

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červenec 2016

OBSAH

01. 07. 2016	DRÁŽNÍ ÚŘAD NESMÍ O REGIOJETU ROZHODNOUT, ŽÁDOST ČD JE NEPŘÍPUSTNÁ (PRAHA – BRNO, GVD 2016/2017)	3
01. 07. 2016	NOVÉ MOBILNÍ POKLADNY, PLATBY KARTOU VE VLACÍCH I REKONSTRUOVANÁ NÁDRAŽÍ PŘÍSPĚJÍ KE ZVÝŠENÍ KOMFORTU CESTUJÍCÍCH.....	3
04. 07. 2016	SMLOUVA PŘINESLA MÍR NA ÚZKOKOLEJJKU. PARNÍ VLAKY DO KAMENICE ALE NEVYJEDOU (JHMD)	4
10. 07. 2016	NA SOKOLOVSKU SE ČELNĚ SRAZILY OSOBNÍ VLAKY, SEDM LIDÍ JE ZRANĚNÝCH (ROTAVA)	4
11. 07. 2016	REGIOJET NA NÁKUPECH: VE ŠVÝCARSKU KOUPII DALŠÍ OJETÉ VOZY	5
11. 07. 2016	ARRIVA VYMĚNILA V ČESKU VLAK, Z NĚMECKA PŘIVEZLA NOVĚJŠÍ DESIRO (DESIRO CLASSIC).....	5
12. 07. 2016	NA JIHU ITÁLIE SE ČELNĚ SRAZILY VLAKY, ZEMŘELO NEJMÉNĚ 23 LIDÍ.....	6
12. 07. 2016	SLOVENSKÁ STRELA JEZDÍ UŽ 80 LET, ČESKÉ DRÁHY JI PŘIPOMENOU REKLAMNÍM POLEPEM NA LOKOMOTIVĚ	6
13. 07. 2016	KRAJE MAJÍ DOSTAT 45 MILIARD NA PROVOZ VLAKŮ, DOPRAVCE SOUTĚŽIT NEMUSÍ	9
13. 07. 2016	RYCHLÍKY UŽ V KRŽANOVĚ NEMAJÍ ZASTAVOVAT. RADNICE I MÍSTNÍ PROTESTUJÍ.....	10
13. 07. 2016	NEZÁVISLÝ REGULAČNÍ ÚŘAD POSÍLÍ TRANSPARENTNOST NA ČESKÉ ŽELEZNICI, JEHO VZNIK SCHVÁLILA DNES PS.....	10
14. 07. 2016	ITALOVÉ SI KOUPII ŘECKOU ŽELEZNICI JEN ZA MILIARDU. BYLI JEDINÝMI ZÁJEMCI (TRAINOSE → FS).....	11
16. 07. 2016	STÁT CHYSTÁ ELEKTRIFIKACI STOVEK KILOMETRŮ TRATÍ. HLAVNĚ NA MORAVĚ	11
17. 07. 2016	RYCHLOVLAKY PLÁNOVALI UŽ KOMUNISTÉ. ČASTO RYCHLEJŠÍ, NEŽ CHCE STÁT TEĎ.....	12
18. 07. 2016	STÁT ZAČNE KONTROLOVAT STROJVEDOUČÍ, ZDA NEJEZDÍ PŘÍLIŠ DLOUHO	13
18. 07. 2016	PRAŽSKÁ RADA SCHVÁLILA NÁKUPY NOVÝCH VLAKŮ, PRVNÍ BUDOU ZA DVA ROKY.....	14
19. 07. 2016	STAVEBNÍ POVOLENÍ: OPTIMALIZACE TRATI BEROUN (VČETNĚ) – KRÁLŮV DVŮR, I. ETAPA	14
20. 07. 2016	VLÁDA SCHVÁLILA FINANCOVÁNÍ REGIONÁLNÍ ŽELEZNICE DO ROKU 2034	15
20. 07. 2016	ČÍNSKÉ RYCHLODRÁHY ZAŽÍVAJÍ OBROVSKÝ RŮST, INVESTICE JDOU DO BILIONŮ	15
21. 07. 2016	ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI NA PŘEJEZDECH	16
23. 07. 2016	LŮŽKOVÉ VLAKY JAKO OHROŽENÝ DRUH. VE FRANCII JICH POLOVINU ZRUŠÍ	17
23. 07. 2016	„STÍHAČKA“ NA KOLEJÍCH. EXPERIMENTÁLNÍ VLAK S PROUDOVÝMI MOTORY (USA, M-497 BLACK BEETLE)	17
25. 07. 2016	PERSONÁLNÍ ROŠÁDY U SPRÁVCŮ ŽELEZNICE: KLÍČOVÝ NÁMĚSTEK SKONČIL (SŽDC)	19
26. 07. 2016	RENTGEN ODHALIL VADU U ROK STARÝCH VÝHYBEK, VLAKY NESMÍ DO NÁDRAŽÍ (HORAŽDOVICE PŘEDMĚSTÍ).....	19

