce podle dostupných statistik vzal 9 lidských životů. „Úrazovost lidí je v podzemním stavitelství průměrně o pět procent vyšší než na povrchu, pracoviště je totiž prostorově omezené, prašné, hlučné, s tepelnou zátěží, a ještě ke všemu se sníženou viditelností,“ připomíná Rössler z Metrostavu.

Jestliže během stavebního provozu se fatálním nehodám nepodařilo zcela zabránit, v nadcházejícím železničním provozu je stoprocentní bezpečnost hlavním cílem. I proto bude mít tunel v době prosincového zahájení ostrého provozu za sebou tři roky zkušební režimu. I proto byly vyrubány dva samostatné hlavní tubusy – každý pro jeden směr. I proto jsou tyto dva tubusy každých 325 metrů spojeny záchrannou chodbou – v případě havárie bude opačný směr sloužit pro záchranu. I proto vznikla v oblasti obce Sedrun 800 metrů pod povrchem hlubinná záchranná stanice. I proto bude u každého portálu nového tunelu připraven nepřetržitě k zásahu speciální hasičský a záchranný vlak.

Gottardo amore!

„Bezpečnost provozu v tunelu je promyšlena do posledního detailu,“ ujišťuje Renzo Simoni. A pokud by se i přesto někdo zdráhal nastoupit do vlaku ke dvacetiminutové jízdě dvousetkilometrovou rychlostí skrz Alpy? „Časová úspora při cestě ze severu na jih Alp bude činit hodinu. Je to otázka jednoduché osobní volby: Ber, nebo nech být.“ Ale ono nakonec nejde jen o bezpečnost. Pro spoustu milovníků železnic bude loučení s originální gotthardskou železnicí, považovanou za nejkrásnější rychlíkovou trať světa, bolestné. Platí to i pro strojvůdce Vincenza, který řídí vlaky pod Gotthardem desítky let: „Jakkoli bude samozřejmě prestižní vozit cestující nejdelším tunelem světa, pořád věřím, že občas dostanu i nějaký vyhlídkový vlak na té staleté trati. Sice na ní pořád pobíhají dělníci a občas na ni padá i kamení, ale ona je prostě tak krásná,“ zasní se mašiníř, načež italsky zamilovaně vzdychne: „Gottardo amore!“

02. 06. 2016 Před 25 lety se připojila česká železnice k západoevropské síti komfortních vlaků, přijel první vlak EuroCity „Antonín Dvořák“ (2. června 1991)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-26938/>)

Před 25 lety se připojila česká železnice k západoevropské síti komfortních vlaků EuroCity. Dne 2. června 1991 přijel z Vídně do Prahy první spoj EuroCity „Antonín Dvořák“. V roce 1991 mu trvala cesta mezi Vídní a Prahou téměř 5 hodin a svým cestujícím nabízel neobvyklý komfort, například klimatizované vagóny nebo jen 6 míst v oddíle 2. třídy. Za takové pohodlí ale cestující připláceli 50 Kčs. Dnes jsou tyto služby, a mnohé další navíc, k dispozici bez příplatků nejen ve vlacích EuroCity, InterCity, ale stále častěji také v běžných rychlících.

První byl Antonín Dvořák

Zapojení Československa a tehdejších Československých státních drah (ČSD) do prestižní mezistátní sítě EuroCity byl 2 roky po „sametové revoluci“ velký úspěch. Na vlaky EuroCity byly kladeny velmi vysoké nároky a ČSD pro ně neměly ani vhodné vozy, ani rychlost na tratích nesplňovala evropské parametry. Až na několik kilometrů na Moravě s rychlostí 140 km/h byla maximem jen „sto dvacítká“ a průměrná rychlost i těch nejrychlejších vlaků na hlavních tratích se pohybovala pouze kolem 60 až 70 km/h.

První vlak EuroCity pojmenovaný po slavném skladateli „Antonín Dvořák“ přijel do Prahy 2. června 1991 krátce po poledni. Byl sestaven z rakouských klimatizovaných oddílových vozů 1. a 2. třídy a rekonstruovaného restauračního vozu ČSD. Jednalo se o první rekonstrukci našich vozů na parametry srovnatelné s Evropou, byť v té době ještě bez klimatizace nebo kotoučových brzd. Souprava tak hned od počátku nabídla dosud nevídaný komfort na našich tratích, a to přesto, že v té době ještě nebyla vybavena ani dnes běžnými elektrickými zásuvkami natož Wi-Fi.

„Antonín Dvořák“ byl také rychlostním rekordmanem. Trať Vídeň – Praha dlouhou 407 kilometrů ujel ve svém prvním roce za 4 hodiny a 58 minut, v opačném směru dokonce ještě o 7 minut rychleji. Průměrná rychlost tak vyskočila na 82, resp. 84 km/h. ČSD tehdy získaly výjimku pro splnění rychlostního limitu 90 km/h kvůli směrově a sklonově náročné trase přes Vysočinu. Cestující si ale museli za takový komfort a rychlost připlatit 50 Kčs.

25 let s komfortními vlaky EuroCity

Na další vlaky EuroCity jsme si ale museli počkat do roku 1993, kdy byly v kategorii EuroCity zavedeny spoje „Sobieski“ Varšava – Vídeň, „Albert Einstein“ Praha – Mnichov – Curych – Bern/Interlaken, „Comenius“ Praha – Berlín, „Vindobona“ Berlín – Praha – Brno – Vídeň, „Hungaria“ Hamburk – Berlín – Praha – Brno – Bratislava – Budapešť a „Porta Bohemica“ Praha – Berlín – Hamburk. To byl již základ budoucí středoevropské sítě tzv. eurotaktu komfortních vlaků, které začaly v dalších letech přibývat i na dalších tratích. V roce 1993 však byly stále sestaveny hlavně ze zahraničních osobních vozů ze Švýcarska, Rakouska, Německa a Polska, protože ČD stále nedisponovaly vhodnými vozy na sezení. Výjimkou byly jen modernizované restaurační vagóny, které jsme dodávali do většiny vlaků. Bohatá gastronomická nabídka a příprava jídel z čerstvých surovin byla tehdy u našich sousedů velmi oceňována a naše restaurační vozy pravidelně vítězily v různých anketách a testech v západní Evropě při porovnání cateringových firem a jejich servisu.

V dalších letech postupně rostl počet vlaků a díky modernizovaným koridorům se začala zvyšovat také cestovní rychlost spojů EuroCity. Díky nákupu moderních expresních klimatizovaných vozů typu UIC Z1 pro rychlost až 200 km/h ve druhé polovině 90. let u společnosti Siemens mohly zařadit také ČD své vlastní osobní vagóny do mezinárodních vlaků nejvyšší kvality. V roce 1996, 5 let od příjezdu prvního EuroCity, u nás jezdilo 10 párů vlaků této mezistátní kategorie a spojovaly Českou republiku s Vídní, Berlínem, Hamburkem, Mnichovem, Kolínem nad Rýnem a Frankfurtem nad Mohanem, Bratislavou, Budapeští, Varšavou, Paříží, Curychem a Bernem. Navíc je doplňovaly další komfortní vlaky InterCity zavedené u nás v roce 1992 a poskytující srovnatelný komfort jako vlaky EuroCity. Některé z nich byly vedeny na mezistátních linkách například na Slovensko nebo do Německa. O dalších 5 let později u nás jezdilo 14 vlaků EuroCity, v roce 2006 to bylo 16 párů spojů a v roce 2011 pak 19 párů vlaků a jeden mezistátní pár SuperCity. Mezi „silné“ roky s největším počtem vlaků EuroCity pak patřil například rok 2010, kdy bylo na našich tratích 26 párů EuroCity. Další rok ale byly některé z nich pouze na našem území z administrativních důvodů převedeny do kategorie Expres.

Od Dvořáka k railjetu

V letošním jízdním řádu má národní dopravce České dráhy zavedeno celkem 29 párů vlaků EuroCity a dalších 8 párů vlaků railjet, které představují další krok ve zvyšování komfortu a rychlosti na mezistátních linkách. Na trati Praha – Vídeň nahradily klasické spoje EuroCity nové jednotky railjet. Ve srovnání s Antonínem Dvořákem před 25 lety nabízejí mnohem více komfortu. Cestující v 1. třídě mohou využít místa business, pro cestující s dětmi jsou vyhrazena místa se stolní hrou „Elfíkova cesta“ a děti si mohou krátit cestu také v tzv. dětském kinu. Vedle elektrických zásuvek mají cestující k dispozici Wi-Fi připojení k internetu a dokonce vlakový portál s informacemi a zábavou. Vlaky jsou navíc bezbariérové a sportovcům nabízejí přepravu jízdních kol. Cestovní čas se oproti prvnímu EuroCity „Antonín Dvořák“ zkrátil asi o hodinu a cestovní rychlost se zvedla přibližně o čtvrtinu na více než 100 km/h. Oproti jednomu páru vlaků EuroCity za den před 25 lety je dnes v nabídce mezi Vídní a Prahou 7 párů vlaků v pravidelném dvouhodinovém intervalu.

EuroCity nahradily slavné transevropské expresy TEE

Síť komfortních a velmi rychlých vlaků EuroCity začala fungovat 31. května 1987 v rámci zemí Evropské unie, Rakouska a Švýcarska. EuroCity v mezistátní dopravě nahradily síť luxusních vlaků Trans Europ Express, které byly sestaveny pouze z vagónů 1. třídy a propojovaly západní Evropu od roku 1957. Jejich počet od konce 70. let rychle klesal a v 80. letech definitivně skončily pod tlakem letecké a automobilové konkurence. Reakcí železnic na leteckou a silniční dopravu byl nový celoevropský systém EuroCity, ve kterém dráhy nabídly služby široké veřejnosti včetně rodin s dětmi, studentů nebo seniorů zařazením vozů 2. třídy. Na mnoha linkách začaly jezdit vlaky po celý den v pravidelných intervalech.

Síť EuroCity startovala s 64 páry vlaků, z toho 9 párů bylo nočních. Pro ně byla v roce 1993 zavedena samostatná kategorie EuroNight. Vlaky EuroCity na svém počátku obsluhovaly více než 200 významných hospodářských, politických a kulturních center Evropy. Byly sestaveny z klimatizovaných vozů 1. a 2. třídy a obsahovaly také vozy restaurační. Jejich rychlostní limit byl stanoven na 90 km/h. Výjimka se vztahovala pouze na spoje jedoucí v náročných horských podmínkách, např. v alpské oblasti, nebo využívajících trajektovou dopravu. Velké množství vlaků EuroCity však od samého počátku dosahovalo průměrné rychlosti přes 100 km/h. V roce 1988 prorazil první vlak EuroCity „Lehár“ „železnou oponu“, když zahájil provoz na trati Vídeň – Budapešť. Od června 1991 pak začaly jezdit vlaky EuroCity nejen do České republiky, ale také do bývalé Německé demokratické republiky (Berlín, Lipsko, Drážďany) a do tehdejší Jugoslávie (Lublaň, Záhřeb). Od konce 90. let jsou ale i vlaky EuroCity postupně nahrazovány na některých linkách novějšími rychlovlaky a novými produktovými značkami jako jsou TGV, Thalys, ICE nebo railjet.

Srovnání cestovních časů na vybraných mezistátních linkách před 25 lety a v současnosti

	1991	2016
Praha – Vídeň	4 h 51 min. ¹	3 h 59 min. ⁴
Praha – Berlín	5 h 17 min. ²	4 h 31 min. ⁵
Praha – Bratislava	4 h 57 min.	3 h 58 min.
Praha – Budapešť	8 h 18 min.	6 h 43 min.
Praha – Varšava	10 h 25 min. ³	7 h 41 min.
Praha – Žilina	5 h 50 min.	4 h 35 min. ⁶
Praha – Košice	9 h 21 min.	7 h 22 min. ⁶

¹ v Praze nádraží Holešovice

² v Praze nádraží Holešovice, v Berlíně nádraží Lichtenberg, většina vlaků měla cestovní čas okolo 6 hodin

³ v provozu pouze přímé noční spojení

⁴ vlak railjet

⁵ z Prahy Holešovic 4 h 22 min.

⁶ vlak SC Pendolino

02. 06. 2016 Siemens dohání v Česku s lokomotivami Škodu, Vectrony jdou na odbyt

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/siemens-dohani-v-cesku-s-lokomotivami-skodu-fzi-eko-doprava.aspx?c=A160602_102407_eko-doprava_fih)

Škoda Transportation ztrácí svůj náskok, který měla s novými lokomotivami 380 u českých železničních dopravců. Trh s novými stroji rychle obsazuje se svým modelem Vectron společnost Siemens. Zatím posledním přírůstkem do flotily jsou nové lokomotivy pro státního nákladního dopravce ČD Cargo. Siemens jich dodá na základě soutěže do konce roku celkem pět. První ze strojů už tento týden úspěšně absolvoval technicko-bezpečnostní zkoušky a zařadí se do provozu.



Škoda zatím v Česku dodala 20 lokomotiv 380 Českým drahám na základě soutěže z roku 2004. Od té doby nemá v Česku jediného nového zákazníka na tento typ. Dvě lokomotivy jezdí na Slovensku, šest strojů dodá v rámci zakázky pro Deutsche Bahn do Německa. Jinak nic. Vectron je celoevropsky podstatně úspěšnější, dohání Škodu už i v Česku. Pětici lokomotiv pronajatých přes ELL používá v Česku a na Slovensku RegioJet. Čtyři používá LokoTrain a jeho vlastní EP Cargo. Jednu má společnost LTE. Celkový počet Vectronů v Česku by tak na konci roku měl být už 15.

Vectrony mohou uspět i v soutěži na pronájem vícesystémových lokomotiv pro České dráhy, která zatím běží. „Jsou schopné provozu ve všech okolních zemích včetně Maďarska a významně přispívají k zajištění rychlé a hospodárné dopravy. Navíc díky nim odpadá neefektivní výměna lokomotiv na státních hranicích. Zvýšení rychlosti a produktivity železniční dopravy je významným nástrojem k odlehčení silnic a dálnic od zatížení těžkou nákladní dopravou,“ říká Roman Kokšal ze Siemensu. Celkem po Evropě jezdí už přes 150 lokomotiv Siemens Vectron.

02. 06. 2016 Modernizace trati z Plzně do Mnichova vážne kvůli Němcům, tvrdí náměstek

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/modernizace-trati-z-plzne-do-mnichova-vazne-kvuli-nemcum-tvrdi-namestek-1299625>)

Zatímco Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) už delší dobu připravuje modernizaci trati Plzeň – Domažlice – státní hranice, německá centrální vláda nevnímá pokračování přes Řezno až do Mnichova jako prioritu. O elektrifikaci železniční linie přitom usiluje Bavorsko. Vzhledem k tomu, že by tam vlaky jezdily až 140 km/h, mají o ni velký zájem i dopravci zboží, řekl náměstek plzeňského hejtmána pro regionální rozvoj Ivo Grüner (ČSSD). „Stále pracujeme na jednotlivých projektech, rukavice je teď na straně Bavorska, respektive Německa,“ dodal. Němci se podle Grünera dohadují, kudy by mělo vést hlavní propojení mezi Českem a Německem. „Bavorská vláda to vidí tak jako my, bohužel v Berlíně mají nějaké expertízy, které říkají, že by nebyla úplně využita, což si nemyslíme. Snažíme se jim vysvětlovat, že naše cesta je správná,“ řekl Grüner. V ČR je už několik let jasné, kudy má trať, s níž dlouhodobě počítá krajský územní plán, vést. „I budovaný tunel před Plzní je jednou částí toho, abychom zrychlili a zkapacitnili přepravu z Prahy na Řezno a Mnichov,“ uvedl.

Podle Pavla Paidara ze SŽDC schválilo české ministerstvo dopravy studii proveditelnosti a začíná se projektovat. „Problém s německou stranou je v tom, že v plánu spolkových dopravních cest nemá trať nejvyšší prioritu, ale je v důležitých projektech. Bavoři na ni tlačí, ale Berlín to zatím tolik netrápí,“ uvedl. Stavba trati, která má podle něj na české straně přijít na 9,5 miliardy korun, bude rozdělena na čtyři části. Přípravná dokumentace a posudek EIA budou hotové za dva roky, pak se zpracují definitivní projekty. „Pokud vše půjde ideálně, tak první stavby začnou v roce 2019,“ uvedl Paidar.

Celá trať od Plzně ke státní hranici bude do roku 2025 elektrifikovaná. „Na tom se ale může začít ihned poté, až když s tím začnou Němci. Snažíme se o to, abychom se propojili v nějakém čase,“ uvedl Paidar. Na německé straně je výhodou, že mají kapacitní rychlou trať. Proto elektrifikace, kterou je třeba dodělat z Řezna k hranici, u nich půjde rychleji. Na české straně se musí na trati předělat spodek, svršek i zabezpečovací zařízení. Většina trati v ČR, která bude ve vybraných úsecích dvojkolejná, povede v současné stopě. Nová rychlá kolej vznikne mezi Plzní-Novou Hospodou a Stodem. Vedle ní zůstane do Stodu kolej pro regionální vlaky. „Mezi Stodem a Domažlicemi se ještě budou prověřovat možné dvojkolejné úseky, aby se navýšila kapacita i pro nákladní dopravu,“ uvedl Paidar. Zbytek tratě povede v současné stopě až ke státní hranici se SRN.

02. 06. 2016 Šedesát vlaků za 25 miliard: Škoda krouží kolem obřího tendru v Izraeli

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sedesat-vlaku-za-25-miliard-skoda-krouzi-kolem-obriho-tendru-v-izraeli-1299666>)

Izraelské dráhy vyhlásily soutěž na dodávku 60 dvoupatrových elektrických souprav. Hodnota zakázky by se měla vyšplhat na čtyři miliardy šekelů, což je kolem 25 miliard korun. Obří tendr přitáhl pozornost devíti nejvýznamnějších hráčů z branže, mezi nimiž nechybí český výrobce Škoda Transportation. Tuzemský podnik se podle izraelského ekonomického webu Globes na počátku týdne účastnil schůzky Izraelských drah s potencionálními dodavateli souprav. Kromě něj tam dorazili ještě zástupci těch největších konkurentů: německého Siemensu, kanadského Bombardieru, japonského Hitachi, švýcarského Stadleru, francouzského Alstomu a tří asijských společností. Zájem Škodovky je logický, ve svém výrobním portfoliu totiž elektrické dvoupatrové soupravy má, jde o známé vlaky CityElefant. Účast přímo ve velké izraelské soutěži však nepotvrdila, ale ani nevyvrátila. „V současnosti sledujeme všechny tendry, kterým odpovídá naše produktové portfolio. Izraelský trh samozřejmě také monitorujeme,“ sdělil serveru E15.cz mluvčí plzeňského podniku Michal Tobrman.

Výběrové řízení zahrnuje nákup 60 dvoupatrových jednotek se zhruba 330 vagonů, které by měly dohromady pojmout 33 tisíc cestujících. Po jejich pořízení stoupne kapacita současného vozového parku Izraelských drah o 35 procent. Odhadovanou hodnotu zakázky ve výši čtyř miliard šekelů serveru Globes sdělily nejmenované zdroje z prostředí izraelského dopravního sektoru. Koupě dvoupatrových vlaků patří mezi největší zakázky v rámci gigantického projektu na elektrifikaci izraelské železnice, do kterého vláda během osmi let hodlá investovat 13,7 miliardy šekelů (86 miliard korun). Tamní dráhy proto postupně vyhláší soutěž na elektrifikaci jednotlivých tratí a dodávky lokomotiv a vlaků. Například loni v srpnu skončilo výběrové řízení na koupi 62 elektrických lokomotiv za miliardu šekelů (6,3 miliardy korun), v němž uspěl kanadský Bombardier. Na konci roku pak dráhy vyhlásily vítěze tendru na elektrifikaci 420 kilometrů tratí v hodnotě tři miliard šekelů. Vyhrála španělská firma Semi. Dráhy ve svém prohlášení podle Globes uvedly, že zavádění elektrických vlaků je nezbytně nutné pro zajištění vysoké úrovně služeb, jaká se od nich očekává. Zároveň ubezpečily, že se snaží odstraňovat překážky a pokračovat v projektu v souladu s harmonogramem.

02. 06. 2016 Modernizace tratě u Tábora, díky které získaly jižní Čechy první železniční tunel, byla dokončena (slavnostní ukončení stavby, Tábor – Sudoměřice u Tábora)

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

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně ukončila modernizaci 12 kilometrů tratě mezi Táborem a Sudoměřicemi u Tábora, která probíhala od roku 2013. Tím se zvýšil komfort pro cestující na trati z Prahy do Tábora a došlo k dalšímu zkrácení doby jízdy. „Úsek mezi Táborem a Sudoměřicemi je důležitou součástí modernizace celého 4. koridoru, na kterém budou moci jezdit moderní vlaky rychlostí až 160 kilometrů za hodinu. Po celé trati mezi Prahou a Českými Budějovicemi se tak zkrátí cesta mezi oběma městy přibližně na hodinu a půl, což je zrychlení o více než hodinu,“ uvedl generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

Součástí stavby, kterou realizovala společnost OHL ŽS, je i 444 metrů dlouhý dvoukolejný železniční tunel, první svého druhu v Jihočeském kraji. Další zajímavostí je rovněž dvoukolejná estakáda, kterou tvoří osm polí o rozpětí 54 m a o celkové délce 455 m s navazujícím 125 m dlouhým ocelovým železničním mostem o jednom mostním otvoru nad dálnicí D3. To vše je umístěno na přeložce trati. Nad novým zářezem trati byl postaven nadjezd směrově mírně posunutě silnice I/3. Stavební práce dále zahrnovaly vybudování mostů a propustků, celkem tří biokoridorů, dvou nových podchodů, dvou návěštních lávek a také zárubní zdi v Sudoměřicích. „Díky rekonstrukci došlo ke zdvoukolejnění stávajícího jednokolejného úseku, čímž jsme dosáhli zvýšení rychlosti, plynulosti i bezpečnosti železniční dopravy. V praxi to znamená, že po úplném dokončení potrvá jízda z Prahy do Tábora 65 minut,“ dodal generální ředitel OHL ŽS Petr Brzezina.

V rámci stavebních prací byly dále přestavěny železniční stanice Chotoviny a Sudoměřice u Tábora. V Chotovinách došlo k úpravám pro umístění provozní budovy a nového ostrovního a jednoho vnějšího nástupiště. Stanice Sudoměřice byla zcela zrušena, nově bude sloužit jako dvoukolejná zastávka. Během modernizace došlo k výměně kolejnic, pražců i šterkového podloží. Kvůli zajištění bezpečnosti cestujících byla také provedena modernizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, nově bylo osazeno zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu ESA 44. Nedílnou součástí modernizované tratě jsou i protihlukové stěny.

Předpokládané celkové investiční náklady stavby s názvem Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora dosáhly výše 1 930 574 616 Kč bez DPH. Projekt spolufinancovala Evropská unie z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava, to až do maximální výše 1 203 248 440 Kč. Financování z národních zdrojů zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	OHL ŽS, a.s.
Termín zahájení	3/2013
Termín dokončení	7/2016
Celkové náklady stavby	1 930 574 616 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	1 203 248 440 Kč

02. 06. 2016 Stavební povolení: Uzel Plzeň, 2. stavba - přestavba os. nádraží, včetně mostů Mikulášská

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2016/160602vyhlaska.pdf>)

03. 06. 2016 Fiasko soutěže na jízdenky Českých drah. Je neprůhledná, řekl ÚOHS

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/fiasko-souteze-na-jizdenky-ceskych-drah-f0g-eko-doprava.aspx?c=A160603_111059_eko-doprava_neh)

České dráhy musí znovu vypsát soutěž na dodávku papíru pro jízdní doklady. Podle Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže totiž nezaručili dvěma soutěžícím nediskriminační podmínky. Kvůli tomu musí dráhy zatím nepravomocně zaplatit třicet tisíc korun. České dráhy soutěžily zakázku

na jízdenky přes dvě kola způsobem, který je v Česku sice legální, ale automaticky svádí ke spekulacím o možném ovlivnění. V prvním kole podaly dvě firmy – Epos a Státní tiskárna cenin – nabídky a následně byly vyzvány do dalšího kola, aby podaly konečnou nabídku. K jednání však nešly společně, ale každá zvlášť. První byla Státní tiskárna cenin, o hodinu a půl později pak Epos. Státní tiskárně cenin, která podala nepatrně vyšší nabídku, se takový postup nelíbil, protože měla obavy, že výši její nabídky někdo z Českých drah prozradil Eposu a ten nakonec cenu upravil tak, aby byl levnější. Proto se nakonec obrátila na ÚOHS. „České dráhy nevytvořily takové podmínky jednání, které by vyloučily možnost nabídky druhého uchazeče,“ konstatoval ÚOHS ve svém rozhodnutí. Jde o takzvané oddělené jednání, které však samo o sobě není v rozporu se zákonem o veřejných zakázkách.

ÚOHS České dráhy postihl na zdánlivém detailu: podle pozvánek mělo jednání s Eposem začít v 10:30, ale začalo o 50 minut později. Po 15 minutách skončilo, aby pak České dráhy ještě s Eposem jednaly znovu. „Zadavatel svým postupem v průběhu obou fází jednání o nabídkách uchazečů vnesl do svého postupu takové prvky jednání, které zamezují možnosti objektivní kontroly jeho konání,“ uvedl ÚOHS. Stejně tak úřad kritizuje, že mezi prvním jednáním se Státní tiskárnou cenin a Eposem vznikl časový prostor. „Vznikl tak naprosto nekontrolovatelný prostor v postupu zadavatele, který vzbuzuje pochybnosti o čitelnosti úkonů zadavatele a který se stává indikátorem možné netransparentnosti v jeho jednání,“ dodal ÚOHS ve svém rozhodnutí. Úřad proto soutěž zrušil.

Když iDNES.cz poprvé o zakázce na jízdenky psal, České dráhy odmítaly jakékoliv pochybení. To odmítají i teď a podaly proti rozhodnutí rozklad. Nicméně sporný systém druhého kola s podáváním nabídek každý zvlášť končí: namísto toho použijí České dráhy průhlednou elektronickou aukci. „Abychom však předešli spekulacím, rozhodli jsme se původní veřejnou zakázku zrušit a vypsat ji znovu za stejných podmínek. Jen s tím rozdílem, že vítěz bude vybrán elektronickou aukcí,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík.

03. 06. 2016 Rychlodráha do Kladna může vést pod pražskými Střešovicemi v tunelech (Praha – letiště/Kladno)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/rychlodraha-povede-pod-stresovicemi-ve-dvou-tunelech-pdu-metro.aspx?c=A160603_110623_praha-metro_lupo)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) pokračuje v přípravě trati z Prahy na Letiště Václava Havla a do Kladna. Aktuálně se stále počítá s tím, že Prahou 6 povede pod zemí. A to hned ve dvou jednokolejných tunelech. Ministerstvo dopravy dalo investorovi zelenou s podmínkou, že ověří, zda je záměr vést trať ekonomicky efektivní. „SŽDC má svolení podrobně rozpracovat variantu dvou jednokolejných ražených tunelů pod Střešovicemi,“ vysvětluje mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Do konce roku vybere projektanta a zajistí, aby tuto variantu někdo ekonomicky propočítal.

Dosud uvažované varianty trasy mezi Dejvicemi a Veleslavínem slibovaly podle Ptačinského místním obyvatelům výraznou zátěž buď během výstavby, nebo po uvedení trati do provozu. Varianta tunelů vedených pod čtvrtí Střešovice tyto dopady naopak minimalizuje. „Vedení tratí pod zemí by navíc zkrátilo i jízdní doby v tomto úseku,“ dodává Ptačinský. Všechny podpovrchové varianty však navyšují náklady o více než 3 miliardy korun. Uklizení trati pod zem preferuje i Praha 6. „Rozhodnutí SŽDC vést klíčové železniční spojení mezi Veleslavínem a Dejvicemi pod střešovickým masivem jednoznačně vítáme,“ potvrzuje mluvčí Prahy 6 Martin Churavý. Jakákoliv jiná varianta by totiž podle něj pro místní obyvatele znamenala velmi citelné snížení kvality každodenního života.

03. 06. 2016 Jančura pronajal lokomotivu Arrivě. Peršing vyjede na jesenickou lokálku (Šumperk – Kouty nad Desnou, od 12. června 2016)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/jancura-pronajal-lokomotivu-arrive-persing-vyjede-na-jesenickou-lokalku-1299907>)

Železniční společnost Arriva odtajnila podobu elektrického vlaku, který v neděli 12. června poprvé vyjede na nově elektrifikovanou trať v údolí říčky Desné. Lokomotivu firma sehnala u RegioJetu podnikatele Radima Jančury. Pronajme si jeden stroj řady 162, kterému se přezdívá Peršing. Na začátku devadesátých let jej vyrobili ve Škodě Plzeň a RegioJet devět těchto lokomotiv koupil před šesti lety v Itálii. „Lokomotiva ale nebude žlutá, jak ji cestující od Regiojetu znají, v údolí Desné bude jezdit v designu místní lokálky,“ sdělil E15.cz šéf tuzemské Arrivy Daniel Adamka. Jesenická lokálka má zeleno-žluto-modro-bílý vzhled. RegioJet si může dovolit lokomotivu postrádat, neboť

nedávno doplnil vozový park pěti Vectrony od Siemensu. Lokomotiva potáhne dva vagony, které patří Arrivě, dříve ale jezdily v dálkové dopravě Deutsche Bahn (řada Bimdz).

Trať v údolí Desné patří spolku tamních obcí, kterému se podařilo dojednat obří dotaci na elektrifikaci. Ta vyšla zhruba na půl miliardy, dokončena byla už loni. Elektrický vlak zatím bude zajišťovat pět párů spojů, což je zhruba třetina provozu. Zbytek obstarají i nadále motoráky, které rovněž provozuje Arriva. Nasazení elektrických vlaků se neobešlo bez kontroverzí, původní plán totiž počítal s jednotkami Českých drah. V úvahu připadá nasazení ČD od prosince.

05. 06. 2016 České dráhy se staví Ťokovi: tendry na vlaky rušit nebudou

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-se-stavi-tokovi-tendry-na-vlaky-rusit-nebudou-1300105>)

České dráhy nebudou rušit vlastní tendry na nákup vlaků, se kterými se dopravce chce účastnit připravovaných soutěží na provoz rychlíkových spojů. Zrušení tendrů požadoval po vedení státního dopravce ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) s tím, že soutěže vypsané drahami zvýhodňují konkrétního dodavatele. Ministerstvo přitom připravuje vlastní řízení, v němž by vlaky nakoupilo a dopravcům je pak pronajímalo. ČD ale plánuje vlastní tendry dokončit, řekl mluvčí drah Radek Joklík. Plán ministerstva, kdy vítězové soutěží na konkrétní železniční linky budou muset využívat vozidla centrálně nakoupená státem, podporují soukromí dopravci. Naopak v Českých drahách návrh mnoho podpory nemá, protože by podle jejich zástupců státního dopravce tento model degradoval na úroveň personální agentury, která by jen najímala železniční personál. Podle Joklíka chtějí být ale dráhy připraveny na obě varianty. Rámcové soutěže za více než deset miliard korun jim umožňují odebrat desítky vlaků, nebo také žádné v případě, že by neuspěli mezi ostatními dopravci na tratích, které stát hodlá liberalizovat. Možnosti neodebrat žádné stroje by tak dopravce využil i v situaci, kdy by vlaky centrálně nakupovalo ministerstvo, nebo třeba jednotlivé kraje.

Na nákup vozidel totiž Česko může čerpat z fondů EU více než 20 miliard korun a financovat z nich až 85 procent ceny pořizovaných vlaků. Pokud by návrh ministerstva neprošel a vozidla nakonec s příspěvím EU nakupovali dopravci, plánuje nákupy i soukromá společnost RegioJet. Podle jejího majitele Radima Jančury je do nových vlaků ochotná investovat tři miliardy korun.

06. 06. 2016 Cheb se má opět stát důležitou částí evropské železniční sítě

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/elektrifikace-zeleznicni-trati-mezi-chebem-a-norimberkem-vlaky-doprava-1np-/vary-zpravy.aspx?c=A160606_2251385_vary-zpravy_ba)

Cheb má naději, že se stane součástí moderní evropské železniční sítě. V dohledné době by mohly do západočeského města jezdit vlaky tažené elektrickými lokomotivami. Německá vláda totiž po letech kývla na plán elektrifikovat trať mezi Chebem a Norimberkem. Elektrifikace by pro osobní dopravu přinesla modernizaci, pohodlí a rychlost, pro nákladní dopravu pak zejména vyšší ekonomičnost. Chebský dopravní uzel, který nyní stojí prakticky na konci české elektrifikované vlakové cesty, by se tak po letech znovu stal důležitou částí evropské sítě železnic. „Cheb kdysi býval významnou železniční křižovatkou,“ připomněl minulost tamního nádraží Michal Pospíšil, který se na chebské radnici problému dlouhodobě věnuje. V dobách hluboké totality projížděl Chebem například přímý noční spoj do Paříže. Dnes jezdí dálkové spoje do Německa severní cestou, přes Děčín. Je to pohodlnější. V Chebu totiž elektrické lokomotivy končí a do Německa už míří dieselové. „Už v roce 1995 podepsalo Česko a Německo dohodu o spolupráci při dalším rozvoji železničního spojení Praha – Norimberk přes Cheb s tím, že tato trasa představuje nejučelnější spojení mezi Prahou a jižním Německem. Na základě toho se pak česká strana zavázala, že stávající trať z Prahy do Chebu až na hranice zrekonstruuje a připraví pro nasazení vozidel s výkyvnými skříněmi,“ řekl Pospíšil.

V Česku zbývá už jen vztýčit sloupy, v Německu ani nezačali

Němci pak měli navazující trať z hranic do Marktredwitz a následně do Norimberku zmodernizovat a zelektrifikovat. Zatímco však v Česku zbývá vztýčit sloupy na posledním úseku dlouhém necelých sedm kilometrů z Chebu k hranicím, v Německu zatím ještě ani nezačali. „Teď je naděje, že se konečně dočkáme,“ uvedl Pospíšil s tím, že na německé straně však bude modernizace trati složitější. Tamní odborníci se budou muset vypořádat s úpravou několika tunelů, které jsou úzké a jízdu vozů s výklopnými skříněmi neumožňují. „Ale technologie na rozšíření tunelů tady je. Běžně je využívána například v Alpách. Předpokládám, že v ideálním případě by první elektrické vlaky mohly na tuto trať vyjet za deset až dvanáct let. Tedy někdy kolem roku 2028,“ dodal Pospíšil. Doplnil, že pokud se německý koridor Drážďany – Norimberk s odbočkou na Marktredwitz a Cheb dočká

modernizace a elektrifikace, přinese to těsnější propojení metropolitního regionu Norimberk s lázeňskou oblastí v Karlovarském kraji, a tedy i nový impuls pro místní podnikatele, oživení průmyslu a lázeňství. „Přestože elektrifikace je přínosem i pro osobní dopravu, kde samozřejmě přinese zrychlení, hlavní význam má pro dopravu nákladní. V Chebu by tak mohl vzniknout významný kontejnerový terminál, který je i podmínkou vstupu významných zahraničních investorů a pro další rozvoj průmyslové zóny. Firmy v kraji tak získají rychlé a ekonomické napojení v rámci evropské železniční sítě,“ uvedl obchodní ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah v Karlových Varech Vladimír Omelka.

Trať z Norimberku na severovýchod, která vedla až do Chebu, vyrostla koncem 19. století. Postupně ale úsek Marktredwitz – Cheb získal pouze charakter regionální odbočky z významné vnitrostátní německé trati Norimberk – Hof – Drážďany. Chebský dopravní uzel se ocitl na samotném okraji české, ale i evropské železniční mapy v roce 2004. Tehdy projel Chebem z Prahy na Norimberk poslední přímý denní vlak. Z Prahy do Německa nyní přímé vlaky jezdí směrem přes Plzeň nebo přes Drážďany. Tato cesta je ale na hranici své kapacity.

06. 06. 2016 Z budějovického nádraží vyrazí testovací vlak. Na letiště v Plané

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/vlak-letiste-olympijsky-park-rio-lipno-d98-/budejovice-zpravy.aspx?c=A160606_100659_budejovice-zpravy_khr)

V úterý vyjede testovací vlak z českobudějovického nádraží na letiště v Plané. Bude to zkouška, jestli by se sportovci, kteří přiletí z her v Brazílii, mohli dopravovat po kolejích do Olympijského parku Rio – Lipno. To, po čem v Praze dlouhé roky jen marně touží, v Českých Budějovicích mají. I když o tom spousta lidí ani neví. Železnici, která vede na letiště. V krajském městě však dosud nebylo nutné, aby po ní jezdily vlaky mezi hlavním nádražím a areálem v Plané. Letiště České Budějovice kraj ve spolupráci s městem modernizuje a teprve by měl stoupat jeho význam. Už v úterý však vyzkouší, jak to po kolejích funguje. „Bude to výjimečná premiéra v dopravní historii krajského města,“ podotkla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová.

Osobní vlak vyjede dopoledne z hlavního nádraží v Budějovicích přes Boršov nad Vltavou, odkud sjede směrem na Homole a po vlečce se dostane do areálu letiště. Kolem poledne se vrátí zpět. Jízda je testovací, takže nebude určena pro veřejnost. „Bude to taková zkouška a zároveň ověření, jestli by takto mohlo fungovat vlakové spojení v době konání olympiády a Olympijského parku Rio – Lipno. Plán je takový, že by olympionici mohli přistát u nás na letišti a odtud by se vlakem přesunuli do Budějovic na nádraží a dál pokračovali do hlavního dějiště v lipenském areálu,“ nastínila Martina Vodičková, mluvčí Letiště České Budějovice.

Letos začne růst terminál

Bez ohledu na budoucí využití drží Budějovičtí zajímavý unikát, protože většině letišť v Česku, na rozdíl od jiných zemí ve světě, podobné spojení chybí. Třeba v Ostravě za něj zaplatili velké peníze. „Vloni byla dokončena železnice z Ostravy na Letiště Leoše Janáčka včetně nádraží u terminálu. Náklady byly 900 milionů korun. Letiště Václava Havla v Praze na železniční spojení stále čeká,“ doplnila Pistoriusová. Ohledně modernizace budějovického letiště Jihočeský kraj aktuálně vybírá z nabídek firmu, která získá půlmiliardovou zakázku na dostavbu. Vítěz začne ještě letos na podzim budovat terminál, přístupové cesty a parkoviště pro cestující i osvětlení. Pokud se podaří začít v termínu a práce budou pokračovat bez větších komplikací, hotovo může být na jaře roku 2018. Dokončená už je třeba oprava vzletové a přistávací dráhy. Po skončení modernizace ještě přijde na řadu proces certifikace pro veřejný mezinárodní provoz. Licenci uděluje Úřad pro civilní letectví.

06. 06. 2016 Při srážce vlaků v Belgii zemřeli tři lidé, další jsou v kritickém stavu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/1808090-pri-srazce-vlaku-v-belgii-zemreli-tri-lide-dalsi-jsou-v-kritickem-stavu>)

Při srážce osobního vlaku s nákladním u města Hermalle-sous-Huy na východě Belgie zahynuli tři lidé. Informovaly o tom světové agentury s odvoláním na prohlášení místního starosty Françoise Dejona. Je možné, že počet obětí ještě naroste, devět lidí je hospitalizováno. Příčinu neštěstí vyšetřovatelé teprve zjišťují. K nehodě došlo, když se dva vlaky ocitly na stejné koleji. Osobní vlak narazil do zadní části vlaku nákladního, uvedl Frederic Sacre ze společnosti Infrabel, která spravuje belgické dráhy. Náráz popsal jako velmi silný. K nehodě došlo v neděli pozdě večer. Osobní vlak se pohyboval na trase mezi městy Lutych a Namur, napsal belgický deník Le Soir. V době nárazu jel rychlostí 90 kilometrů za hodinu



a vezl asi čtyřicet cestujících. Osobní vlak se skládal ze šesti vozů, první dva byly po nárazu vážně poškozeny a vykolejily. Na místo ihned dorazily záchranné týmy z Lutychu, aktuálně je hospitalizováno 9 lidí s různým rozsahem zranění. Ostatní cestující byli odvezeni do místního sportovního centra, kde se jich ujali psychologové. Záchranáři museli zraněné z předního vagonu vyprošťovat až tři hodiny. „Osobní vlak je v hrozném stavu,“ uvedl starosta Dejon. „Měli jsme štěstí, že oběti nebylo více,“ dodal. Důvod nehody zatím není znám. „Začalo vyšetřování pro neúmyslné zabití, příčiny zatím oznámeny nejsou,“ říká redaktorka slovenské RTVS Gabriela Kajtarová. „V úvahu připadá poškození trati bleskem. Během bouřky totiž došlo k poruše na signalizačním systému, která však byla opravena ještě před srážkou,“ dodává s tím, že mohlo dojít k jiné technické závadě či lidské chybě.

06. 06. 2016 Doprava chce lepší spojení s Rakouskem. Plánuje expresní vlaky do Lince (Praha – Linz, od 11. prosince 2016)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/doprava-chce-lepsi-spojzeni-s-rakouskem-planuje-expresni-vlaky-do-lince-1300253>)

Ministerstvo dopravy plánuje zavést expresní vlaky z Prahy do rakouského Lince. Čtyři páry vlaků každý den by státní rozpočet vyšly na necelých 85 milionů korun. Výrazně by se ale zatraktivnilo nyní zanedbané mezistátní spojení na sever Rakouska a přibyl by i cestující do Tábora a Českých Budějovic. Ministerstvo dopravy to uvedlo v materiálu, který rozeslalo do meziresortního připomínkového řízení. V současnosti železniční spojení do Rakouska zajišťují rychlíkové spoje, které zároveň obsluhují i menší města na trase mezi Prahou a Budějovicemi. Vlaky do Lince tak v průměru jedou 61kilometrovou rychlostí a nejsou tak konkurenceschopné vůči autobusům. Ty trasu Praha – Lincz urazí za tři hodiny a 50 minut, o hodinu rychleji než vlak, uvedlo ministerstvo dopravy. Trať takzvaného čtvrtého železničního koridoru je přitom na řadě míst nová a umožňuje výrazné zkrácení dojezdových dob, pokud by na ní mohly jezdit expresní vlaky s minimem zastávek. Navrhované spojení, které by cestou stavělo pouze v Táboře a v Budějovicích, by cestu do Lince mohlo urazit za čtyři hodiny a 10 minut. Z Prahy by tyto vlaky měly vyjíždět v 06:00, 10:00, 14:00 a 18:00. Úřad nicméně současně plánuje zachování stávající podoby spojení mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Tyto vlaky i nadále zůstanou v provozu se 60minutovým intervalem ve špičce a dvouhodinovým mimo špičku, uvedlo ministerstvo. Kromě stávajících zastávek plánuje úřad u tohoto druhu spojů rozšířit zastavení o Planou nad Lužnicí.

06. 06. 2016 Trať na letiště bude do roku 2024, slíbil Sobotka. Vyjde na 20 miliard (Praha – letiště/Kladno)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/z-prahy-na-letiste-do-roku-2024-za-20-miliard-slibil-premier-sobotka-pw6-domaci.aspx?c=A160606_123002_domaci_kop)

Železniční napojení z centra Prahy na letiště Václava Havla a dál do Kladna by mohlo být podle premiéra Bohuslava Sobotky hotovo v roce 2023 či 2024 a vyjde to zhruba na 20 miliard. Premiér to řekl v pondělí po jednání s vedením Správy železniční dopravní cesty. Začít stavět by se mohlo v roce 2019. „Co mě nejvíc překvapilo, že vůbec nic nebylo připraveno,“ řekl Sobotka po jednání, kterého se spolu s ním účastnila pražská primátorka Adriana Krnáčová a ministr dopravy Dan Ťok. „Podařilo se zrychlit reálnou přípravu, už jsme někde jinde,“ prohlásil předseda vlády s tím, že jím vyhlášené termíny už nejsou pouhopouhé sliby, jakých již v minulých letech zaznělo spousta. „Tohle nejsou sliby, to jsou reálné kroky,“ tvrdí Sobotka.