26. 07. 2016	STÁTNÍ ČD CARGO DÁL ZTRÁCÍ, Z NĚKDEJŠÍHO MONOPOLU ZBYLY DVĚ TŘETINY TRHU.....	20
27. 07. 2016	LOKOMOTIVA ŠLECHTIČNA PROVĚŘILA NOVÉ ŽELEZNIČNÍ MOSTY V PLZNI	21
27. 07. 2016	VADNÉ VÝHYBKY BRZDÍ ČESKOU ŽELEZNICI, VLAKY SE PO NICH PLOUŽÍ DESÍTKOU.....	21
27. 07. 2016	VLAKY SE VRACEJÍ NA KOLEJE V HORAŽDOVICÍCH, VADNÉ VÝHYBKY SE VYMĚNILY (HORAŽDOVICE PŘEDMĚSTÍ).....	22
28. 07. 2016	ČTVRTÝ KORIDOR NEJLÉPE POSTAVÍ CHLÁDEK & TINTĚRA, DOPORUČILA KOMISE (PRAHA-HOSTIVAŘ – PRAHA HL. N.).....	22
28. 07. 2016	POLÁKŮM INVESTICE DO ČESKÝCH NÁKLADNÍCH VLAKŮ NEVYCHÁZÍ. AWT PRODĚLÁVÁ (PKP CARGO).....	23
29. 07. 2016	ŠKODA JE BLÍZKO MILIARDOVÉ ZAKÁZCE DO BAVORSKA, PROTESTY DB NEZABRALY (NATIONAL EXPRESS).....	23
29. 07. 2016	VADNÉ VÝHYBKY SE NEMUSÍ MĚNIT, HÁJÍ SE TŘINECKÉ ŽELEZÁRNY.....	24
29. 07. 2016	PRŮVODČÍ SI NAKOUPILI POHODLNĚJŠÍ NĚMECKÉ BRAŠNY, U VEDENÍ ČD ALE NARAZILI.....	24
29. 07. 2016	NÁDRAŽNÍ BUDOVY PŘECHÁZÍ POD SPRÁVU ŽELEZNIC. SLIBUJE, ŽE SE O NĚ POSTARÁ LÉPE NEŽ ČD.....	25

01. 07. 2016 Drážní úřad nesmí o RegioJetu rozhodnout, žádost ČD je nepřijatelná (Praha – Brno, GVD 2016/2017)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drazni-urad-nesmi-o-regiojetu-rozhodnout-zadost-cd-je-nepripustna-1305886>)

Drážní úřad zastavil řízení, ve kterém měl rozhodovat o právu společnosti RegioJet na plánovaný provoz linky Praha – Brno – Bratislava. „Důvodem je skutečnost, že žádost Českých drah byla po vyhodnocení podkladů shledána jako právně nepřijatelná,“ potvrdil deníku E15 mluvčí úřadu Martin Novák. Podle něj zákon umožňuje tuzemským dopravcům jezdit po kolejích bez omezení. Ještě před několika dny se přitom úřad k agendě hlásil a začal zkoumat podmínky na trhu. Šéf úřadu Jiřího Koláře řekl, že úřad rozhodne v srpnu. Jenže zasáhlo ministerstvo dopravy. Podle jeho názoru Drážní úřad nemá kompetenci takové řízení vést, neexistuje pro to žádný právní rámec. Podobné řízení by mohl vést až nový regulátor železnice, jehož vznik předpokládá novela zákona o drahách.