Použití na stavbu mají být peníze z evropského operačního fondu Doprava. Ministr Ťok za hnutí ANO ale upozornil na jeden možný zádrhel. A to, zda bude Evropská unie souhlasit s tím, aby se evropské peníze použily na zvažovanou novou tunelovou variantu úseku mezi Veleslavínem a Dejvicemi, která má vést pod Střešovicemi. Ta by totiž celou stavbu prodražila asi o 3 miliardy. „Hlavní město si velkorysě řešení zaslouží,“ řekl generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Pavel Surý. „Je to varianta, kterou budu výrazně prosazovat,“ prohlásil ministr Ťok. Když to EU nebude akceptovat s tím, že by se mělo stavět na povrchu a levněji, bude to podle Ťoka znamenat, že se stavba zablokuje, protože proti variantě bez podpovrchového tunelu je obrovský odpor místních občanů a samosprávy. Podle ministra dopravy by nesouhlas EU znamenal, že bychom pro variantu zahloubeným tunelem museli použít vlastní, české peníze, které by se na to někde musely najít. „Jsem ráda, že pro stát propojení města a letiště má prioritu. Na konferencích jsem na to dotazována, kdy to bude. Není to jen pražská záležitost,“ zdůraznila Krnáčová.

Vysokorychlostní tratě budou po roce 2030

Řeč byla i o přípravě vysokorychlostní železnice. Premiér Sobotka řekl, že prioritou je trať Praha – Brno a trať Praha – Drážďany – Berlín. První skutečně vysokorychlostní trať, jak ji zatím Češi znají třeba z Francie, kde jezdí vlaky TGV, či ve Španělsku rychlovlaky AVE, by podle předsedy vlády mohla v České republice být v roce 2030. Do konce roku tak má Ťok vládě předložit materiál popisující přípravy železničních spojení pro rychlost nad 300 kilometrů v hodině.

06. 06. 2016 V České Lípě buduje SŽDC moderní železniční uzel za miliardu

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/v-ceske-lipe-buduje-szdc-moderni-zeleznicni-uzel-za-miliardu/1358180>)

V České Lípě vzniká moderní železniční uzel. Bude blíž městu a také autobusovému nádraží. Stavba za bezmála miliardu korun je letos největší akcí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) v Libereckém kraji. Město Česká Lípa by chtělo na stavbu navázat vybudováním nového dopravního terminálu, který by propojil železniční a autobusovou dopravu. Radnice už ve spolupráci s majiteli okolních pozemků začala pracovat na studii proveditelnosti, řekla dnes ČTK českolipská starostka Romana Zatecká.

Původní nádražní budova v České Lípě byla postavena v roce 1892, nová teď vzniká na místě bývalých nádražních skladů. Projekt ale není jen o výstavbě nové moderní odbavovací budovy, kterou s nástupištěm propojí bezbariérový podchod. "Moderní nástupiště zajistí bezpečné a pohodlné nastupování do vlaků. Do nového nádraží bude poprvé svedena i doprava od Lovosic, která je zatím přivedena na opačnou stranu," řekl ČTK oblastní ředitel SŽDC v Hradci Králové Vladimír Filip. Součástí investice je podle něj i moderní zabezpečovací zařízení, které umožní rychlejší průjezdy železniční stanicí Česká Lípa včetně křižování.

V České Lípě se setkává pět železničních tratí. Sjíždí se tam rychlíky, které pokračují na Liberec, Děčín, na Bakov nad Jizerou, Kolín a do Šluknovského výběžku. "Takových stanic v České republice mnoho nemáme," poznamenal Filip. Moderní zabezpečovací zařízení podle něj křižování pěti tratí umožní a zvýší i bezpečnost provozu. "Také zvýšíme traťovou rychlost směrem na Stružnici a Zákupy," řekl Filip. Hotovo by podle něj mělo být v červenci příštího roku.

Rekonstrukci železniční stanice v České Lípě zajišťuje Skanska. Projekt mimo jiné počítá s rekonstrukcí dvou mostů, vybudováním 19 železničních přejezdů a 32 výhybek na úseku dlouhém 33 kilometrů. Revitalizovány budou i některé návazné úseky, na kterých bude díky tomu možné zvýšit rychlost vlaků. Přímou v okolí stanice budou po dokončení modernizace moci vlaky jezdit až stokilometrovou rychlostí, dnes tam jezdí rychlostí 40 až 60 kilometrů v hodině. Do Zákup by vlaky mohly jezdit v budoucnu až 120 kilometrů v hodině, směrem na Stružnici 110 kilometrů.

07. 06. 2016 Nejdelší železniční tunel u Plzně má první ze dvou tubusů (Ejpvovice – Plzeň)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/nejdelsi-zeleznicni-tunel-u-plzne-ma-prvni-ze-dvou-tubusu/1358597>)

Stavbaři dnes prorazili první ze dvou tubusů nejdelšího železničního tunelu v Česku – v Ejpvovicích za Plzní. Asi 1 800tunový stroj vyjel po 16 měsících na konci jižního, 4 150 metrů dlouhého tunelu v portálu Plzeň-Doubravka pod vrchem Chlum. Tunel za dvě miliardy korun by měl být dokončen příští rok v listopadu, řekl ČTK Mojmir Nejezchleb, náměstek generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Státní SŽDC je investorem stavby, která je hrazena penězi z EU. Ražba měla kvůli podzemní vodě, velké tvrdosti horniny na čtvrtině trasy a ročnímu archeologickému průzkumu několikaměsíční zpoždění. "Stroj se teď bude zčásti repasovat a připravovat k přesunu na druhou stranu (na vjezdový portál mezi Kyšicemi a Dýšinou). Do tří měsíců začneme ražbu druhého roury, kde bychom chtěli být rychlejší než u té první, protože už máme zkušenosti," uvedl Nejezchleb.



Tunel se stane hlavní částí nové dvojkolejné tratě z Rokycan do Plzně, která bude dokončena zhruba v polovině roku 2018. Jeden z posledních úseků na III. železničním koridoru Praha – Plzeň – Cheb přijde na celkem 3,9 miliardy Kč. Ražbu zajišťuje zhruba ve čtyřech směnech celkem přes 120 lidí. "Stroj rází nonstop, momentálně rychlostí 30 milimetrů za minutu," řekl vedoucí ražby Štefan Ivor ze stavební firmy Metrostav. Po dvou metrech se stroj vždy zastaví a otvor se vyztuží šedesátitunovým betonovým prstencem s vnitřním průměrem 8,7 metru, který bude sloužit minimálně

100 let. Za celou dobu ražby prvního tubusu se řezná hlava o průměru 9,9 metru otočila zhruba 450 000 krát. "Na hlavě je 55 valivých disků, takže disky mají za sebou ujetou dráhu přes 400 000 kilometrů, což je vzdálenost Země od Měsíce. Obrazně řečeno, momentálně jsme přistáli na Měsíci a druhým tunelem se dostaneme zpět na Zem," uvedl Ivor. Tuto sobotu mezi 10:00 a 16:00 se koná na stavbě den otevřených dveří pro veřejnost. Razicí štít TBM za stovky milionů korun, který dostal jméno Viktorie, se tři čtvrtiny cesty pohyboval v břidlicích a zemi, zbytek trasy ve tvrdém skalnatém spilitu, který tvořil asi kilometr z celé délky tunelu.

Dosud nejdelší železniční tunel v ČR je Březenský u Chomutova, který měří 1 758 metrů, o 11 metrů kratší tubus je na Špičáku u Železné Rudy. Trať Plzeň – Rokycany bude součástí páteřní transevropské dopravní sítě a vnitrostátního železničního koridoru, který vede z Prahy přes Plzeň a Cheb až na státní hranici s Německem. Etapa Rokycany – Plzeň bude mít největší časový přínos ze všech úseků, protože zkrátí trať z 20 na 14 kilometrů, tedy z 20 na 11 minut. Stavba je další částí III. tranzitního koridoru z Prahy do Chebu, kde už je hotova větev mezi Plzní a Chebem, úseky Beroun – Zbiroh a Zbiroh – Rokycany. Celá západní část III. koridoru z Prahy do Chebu, stavba za více než 30 miliard Kč, zkrátí dobu cestování z Prahy do Plzně na polovinu pod hodinu.

07. 06. 2016 Pravidelná změna železniční osobní dopravy od 12. června 2016

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/zmenajr12.6.2016.html>)

Správa železniční dopravní cesty připravila od neděle 12. června pravidelnou změnu jízdního řádu železniční osobní dopravy na celkem 77 tratích základní železniční sítě a na dalších s nostalgickými a výletními vlaky. Stalo se tak na základě žádostí příslušných dopravců a krajů.

V rámci této změny dochází k následujícím významnějším změnám v dálkové dopravě:

- Vlaky dopravce ČD na Ostravsku byly vráceny do stavu před požárem ve stanici Bohumín.
- U vlaků dopravce ČD na rameni Praha – Česká Třebová – Brno – Šumperk došlo k úpravě poskytovaných služeb s ohledem na nasazení nových elektrických jednotek na trase Praha – Brno.
- Vlaky 1105 a 1108 dopravce ČD pojedou v úseku Nový Bor – Rumburk nově denně.
- Vlak 1012 dopravce RegioJet nově nezastavuje ve stanici Návsí.
- Dopravce LEO Express zavedl ve večerních hodinách nový pár vlaků 1370/1371 Ostrava hl. n. – Praha hl. n. – Bohumín při současném zkrácení vlaku 1363 na úsek Praha – Ostrava hl. n.

V regionální dopravě byla provedena řada úprav, vesměs směřujících k posílení a zkvalitnění dopravní obslužnosti, z nichž vyjímáme ty nejpodstatnější v každém kraji:

- Jihočeský kraj – Na tratích 194, 197 a 200 došlo k úpravě časových poloh, resp. k úpravě období jízdy u několika vlaků, na tratích 194, 195 a 196 byla zcela zásadně posílena osobní doprava v rámci akce Olympijský park Lipno nad Vltavou pro období od 4. do 22. srpna (jsou vydány speciální jízdní řády tratí 195 a 196).
- Jihomoravský kraj – Na tratích 250 a 260 došlo u řady vlaků k úpravě období jízdy, příp. k zavedení nových vlaků (trať 250) s ohledem na výluky v Brně hl. n. a uzavírku silnice I/43.
- Karlovarský kraj – Došlo k posunu časových poloh vlaků na tratích 140 (vlak 7076), 145 (vlaky 17006, 17007 a 17026) a 148 (vlak 17206).
- Na trati 026 došlo k prodloužení večerního vlaku 1768 v pátek a v sobotu do Broumova s návratem zpět do Meziměstí jako vlak 2515 o víkendech a k rozšíření období jízdy u několika dalších vlaků v úseku Meziměstí – Náchod. Na tratích 043 a 047 bylo prodlouženo období jízdy sezonních vlaků.
- Liberecký kraj – Na trati 030 došlo k posílení dopravy v úseku Liberec – Turnov ve večerních hodinách v pracovní dny (vlaky 5418 a 5431 pojedou denně), na trati 034 v sobotu a byla upravena časová poloha vlaku 26360. Na trati 036 je zaveden nový vlak 2313 Liberec – Kořenov, speciálně určený pro přepravu cyklistů v sobotu v prodloužené turistické sezoně, dále zavedeny nové přímé vlaky Desná-Riedlova vila – Tanvald – Železný Brod/Plavy. Na trati 038 zaveden v sobotu v letní sezoně nový vlak 16332. Na trati 080 došlo k posílení dopravy v úseku Česká Lípa – Doksy (vlaky 6023 a 6024 pojedou denně) a na tratích 086/080 zaveden v letním období o víkendech nový pár přímých spěšných vlaků 1598/1599 Liberec – Doksy dopravce Vogtlandbahn pro rychlou přepravu turistů a cyklistů k Máchovu jezeru.
- Moravskoslezský kraj – Na trati 270 došlo k časovým posunům, resp. k rozšíření období jízdy u několika vlaků a k zavedení nových spojů v relaci Bohumín – Ostrava – Mošnov, Ostrava Airport, které budou do 8. 10. zajišťovat přepravu cestujících charterových letů. Výrazně bude posílena

doprava v rámci akce Dny NATO ve dnech 17. a 18. 9. (je vydán speciální jízdní řád). Na tratích 292, 310 a 315 došlo k úpravám časových poloh vlaků 3585, 3506 a 23452 ve vazbě na přípoje náhradní autobusové dopravy při dlouhodobé výluce mezi Opavou a Krnovem, na trati 320 je upravena časová poloha vlaku 2902. Dále jsou vydány speciální jízdní řády pro noční rozvoz účastníků akce Colours of Ostrava ve dnech 15. – 18. 7. a pro jízdu výletních vlaků na trati Opava – Svobodné Heřmanice, které bude o víkendech do 25. 9. provozovat dopravce Railway Capital.

- Olomoucký kraj – Na trati 270 došlo úpravě časové polohy vlaku 3236, na trati 275 pak k rozšíření období jízdy vlaků 14044 a 14047, které pojedou navíc i v sobotu. Na trati 290 je zásadně změněna koncepce dopravní obslužnosti směrem k rozšíření nabídky a přizpůsobení požadavkům cestujících. Na trati 294 nepojedou vlaky 13659 a 13660 o letních prázdninách, na trati 310 je upravena časová poloha vlaků 3551 a 3552.

- Pardubický kraj – Na trati 010 nově zastaví vlak 5000 na zastávkách Pardubice-Svítkov a Pardubice-Opočínec (zde naopak vlak 8653 projede), vlak 5063 bude zrušen a naopak zaveden nový školní vlak 5062 Pardubice – Moravany – Holice. Na trati 015 dochází u řady vlaků k úpravě období jízdy, v sobotu večer je zaveden nový vlak 25031 z Přelouče a upravena koncepce ranního návozu zpět do Přelouče. Na trati 016 došlo k minutovým úpravám vlaků v úseku Chrudim – Moravany, v úseku Borohrádek – Holice bude doprava o letních prázdninách zastavena. Na trati 017 dochází k časovému posunu vlaku 24769 a k úpravám období jízdy u několika vlaků a zavedení nového vlaku 24781 v pracovní dny o prázdninách. Na trati 024 byly změněny časové polohy vlaků v ranních hodinách a upravena období jízdy u některých vlaků. Na trati 031 došlo k minutovým úpravám časových poloh vlaků v úseku Pardubice hl. n. – Pardubice-Rosice nad Labem v souvislosti se změnami na trati 238, kde došlo k úpravě časových poloh a období jízdy některých vlaků v návaznosti na zajištění včasné přepravy žáků a studentů do škol v Chrudimi i Pardubicích. Na trati 260 došlo k úpravám časových poloh a zastavování vlaků v úseku Česká Třebová – Svitavy pro zajištění lepších přípojových návazností v České Třebové, na trati 261 byly upraveny časové polohy vlaků 15348 a 15356.

- Plzeňský kraj – Na trati 170 budou vlaky 7270, 7273, 7284 a 7287 prodlouženy v pracovní dny od 1. 9. z Kozolup až do Pňovan, vlak 7332 nově jede denně, vlak 7331 pojedou v pracovní dny, o víkendech je zaveden nový vlak 7335 pro zajištění přípoje na rychlík 771 do Prahy. Na trati 190 pojedou vlaky 8917 v úseku Plzeň – Nepomuk denně a vlak 8904 v témže úseku navíc i v neděli.

- Středočeský kraj + Praha – Na trati 062 byla posunuta časová poloha vlaku 5702 z Chlumce nad Cidlinou pro zajištění přípoje od Hradce Králové. Na trati 120 je zrušen spěšný vlak 1909, na trati 121 se zásadně mění koncepce dopravní obslužnosti směrem k podstatnému rozšíření nabídky zavedením řady nových spojů. Na trati 122 dochází v návaznosti na úpravy na trati 121 k úpravě časové polohy vlaku 1908 a ke zrušení vlaku 19753. Na trati 223 se v pracovní dny od 1. 9. zavádí nový pár vlaků 26114/26127.

- Ústecký kraj – Na trati 132 dochází o víkendech od 5. 11. k prodloužení 3 párů vlaku až do Želiny, dále jsou vydány speciální jízdní řády tzv. železničních turistických linek Ústeckého kraje T3 Ústí nad Labem – Velké Březno (– Zubrnice), dopravce MBM rail; T4 Lovosice – Most, dopravce Railway Capital; T5 Libochovice – Mšené Lázne – Roudnice nad Labem, dopravce KŽC Doprava a T6 Kadaň – Podbořany/Radonice u Kadaně, dopravce Railway Capital.

- Kraj Vysočina – Je vydán speciální jízdní řád pro jízdu výletních vlaků na trati Moravské Budějovice – Jemnice, která bude v provozu o prázdninových víkendech, dopravcem je Railway Capital.

- Zlínský kraj – Na trati 280 došlo k posunu časové polohy vlaku 3236, vlak 3261 pojedou denně, vlak 3281 je zrušen. Na trati 281 došlo k posunu časové polohy vlaku 13234, na trati 283 pojedou vlaky 23206 v úseku Valašské Klobouky – Horní Lideč nově denně. Na trati 303 došlo u řady vlaků ke změně časové polohy, resp. k úpravě období jízdy. Na trati 331 je zrušen vlak 14242 a vlak 14226 pojedou denně se zastavením na všech zastávkách.

08. 06. 2016 Stát hledá „příběh o potřebě trati na letiště“. Za rady dá dva miliony (Praha – letiště/Kladno)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/pr-firma-vymysli-pribeh-drahy-na-letiste-fj-eko-doprava.aspx?c=A160607_2251592_eko-doprava_neh)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chce do roku 2024 postavit i vlakové napojení z centra Prahy na ruzyňské letiště. V případě projektování trasy nenechává správa nic náhodě – za téměř sto tisíc korun měsíčně platí PR agenturu Talk, která zajišťuje komunikační kampaň pro kolejové napojení letiště. Hodnota zakázky se zastavila těsně pod dvěma miliony bez DPH, takže se nemusela

soutěžit otevřenou soutěží. Když se připočítá DPH, dvoumilionová hranice padne. PR agentura ve svém materiálu, který správa zveřejnila původně jako součást smlouvy, vysvětluje nutnost kampaně tím, že je potřeba vysvětlit důležitost spojení na letišti. Agentura má za úkol vytvořit trati příběh a dlouhodobě mluvit o jejích přínosech. Naráží tak na fakt, že většina dopravních staveb u nás nejlepší pověst nemá.

Psaní příběhu vyjde na 105 tisíc korun měsíčně. „Projekt je pro nás důležitý, a pokud opravdu chceme zajistit jeho rychlou realizaci, pak je práce s veřejností nutná,“ vysvětluje mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Podle něj už tiskové oddělení nemá kapacitu, aby se věnovalo jen dráze na Kladno. „Během diskusí zjišťujeme, že mezi lidmi je už tolik verzí a tolik mylných informací, že se v tom veřejnost skoro nevyzná. Řada projektů i důležitých rozhodnutí je pak zablokována, protože lidé stavějí na mylných informacích,“ dodal Ptačinský.

Talk ve své prezentaci odkazuje na to, že jedinou velkou stavbou bez negativního vnímání je metro do Motola. Chce využít příběh v podobě pojmenování razicích štítů na tunel. Stejný příběh vymýšlí i u chystaných střešovických tunelů, kterými mají vlaky na Ruzyň jezdit. PR firma předjímá, že na ražbu bude znovu použit štít Viktorie, kterým v současnosti razí Metrostav tunel u Plzně. Jak tip tak nabízí pojmenovat štít jménem Spartakus (pojede od Sparty a Stromovky) a poté navrhuje „neustále opakovat způsob výběru jména“. Firma také založí facebookové stránky „Z Hlaváku na Havlák“, kde však bude podle projektu nutné „udržet populární (vtipnou) formu a odlehčené příspěvky“.

Rozhodly zkušenosti s „NIMBY efektem“

Záměr vybrat PR agenturu na mediální podporu projektu byl podle mluvčího SŽDC Ptačinského předem konzultován s ministrem dopravy Danem Ťokem. V dopravní oblasti podobné agentury používá například Kapsch, Metrostav, Ropid, Arriva a další. „Nad rámec zákona o veřejných zakázkách a v souladu s naší vnitřní směrnicí jsme oslovili více uchazečů. Dorazili nám tak tři nabídky. Od vítězné PR Talk, od EPA Consulting a Stratex communication,“ vysvětluje Ptačinský. Oslovené agentury mají podle něj zkušenosti s projekty, které vzbuzují u veřejnosti tzv. NIMBY efekt, tedy Not In My Back Yard, neboli česky „ne na mém dvorku“. Charakterizují ho postoje lidí, kteří odmítají, aby nějaká obecně prospěšná či nezbytná stavba byla nablízku jejich domova. „Tzv. Rychlodráha na Kladno je, vzhledem ke všem okolnostem, podle mého mínění právě takovým projektem,“ míní Ptačinský.

09. 06. 2016 Při rekonfiguraci jednotek railjet ČD nepochybily

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-27010/>)

ÚOHS uložil v minulosti ČD pokutu ve výši 25 mil. Kč za údajné porušení zákona o zadávání veřejných zakázek, kdy ÚOHS rozhodl, že ČD nespĺnily při zadání veřejné zakázky na rekonfiguraci jednotek railjet podmínky pro užití jednacního řízení bez uveřejnění. ČD s tímto rozhodnutím nesouhlasily a podaly opravný prostředek. Krajský soud v Brně se ztotožnil s argumentací ČD a zrušil rozhodnutí ÚOHS. Na základě rozhodnutí Krajského soudu v Brně byla věc vrácena ÚOHS k dalšímu řízení, ve kterém dal i ÚOHS za pravdu národnímu dopravci a s konečnou platností rozhodl, že ČD postupovaly plně v souladu se zákonem. Pokuta již byla v plně výši dopravci vrácena.

V rámci navazujícího obnoveného řízení se ÚOHS plně ztotožnil s argumentací Českých drah, že všechny podmínky pro využití jednacního řízení bez uveřejnění v dané věci byly splněny, a že České dráhy postupovaly plně v souladu se zákonem. Vzhledem k tomu ÚOHS řízení zastavil. Pokuta byla národnímu dopravci vrácena. České dráhy v tomto řízení úspěšně zastupovala advokátní kancelář Weil, Gotshal & Manges s.r.o.

09. 06. 2016 Soukromníci ostrouhali. Z Prahy do Budějovic budou po kolejích jezdit ČD (EC/IC)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/linka-praha-ceske-budejovice-posili-zakazku-vsak-dostanou-ceske-drahy-1ed/-eko-doprava.aspx?c=A160608_2251845_eko-doprava_rts)

Od prosince přibude vlaků mezi Prahou a Českými Budějovicemi a cesta se zrychlí o 19 minut. S časem lehce přes dvě hodiny tak může železnice konkurovat silnici. Stát však provoz posílené linky soutěžit nebude. Zakázku přiklepl Českým drahám. Horší zprávou je tento časový komfort pro daňové poplatníky – navzdory slibům, že se provoz dálkových spojů začne soutěžit, ministerstvo dopravy posílá zakázku na provoz nových vlaků rovnou Českým drahám, aniž by v soutěži či zjednodušeném poptávkovém řízení zjistilo skutečnou cenu na pokrytí ztrát z provozu nové linky. A kvůli tomu se už

bouří soukromí dopravci, kteří posílají stížnosti do Bruselu. „Je to obcházení zákonů i evropského nařízení, které nemůže projít,“ říká mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Ministerstvo dopravy taková obvinění odmítá. „Vláda rozdělila trh veřejných služeb v nadregionální dopravě na část, která bude předmětem otevírání trhu, a na část, které se to zatím netýká. Takový postup je plně v souladu s evropskou i českou legislativou,“ říká mluvčí resortu Tomáš Neřold.

Ministerstvo odeslalo už do meziresortního připomínkového řízení materiál, který počítá s tím, že dodatek ke smlouvě s Českými drahami ještě posvětlí vláda. Hraje se o hodně peněz. České dráhy si nacenily doplatek, který po ministerstvu budou za roční provoz chtít, na 85 milionů korun, smlouva počítá s provozem minimálně do roku 2019. Celkem tak České dráhy stojí blízko podpisu kontraktu bez soutěže za více než čtvrt miliardy. Jezdit by mělo celkem osm párů vlaků ve všední dny, které budou po cestě zastavovat jen v Táboře a budou vedeny většinou jako kategorie EuroCity/InterCity. Jeden pojede až do Českého Krumlova, čtyři až do rakouského Linze, kde by měla doba jízdy z Prahy klesnout pod čtyři hodiny.

Jen třicet cestujících ve vlaku?

Záhadný je to přitom i způsob výpočtu – České dráhy si v kalkulaci odhadly, že z nových vlaků budou mít výnosy celkem kolem 25 milionů korun. „Pokud se podíváme na cenu jízdenky z Prahy do Českých Budějovic, vychází to na třicet cestujících na vlak. Nechápu, proč si stát objedná tuto službu u dopravce, který je schopen přilákat jen tak málo cestujících,“ podotkl Daniel Adamka z Arrivy, která chce od prosince zavést přímé vlaky mezi Prahou a Českým Krumlovem. Podle ministerstva jde však jen o úvodní kalkulaci a úřad bude odhad dál sledovat, aby odpovídal realitě.

Soukromníci jsou znepokojeni i z jiných důvodů – jak RegioJet, tak Leo Express mezi oběma městy provozují autobusy, které získají rychlejšími vlaky vážnou konkurenci. Zajiždění do Českého Krumlova vlakem ráno z Prahy vysvětlují ministerští úředníci základní dopravní obslužností, tento čas přitom využívají hlavně zahraniční návštěvníci pro cesty na jih do jedné z vyhledávaných destinací. Pro spojení dosud hojně využívají právě autobusy soukromníků. „Není důvod, aby Česká republika dotovala dopravu pro turisty IC/EC spoji do Českého Krumlova. Celou IC/EC objednávku považujeme za provokativní obcházení pravidel, kdy stát chce nahradit soutěžní pravidla a nařízení EU usnesením vlády,“ říká Petra Valentová z Leo Express.

Stát ve svém materiálu počítá s tím, že se současná rychlíková linka R7 změní na expresní linku Ex7 a R17. Rychlíky i nadále pojedou ve špičce po hodině, mimo špičku po dvou hodinách, nově budou kromě stávajících stanic zastavovat ještě v Plané nad Lužnicí. Pro cestující by mělo být příjemnou změnou i nasazení lepších vozů než dosud. České dráhy počítají hlavně s flotilou modernizovaných vagonů. Dopravce zatím nechce plány příliš komentovat, čeká na definitivní potvrzení objednávky ministerstva. Koridor mezi Prahou a Českými Budějovicemi dosud není hotový. Až se dokončí další úseky, měly by vlaky cestu zvládnout za hodinu a půl.

10. 06. 2016 Soutěž o dostavbu čtvrtého koridoru má nečekaného vítěze z Litoměřic (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/soutez-o-dostavbu-ctvrteho-koridoru-ma-necekaneho-viteze-z-litomerice-1301092>)

Rvačka o největší stavební sousto na železnici posledních let spěje k překvapivému vyústění. Nejnižší cenu za dostavbu čtvrtého železničního koridoru s předpokládanou hodnotou 3,6 miliardy korun nabídla podle informací deníku E15 litoměřická společnost Chládek & Tintěra. Stavební obři jako Eurovia, Strabag, skupina Porr a OHL ŽS následují s výrazným odstupem. Firma Chládek & Tintěra je ochotna postavit šestikilometrový úsek mezi pražskou Hostivaří a Vršovcem za necelé 3,4 miliardy korun. Jediná tak skončila pod předpokládanou cenou, sdružení Eurovia a Strabag Rail na druhém místě nabídlo 4,2 miliardy. Další nabídky v pořadí se této ceně podobají. „Nevím, kde se tyto informace vzaly. Hodnotící komise ještě nedokončila svou práci, jasno bude zhruba do tří týdnů,“ řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. Na dotaz deníku nicméně nabídku potvrdil i obchodní ředitel Chládek & Tintěry Pavel Stoužil. Podle něho firma prošla kvalifikací, komise nyní hodnotí technickou část. Hlavním kritériem nakonec bude cena.

Pro litoměřickou společnost s ročními tržbami kolem 1,2 miliardy korun by šlo o největší zakázku vůbec. Pro srovnání: Eurovia je podle tržeb zhruba dvanáctkrát větší. I proto je možné zaslechnout pochybnosti, zda menší firma náročný projekt zvládne. Na správě železnic mají stále v živé paměti krach modernizace trati Hanušovice – Jeseník, kde vítězné sdružení firem Klement a A-Híd vůbec nezačalo stavět. „Není to žádný nesmysl. Jako tradiční dodavatel na železnici jsme schopni stavbu bez problémů zrealizovat,“ řekl Stoužil. Připomněl, že vítězná cena se nejvíce blíží té předpokládané.

Změny v městské dopravě

Napojení jihočeského koridoru na Prahu přinese velké změny v městské a příměstské dopravě. Nová trať bude čtyřkolejná a po dokončení se vyhne stanici Praha-Strašnice, která bude zrušena. Naopak nově vzniknou zastávky Praha-Zahradní Město a Praha-Eden, kompletní rekonstrukcí projde nádraží Vršovice. Na Zahradním Městě vznikne přestupní uzel na MHD.

10. 06. 2016 Překvapení na dráze: Arriva dvakrát denně do Trenčína, Leo do Varšavy (GVD 2016/2017)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nove-vlaky-pro-trat-mezi-prahou-a-moravou-f1s-eko-doprava.aspx?c=A160610_095247_eko-doprava_suj)

Řadu překvapení skrývá návrh nového jízdního řádu na hlavní trase mezi Prahou, Olomoucí a Ostravou. Nové spoje chystají jak České dráhy, tak i alternativní dopravci. Vyplývá to z prvního zveřejněného návrhu na jízdní řád 2016/2017, jehož podobu začaly zveřejňovat jednotlivé kraje. Grafikon pro nejméně frekventovanější trať už zveřejnil například Moravskoslezský kraj. Nejde ještě o konečnou podobu, ta bude jasná na konci září. Největší nárůst kapacity chce na trase dosáhnout společnost Arriva vlaky. Ta si objednala u Správy železniční dopravní cesty kapacitu na dva páry vlaků denně mezi Prahou a slovenským Trenčínem přes Vlárský průsmyk. Arriva dosud jezdí z Prahy do Trenčína v sobotu a zpět v neděli, nově chce každý den. Její plány však ještě nejsou definitivní. „Linka do Trenčína je úspěšná, a proto plánujeme její rozšíření. Některé spoje máme vyprodané,“ vysvětluje šéf Arrivy Daniel Adamka. Podle návrhu jízdního řádu by Arriva vyjížděla v pracovní dny z Prahy v 8:19 a 14:19, o víkendech pak v 16:19. Dopravce chce dál na trase jezdit se svými motorovými vozy. Ty chce ale použít i na jiné trasy, kde má zažádáno o kapacitu: jeden pár vlaků chce posílat z Prahy do Českého Krumlova a jeden z Prahy do Domažlic.

Moravana střídá Ostravan

Mezi Prahou a Ostravou vlaků od příštího jízdního řádu přibude. Důvodem je především nový spoj Ostravan, který nahrazuje ve směru z Prahy současný expres Moravan vyjíždějící po půlnoci z Prahy. Kromě neděle pojedou každý den namísto jen do Přerova až do Ostravy. Zpět do Prahy se vydává ve čtyři hodiny ráno. Nový jízdní řád dál rozšiřuje přímé spojení Prahy s Polskem. České dráhy zavedou nově přímý vlak Cracovia. Přímé denní vlaky mezi Prahou a Krakovem se vrací do jízdního řádu po několikaleté pauze. Na polské koleje chce také vstoupit Leo Express. Po zahájení autobusových linek chce jezdit jednou denně z Prahy do Varšavy a zpět, půjde o vlak s odjezdem z Prahy v 15:13, který dojedou do polské metropole kolem půlnoci a pojedou zpět. „Usilujeme o vytvoření železniční a autobusové sítě v Evropě. Česko a Polsko již spojujeme autobusy a logicky teď následuje vlaková expanze. Nicméně žádost o kapacitu ještě není z polské strany potvrzena,“ dodala mluvčí Leo Express Petra Valentová.

10. 06. 2016 V roce 2023 by v Německu mohly jezdit vlaky bez strojvedoucích

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/v-roce-2023-by-v-nemecku-mohly-jezdit-vlaky-bez-strojvedoucich/1359799>)

Nejpozději za sedm let by po vybraných německých železničních tratích mohly jezdit vlaky bez strojvedoucích. V rozhovoru poskytnutém dnešnímu vydání listu Frankfurter Allgemeine Zeitung to uvedl šéf německého železničního dopravce Deutsche Bahn (DB) Rüdiger Grube. Společnost tím chce zvýšit konkurenceschopnost vůči silniční dopravě. "Počítám s tím, že v roce 2021, 2022 nebo 2023 budeme tak daleko, že na části naší sítě budeme moci jezdit plně automatizovaně," uvedl Grube. "Plně automatizovaná jízda je v komplexním traťovém systému, v němž se pohybují rychlé a pomalé osobní vlaky i nákladní vlaky, sice těžší než v případě metra, je ale možná," dodal. Vzhledem k pokračující digitalizaci je nutné držet krok s konkurencí, zdůvodnil záměr Grube. První zkoušky plně automatizovaných vlaků už podle něj probíhají v Sasku.

12. 06. 2016 Na přejezdech stoupá počet nehod: Statistiky už letos evidují 19 mrtvých

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1815020-na-prejezdech-stoupa-pocet-nehod-statistiky-uz-letos-eviduji-19-mrtvych>)

Za prvních pět měsíců letošního roku přibýlo srážek s vlakem na železničních přejezdech. Výrazně narostl i počet obětí: při 74 nehodách zemřelo 19 lidí, což je meziročně o 12 více. Ze statistik Drážní

inspekce přitom vyplývá, že poslední čtyři roky se nehodovost vlaků dařilo snižovat, například rušením železničních přejezdů. Podle Drážní inspekce je nejčastějším prohřeškem ignorování zabezpečovacího zařízení. „Nejtragičtější následky mají střetnutí na železničních přejezdech zabezpečených světelnou výstražnou signalizací bez závor,“ řekl pro ČT mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC) se proto snaží zrušit co největší počet železničních přejezdů. Za posledních deset let k tomu přistoupila v 507 případech. „Jedná se zejména o přejezdy, které jsou méně využívány, případně když jsou v těsné blízkosti vedle sebe nebo lze přejezd nahradit mimoúrovňovým křížením,“ dodal mluvčí SŽDC Marek Illiaš.

Obětí je více hlavně kvůli neukázněným řidičům

Podle SŽDC i Drážní inspekce můžou za nehody nejčastěji neukáznění řidiči. „Celých 99 % všech nehod na železničních přejezdech zavíní řidiči, kteří pro pár ušetřených minut ohrožují nejenom sebe, ale především životy nevinných lidí. Nehodám prakticky předcházet nelze. Všechny železniční přejezdy jsou zabezpečeny a odpovídají všem platným normám a zákonům,“ dodal Illiaš.

12. 06. 2016 Dráhy se snaží zabránit vstupu RegioJetu na trať do Bratislavy (Praha – Brno...)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-se-snazi-zabranit-vstupu-regiojetu-na-trat-do-bratislavy-1301327>)

Drážní úřad bude rozhodovat o právu na vstup soukromého dopravce na železniční trať v Česku. Proti vstupu RegioJetu Radima Jančury na trať Praha - Brno - Bratislava se na regulační orgán obrátily České dráhy, které na trase mezi Prahou a Brnem provozují vlaky objednané státem. Drážní úřad bude posuzovat, zda vstupem dalšího dopravce na tuto trasu nedojde k ohrožení služeb v rámci vnitrostátní dopravy, řekl ředitel Drážního Úřadu Jiří Kolář. Podle RegioJetu stát jeho vstupem na trať ušetří. „V rámci našich kompetencí musíme nyní provést analýzu stávajícího trhu na trase. Požádali jsme subjekty, kterých se to týká, aby nám zaslaly podklady a svá stanoviska. Na jejich základě pak situaci posoudíme a vydáme rozhodnutí o právu k přístupu na železniční infrastrukturu. Předpoklad termínu rozhodnutí je v průběhu srpna,“ uvedl Kolář. Drážní úřad řeší podobný spor vůbec poprvé, dosud v tuzemsku platilo nepsané pravidlo, že dopravce může vyjet kamkoliv si zažádá. Podobnému sporu na trati Praha – Ostrava stát předešel tím, že ji přestal dotovat.

Požadavek RegioJetu o přidělení kapacity pro jeden pár vlaků mezi oběma hlavními městy potvrdil letos v dubnu správce slovenských kolejí Železnice Slovenskej republiky (ŽSR). „ŽSR budou nyní posuzovat polohy a počet tras vlaků vzhledem k výlukové činnosti při stavbě koridorů a také s ohledem na technologické možnosti stanic. Také se musí posoudit, zda objednávky nejsou v rozporu s objednávkami jiných dopravců. Konečný návrh časových poloh a počtu vlaků bude známý v září,“ uvedla tehdy mluvčí společnosti Martina Pavliková.

Konkurence může prohloubit ztráty

Smyslem takzvaného posouzení hospodářské vyváženosti má za cíl ochranu peněz, které na dopravní obslužnost vynakládá stát. Obecně totiž dopravcům jezdícím v závazku veřejné služby doplácí stát nebo kraj prokazatelnou ztrátu, tedy rozdíl mezi náklady na provoz a tržbami z jízdného. Zavedení nové komerční linky ale může objednaným spojům odvést zákazníky ke konkurenci, snížit tržby a zvýšit tak objem dotací, které bude muset stát na provoz doplatit. Drážní úřad proto musí posoudit, zda uvedené riziko nehrozí u uvedeného železničního spojení. „Jsme přesvědčeni, že zařazení těchto spojů je nesystémové a dle našeho názoru poškodí ekonomiku dotčených linek dotovaných v předmětných relacích ministerstvem dopravy ČR i objednatele ve Slovenské republice,“ uvedl pro E15 mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Podle něj by přidání dvou konkurenčních spojů jen prohloubilo ztráty hrazené z veřejných rozpočtů.

Přímý vlak z Prahy do Hodonína

RegioJet napsal, že na trase z Brna do Prahy nyní existují dva zcela oddělené provozní koncepty vlaků. Jednak jde převážně o mezinárodní vlaky jezdící v hodinovém intervalu a vedle toho dva další páry vložených expresů, které jedou ráno z Brna do Prahy a odpoledne v opačném směru. Tyto dva páry vlaků, jezdí v krátkých soupravách, nepřevpravují mezinárodní cestující s dražšími jízdenkami, a jsou tudíž nejvíce ztrátové. Právě tyto dva páry vlaků bez nároku na dotace chce RegioJet převzít. Firma navíc plánuje prodloužení trasy těchto spojů s tím, že jeden z nich by vytvořil nové přímé spojení bez přestupu mezi Hodonínem a Prahou. „Je to dvojitý přínos pro daňové poplatníky. Stát na jedné straně ušetří na dotacích a na straně druhé občané dostanou novou kvalitu rychlého vlakového spojení právě například z oblasti Hodonína a dalších s Prahou a dalšími městy v ČR,“ uvedl mluvčí společnosti Aleš Ondrůj.

13. 06. 2016 Leo Express zdržel platby za koleje, chtěl se odškodnit za požár

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-zdrzel-platby-za-koleje-chtel-se-odškodnit-za-pozar-1301388>)

Dopravní společnost Leo Express se dostala do sporu se Správou železniční dopravní cesty. Dopravce zdržel platbu za použití kolejí s tím, že si peníze nechá jako náhradu za škody, které mu v provozu způsobil únorový požár železničního uzlu v Bohumíně. Správa železnic ale takový postup nepřipouští. „Bylo jim vysvětleno, jak musejí jednotlivé kroky následovat a jaký bude další společný postup v této věci,“ uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Podle něj tak Leo Express své závazky v následujících dnech zaplatí. O náhradě samotné škody přitom prý zatím nelze hovořit, neboť mimo jiné není jasné, co bylo příčinou požáru. „Pro nás je Bohumín klíčovým dopravním uzlem a problémy související s požárem nám způsobilily daleko větší škody než například státem vlastněné konkurenci, která jezdí v závazku,“ řekla mluvčí Leo Expressu Petra Valentová. Výši škody a zdržené částky žádná ze stran nezveřejnila. Jde však o precedens. Leo Express chce dosáhnout toho, aby v poplatcích za dopravní cestu byly do budoucna zohledňovány i výluky a další komplikace s drážní infrastrukturou. „Postup v podobných případech začíná řešit také Evropská komise tak, aby dopravci mohli požadovat náhradu škody na správci infrastruktury. A o to se také snažíme opírat,“ doplnila Valentová.

13. 06. 2016 Leo Express má nového akcionáře. Pivovárníka Burdu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-ma-noveho-akcionare-pivovarnika-burdu-1301528>)

Dopravní skupina Leo Express významně mění akcionářskou strukturu. Firma podnikatele Leoše Novotného získala investora, kterým je bývalý většinový vlastník pivovarnické skupiny Pivovary Lobkowicz Group Martin Burda. Nový investor získal v Leo Expressu čtrnáctiprocentní podíl a stal se po Novotném druhým největším akcionářem. Informaci přinesl server MotejlekSkocdopole.com. Deníku E15 to potvrdil Burda i mluvčí Leo Expressu Petra Valentová, zdrželi se ale dalšího komentáře. Podle serveru nicméně nový investor věří v úspěšný průnik společnosti na americký trh.

Leo Express založil Novotný primárně jako vlakového dopravce. V roce 2012 začala firma provozovat s novými soupravami Stadler Flirt spojení mezi Prahou a Ostravskem. Vlaky začaly časem jezdit až do Košic a postupně se na ně napojovaly autobusové linky do Polska, Rakouska a na Ukrajinu. Díky partnerství s FlixBusem má firma v síti i linky do Německa. Minulý týden pak oznámila akvizici polské minibusové firmy Tiger Express, která obsluhuje spojení Ostravska především s polskými letišti. Původní majitel Tiger Expressu Peter Jančovič se stal rovněž akcionářem Leo Expressu. Dalším akcionářem je generální ředitel Peter Köhler, který vlastní více než dvě procenta. Leoš Novotný si drží stále více než osmdesát procent. Burda podle serveru MotejlekSkocdopole.com kontroluje například Lázně Luhačovice nebo Léčebné lázně Jáchymov, podíl v pivovarech Lobkowicz údajně prodal za více než miliardu.

Leo Express loni zůstal ve ztrátě, hospodaření se ale zlepšilo. Společnost utržila rekordních 263 milionů, což je meziročně o 37 procent více. 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.

13. 06. 2016 Kladno chce stejně jako Praha 6 trať rychlodráhy na svém území v tunelu

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/kladnu-se-nelib-reseni-rychlodrahy-db4-/praha-zpravy.aspx?c=A160613_132014_praha-zpravy_nub)

Vedení Kladna se ohradilo proti stávajícímu návrhu rychlodráhy, která má vést do Prahy, a nechalo si vypracovat vlastní řešení. Navrhuje v něm variantní vedení trati, vedení vlaku novou tunelovou tratí či zkrácení doby pro většinu obyvatel města jedoucích do Prahy o 15 až 20 minut. Projekt Modernizace trati Praha – Kladno s napojením na letiště je více než 20 let starý a neodpovídá potřebám a požadavkům na moderní železniční spojení, míní kladenská radnice. Přišla proto s novým řešením.