Jde o první řízení svého druhu na tuzemské železnici; popud k němu daly České dráhy. Úřad měl posoudit takzvanou hospodářskou vyváženost a zvážit, zda vstup dalšího dopravce na trasu neohrozí služby vnitrostátní dopravy a peníze, které vynakládá stát na dotace. Přesto spor mezi RegioJetem a Českými drahami nekončí. U jednoho páru brněnských expresů žádají obě firmy pro příští jízdní řád v podstatě totožné časy. Oříšek musí nyní rozlousknout Správa železniční dopravní cesty, která grafikon sestavuje.

01. 07. 2016 Nové mobilní pokladny, platby kartou ve vlacích i rekonstruovaná nádraží přispějí ke zvýšení komfortu cestujících

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

Ministr dopravy Dan Ťok a předseda představenstva ČD Pavel Krtek dnes na společném brífinku zhodnotili uplynulé pololetí Českých drah. ČD zlepšily své hospodaření, což se projevilo na zvýšení jejich ratingu, a do budoucna plánují řadu kroků, které přispějí k vyššímu komfortu cestování. Jedním z takových opatření je nákup 1 400 přenosných pokladen pro průvodčí, které urychlí odbavení a umožní postupné rozšíření možnosti placení kartou přímo ve vlacích. Vyšší počet cestujících by také mohla přilákat rekonstruovaná nádraží.

Hospodaření Českých drah se postupně zlepšuje, což se odrazilo na zvýšení ratingu agenturou Moody's ze stupně Baa3 na stupeň Baa2 se stabilním výhledem. České dráhy jsou díky tomu nyní důvěryhodnější firmou pro investory. Vydáním dluhopisů s výhodnou úrokovou sazbou pak společnost ročně ušetří 200 milionů Kč z miliardy, kterou každoročně stojí obsluha dluhu. Ministr Dan Ťok a předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek ocenili každého, kdo se podílel na dokončení převodu nádraží na stát. „Českým drahám převod nádraží na SŽDC pomůže se víc soustředit na přepravu cestujících,“ řekl Ťok.

České dráhy za prvních pět měsíců letošního roku přepravily téměř 71 milionů cestujících, což představuje meziroční nárůst o 420 tisíc. „Jsme rádi, že se nám podařilo uzavřít některá témata z minulosti. Úspěšně jsme refinancovali dluhopisy z roku 2011 a chceme se nyní víc soustředit na co nejpřesnější dodržování jízdního řádu a na zlepšování služeb pro zákazníky. Nádraží jsou pak vstupní a výstupní branou osobní dopravy. Když je SŽDC oprávněná, bude pro lidi cesta vlakem příjemnější, což se odrazí i na dalším zvýšení počtu zákazníků,“ řekl Pavel Krtek.

Trend vlakové dopravy má v poslední době pozitivní růst. Roste dálková mezinárodní osobní doprava a velký potenciál má příměstská doprava velkých aglomerací, v Praze, Brně, Plzni a dalších. Úspěchy jsou patrné i v rámci rekonstrukcí koridorů, kde se výrazně zkracují jízdní doby. „Ve druhém pololetí se chceme zaměřit na kvalitu cestování – nový web a e-shop budou moci zákazníci otestovat v srpnu. Umožníme tím snadnější nákup jízdenek přes internet,“ dodal Krtek.

Ke zvýšení komfortu cestujících dále přispěje 1 400 přenosných pokladen pro průvodčí, které urychlí odbavení a umožní placení bankovními kartami. To dopravce aktuálně testuje na 14 mobilních pokladnách. Prvních 500 nových pokladen by měly České dráhy převzít už během podzimu.

04. 07. 2016 Smlouva přinesla mír na úzkokolejku. Parní vlaky do Kamenice ale nevyjedou (JHMD)

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/hradecka-uzkokolejka-05n-budejovice-zpravy.aspx?c=A160702_2257490_budejovice-zpravy_epkub)

Jihočeský kraj a Jindřichohradecké místní dráhy podepsaly smlouvu, která dopravci zvýší platby za ujeté kilometry. To mu pomůže v hospodaření. Parní vlaky do Kamenice v létě přesto nevyjedou. Provoz je moc drahý. Vypadá to, že spor kolem úzkokolejky se podařilo vyřešit. Jihočeský kraj a Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) podepsaly dodatek ke smlouvě, která zvyšuje platbu za každý ujetý kilometr vlaků o 11,66 koruny – na konečných 72,69 Kč. A zdá se, že s dohodou se vztahy mezi dopravcem a krajem urovnaly. V minulosti si přitom vyměňovaly tvrdé výroky – zatímco zástupci úzkokolejky tvrdili, že kraj neplní smlouvy, hejtman Jiří Zimola naznačoval, že vedení si vyplácí nadstandardní odměny a že společnost podivně hospodaří. „Dodatek vychází z dohody, v níž jsme se zavázali, že každoročně budeme zvyšovat částku o inflaci a také za modernizaci vozového parku. Problém byl, že JHMD za ni žádaly větší částku, proto jsme se nemohli od dubna dohodnout,“ vysvětlil průtahy jihočeský hejtman Jiří Zimola.