V aktuálním návrhu vidí město několik nedostatků. Vadí mu odtržení Městského stadionu Sletišť od zbývající části města. „Tím by oblíbená klidová zóna ztratila komfort jednoduché dostupnosti,“

vedla mluvčí Kladna Lenka Růžková. Další „vadou na kráse“ pak podle Kladna je fakt, že projekt počítá s modernizací stávajícího železničního koridoru, který vznikl v 19. století kvůli dopravě uhlí. Vlak proto podle Růžkové nejede nejrychlejší trasou a město jen okrajově obkrouží. „Odstavné parkoviště P+R je plánováno pouze u hlavní vlakové zastávky Kladno. Zdvojkolejnění trati navíc zásadně odmítají občané Kladna, kteří v její blízkosti žijí,“ vyjmenovala dále Růžková, s čím město nesouhlasí. Kladenský primátor Milan Volf se domnívá, že pokud nepřivedou vlak k lidem, cestujícího ho nebudou používat. „Než dojedou z našeho největšího sídliště na vlakovou zastávku a pokud připočtu dobu parkování a čekání na spoj, tak za stejný čas budou autem na kraji Prahy,“ domnívá se Volf. „Dvacet miliard za dvě minuty zrychlení nemá logiku,“ dodává Růžková.

Přes Kladno novým tunelem

Město tak navrhuje, že lepším řešením by bylo vést trať, která spojí Prahu s Kladnem přes Letiště Václava Havla přímo. Schválená varianta totiž počítá s přímou spojnicí Praha – Kladno a odbočkou na letišti za stanicí Praha-Ruzyně. Na území Kladna by pak podle plánů města měla rychlodráha vést tunelem. Vlak by měl také obsluhovat střed města, ale i centra kladenských sídlišť Kročehlavy, Sítňá a Rozdělov. Podle řešení města by přes 60 procent Kladeňáků mělo zastávku v docházkové vzdálenosti. Zároveň navrhuje bezodkladné zahájení opravy stávající trati a nasazení kvalitních vlakových souprav, čímž by se cestujícím výrazně zkrátila a zpříjemnila cesta již během dvou až tří let.

Studii nyní město zaslalo ministerstvu dopravy a čeká na jeho vyjádření. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zatím pokračuje v přípravě trati z centra na Letiště Václava Havla a do Kladna. Počítá se s tím, že Prahou 6 povede trať pod zemí. Ministerstvo nedávno slíbilo, že prověří, zda je záměr ekonomicky efektivní. Kladno proto doufá, že by mohlo souběžně posoudit i jeho návrh a případně navrhuje využití stejného razicího stroje pro zahloubení dráhy jako v Praze 6. Proti rozšiřování jednokolejky mezi Hradčanskou a Veleslavínem na dvojkolejnou trať loni protestovali obyvatelé Prahy 6.

13. 06. 2016 Převod starého nádraží v Ústí skončil, zachránci slaví a shání piano (Ústí nad Orlicí)

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/prevod-nadrazi-v-usti-nad-orlici-konci-dxu-/pardubice-zpravy.aspx?c=A160613_100353_pardubice-zpravy_msv)

Definitivní tečka za letitou snahou o záchranu staré nádražní budovy v Ústí nad Orlicí je dopsána. V pondělí totiž skončil převod majetku do rukou nových majitelů ze společnosti Oustecké nádraží, kteří kulturní památku uchránili před demolicí. Lhůta pro zapsání nových majitelů do katastru nemovitostí vypršela. Opuštěný objekt postavený koncem 19. století by měl brzo znovu ožít. „Máme potvrzené dva nájemníky, kteří chtějí v budově bydlet. Spojili jsme se i s jedním českým mlékárenským podnikem, který uvažuje, že by v našich prostorách zřídil podnikovou prodejnu a případně tam otevřel i mléčný bar. Jsme na počátcích jednání a přál bych si, aby to dopadlo dobře,“ uvedl jeden z nových vlastníků Martin Kadrman. Spolu s dalšími zástupci, mezi které patří i známá dokumentaristka a režisérka Olga Sommerová, nyní hledá i budoucího provozovatele nádražní restaurace. Tu by cestující uvítali i kvůli tomu, že v nové výpravní budově vzniklé při více než miliardové rekonstrukci celého uzlu se na občerstvení příliš nemyslelo. Lidé si tak mohou koupit pouze drobnosti z automatu. „Chtěli bychom mít stylovou nádražní restauraci s rozumnými cenami, která by se duchem vracela na přelom 19. a 20. století. Přivítáme i někoho, kdo by si zde zřídil minipivovar. Pro pivní ležák už máme i název. Přízemí chceme zaplnit službami pro cestující,“ říká Kadrman.

Při prohlídce uvidí zájemci i protiatomový kryt

První akce se u budovy přezdívané Stará dáma uskuteční už o víkendu. V sobotu budou mít návštěvníci možnost prohlídky budovy od sklepů až po půdu. Zájemci se tak dostanou i do prostorů, které slouží jako kryt civilní obrany. Uvidí však i byty ve vyšších patrech, které hodlají vlastníci pronajímat. Dva nájemci už s bydlením počítají. Část ze sedmičky bytů bude nutné rekonstruovat, k pronájmu poté ale nebudou všechny. „Musí se udělat nové rozvody elektřiny, vody a plynu, abychom splňovali veškeré hygienické předpisy a pak mohli prostory pronajímat,“ upozornil Kadrman.

Kromě obchodů, v nichž by se měl prodej zaměřit na lokální výrobce, se má staré nádraží změnit i na kulturní prostory. Než však bude budova zevnitř opravena, hodlají majitelé pořádat jednorázové akce podobné sobotnímu dni otevřených dveří, který začíná v 15 hodin. Zatím plánované novinky poznají cestující v příštích týdnech mimo budovu. „Venku umístíme knihovnu, která bude volně přístupná u pražského nástupiště. Lidé si nějakou knihu půjčí a jinou dají naopak ostatním k dispozici. Pak ji vrátí na některé z dalších stanic. Funguje to ve větších městech, ale i třeba v nedaleké České Třebové,“ dal příklad Kadrman. Kromě brzd přijíždějících vlaků by se pak prostorem mohli linout i jiné

zvuky. „Sháníme piano. Pokud někomu doma překáží a nechce ho vyhodit, může nám ho darovat. Pak si na něm bude možné zahrát přímo u nástupiště,“ dodal Kadrman.

13. 06. 2016 Dráhy vypsalý soutěž na opravy elektrických vlaků za 600 milionů (RegioPanter, InterPanter)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-vypsalý-soutez-na-opravy-elektrických-vlaku-za-600-milionu-1301609>)

České dráhy vypsalý výběrové řízení na takzvané hlavní a vyvazovací opravy pro pět typů elektrických jednotek vyrobených tuzemskou Škodou Transportation. Hodnotu pravidelných oprav takzvaných RegioPanterů a InterPanterů během následujících pěti let dopravce odhadl na více než 600 milionů korun. Vyplývá to z informací uveřejněných ve Věstníku veřejných zakázek. Vyvazovací a hlavní opravy je nutné provést u každého vlaku po ujetí určitého počtu kilometrů. U RegioPanterů, které jsou určeny pro regionální dopravu se vyvazovací opravy provádí při 600 najetých kilometrech a hlavní opravy po 1,2 milionech ujetých kilometrů. U verze určené pro dálkovou dopravu se pak vyvazovací opravy provádí po 900 kilometrech hlavní po 1,8 milionu kilometrů. Důvodem jsou odlišné podvozky a další technické parametry těchto vozidel, řekl ČTK mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

České dráhy nakoupily celkem 14 souprav vozidel Interpanter za 2,7 miliardy korun. Jezdí na trasách z Prahy do Brna přes Českou Třebovou, z Brna do Olomouce přes Břeclav, nebo na trase Praha – Hradec Králové – Trutnov. Regionální verze pak jezdí na linkách v Jihočeském, Olomouckém, Ústeckém, Pardubickém a Královéhradeckém kraji.

13. 06. 2016 Cestování v úseku Stéblová – Opatovice nad Labem je díky modernizaci rychlejší, bezpečnější a pohodlnější

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

Správa železniční dopravní cesty vybuřovala 2. kolej na traťovém úseku Stéblová – Opatovice nad Labem. Projekt je první částí modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim. Hlavním přínosem stavby je především zvýšení traťové rychlosti a zajištění většího pohodlí a bezpečnosti cestujících. Modernizace zahrnovala výstavbu druhé koleje mezi železničními stanicemi Stéblová a Opatovice nad Labem, kompletní rekonstrukci stávající koleje, vybudování bezbariérových nástupišť, protihlukových stěn a nového trakčního vedení. Součástí stavebních prací byla rovněž instalace nového zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, nového dispečerského řízení a dálkové diagnostiky technologických systémů. „Jedním z největších přínosů modernizace je zvýšení traťové rychlosti, a tedy i zkrácení jízdních dob. Vlaky mohou v úseku Stéblová – Opatovice nad Labem projíždět rychlostí až 160 km/h. Modernizace také navýšila přepravní kapacitu a zajistila větší bezpečnost provozu a dostupnost pro osoby s omezenou možností orientace,“ shrnul přínosy projektu generální ředitel SŽDC Pavel Surý. „Před stanicí Stéblová jsme vložili na trať jednu z nejdelších výhybek v České republice, která díky své délce 94 metrů umožňuje vlakům jet do odbočky rychlostí až 130 km/h,“ uvedl projektový manažer společnosti Skanska Milan Svatoň. „Modernizaci tratě určitě ocení obyvatelé Opatovic nad Labem, kde jsme postavili novou zastávku tak, aby byla zhruba o jeden kilometr blíže centru obce,“ dodal.

V souladu s globálním cílem prioritní osy 3 Operačního programu Doprava, jímž je zlepšení železniční dopravy mimo transevropskou dopravní síť TEN-T, bylo dosaženo zvýšení dopravní dostupnosti, snížení provozních nákladů a zajištění kapacity dráhy a kvality železničního provozu pro výhledový rozsah dopravy. Celkové náklady stavby s názvem Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 1. stavba, zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice nad Labem činily 995 307 682 Kč bez DPH. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava navržen ke spolufinancování Evropskou unií, kdy plánovaná výše příspěvku z Fondu soudržnosti představuje až 739 103 205 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem prací byla společnost Skanska a. s.

Název stavby	Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 1. stavba, zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice nad Labem
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	Skanska a. s.
Termín zahájení	06/2014

Termín dokončení	11/2015
Celkové náklady stavby	995 307 682 Kč bez DPH
Plánovaný příspěvek EU	739 103 205 Kč

14. 06. 2016 I po rekonstrukci zůstává šumavská trať doménou motorových lokomotiv (Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1817060-i-po-rekonstrukci-zustava-sumavska-trať-domenou-motorovych-lokomotiv>)

Na horské trati z Klatov do Železné Rudy skončila modernizace. Správa železniční dopravní cesty při ní zvýšila rychlost, zlepšila zabezpečení provozu a také zvýšila kapacitu trati. Nadále však zůstává jednokolejná a nedočkala se ani elektrizace. Rekonstrukce proměnila některá charakteristická místa trati mezi Klatovy a Železnou Rudou. U Janovic nad Úhlavou již nejsou mechanická návěstidla, minulostí jsou mechanické závory, hradla a hlásky. Celou trať kontrolují dispečeri dálkově – jeden z Klatov, druhý pomocný dispečer z Železné Rudy-Alžbětína.

Rekonstrukce se dotkla především stanic, kde vznikla nová nástupiště. Ze zastávky Zelená Lhota je výhybna, díky nové koleji se zvýšila i kapacita celé trati. Mimo stanice nechala SŽDC vyměnit železniční svršek pouze v místech, kde byl v nejhorším stavu. To však stačilo ke zvýšení traťové rychlosti na 60 až 90 kilometrů za hodinu. „Revitalizace je uzavřená, odstraňují se nedodělky,“ poznamenal při slavnostním ukončení modernizace náměstek generálního ředitele SŽDC Mojmír Nejezchleb.

Šumavská trať, která mezi Nýrskem a Špičákem překonává 400 metrů výšky, však i po rekonstrukci zůstává doménou dieselových lokomotiv. Elektrizovat ji se železničáři nerozhodli. „Diskutovalo se o tom, ale to by znamenalo rozsáhlé úpravy tunelu,“ podotkl Pavel Paidar ze SŽDC s odkazem na špičácký tunel, který byl s 1 747 metry až do roku 2006 nejdelší v českých zemích. Trasa z Klatov do Železné Rudy je součástí trati, která začíná již v Plzni. Úsek Plzeň – Klatovy se SŽDC chystá rekonstruovat, zvýšit jeho kapacitu i traťovou rychlost. Nádraží Železná Ruda-Alžbětín potom leží přímo na státní hranici a pokračuje z něj trať do německého Plattlingu. Oproti minulosti však již nejedí vlaky přes hranici a ani na sebe příliš dobře nenavazují. Například po příjezdu rychlíku z Prahy musí cestující na další spoj do Bavorska čekat půl hodiny a podle návrhu jízdního řádu na příští rok, který zveřejnil krajský koordinátor dopravy Poved, to tak zůstane i v budoucnu.

14. 06. 2016 Stříbrný šíp na železničním veletrhu září jasněji než nejnovější lokomotivy (Czech Raildays)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1816568-stribrny-sip-na-zeleznicnim-veletrhu-zari-jasneji-nez-nejnovejsi-lokomotivy>)

Slavnostní křest má za sebou čerstvě zrekonstruovaný meziválečný železniční motorový vůz Stříbrný šíp. Mělo jít o „lidovější“ alternativu ke Slovenské strelce, její slávy ale Stříbrný šíp nikdy nedosáhl. Hned na počátku totiž jeho rozjezd ukončila okupace, která motorovým vozům nepřála. Nyní by to mohlo být jiné. Zatímco dochovaný vůz Slovenské strelce se dost možná již nikdy nerozjede, Stříbrný šíp je připraven vyrazit na trať.



Na počátku 30. let minulého století fascinovaly Evropu rychlé a komfortní železniční motorové vozy, které začaly jezdit na expresních spojích mezi největšími německými městy. Československo se rozhodlo úspěchy „Létajícího Hamburčana“ a od něj odvozených typů napodobit. Jak popisuje web Prototypy.cz, v roce 1935 stanovilo ministerstvo železnic pět kategorií motorových vozů. Do vrcholné kategorie těch rychlíkových spadala již rozestavěná Slovenská strelca M 290.0.

Pro druhou kategorii lehkých čtyřnápravových motorových vozů potom vypsalo ministerstvo soutěž, do které poslaly návrhy všechny velké československé strojírny své doby: Ringhoffer-Tatra, kde už měli zkušenosti s výrobou zmíněné Slovenské strelce; Skoda, jež se mohla pochlubit starším motorovým vozem M 274.0 (Modrý šíp); Královopolská, která vyráběla alternativní verzi Modrého šípku M 273.0; a ČKD spolu s dceřinou Pragou. ČSD chtěly, aby prototyp vyrobily jak ČKD, tak Tatra, ale nakonec vznikl pouze vůz s mechanickým přenosem výkonu od ČKD – Stříbrný šíp. „Ve spolupráci s vysočanskou automobilkou Praga vzniklo jedinečné vozidlo, které v mnoha ohledech předběhlo svoji dobu. Především způsob provedení kostry a opláštění skříně vozu s užitím řady hliníkových

a odlehčených ocelových prvků řadí technologii výroby Stříbrného šípu až do oblasti letecké konstrukce,“ charakterizovala nyní tehdejší prototyp mluvčí Českých drah Kateřina Šubová.

Ve srovnání se Slovenskou strelou měl být Stříbrný šíp méně luxusní. Zatímco Slovenská strela byla postavena, aby splnila kritéria tehdejší druhé třídy, Stříbrný šíp měl vozit cestující třetí třídy. Jeho interiér byl ovšem takový, že by jím nepohrdli ani dnešní cestující. „V kůži potažených sedadlech s opěrkami hlavy se mohlo usadit až 64 pasažérů a osobitost vozu dotvářely četné chromované kovové doplňky,“ podotkla mluvčí ČD. Motorový vůz od ČKD měl jezdit na méně vytižených rychlících a spěšných vlcích, což se ale nikdy nestalo. Podle Ludvíka Urbana z Českých drah byl vůz slavnostně předán do provozu 14. března 1939. „Následující den začala okupace Československa Německem, takže další vývoj a provoz byl zastaven,“ přiblížil.

Válečná léta motorovému železničnímu provozu v Československu nepřála z více důvodů, zejména však pro nedostatek paliva. Za okupace tak byl Stříbrný šíp (ale nejen on) odstaven. Až na přelomu 40. a 50. let se krátce dostal do provozu, ale záhy byl znovu odstaven, částečně odstrojen a začal chátrat. Přes občasné pokusy o jeho záchranu skončil na počátku 90. let Stříbrný šíp na odstavné koleji libeňského depa a jeho smutné torzo mohli sledovat cestující, kteří tudy po tehdejší vítkovské trati přijížděli na hlavní nádraží. Později ho sice převzalo muzeum v Lužné, ale rekonstrukce skutečně začala až v roce 2011. Před dvěma lety ho získala dceřiná společnost ČD – Výzkumný ústav železniční (VÚŽ). V jeho vlastnictví Stříbrný šíp letos znovu ožil. VÚŽ dal najevo, že bude Stříbrný šíp nabízet k využití při nostalgických akcích. Rostislav Kolmačka z VÚŽ podotkl, že jde o unikátní pozůstatek celé jedné železniční éry: „Když pomínu Slovenskou strelu, která stojí v Kopřivnici, je to vlastně jediný svědek meziválečné konstrukce.“

Na Raildays přijela i pivní tramvaj

Zástupci VÚŽ, ale i Českých drah pokřtili zrekonstruovaný Stříbrný šíp po zahájení ostravského železničního veletrhu Raildays. Nebyl to jediný křest. Nákladní dopravce ČD Cargo představil a pokřtil svoji první elektrickou lokomotivu Siemens Vectron. Jejím prvním uživatelem v Česku však společnost ČD Cargo není, do čela svých vlaků si je pronajímá i Regiojet a jezdí také v čele některých nákladních vlaků soukromých dopravců. Kromě Českých drah, které přivezly i jednotku Interpanter a některé své modernizované vagony, a jejich nákladní dcery ČD Cargo, se představí i někteří další dopravci a také výrobci. Alstom přivezl novou verzi své motorové jednotky Lint a výrobce tramvají Pragoimex ohlásil účast brněnské pivní tramvaje Šalina pub. Českotřebovská CZ Loko potom představila zrekonstruovanou lokomotivu Effiliner, jejímž základem jsou výkonné belgické stroje řady 12.

Veletrh je podle jeho manažera Stanislava Zapletala určen odborníkům i veřejnosti. Jeho cílem je propagovat drážní dopravu a představit tuto oblast nejen v běžném pohledu na samotná vozidla, ale ve všech souvislostech. „Tedy od nezákladnějších drobných komponentů až po sofistikované celky v podobě řídicích systémů a pohonných jednotek, ale také zařízení a celky pro stavbu a údržbu tratí, sdělovací a zabezpečovací techniku a mnoho dalšího,“ popsal.

Motorový vůz M 260.001 Stříbrný šíp

- čtyřnápravový lehký motorový vůz
- pojezd: (1A)' (A1)'
- délka přes nárazníky: 22,45 m
- výška: 3,46 m
- šířka: 2,985 m
- hmotnost: 42,1 t
- motory a výkon: 2x TEDOM TD 242 RV TA 25 (2x 242 kW), původně 2x ČKD (2x 168 kW)
- přenos výkonu: mechanický
- maximální rychlost: 120 km/h (původně 90 km/h)

15. 06. 2016 Noční vlaky Českých drah prodělávají čím dál víc, ztrátu doplácí stát

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ztraty-vlaku-ceskych-drah-za-rok-2015-dup-/eko-doprava.aspx?c=A160614_154945_eko-doprava_suj)

Noční vlaky do okolních zemí Českým drahám loni prodělávaly podstatně víc než v minulých letech. I přes velkou redukci objednaných nočních spojů za ně stát zaplatil o polovinu navíc, v přepočtu na kilometr dvakrát tolik. Vyplývá to z výkazu skutečné ztráty za rok 2015, který České dráhy (ČD)

musí předkládat ministerstvu dopravy. Server iDNES.cz ho získal na základě žádosti podle zákona o svobodném přístupu k informacím.

Noční spoje jsou nejrychleji zdražující položkou ve zhruba čtyřmiliardovém rozpočtu ministerstva dopravy na objednané vlaky ČD. Noční vlaky podle ČD loni prodělaly 124 milionů korun, za každý ujetý kilometr 184 korun. To představuje meziroční nárůst ztráty o 225 %. Objem objednaných vlaků přitom klesl o třetinu, především kvůli zrušení nočního rychlíku Excelsior z Chebu do Košic. České dráhy tvrdí, že meziročně nejde náklady na noční vlaky porovnávat, protože ještě v roce 2014 jezdil zmiňovaný Excelsior. „Ale obecně pochopitelně bojujeme o zákazníky s konkurencí, což je logický důsledek otevření trhu,“ řekl mluvčí ČD Radek Joklík. Za zvýšením ztráty může být i nástup soukromé konkurence na tratích na Slovensko, do Košic začaly jezdit přes noc spoje RegioJetu i Leo Expressu. ČD se i přes čísla ve výkazu tento týden pochlubily zprávou, že jim roste počet lidí v autovlacích, které jsou součástí nočních spojů.

Podle výkazu ztrát jednotlivých linek loni klesla ztrátovost na kilometr u necelé poloviny rychlíkových linek. Velký pokles zaznamenala například expresní linka mezi Děčínem, Prahou, Brnem a Břeclaví. Ta se stala už pro ČD nejméně prodělečnou trasou, především díky nasazení railjetů a většímu zájmu o cesty z Prahy do Berlína. Na každém kilometru této trasy společnost prodělala 70 korun, průměrně loni dálkové vlaky prodělávaly na každém kilometru 129 korun. České dráhy na této trase zaznamenaly růst počtu cestujících nejen díky novým vlakům, ale i zkrácené době jízdy: vlaky mezi Prahou a Brnem se loni časově srovnaly s autobusy, řada lidí navíc preferuje vlak kvůli probíhající modernizaci D1. Naopak zastávkové rychlíky mezi Prahou a Brnem přes Pardubice loni ztrátu zvýšily.

Absolutně nejvíc peněz šlo loni na linku Ex2, což jsou vlaky EC/IC/Ex z Prahy do Žiliny přes Vsetín a do Zlína. Za ně stát loni zaplatil 377 milionů korun. Financování těchto vlaků dlouhodobě kritizují soukromníci, kterým vadí souběh s velkou částí trasy jejich nedotovaných vlaků. „Do vyšších nákladů se promítly opravy vyšších stupňů na vozidlech, nasazení lokomotiv ZSSK 361 a s tím související trakční odpočty a také růst osobních nákladů v souladu s růstem mezd,“ dodal Joklík. Na post nejztrátovějších rychlíků na kilometr se loni vrátily vlaky z Prahy do Rakovníka, kde každý ujetý kilometr vytvoří ztrátu 206 korun.

Kolik stát doplácí na vlakové linky

Číslo	Linka	Ztráta (mil. Kč)	Ztráta (Kč/vlkm)
1	Praha – Ostrava – PL/SK	62,7	138,5
2	Praha – Zlín – SK	376,9	179,9
3	D – Ústí n. L. – Praha – Brno – A/SK	329,4	70,3
4	A/SK – Břeclav – Ostrava – PL	73,5	70,3
5	Praha – Ústí n. L. – Cheb	181,1	181,1
6	Praha – Plzeň – Cheb – D	347	139,2
7	Praha – Č. Budějovice – A	299,5	151,3
8	Brno – Ostrava – Bohumín	248,3	141,2
9	Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava	281,7	144,9
10	Praha – H. Králové – Letohrad – PL	242,9	153,6
11	Brno – Jihlava – Č. Budějovice – Plzeň	298	155,6
12	Brno – Olomouc – Šumperk/Jeseník	109,5	130,1
13	Brno – Břeclav – Olomouc	121	112
15	Ústí n. L. – Liberec	77,5	126
18	Praha – Olomouc – Vsetín/Luhačovice	251,7	135,7
19	Praha – Pardubice – Brno	188,1	123,5
20	Praha – Ústí n. L. – Děčín	107,2	107,2
21	Praha – Turnov – Tanvald	76	142,5
22	Kolín – Česká Lípa – Rumburk	69,9	124,5
23	Kolín – Ústí n. L.	83,2	110,4
24	Praha – Rakovník	65,7	206,5
26	Praha – Písek – Č. Budějovice	91	149,4

27	Ostrava – Krnov – Olomouc/Jeseník	96,2	149,4
28	Noční spoje	124,2	184,6
29	Cheb – Pomezí n. O. – D	6,9	174,9

15. 06. 2016 Šigut končí v čele Drážní inspekce, nahradí ho Kučera

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sigut-konci-v-cele-drazni-inspekce-nahradi-ho-kucera-1302052>)

Drážní inspekce má nové vedení. Ve funkci generálního inspektora po deseti letech končí Roman Šigut, nahradí jej jeho dosavadní náměstek Jan Kučera. Dnes ho do funkce jmenovala vláda, když předtím zvítězil ve výběrovém řízení. „Po novém generálním inspektorovi budu i nadále požadovat ve spolupráci s dalšími úřady důsledné kontroly železničních přejezdů a zabezpečení kolejí s cílem včas předcházet nehodám,“ uvedl ministr dopravy Dan Ťok.

Drážní inspekce má za úkol především vyšetřovat příčiny nehod na železnici, za tím účelem zaměstnává kolem čtyř desítek inspektorů. Vykonává rovněž státní dozor, v rámci prevence kontroluje například strojvedoucí na stanovištích. Tím se její pravomoci překrývají s Drážním úřadem. Situaci už několikrát kritizoval Brusel, upozorňoval především na možný střet zájmů v případech, kdy inspekce vykonává prevenci nehody a zároveň musí nehodu vyšetřovat. Novela zákona o drahách by proto měla státní dozor inspekci odejmout.

O změny ve vedení Drážní inspekce se snažila řada ministrů před Ťokem, poprvé se o odvolání Šiguta snažil před lety už ministr Aleš Řebíček. Naposledy se o totéž pokusil Ťokův předchůdce Antonín Prachař. Věc ale nedotáhl, neboť byl sám odvolán. Šiguta nyní nahrazuje jeho dlouholetý souputník.

15. 06. 2016 Vysokorychlostní trať by mohla v roce 2050 vést i přes Hradec Králové

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/vysokorychlostni-trat-pres-hradec-kralove-fkq-/hradec-zpravy.aspx?c=A160615_2253416_hradec-zpravy_the)

Jestliže přes Hradec Králové někdy povede vysokorychlostní trať, která umožní vlakům jet rychlostí přes 250 kilometrů v hodině, nebude to dřív než v roce 2050. Podstatně blíže je ale další dvoukolejka, tentokrát z Velkého Oseku, a také přímé spojení s Moravou a Slovenskem. Ministerstvo dopravy stvořilo plán „desetileté“, podle nichž vysokorychlostní železniční trať (VRT) možná bude jezdit i přes Hradec Králové. Jako o počátku VRT v České republice se předběžně operuje s letopočtem 2030. Tehdy by mohla být dokončena dráha z Prahy do Drážďan a současně zahájena stavba tratě Praha – Brno, která by mohla finišovat o deset let později. A konečně do roku 2050 má být vybudována rovněž trať Praha – Wrocław. A právě o dráhu do Polska se může ucházet i Hradec Králové. Má však soupeře: jestliže analýza prokáže, že česko-polská superdráha má smysl, ve hře je kromě Hradce i Liberec. Výrazně kvalitnějšího železničního spojení s Prahou se ovšem Hradec dočká již zanedlouho, díky plánovanému zdvoukolejnění trati z Velkého Oseku do Chocně. Ve hře je nejen zkrácení doby jízdy až o 25 minut, ale o „hradecké koleje“ již díky zrychlení až na 160 kilometrů za hodinu projeví vážený zájem soukromí dopravci RegioJet a Leo Express.

O trase vysokorychlostní trati rozhodne cena a přínos

Vysokorychlostní trať by umožnila podstatně vyšší rychlost než druhá kolej do Velkého Oseku – počítá se s cestovní rychlostí 250 kilometrů za hodinu a vyšší. „Trať Praha – Wrocław je pouze projekt, který se má teprve prověřit. SŽDC plánuje zadat územně technickou studii, která prověří možné vedení na území České republiky ve vazbě na polskou stranou navrhované hraniční body,“ řekl mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marka Illiaše je dráha Praha – Wrocław součástí nařízení Evropského parlamentu o hlavních směrech unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. O tom, zda povede přes Hradec, nebo Liberec, rozhodne až studie proveditelnosti. „Ta dokáže vyčíslit všechny náklady a přínosy nové trati. O výsledné variantě vedení trati rozhodne Centrální komise ministerstva dopravy,“ upozornil Illiaš.

O tom, zda trať na Wrocław vést přes Liberec, nebo Hradec, se pře i vedení Svazu cestujících ve veřejné dopravě. „Podle mě by byla lepší trasa přes Liberec. Lépe obslouží sever Čech a je průchodnější než oblast Broumovska, kde by se vše nesmírně složitě projednávalo z hlediska ochrany přírody,“ upozornil prezident svazu Miroslav Vyka. „Na druhou stranu by to přes Hradec bylo stavebně mnohem jednodušší, protože tudy již vede kvalitní trať,“ zmínil se člen prezidia Miloslav Zítka.

Rychlodráha by vedla podél dálnice D11

Uvažovaná rychlodráha by měla kopírovat dálnici D11 s odbočkou do Pardubic u Chlumce nad Cidlinou. Za Hradcem se VRT stáčí na sever, míjí Náchod a přes Walbrzych pokračuje do Wrocławu. Sotva skončila první etapa projektu dvoukolejky mezi Hradcem Králové a Pardubicemi, už se mluví o budování druhé koleje i na trati do Velkého Oseku. Ministerstvo dopravy už schválilo studii proveditelnosti. „Základem celého projektu je přestavba hradeckého nádraží, tedy vybudování nástupišť, předělání jižního a severního zhlaví, ale i střední části, aby stanice v souladu se státní politikou umožnila napojení na Polsko vyššími rychlostmi. Práce by mohly začít začátkem roku 2018,“ odhadl hradecký zastupitel Alois Havrda (KSČM). Neřold doplnil, že modernizace bude znamenat možnost zavedení expresních vlaků mezi Prahou a Hradcem s jízdní dobou pouze mírně překračující jednu hodinu. „Studie proveditelnosti schvaluje modernizaci v maximální variantě, což je jasný signál důležitosti a potřebnosti rozvoje tohoto spojení. Nyní je na řadě přípravná dokumentace,“ navázal Illiaš.

Z Hradce přímo na Slovensko?

Modernizací se pro město otevírá i zatím chybějící přímé spojení s Olomoucí, Ostravou nebo Slovenskem. Je tu však problém, úsek do Chocně zatím počítá jen s rychlostí 120 kilometrů v hodině, což je pro soukromé dopravce příliš málo. „Taková rychlost je pro nás naprosto nedostačující,“ potvrdila mluvčí Leo Expressu Petra Valentová. Zájem o Hradec podmíněný zrychlením potvrdil i mluvčí Student Agency Aleš Ondrůj: „Pokud by došlo k úpravě trati tak, že by poskytovala srovnatelnou rychlost a kapacitu spojení jako hlavní koridor přes Pardubice, určitě je pro nás zajímavé zabývat se myšlenkou napojení Hradce Králové a dalších měst na trase na naše vlakové spoje jezdící po trase Praha – Ostravsko – Slovensko.“ Illiaš však zdůraznil, že předmětem studie proveditelnosti není posuzování atraktivity pro některé dopravce za určitých teoretických podmínek. Současně však naznačil, že uvažovaná „stodvacítka“ by nemusela být konečnou. „V přípravné dokumentaci se zohlední také zvýšení traťové rychlosti až na 160 kilometrů v hodině,“ připustil.

16. 06. 2016 Ztišování nákladových nádraží. Změnu si vyžádají nové hlukové normy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1818257-ztisovani-nakladovych-nadrazi-zmenu-si-vyzadaji-nove-hlukove-normy>)

Nákladová nádraží budou muset řešit nové hlukové normy. Vláda totiž přesouvá tato nádraží do přísnější kategorie, kam spadají například továrny. Ministerstvo dopravy si sice vyjednalo výjimku a limit budou mít ještě o pět decibelů zvýšený, pro nádraží to přesto znamená změny. Ztišit je mohou i nové technologie na mazání kolejí. Vláda schválila materiál, který fakticky zavádí nové normy pro hluk. Slouží totiž jako prováděcí vyhláška k zákonu o veřejném zdraví, který platí už od prosince. Zákon už tehdy stanovil přelomovou novinku – kdo si nově postaví dům u trati nebo rušné silnice, musí s hlukem počítat a stát mu v takovém případě žádná ochranná opatření nezaplatí. Aktuální nařízení zase dělá problémy provozovatelům železnice, výrazně totiž omezí asi padesát nákladových nádraží. Podle vlády už totiž nespádají do kategorie dopravních staveb, ale jsou teď na podobné úrovni jako továrny, které mají limity přísnější. Zatímco silnice a železnice smějí produkovat přes den 60 decibelů a v noci 50 decibelů, u továren je limit o deset decibelů nižší. Ministerstvo dopravy si nakonec vyjednalo jedinou výjimku. Existující nádraží, stejně jako staré dálnice, budou mít limit o pět decibelů zvýšený oproti továrnám. „Šlo nám především o to, aby se limity nenavýšily extrémně tak, abychom nemuseli uzavřít polovinu nebo většinu nákladních nádraží,“ řekl mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. Už kvůli dosavadním protihlukovým normám by například na libeňském nádraží v Praze měli investovat 115 milionů korun, část z toho na protihlukové stěny. Na seřadištích nákladních nádraží se ale bude muset nejspíš změnit více. Výrazně by je měly ztišit nové technologie na mazání kolejí, ale třeba i nízké protihlukové stěny. Žádný časový limit, do kdy by to mělo být, ale není.

Protihlukové stěny mají své kritiky

Klasické protihlukové stěny lemují silnice i železnice. Kolem železničních tratí už teď stojí přibližně 200 kilometrů stěn, téměř dvakrát tolik jich je podél dálnic a silnic první třídy. Běžný metr protihlukové stěny stojí asi 25 tisíc korun. Protihlukové zábrany neznamenají ale jenom úlevu pro lidi žijící v okolí kolejí nebo vozovky. Mají také hodně kritiků. Nelíbí se mimo jiné záchranářům, protože se přes klasické betonové zdi nemohou dostat k zásahům. Části lidí zase vadí jejich vzhled, protože z oken mohou mít výhled přímo na betonovou stěnu. Kromě odklonění hluku pak může omezovat světelnost. Silničáři také stále častěji využívají protihlukový asfalt s příměsí gumy. Tlumí zvuk asi o 3 až 4,5 decibelu. Vypadá to sice zdánlivě málo, jenže hluk se počítá logaritmičticky, takže i tři decibely znamenají pokles o polovinu.

17. 06. 2016 ČD Cargo vydalo dluhopisy za půl miliardy korun

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/cd-cargo-vydalo-dluhopisy-za-pul-miliardy-koron/1362537>)

Nákladní dopravce ČD Cargo vydal dluhopisy za půl miliardy korun. Emise má částečně nahradit starší splatné dluhopisy v hodnotě 658 milionů korun. Nová emise s nižším úrokem 1,28 procenta ročně dopravci, který patří do skupiny Českých drah, sníží náklady na obsluhu dluhu. Ročně tak zaplatí o 26,5 milionu méně. V tiskové zprávě o tom dnes informovaly České dráhy. "Využili jsme příznivé situace na trhu dluhové služby a přistoupili k dlouhodobě plánované finanční transakci," uvedl předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik. Nové dluhopisy jsou splatné v roce 2021 a dopravce hodlá prostředky z emise využít pro modernizaci vozidlového parku.

Ještě významnější emisi uskutečnily nedávno mateřské České dráhy, které vydaly dluhopisy za 400 milionů eur (10,8 miliardy korun) se splatností do sedmi let a ročním výnosem 1,875 procenta. Mají z části nahradit starší emise z roku 2011 se 4,5procentním úročením. Kvůli nižším úrokům dopravce na dluhových nákladech ročně ušetří až 213 milionů korun. Celkové zadlužení skupiny Českých drah loni vzrostlo na 36 miliard Kč. Čistý dluh je však podle mluvčího firmy Radka Joklíka ve skutečnosti o něco nižší.

22. 06. 2016 Kredence a Hurvínci brázdí zaniklou trať. Šenovská lokálka slaví 130 let (Česká Kamenice – Kamenický Šenov)

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/senovska-lokalka-slavi-130-let-dig-/liberec-zpravy.aspx?c=A160621_155853_liberec-zpravy_tm)

Čedičový kužel Zámecký vrch, panorama Lužických hor a velký kus Českosaského Švýcarska mají možnost spatřit z funicích motoráček turisté, kteří se svezou po Šenovské lokálce. Malebnější pohled z vlaku podle mnohých neexistuje. Zaniklá železniční trať z Kamenického Šenova do České Kamenice právě slaví 130 let. A nechybělo moc a dráha by dnes neexistovala. „Když jsme trať před devíti lety koupili, byla to v podstatě hromada šrotu. Nic nefungovalo. Postupně jsme do ní investovali přes pět milionů korun a už šest let se po 4,5 kilometru dlouhé trati mohou každý víkend svézt lidé v rámci historických jízd,“ připomněl Bohumil Augusta, jednatel Klubu železničních cestovatelů a zároveň majitel a provozovatel lokálky.

Projížďka lokálkou slibuje i nevšední zážitek v podobě svezení v historických vlcích 831 přezdívaných Kredenc a M 131 zvaných Hurvínek. Oba vozy z padesátých let už nejsou v linkovém provozu, přestože mnozí je ještě pamatují z běžných linek. „Naposledy jsem s nimi vozil lidi před sedmi lety. Pak se vyřadily a od té doby jsou jen jako historické motoráčky. Hlavně mladí lidé těžko věří tomu, že tohle ještě před pár lety jezdilo mezi městy,“ směje se strojvedoucí Jan Viola.

Šenovská lokálka kdysi vedla až do České Lípy. Zde už jsou ale koleje vytrhány a v jejich tělese vede cyklostezka Varhany. Železniční spolek přesto doufá, že se v budoucnu podaří obnovit alespoň krátkou část dráhy z kamenickošenovského nádraží nahoru k Panské skále. „Vlastníme pozemky, dokonce máme stavební povolení na přeměnu nádraží v kulturní centrum s hospodou a ubytováním. Jediné, co ještě schází jsou peníze,“ podotýká Augusta. „Dá-li pánbů, jednou to tu bude vypadat zase jako v roce 1936.“

22. 06. 2016 Nostalgické vlaky vyrazí o víkendu na setkání parních lokomotiv v muzeu ČD v Lužné u Rakovníka (25. a 26. června 2016)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-27127/>)

Tuto sobotu a neděli 25. a 26. června můžou milovníci železniční nostalgie vyrazit parními vlaky z Prahy a Plzně do Lužné u Rakovníka. Ve zdejším železničním muzeu se o tomto víkendu setkají parní lokomotivy Českých drah, Národního technického muzea, Iron Monument Clubu a Železnic Slovenské republiky. Parní jízdy budou připravené také z Lužné do Krupé a Rakovníka. Nejatraktivnější částí programu bude setkání lokomotiv na točně vždy v 11:00.

Parní vlak z hlavního města odjíždí v sobotu v 7:32 z hlavního nádraží, v neděli pak v 8:08 z Masarykova nádraží. Sobotní vlak pojedje po tzv. Pražském semmeringu přes stanici Praha-Zličín, nedělní vlak potom přes Prahu-Dejvice. Příjezd do Lužné bude chvíli po desáté hodině dopoledne. Zpět do Prahy se bude souprava vracet ve 14:55 a cílovou stanicí bude oba dva dny Masarykovo

nádraží, kam vlak přijede v 16:41. Soupravu řazenou z historických vozů střídavě poveze několik parních lokomotiv: v sobotu ve směru z Prahy lokomotivy 498.104 „Albatros“ (ŽSR) a 464.202 „Rosnička“ (NTM), v sobotu z Lužné do Prahy a také v neděli z Prahy do Lužné stroj 464.102 „Ušatá“ (NTM) a konečně v neděli z Lužné do Prahy lokomotivy 464.202 a 464.102. Cestující upozorňujeme na možnou změnu vozidel z provozních důvodů. Parní vlak z Plzně přiveze do Lužné lokomotiva 475.111 „Šlechtična“ plzeňského Iron Monument Clubu. Z plzeňského hlavního nádraží do Lužné pojedou vlaky v sobotu v 6:55 a do Lužné souprava dorazí v 10:46. Zpět do Plzně se pak souprava vydá v neděli, a to v 16:49. Příjezd zpět do Plzně hl.n. je plánován na 19:45. Zmiňované parní lokomotivy a navíc ještě stroje 423.041 „Velký Býček“ a 534.0323 „Kremák“ se vystřídají také v čele vyhlídkových vlaků z Lužné u Rakovníka do Krupé nebo Rakovníka a zpět. V muzeu pak bude k vidění ještě lokomotiva 556.0506 „Štokr“.

Nejatraktivnější částí programu bude předvedení lokomotiv na točně, které bude připraveno v sobotu i neděli vždy v 11:00. Muzeum bude pro běžné návštěvníky otevřeno v sobotu od 9 do 18 hod., v neděli od 9 do 17 hod. Pro zájemce, kteří by si rádi pořídili netradiční fotografie, bude určena speciální otevírací doba se zvýšeným vstupným, a to v sobotu i neděli od 8 do 9 hodin ráno a v sobotu navíc také od 21 do 23 hod.

Jízdní řád parního vlaku Praha Masarykovo n./Praha hl.n. – Lužná u Rak. a zpět (sobota a neděle 25. a 26. 6. 2016)

tam	stanice	zpět
sobota	neděle	sobota i neděle
07:32	– Praha hl. n.	–
08:28	– Praha-Zličín	–
	08:08 Praha Masarykovo n.	16:41
	08:18 Praha-Bubny	16:36
	08:26 Praha-Dejvice	16:26
	08:39 Praha-Veleslavín	16:19
08:39	08:56 Hostivice	16:05
09:10	09:17 Kladno	15:44
09:33	09:34 Stochov	15:26
09:49	09:48 Nové Strašecí	15:15
09:57	09:56 Řevničov	15:06
10:10	10:05 Lužná u Rakovníka	14:55

Jízdní řád parního vlaku Plzeň hl.n. – Lužná u Rak. a zpět (tam: sobota 25. 6. 2016/zpět: neděle 26. 6. 2016)

tam	stanice	zpět
sobota		neděle
06:55	Plzeň hl. n.	19:45
07:38	Rokycany	19:20
08:16	Hořovice	18:50
08:36	Zdice	18:40
08:59	Beroun	18:22
09:19	Nižbor	18:01
09:43	Roztoky u Křivoklátu	17:41
10:33	Rakovník	17:17
10:46	Lužná u Rakovníka	16:49

Jízdní řád parního vlaku Lužná u Rak. – Krupá/Rakovník a zpět (sobota a neděle 25. a 26. 6. 2016)

tam				stanice	zpět			
11:50	13:10	14:10	15:05	Lužná u Rakovníka	12:43	13:46	14:46	16:03
	13:17	14:17		Krupá		13:40	14:40	
12:02	–	–	15:18	Rakovník	12:30	–	–	15:50

Jízdenky bude prodávat přímo vlakový personál, ve vlaku bude platit zvláštní jízdné:

- z Prahy až Hostivice do Lužné u R., z Plzně hl. n. až Zdic do Lužné nebo naopak: 160 Kč
- z Kladna a Stochova do Lužné, ze Zdic a Berouna do Lužné nebo naopak: 80 Kč
- z N. Strašecí a Řevničova do Lužné nebo naopak: 40 Kč
- z Lužné do Rakovníka nebo naopak: 40 Kč
- děti 6 – 15 let: poloviční jízdné
- zpáteční jízdenka z Lužné do Krupá: 40 Kč (bez rozdílu věku)

Podrobné informace o akci jsou na webu www.cd.cz/nostalgie a www.cdmuzeum.cz.