Uklidnění vztahů

JHMD měly na modernizaci vozů evropskou dotaci, jenže ta nebyla proplacena v plné výši. A tak od kraje dostaly méně. Podpis se tak oddaloval. Až do minulé středy. Nyní je, zdá se, spokojená i společnost JHMD. Podle dopravce to přinese do vzájemného vztahu uklidnění. Spolu s dodatkem schválil totiž Jihočeský kraj také možnost přímého zadání výkonů na úzkokolejce po roce 2019. Což je pro JHMD příslib jisté budoucnosti. „Priorita je mít smlouvu. To jsme chtěli. Druhá rovina je v tom, že chceme uvažovat dlouhodobě. V tomto ohledu je pro nás skvělou zprávou, že Jihočeský kraj podepsal přímé zadání JHMD po roce 2019. To prolomilo nejistotu, která mezi námi byla,“ komentoval podepsání smlouvy předseda představenstva JHMD Boris Čajánek. Podle něj si obě strany uvědomují, že úzkokolejka je významný fenomén regionu a že stojí o to, aby tu fungovala. „Hodně se mezi námi vyjasnilo. My si uvědomujeme, že dlouhodobost je pro nás jistotou a kraj pozitivně vnímá zachování úzkokolejky,“ řekl Čajánek. Z těchto slov se může zdát, že jsou kraj i dopravce spokojeni, ovšem JHMD nadále tvrdí, že na každém kilometru, který si kraj objedná, trátí společnost necelých dvacet korun.

Otevrou několik zastávek

Tuto ztrátu hradí pryč z obchodní činnosti. „Doplácíme od roku 2009, kdy začala platit současná smlouva, ale stejně to bylo i předtím. Naše snaha je, aby to bylo v co nejmenší míře, abychom mohli věnovat finanční prostředky do zachování parního provozu,“ doplnil Čajánek. Jenže to se v úplné míře už nyní nedaří. Společnost zrušila letní provoz parních vlaků na trase mezi Jindřichovým Hradcem a Kamenicí nad Lipou. „Nedostává se nám prostředků na parní provoz, který je podstatně nákladnější než u motorových lokomotiv,“ vysvětlil mluvčí dopravce Pavel Matlas. Všechno, co firma vydělá, pryč vrací do provozu. A také do infrastruktury. V polovině prázdnin otevrou několik nových zastávek, které firma nechala opravit. Úzkokolejka se navíc připravuje k zápisu na seznam kulturních památek Česka. „Nyní připravujeme podklady, aby se zápis mohl uskutečnit. Určitě to zvýší atraktivitu úzkokolejky, tentokrát i třeba v odborných kruzích,“ vyzdvihl Čajánek.

Úzkokolejka je nejvýznamnější a nejnavštěvovanější technická památka Jihočeského kraje a kraje Vysočina. Společnost JHMD je vlastníkem a provozovatelem železniční dopravy na 80 kilometrech úzkorozchodných tratí Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň. Společnost ročně přepraví zhruba 400 tisíc cestujících, z toho více než sto tisíc turistů.