Další akce v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka během roku 2016

- 9., 16., 23. a 30. července: Kolečovka 2016, společný projekt KHKD a ČD
- 23. července: Parním vlakem z muzea k Berounce
- 6., 13., 20., a 27. srpna: Kolečovka 2016, společný projekt KHKD a ČD
- 27. srpna: Parním vlakem „Z muzea do muzea“
- 10. a 11. září: Setkání historických motorových vozů
- 15. a 16. října: Poslední parní víkend v Železničním muzeu ČD

Běžná otevírací doba ČD Muzea v Lužné u Rakovníka v roce 2016

- květen, září, říjen (do 31.10.): soboty, neděle a svátky 9:30 – 17:00
- červen, červenec, srpen: úterý až neděle a svátky 9:30 – 17:00

23. 06. 2016 Hlavní nádraží je v polovině oprav, prodraží je rozsáhlá koroze (Praha hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/hlavni-nadrazi-je-v-polovine-rekonstrukce-fiw-praha-zpravy.aspx?c=A160620_150803_praha-zpravy_rsr)

Oprava sto let staré ocelové konstrukce, která kryje nástupiště pražského hlavního nádraží, je ve druhé polovině. Kvůli rozsáhlé korozi bylo nutné vyměnit několik nosných částí a dva ocelové oblouky držící klenbu nad nástupištěm. Zcela hotovo bude v listopadu příštího roku. Po roce oprav, které probíhají za provozu hlavního nádraží, září takzvaná hala B (východní část) doslova novotou. Cestující tam budou vpuštěni na začátku července a opravy se přesunou na dosud potměšlá nástupiště v západní hale blíž k odbavovací budově. „Nacházíme se na konci páté etapy a zhruba v polovině celé rekonstrukce,“ říká vedoucí projektu Jan Krajdl z firmy Metrostav, která má opravy nádraží na starosti. „Nyní dokončujeme kompletní výměnu zastřešení a zasklení světlíků a svislých výplní ve východní části nástupiště čirými skly a v červenci začneme s opravami v západní části, která přiléhá k Fantově budově,“ popisuje.

Skla ve světlíku byla zažloutlá nejen kvůli prašnému vzduchu, ale také díky parním lokomotivám. Výměna tabulek tak zbavila část nástupiště potměšlé atmosféry. „Přesto už se část nově zasazených skleněných výplní stihla nepatrně ztmavit. Na tabulkách zasazených teprve v prosinci 2015 lze ve srovnání s nedávno usazenými skly rozpoznat zežloutnutí kvůli usazenému smogu,“ dodává Krajdl.



Dvouletá rekonstrukce měla původně vyjít na půl miliardy korun, ale kvůli rozsáhlé výměně spodní části sloupů a dvou střešních nosníků se náklady pravděpodobně zvýší o dalších sto milionů. U některých nosných konstrukcí totiž došlo v průběhu let k masivnímu poškození rží. Třeba při opravě první části haly narazili pracovníci Metrostavu na tak silnou korozi, že centimetrovou ocel sloupů dokázala ztenčit na tloušťku papíru.

Nádraží vydrží dalších sto let

Ocelová konstrukce se proto opravuje tak, aby podle Krajdl vydržela dalších sto let. Prvního července začne předposlední etapa ve druhé části haly. „Nejdříve bude nutné demontovat zasklení, střešní plechy a světlíky. Následně se konstrukce očistí od původních nátěrů vysokotlakou vodou. Poté statik určí stupně poškození nosné ocelové konstrukce a celkový rozsah oprav, po kterých bude aplikována třívrstvá protikorozi ochrana,“ vysvětlil postup rekonstrukce Krajdl.

Historickou část zastřešení nádraží vlastní Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Samotná budova nádraží společně s prvním nástupištěm je zatím v majetku Českých drah. To se však změní, na prázdniny je totiž naplánován převod majetku mezi těmito dvěma státními firmami. „Správa železniční dopravní cesty, která je v roli příjemce nádraží, je na prodej části závodu Českých drah připravena. Vládou předpokládané datum transakce je 1. července 2016,“ uvedl k nákupu mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

Konstrukce nad nástupiště pražského hlavního nádraží od rekonstrukce v letech 1901 až 1909, kdy budova dostala dnešní podobu, nebyla nikdy zásadně opravována, spíše udržována. Výjimkou byl protikorozi nátěr provedený v 80. letech dvacátého století. Aktuální rekonstrukce začala 2. února 2015 a její konec je naplánován na listopad 2017. Následně bude probíhat půlroční zkušební provoz.

23. 06. 2016 Plány na rychlé vlaky žijí. Dvoustovkou by mohly jezdit z Prahy do Ostravy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-krisi-plany-na-vlaky-s-dvoustovkou-mezi-prahou-a-ostrovou-psi-eko-doprava.aspx?c=A160623_120859_eko-doprava_suj)

První zrychlení na české železnici nad české maximum 160 kilometrů v hodině může nastat na trati mezi Prahou a Ostravou. Správa železniční dopravní cesty opraňuje plány na dvouseťkilometrovou rychlost v koridoru mezi Prahou a Ostravou. Na kulatém stole Hospodářské komory k tématu vysokorychlostních tratí v Česku to uvedl manažer sekretariátu generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Václav John. „Je to akce, která v porovnání s novými vysokorychlostními tratěmi může být poměrně rychle,“ řekl. Podle Johna by součástí modernizace mělo být částečné ztrokolejnění a především odstranění všech úrovnových přejezdů. Jejich nebezpečí plně ukázala loňská srážka pendolina s kamionem ve Studénce. Termín stavby ale nevedl. SŽDC aktuálně plánuje na trati například modernizaci úseku mezi Chocní a Českou Třebovou. SŽDC přitom sama nemá jednotný názor na to, s vysokorychlostními tratěmi postupovat. Například šéf odboru strategie Radek Čech tvrdí, že jen modernizace ještě více zvětší problém s nedostatkem kapacity na této trati. „Už dnes je problém dostat korektní trasy pro nákladní vlaky do přístavů,“ říká Čech.

SŽDC před několika týdny představila po fiasku soutěže na studii o rychlých tratích vlastní plán, jak dál postupovat. Počítá hlavně s novými tratěmi, stále ale není jasné, na jakou rychlost se budou stavět. Tuzemští správci železnice vidí inspiraci v Rakousku a tamním přístupem k modernizaci hlavního koridoru z Vídně do Salzburgu. Rychlejší vlaky jsou podle Čecha jednoznačně v zájmu cestujících. „Extrémně přibývá lidí dojíždějících z měst kolem sto kilometrů od Prahy, například z Ústí nad Labem či Pardubic. Rychlejší spojení může takové dojíždění ještě dál podpořit,“ dodal. Podle prezidenta Hospodářské komory Vladimíra Dlouhého Česká republika v oblasti železničního spojení začíná zaostávat. „V době, kdy sousedi plánují či staví vysokorychlostní tratě a my ne, může to mít dlouhodobě negativní dopad na celé hospodářství,“ řekl Dlouhý.

24. 06. 2016 Největší hráči na české železnici podepsali memorandum o zkvalitnění spojení Praha – Mnichov (SŽDC, ČD, ČD Cargo)

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

Ředitelé Správy železniční dopravní cesty, Českých drah a ČD Cargo dnes podepsali memorandum o společném postupu při snaze o zásadní zkvalitnění spojení mezi Prahou a Mnichovem. Na této lince není železnice s jízdní dobou téměř šest hodin konkurenceschopná. Neelektrizovaná jednokolejná část tratí z Plzně do Řezna se dvěma úvratěmi diskvalifikuje v boji o zákazníky jak osobní, tak

i nákladní dopravu. „To je důvod, proč se k memorandu připojujeme. Tok zboží a materiálů mezi Českem a Bavorskem se dnes odehrává hlavně na silnici,“ říká předseda představenstva ČD Cargo, a.s., Ivan Bednárik. „S rozvojem infrastruktury Česká republika zaspala, proto nás mezinárodní přeprava nákladů míjí. Na západě dnes běžně sestavují vlaky o délce 820 metrů, to je u nás zcela nemyslitelné.“

Mezinárodní doprava je pro České dráhy segmentem, který se dynamicky rozvíjí a generuje vysoké tržby. Národní dopravce se proto ve spolupráci s DB dlouhodobě zaměřuje na kvalitu spojení a služeb mezi Prahou, Berlínem a Hamburkem. Stejně důležitá je však z pohledu sítě mezinárodních tratí i linka Praha – Mnichov. Tlak na bavorské a spolkové orgány se v poslední době zvýšil i ze strany vrcholných představitelů České republiky. Snahou je, aby se toto spojení dostalo do priorit německého spolkového plánu rozvoje dopravní infrastruktury (Bundesverkehrswegeplan). „Naše organizace má v plánu zlepšit infrastrukturní parametry tratě na českém úseku, je však bezesporu důležité, aby se také německá strana zasadila o modernizaci návazných tratí z ČR do Mnichova. Naše dnešní iniciativa je vzkazem, že dohody mezi premiérem ČR a kancléřkou Merklovou, stejně jako dohody ministrů dopravy o zlepšení železničních spojení bereme vážně,“ uvedl Pavel Surý, generální ředitel SŽDC. „Nedávno jsem byl při otevření tunelu Gotthardského tunelu na severojižní ose mezi Frankfurtem a Milánem. Může se zdát, že to pro České dráhy není důležité, ale opak je pravdou. Znamená to, že musíme zvýšit tlak i na modernizaci spojení východ – západ, jehož jsme logickou součástí. Jinak zůstaneme odříznutí a mezistátní dálková doprava nás mine. Kdyby se podařilo zkrátit jízdní dobu Praha – Mnichov ze současných šesti na čtyři a půl hodiny, řada lidí by dala přednost vlaku před auty i letadly,“ doplňuje předseda představenstva a generální ředitel ČD, a.s., Pavel Krtek. „Podepsané memorandum budeme okamžitě komunikovat vůči zahraničním partnerům, především v Německu ve snaze lobbovat za vysokou prioritu tohoto spojení v uvedeném plánu, dále pak v Bruselu jak mezi europoslanci, tak na Evropské komisi a Společenství evropských železnic (CER),“ uzavírá člen představenstva ČD, a.s., pro projekty a mezinárodní vztahy Roman Štěrba.

24. 06. 2016 České dráhy a správa železnic podepsaly dohodu o převodu nádraží (ČD -> SŽDC 1. července 2016)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ceske-drahy-a-sprava-zeleznic-podepsaly-dohodu-o-prevodu-nadrazi/1365074>)

České dráhy a Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes podepsaly smlouvu o převodu nádraží v hodnotě 3,3 miliardy korun. Státní správce kolejí tím získá zhruba 1 500 nádražních budov včetně 316 zaměstnanců, kteří se o ně starají. Fyzicky nabude převod části závodu Českých drah účinnosti k 1. červenci, řekl na dnešním setkání s novináři předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek.

Přesun nádraží od dopravce ke státnímu správci infrastruktury schválila vláda už koncem loňského roku a následně jej potvrdily i všechny orgány Českých drah. Od převodu nádraží si stát slibuje zlepšení údržby mnohdy zanedbaných stanic, protože státní správa může na jejich opravy čerpat více peněz z fondů EU než České dráhy, které jsou akciovou společností, byť rovněž ve vlastnictví státu. Na rozdíl od Českých drah, které mohou z dotací do oprav vložit maximálně 40procentní podíl evropských peněz, státní správce infrastruktury může dosáhnout až na 85procentní dotaci.

Během dvou měsíců provedou zaměstnanci SŽDC inventarizaci nového majetku, kupní cena se poté může ještě drobně změnit, uvedl mluvčí správy železnic Jakub Ptačinský. V první fázi oprav nádraží má SŽDC přichystánu zhruba miliardu korun. Ještě letos chce začít s drobnějšími opravami, na které nebude nutné získávat stavební povolení. Mezi nádražími má správce železnic vytipovaných šest desítek budov, které jsou v nejkritičtějším stavu.

České dráhy plánují část získaných peněz použít na snížení zadlužení a část na modernizaci provozu. "V posledních letech se investovalo zejména do nákupu kolejových vozidel, nyní budeme investovat do zázemí pro zaměstnance," uvedl Krtek. Peníze tak budou směřovat na modernizaci vlakových dep a opraven, nákup nových strojů a obecně na zlepšení pracovních podmínek zaměstnanců.

Součástí prodeje nádražních budov má být i pražské hlavní nádraží, naopak se netýká pražského Masarykova nádraží nebo hlavního nádraží v Brně. U Masarykova nádraží nejsou vyřešeny vlastnické vztahy a převod brněnského nádraží komplikuje nedořešená otázka přesunu stanice do jiné lokality. Tato nádraží by měla být součástí převodu dalšího balíku majetku. Kromě nich se mluví rovněž o převodu některých prvních nástupišť ve stanicích, která rovněž nejsou součástí nynějšího převodu. Další položkou pak mají být pozemky pod kolejemi.

24. 06. 2016 Boj o podivný pronájem. Budova hlavního nádraží v Brně na prodej

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/budova-hlavniho-nadrazi-v-brne-je-na-prodej-fjb-brno-zpravy.aspx?c=A160624_2255578_brno-zpravy_vh)

Pronájem brněnského hlavního nádraží získala v roce 2008 za podezřelých okolností na 40 let firma BNSD. Podle zjištění MF DNES je nyní společnost na prodej a s ní také podoba a budoucnost nynější budovy nádraží. Vedení Českých drah se smlouvu snaží zrušit. Příznivci i odpůrci přesunu brněnského nádraží už žhaví kampaně k referendu, jež se odehraje za čtyři měsíce. Plebiscit může napovědět, jak bude hlavní železniční uzel vypadat za 20 let. Mezitím se ale v naprosté tichosti odehrává obchod, který určí jeho podobu už v nejbližších letech.

MF DNES z několika zdrojů zjistila, že je na prodej firma Brno New Station Development (BNSD) – na počátku anonymní společnost, kterou od letošního června z postu šéfa představenstva ovládá někdejší vlivný místopředseda ODS a ještě do nedávna místostarosta druhé největší městské části Brno-sever Jiří Hos. Firma v roce 2008 získala za podivných okolností od Českých drah do pronájmu nejen budovu nádraží s lukrativními obchodními prostory, ale i celý okolní patnáctihektarový areál zahrnující například Malou Ameriku. A to na 40 let. Obchod snů to byl pro BNSD, ale už ne pro Brno. Na pozemcích se totiž za osm let téměř nic nezměnilo.

V brněnských mocenských kuloárech je nyní BNSD žhavým tématem. Že nabídka na prodej padla, MF DNES potvrdil například šéf brněnské investiční skupiny DRFG David Rusňák. „Ano, od pana Hosa jsme ji skutečně dostali. Dále bych se k tomu ale zatím nechtěl vyjadřovat,“ konstatoval Rusňák, jehož finanční skupina se stala generálním partnerem hokejové Komety a spolu s ní připravuje také stavbu hokejové haly. Oslovených případných kupců je však podle dostupných informací víc. Patří mezi ně i rodina kontroverzního podnikatele Jana Gottvalda, který v minulosti vlastnil fotbalové Drnovice. V roce 2002 skončil ve vazbě a hrozil mu dvanáctiletý trest za hospodářskou korupci. Vězení se ale nakonec vyhnul. Ještě za mřížemi totiž splatil dluhy věřitelům a soud tak přistoupil na pouze peněžité trest.

Nádraží opravím, slibuje Hos

Sám Hos ovšem snahu o prodej firmy BNSD důrazně popírá. „To rozhodně není pravda. Naopak za mnou lidé chodí a ptají se, zda by ji nemohli koupit. Já se ale nyní společnosti chystám mnohem více věnovat. Od partnera Radka Konečného jsem odkoupil jeho podíl,“ uvedl Hos, který v horizontu následujícího roku slibuje investici čtvrt miliardy do hlavní nádražní budovy. V orgánech společnosti BNSD v minulých týdnech skutečně nastaly zásadní změny. Podle obchodního rejstříku už ve společnosti dřívější předseda jejího představenstva Konečný nijak nefiguruje. Vše nasvědčuje tomu, že se někdejší úzcí obchodní partneři rozhádali. Konečný nyní nechce s BNSD mít nic společného. „Když hrajete čtyřhru a váš partner zápas prodá, nemůžete to ovlivnit. Jezdil jsem jako šéf představenstva na jednání s Českými drahami, a přitom s nimi pan Hos jednal za mými zády. Působení ve firmě jsem se proto rozhodl zvažít,“ řekl MF DNES Konečný, který také potvrdil, že informaci o nabízení BNSD k prodeji slyšel. Byl to právě Konečný, který ještě v roce 2009 sliboval, že společnost investuje do nádraží a rozsáhlých okolních parcel miliardy korun a ve spolupráci s proslulou architektkou Evou Jířičnou dostaví i pravou věž nádražní budovy, kterou rozmetaly spojenecké bombardéry v roce 1944. Od té doby se ale nevábné plochy, které má BNSD v pronájmu, změnily jen minimálně. Nádražní hala dostala nový nátěr a přibýly v ní obchody.

Vokřál: Chtějí najít pitomce

Hos je nyní proto v citlivé situaci. Jedinou výraznější hodnotou BNSD je totiž právě čtyřicetiletá nájemní smlouva. A ta je v ohrožení, protože společnost má s Českými drahami uzavřenou také druhou provázanou smlouvu o revitalizaci, v níž slíbila, že areál zásadně vylepší. To se ale nestalo. Podle informací MF DNES se už České dráhy snažily smlouvu vypovědět na konci loňského roku. BNSD totiž podle nich navíc dlužila i na nájmu, což Konečný popírá. Mluvčí drah Radek Joklík snahu nájemní vztah revidovat potvrdil také nyní. „V tuto chvíli mohu konstatovat, že BNSD řadu povinností nájemce plní, je však v časovém skluzu v postupu rekonstrukce výpravní budovy. Aktuálně probíhají jednání s novým předsedou představenstva firmy o úpravě smluvních vztahů,“ poznamenal Joklík. Hos ovšem tvrdí, že všechny problémy spadají do doby, kdy společnost vedl Konečný. On je nyní urovnal a chystá zásadní změny. To je ale v ostrém kontrastu s tvrzeními bývalého šéfa představenstva. O tom, že by se nyní BNSD a s ní také nájemní smlouva prodávala, České dráhy prý nic nevědí. „Společnost nemá povinnost informovat pronajímatele o změnách své vlastnické struktury,“ dodal Joklík. I když právě hlavní nádraží v anketách Brňané uvádějí jako největší průšvih města, samotný magistrát na něj nemá vliv. Primátor Petr Vokřál (ANO) byl informací o nabízení BNSD k prodeji také překvapen. „Vím totiž, že České dráhy dělají vše pro to, aby smlouvu na pronájem nádraží ukončily. Netuším ale, který kupec by do vyjasnění této záležitosti do něčeho

takového šel. Skoro si myslím, že jde o to, najít pitomce, který netuší, že tam riziko výpovědi je,“ uvedl Vokřál.

Zrušit smlouvu? Nesnadné

Vypovědět velmi obecně napsanou smlouvu, kterou dráhy roky tajily a nakonec se na veřejnost její text dostal až kvůli chybě úředníka, jenž občanskému sdružení poslal špatně začerněnou verzi, ovšem nebude jednoduché. A stát se vystavuje riziku roky trvajících soudních tahanic a horentních kompenzací. Původně přitom mělo být obsahem dokumentů i předkupní právo na pozemky. To ale státní podnik po tlaku politiků a veřejnosti vypustil. Druhá uzavřená smlouva o revitalizaci ovšem obsahuje pasáže, jež BNSD umožňují odkoupit některé nepotřebné části pronajímaných nemovitostí. České dráhy se o prodej pokusily v roce 2012, po zveřejnění záměru ale vycouvaly. Rozložení sil se za poslední roky zásadně změnilo. ODS už nevládne na brněnském magistrátu a má minimální vliv na přesun nádraží, který kdysi prosazovala. A rodilý Brňan a šéf Českých drah Petr Žaluda, který nájemní smlouvu podepisoval, ve funkci v roce 2013 skončil. Obchod může komplikovat i to, že památkáři se snaží areál kolem nádraží včetně známého prostoru Malá Amerika prohlásit za kulturní památku. To by zásadně prodražilo či úplně znemožnilo případné developerské plány.

Komu patří nádraží v Brně

Pronájem 15 hektarů pozemků včetně hlavního nádraží v roce 2008 podepsal s firmou BNSD tehdejší šéf Českých drah a Brňan Petr Žaluda. Vlastníci společnosti byli anonymní. Ještě téměř měsíc po svém nástupu do drah ale Žaluda podle obchodního rejstříku současně figuroval ve vedení životní pojišťovny Axa, která byla partnerem BNSD. Sám generální ředitel ale jakýkoliv střet zájmů vždy popíral. Následně jako šéf představenstva začal vystupovat brněnský podnikatel Radek Konečný, který firmu řídil společně s někdejší vlivným místopředsedou ODS Jiřím Hosem (na snímku). Nyní společnost vlastní pouze Hos.

24. 06. 2016 Výtopnu v Kořenově zachránili před zkázou. Vráť se sem lokomotivy

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/video-vytopnu-v-korenove-zachranili-pred-zkazou-vrati-se-sem-lokomotivy-1qy-/liberec-zpravy.aspx?c=A160624_155955_liberec-zpravy_jape)

Po devětadvaceti letech v pátek znovu ožila železniční výtopna v Kořenově. Stavení, ze kterého po pádu střechy pod nápořem sněhu zůstaly jen obvodové zdi, vzkřísili místní nadšenci. A vrátí se sem i lokomotivy, byť jako muzejní exponáty. Nadšenci z Železničního spolku Tanvald na opravu unikátní budovy z roku 1902, kde parkovaly ozubnicové lokomotivy a procházely tady údržbou, sháněli peníze dlouhá léta. Až v roce 2014 se jim podařilo získat přibližně 15 milionovou dotaci z Norských fondů. Zbylé takřka tři milionu korun na opravu poskytli sponzoři a obce v okolí. „O opravu výtopny se snažili už naši předchůdci, kteří v roce 1988 založili Československou vědecko-technickou společnost při železniční stanici Tanvald. Povedlo se to až po 29 letech,“ říká Petr Prokeš, ředitel Železniční společnosti Tanvald. Zachráněná výtopna bude nyní sloužit jako muzeum. Dovnitř se vejde osm exponátů. Lidé zde spatří například unikátní ozubnicové lokomotivy, které brázdily nejstrmější železniční trať v Česku a bývalém Rakousku-Uhersku. Trať tehdy spojovala Tanvald se saským Hirschbergem (dnešní Jelení Horou). Dnes je „Zubačka“ vyhledávanou turistickou atrakcí.



Stanoviště strojvedoucího i prohlížeč jány

„Půjde v podstatě o rozšíření našeho Muzea ozubnicové dráhy v Kořenově. Kromě ozubnicových lokomotiv zde vystavíme další raritní vozidla. Pro návštěvníky bude jistě lákavé, že tato vozidla uvidí ve svém typickém prostředí. Budou se moci navíc podívat na stanoviště strojvedoucího, ale stroje si prohlédnou i zespoda. Budou tu pod nimi prohlížeč jány,“ popisuje Prokeš. Podle architekta stavby Ivana Lejčara pomohla rekonstrukci i loňská mírná zima. „Termín dokončení stavby byl šibeniční, takže jsme museli současně s opravou obvodových zdí tvořit výrobní výkres krovu a betonovat základy pro nosné sloupy. Spoluúčastníkem stavby byla našťástí mírná zima. Bylo to napínavé, ale dopadlo to dobře,“ popsal architekt. Společnost se snažila zachránit i dílnu, jejíž torzo stojí nedaleko novotou zářící topírny, to se jim ale nepodařilo. Lidé se mohou do zrekonstruované topírny poprvé podívat v sobotu 2. července. Při této příležitosti vyjedou na ozubnicovou trať historické vozy – parní lokomotiva 310.0134, motorová ozubnicová lokomotiva T 426.0, motorový vůz M 240.056 a vozy Balm Bistro, Balm, Ce.

25. 06. 2016 V Brně se srazil prázdný vlak s lokomotivou, její strojvedce se zranil (Brno hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/srazka-a-vykolejeni-lokomotivy-v-brne-dxr/krimi.aspx?c=A160625_081424_krimi_jj)

Na hlavním nádraží v Brně se v sobotu časně ráno srazil posunovaný prázdný vlak se samostatně jedoucí lokomotivou. Ta po bočním nárazu vykolejila, její strojvedoucí se zranil. Škoda na soupravách je zatím vyčíslena na tři miliony, informoval mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Nehoda se stala v 6:10, kdy posunovaná vlaková souprava, která měla následně odjet jako rychlík do Prahy, projela návěstidlo zakazující jízdu.



„Následně se bočně srazila s protijedoucí posunovanou samostatně jedoucí lokomotivou, která jela od nástupiště na odstavné nádraží a byla následně určena pro vlak jedoucí do Bohumína. Při srážce lokomotiva vlaku určeného k jízdě do Prahy vykolejila,“ uvedl v tiskové zprávě Drápal. Při střetu se zranil strojvedoucí samostatně jedoucí lokomotivy. Škody na vlakových soupravách byly odhadnuty na 3 miliony korun, na trati 300 tisíc, sdělil mluvčí. Do večera se provoz tratí podařilo obnovit. Letos podle Drážní inspekce projel vlak návěstidlem v 61 případech, za celý loňský rok v devadesáti.

27. 06. 2016 V Plzni začne třetí etapa přestavby hlavního vlakového nádraží

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/v-plzni-zacne-treti-etapa-prestavby-hlavniho-vlakoveho-nadrazi/1366112>)

V Plzni začne v říjnu třetí etapa přestavby hlavního vlakového nádraží, jejíž hlavní částí bude téměř dvouletá rekonstrukce dvou železničních mostů přes Mikulášskou ulici. Bude mít velký dopad na dopravu ve městě. Jde o stavbu za 1,3 miliardy Kč, jejímž investorem je Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Státní firma investuje v plzeňském uzlu celkem 6,5 miliardy korun, hlavně z peněz EU. Všechny pět staveb by mělo být dokončeno do roku 2022, řekl ČTK Pavel Paidar ze SŽDC. Kromě mostů v Mikulášské budou také obnoveny prostor před nádražím a tramvajové tratě. Stavbaři předělají tramvajové tratě, všechny sítě, vzniknou nová parkovací stání, zastávky pro autobusy a točna. "Snažíme se začít v říjnu. Už běží tendr, v srpnu by se měly otevírat obálky," řekl Paidar. Důležité je, aby v únoru začala oprava většího viaduktu blíže k Tesku, která potrvá rok, stejně jako u druhého mostu. Viadukty jsou klíčové, dodal Paidar. Tramvajová trať bude ve velmi omezeném provozu od února 2017 do srpna následujícího roku. Tramvaje projedou jen po jedné koleji, automobily a trolejbusy po objízdých trasách. "Projektová příprava zabrala deset let," řekl náměstek plzeňského primátora pro dopravu Petr Náhlík (KDU-ČSL). Podíl Plzně jako partnera projektu bude 90 milionů korun.

SŽDC dokončí letos kompletní rekonstrukci východní části stanice, tedy směřů na Prahu, České Budějovice a Most, která přijde na 1,81 miliardy Kč. Čtvrtou stavbou v uzlu Plzeň bude přesmyk domažlické trati za zhruba 1,6 miliardy korun, u něž letos SŽDC požádá o stavební povolení, dokončuje projekt a řeší rozsáhlé výkupy. "Zdvojkolejní se úsek na Domažlice, úroveňový přejezd nahradí přeložka po mostě, narovná se oblouk a vznikne nová zastávka Plzeň-Skvrňany," uvedl Paidar. SŽDC chce začít se stavbou příští rok a dokončí jí do poloviny roku 2019. "Připravujeme ještě pátou stavbu, tedy výjezd na České Budějovice. Ta už není tak rozsáhlá, pouze zkapacitní výjezd na jih od Plzně," uvedl Paidar. Začít by měla kolem roku 2020 a skončit v roce 2022. Má přijít na necelou miliardu korun. "Rozhodující součástí bude přemostění budoucí přeložky komunikace I/20, které připravuje Ředitelství silnic a dálnic, s nímž to budeme koordinovat," uvedl. Příprava opravy samotné budovy nádraží začne až po převodu nádražních budov z Českých drah na SŽDC, což se má povést letos v srpnu.

27. 06. 2016 Testování lokomotiv Emil Zátopek začne v Německu příští rok (řada 102 DB)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/testovani-lokomotiv-emil-zatopek-zacne-v-nemecku-pristi-rok/1366134>)

Testování lokomotiv Emil Zátopek pro Deutsche Bahn začne v Německu příští rok, termín jejich uvedení do provozu na tamních tratích zatím není znám. Plzeňská Škoda Transportation dodá do Německa šest vlakových souprav včetně těchto lokomotiv řady 381. Zatím jsou vyrobeny lokomotivy. Hodnota zakázky je 2,6 miliardy korun. První lokomotivy v provedení se střídavým napětím 15/25 kV a maximální rychlostí 200 kilometrů za hodinu společnost nyní testuje na okruhu

ve Velimi. Na tiskové konferenci v tomto středočeském městě to dnes řekl viceprezident Škody Transportation Zdeněk Majer.

Společnost Škoda Transportation představila 27. června na zkušebním polygonu u Velimi lokomotivu řady Emil Zátopek v designu pro německého železničního dopravce Deutsche Bahn. Podle předsedy představenstva Škody Transportation Tomáše Ignačáka jsou německé dráhy jedním z nejnáročnějších zákazníků na světě a zakázkou se tak společnost může řadit po bok největších světových výrobců kolejových vozidel. "Díky této referenci od gigantu Deutsche Bahn se nám otvírají dveře do dalších tendrů," uvedl Majer. Podle něj mají o lokomotivy zájem nejen v německy mluvících zemích, ale také například ve Skandinávii, Maďarsku, Turecku a dalších zemích. Projekt má podle Majera několikaměsíční zpoždění, důvodem je například projednávání detailní technické specifikace lokomotiv i vagonů a druhým faktorem zpoždění byla velká investice času do výpočtů a simulace účinků bočního větru.



Lokomotivy pro německého dopravce jsou v červeném provedení a řídicí stanoviště včetně ovládacích prvků jsou v nich uspořádané podle německých zvyklostí. Lokomotivy jsou součástí šestivozových souprav typu Push-Pull, jejichž ovládání je možné z řídicího vozu nebo z lokomotivy. Nové lokomotivy Škoda loni v květnu dostaly po letech povolení k provozu v Německu od tamního drážního úřadu (EBA). U německého dopravce mají označení BR 102. Zajímavostí je technologie, která umožňuje testování brzd automaticky bez pomoci personálu.

Plzeňská Škodovka dosud vyrobila přes 5 000 elektrických lokomotiv, typ Emil Zátopek jezdí po českých i slovenských kolejích. Vyrábí také nízkopodlažní tramvaje, příměstské vlakové jednotky, ale třeba i motory a pohony pro dopravní systémy. V ČR má několik dceřiných společností a zaměstnává v tuzemsku přibližně 5 000 lidí. Další firmy má v Německu, Finsku, Polsku, Maďarsku a Rusku. Škoda také řeší spor s Českými drahami, které měly dostat 20 lokomotiv řady 380 za 2,4 miliardy v roce 2009, první stroje ale Škoda dodala v roce 2013. Podle Škody vzniklo zpoždění kvůli změnám evropských železničních norem TSI. Dráhy ale požadovaly miliardové odškodné. Arbitrážní soud loni rozhodl, že dráhy mají výrobci zaplatit 1,2 miliardy korun jako doplatek kupní ceny pozdě dodaných lokomotiv a inflační navýšení. Dráhy Škodě zaplatily 468 milionů korun a proti prohrané arbitráži podaly žalobu k soudu.

27. 06. 2016 RegioJet usiluje proti ČD o místo v jízdním řádu z Prahy do Brna

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/regiojet-usiluje-proti-cd-o-misto-v-jizdnim-radu-z-prahy-do-brna/1366277>)

České dráhy a RegioJet se utkají o místo v jízdním řádu na trati mezi Brnem a Prahou, na které zatím jezdí pouze státní dopravce. Obě firmy usilují o provozování dvou párů vlaků, kterým Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) přiřadila totožné časy s poznámkou, že o přidělení kapacity se rozhodne podle platných zákonů. SŽDC v této fázi návrhu jízdni řád nezveřejňuje, získal ho ale webový magazín ŽelPage. Pokud by se RegioJetu podařilo kapacitu získat, byl by to jeho první vstup na trať, která spojuje dvě největší města ČR. Který z dopravců uspěje, má být zřejmé na začátku září. Mezi Prahou a Brnem si stát v současnosti objednává veškerou dálkovou expresní dopravu a platí za ni kompenzace Českým drahám. Jde o vlaky v hodinovém intervalu, které zajišťují mezinárodní provoz do Rakouska, na Slovensko a do Maďarska. K tomu ministerstvo dopravy objednává také dva ranní vložené expresní spoje z Brna do Prahy a odpoledne opačným směrem. Právě ty chce vedle Českých drah získat také RegioJet patřící podnikateli Radimu Jančurovi. "RegioJet závazně deklaroval, že zajistí provoz těchto dvou párů vlaků bez nároku na dotace. Ministerstvo dopravy možnost snížit rozsah dotování prodělečných spojů z veřejných financí uvítalo. Pokud je nějaký dopravce připraven provozovat ve stejném rozsahu tyto spoje bez dotací, nelze je objednávat jako dotované z veřejných peněz," uvedl mluvčí skupiny Student Agency Aleš Ondrůj. Z toho vyplývá, že i České dráhy by se o tyto spoje měly nyní ucházet jako o vlaky na komerční riziko. České dráhy se zatím k tomuto problému nechtěly vyjadřovat. Nyní jezdí jeden pár vlaků z Prahy do Brna, druhý do Břeclavi. Nově by měl jezdit jeden do Bratislavy a RegioJet chce druhý pár protáhnout přes Břeclav a Hodonín do Starého Města. Podle ministerstva dopravy je zřejmé, že jeden pár vlaků v novém jízdním řádu pro příští rok objednávat nebude, pokud RegioJet své nabídky dostojí, sdělil ČTK mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. "Pokud se týče vlaku po šesté hodině z Brna do Prahy, k datu uzávěrky řádných žádostí o kapacitu jsme žádné sdělení dopravců neobdrželi. Proto jsme naši objednávku zatím nikterak nezpochybnili. To se týká i vlaku v opačném směru," doplnil Neřold. V návrhu jízdniho řádu figurují oba dopravci. Jančura se chtěl se svými vlaky na trať z Brna do Prahy dostat už dříve místo Českých drah. S návrhem ministerstvu, že by převzal veškerou dálkovou expresní dopravu,

však neuspěl. Mezi těmito městy provozuje také nejhustší síť autobusových spojů, které jezdí přes den zpravidla v půlhodinovém intervalu.

28. 06. 2016 Národní den železnice 2016 hostí v září Cheb (24. září 2016)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-27173/>)

Záříjové oslavy svátku železničářů vyvrcholí letos v sobotu 24. září Národním dnem železnice, který se bude konat v Chebu. V železniční stanici a místním depu se představí historická i nejmodernější vozidla. Během dne České dráhy vypraví dvacet párů zvláštních vlaků do pěti směrů. Nevšedním zážitkem bude také večerní světelná show s historickými lokomotivami. Národní den železnice připravují České dráhy ve spolupráci s městem Cheb a Karlovarským krajem. „Atraktivní program bude rozdělený do tří částí, nazvaných Svět historie, Svět změny a Svět zábavy. K vidění bude nejen historická technika, ale i nejmodernějšího vozidla národního dopravce jak pro regionální, tak i dálkovou dopravu. Cestující v Karlovarském kraji znají například pendolino, ale přijede i nejmodernější jednotka railjet. Nebudou chybět vozy jako např. Karkulka, Bardotka nebo Kyklop. Přivezeme i nákladní vlak s parními lokomotivami, což je skutečná rarita. Počítáme, že na kolejích a v depu budou k vidění tři desítky vlakových souprav,“ uvedl člen představenstva Českých drah Michal Štěpán. Vedle samotného nádraží se lidé výjimečně dostanou i do chebského nádražního depa. Z Chebu pojedou 24. září zvláštní vlaky do Plesné, Lubů, Mariánských Lázní, Karlových Varů a Aše. „Národní den železnice, který se letos uskuteční v Chebu, bude velkou podívanou pro milovníky vlaků, vláček, železničních modelů a cestování po kolejích. Tento velký projekt v minulých letech hostily například Hradec Králové, Děčín nebo Břeclav. Pro Cheb je to velká výzva, proto organizační a technické zabezpečení této masové akce je již několik měsíců v plném proudu. Na národní den se sjíždějí fanoušci železnice z celé republiky. Podle zkušeností z minulých ročníků jich bývá 20 až 30 tisíc. Věřím, že i letos se akce vydaří a bude to podívaná, zábava a ukázka toho, že cestování vlakem se může stát i dobrým životním stylem,“ řekl starosta Chebu Petr Navrátil. „Jsme rádi, že se celostátní oslava Dne železnice uskuteční v Karlovarském kraji v největším železničním uzlu regionu. Přejeme si, aby význam Chebu jako dopravní křižovatky rostl. Každá akce, která propaguje veřejnou železniční dopravu, je přínosem pro turistický rozvoj, proto kraj pravidelně přispívá na regionální dny železnice,“ uvedl Jakub Pánik, náměstek hejtmána Karlovarského kraje.

Mezi nádražím a chebským depem bude po celý den jezdit kyvadlová doprava dvěma vlakovými soupravami a čtyřmi autobusy. Do depa bude samozřejmě možné dojít i pěšky, pro děti bude připravená pohádková cesta. V souvislosti s konáním Národního dne železnice v Chebu České dráhy vyhlásily výtvarnou soutěž pro žáky základních škol, vyhlášení vítězů se uskuteční na Dni železnice a nejlepší práce budou vystavené v prostorách výpravní budovy v Chebu. Program Národního dne železnice v Chebu se bude postupně doplňovat, upřesňovat a zveřejňovat na stránkách www.denzeznice.cz.

29. 06. 2016 Rychlý vlak podle státu? Jezdí šedesátkou a pomaleji než autobus (Praha – Liberec)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-vymysli-zrychleni-vlaku-praha-liberec-fej-eko-doprava.aspx?c=A160628_160234_eko-doprava_suj)

Stát opět vymýšlí, jak zrychlit spojení z Prahy do Liberce. Zadání studie přitom počítá s tím, že vlakům mezi oběma městy bude stačit doba jízdy sto minut. Vlaky i tak nadále zůstanou pomalejší než například autobusy. Stát utratí další miliony korun za studii, jak zlepšit železniční spojení mezi Libercem a Prahou. Dosud opomíjená trasa ale zřejmě zůstane i po možné modernizaci na okraji zájmu. Stát v zadání studie nepočítá s tím, že by tam vlaky jezdily rychleji než automobily. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) už vypsala zakázku na studii proveditelnosti, která má ukázat, jak cestování mezi oběma městy zrychlit. Jednou z podmínek studie na zlepšení spojení je to, aby vlaky z centra Prahy zvládly cestu do Mladé Boleslavi za pětadesát minut a do Liberce za sto. „Za konkurenceschopné spojení se považuje takové, kdy je cestovní doba mezi centry měst srovnatelná s jinými druhy veřejné dopravy a zároveň je na trase k dispozici odpovídající množství spojů,“ uvádí SŽDC ve výzvě pro podávání nabídek.

Extrémně pomalé vlaky

Vlaky mezi Libercem a Prahou jsou dnes zcela nekonkurenceschopné, především kvůli nevhodné trati. Cesta vlakem je o 40 kilometrů delší, než autobusem a nejkratší cesta s jedním přestupem trvá 2 hodiny a 36 minut. Autobus zvládne jízdu za 65 minut z autobusového nádraží na Černém Mostě,

odkud jede metro dalších 20 minut do centra Prahy. I po zrychlení železnice tak budou vlaky o čtvrt hodiny pomalejší než silnice. Při vzdálenosti 106 kilometrů po silnici mezi oběma městy vychází průměrná rychlost vlaku na 63 kilometrů za hodinu. „Nemusí se rovnou stavět rychlotrať, ale nemá smysl modernizovat železnici na pomalejší rychlost, než má silnice,“ říká předseda Dopravní sekce Hospodářské komory Emanuel Šíp.

O rychlejším spojení mezi Prahou a Libercem se mluví roky, vzniklo už několik studií, kudy trasu vést. Z Prahy se mluví o trase přes Lysou nad Labem a následně napojení na trať Nymburk – Mladá Boleslav novou spojkou přes Všejanya, na severu se uvažovalo například o dlouhém tunelu pod Ještědem či Javorníkem. Podle Pavla Blažka, jednatele společnosti Korid LK organizující dopravu v Libereckém kraji, je jediným řešením, jak výrazně zrychlit cestu mezi Libercem a Prahou, stavba v částečně nové, rychlejší trase. „Je každopádně nutné alespoň vylepšit nejhorší části stávajících tratí. Nemůžeme ale mluvit do modernizace úseku ve Středočeském kraji,“ říká Blažek. Podle něj je největší problém mezi Libercem a Turnovem, kde vlak jede více než dvakrát pomaleji než autobusy. Tento úsek znehodnocuje veškerá vlaková spojení Liberce s vnitrozemím. „V minulosti se objevilo řešení tunelu pod Javorníkem, které považujeme za dobrý krok ke zrychlení,“ dodal Blažek. Kraj žádné spojení mezi Prahou a Libercem neobjednává, autobusy RegioJet jezdí na vlastní riziko, dálkové vlaky Českých drah s přestupem v Turnově platí stát.

Alespoň srovnatelná kvalita

Zatím poslední studie na tuto trasu začala vznikat v roce 2012. Společně se ji rozhodly zadat SŽDC se Středočeským a Libereckým krajem. Cílem bylo dosažení cestovních dob z Prahy do Liberce pod šedesát minut. „To se ukázalo jako proveditelné pouze novou tratí s vyšší rychlostí v nové stopě, což samozřejmě vedlo k velkému nárůstu investičních prostředků,“ řekl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Studie pracovala až se čtrnácti variantami vedení trasy v území, do ekonomického hodnocení pak vstoupilo šest z nich. Studie ovšem není dokončena, ke konci práce na ní došlo k rozpadu zpracovatelského týmu, firma IKP CE, která ji zpracovávala, ohlásila úpadek. Ministerstvo dopravy vysvětluje mírnější požadavky na jízdní dobu právě tím, že předchozí studie proveditelnosti vedly k drahým řešením, u kterých by nevyšla ekonomická návratnost. „Cílem železničních projektů není být u každého spojení rychlejší než automobil či autobus, ale nabídnout dostatečnou kapacitu, srovnatelnou jízdní dobu a komfort s minimem, či pokud možno žádným přestupem. Samozřejmě jde také o přiměřenou cenu,“ řekl mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold.