10. 07. 2016 Na Sokolovsku se čelně srazily osobní vlaky, sedm lidí je zraněných (Rotava)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/srazka-osobnich-vlaku-rotava-sokolov-d8f-/krimi.aspx?c=A160710_090124_krimi_iw)

U obce Rotava na Sokolovsku se ráno srazily dva osobní vlaky. Jeden směřoval ze Sokolova do příhraničních Kraslic, druhý jel v opačném směru. Vlaky nevykolejily. Sedm lidí je zraněných, trať provozovaná soukromým dopravcem stála sedm hodin. Vlaky se srazily v sedm hodin ráno poblíž obce Rotava, sdělil iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Zraněných, které ošetřili záchranáři, je sedm, jejich zranění jsou lehká. Jeden z nich se z vlaku podle všeho dostal sám, ostatní potřebovali asistenci. „Pomohli jsme vyprostit šest lidí, které jsme předali



zdravotnické záchranné službě," uvedl ráno mluvčí krajských hasičů Martin Kasal. Drážní inspekce mezi zraněné počítá čtyři cestující, strojvedoucího a průvodčího. Inspekce očekávala obnovení provozu na trati během odpoledních hodin, což se také stalo – po sedmi hodinách začaly vlaky zase jezdit. Běžně po této trati v neděli jezdí vlak každou hodinu až dvě tam i zpět. Záchranná služba poslala k neštěstí čtyři sanitky a jeden vůz s lékařem. „Zdravotníci řešili dvakrát kontuzi (pohmoždění, pozn. red.) hrudníku a zad, zlomeninu bérce a tržné rány na hlavě. Pacienty jsme rozvezli do nemocnice v Chebu, Sokolově a Karlových Varech," sdělila za krajskou záchranku Dana Prošková s tím, že dva pacienti na místě odmítli ošetření.

Vlaky se měly minout ve stanici

U Rotavy je dvoukolejná železniční stanice, kde se podle jízdních řádů těsně před sedmou hodinou míjejí ranní osobní vlaky ze Sokolova do Kraslic a v opačném směru. Vlaky se nesrazily přímo ve stanici, jedna ze souprav tedy patrně vyjela na kolej, po níž se v protisměru blížil druhý vlak. „Pravděpodobnou příčinou nehody je selhání strojvedoucího, který nevyčkal ve stanici Rotava na křižování osobních vlaků a pokračoval dále v jízdě po jednokolejně trati," připustil hypotézu mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Škoda na obou vlcích činí předběžně jeden milion korun. Policie případ prošetřuje jako podezření z trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti. Agentura ČTK uvedla, že se vlaky srazily v nízké rychlosti a bylo v nich dohromady 15 lidí včetně strojvedoucích. Po nehodě zůstaly vlaky na kolejích. Nehoda se stala na trati, kterou provozuje soukromý dopravce GW Train Regio.

11. 07. 2016 RegioJet na nákupech: ve Švýcarsku koupil další ojeté vozy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-nakoupil-dalsi-vozy-ve-svycarsku-f20-eko-doprava.aspx?c=A160711_002506_eko-doprava_suj)

Největší soukromý železniční dopravce v Česku hlásí za první čtvrtletí čtvrtinový nárůst počtu cestujících. RegioJet svoji flotilu rozšíří o dalších dvacet pět vozů od švýcarských státních drah, čeká je kompletní modernizace. Dopravce koupil 25 velkoprostorových vozů z osmdesátých let minulého století, které čeká kompletní proměna včetně výměny sedaček a úpravy toalet. Uvnitř mají vagóny vypadat stejně jako desítky stávajících vozů Astra, které RegioJet nasadil do provozu loni. „Využijeme je pro další expanzi svých služeb v České a Slovenské republice," řekl mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. První várka ze Švýcarska již dorazila, další má přijet v příštích dnech. RegioJet svůj byznys postavil na starších vagónech, které prošly modernizací. Základem jsou vozy z Rakouska, ve Švýcarsku nakupoval už v minulosti. I přes původní velkolepé plány o desítkách nových vagónů zatím dopravce zůstal u zmíněné první série desíti vozů Astra z Rumunska. Celkem má RegioJet ve flotile už téměř 250 vozů.

RegioJet letos dál roste

V dálkových vlcích se počet cestujících společnosti v prvním pololetí zvýšil o více než 25 %. V České republice žluté expresy RegioJet za prvních šest měsíců letošního roku přepravily celkem 1,76 milionu cestujících (v roce 2015 to bylo za stejné období 1,4 milionu). Na Slovensku to bylo 540 tisíc cestujících oproti 429 tisícům v loňském roce. „RegioJet tak na 5 dálkových linkách vykázal o přibližně 100 tisíc vyšší nárůst počtu cestujících za první pololetí než České dráhy v celé své síti s více než 7 tisíci spoji denně," uvedla firma v tiskové zprávě. Společnost nárůst vysvětluje rozšířením služeb na trase Praha – Košice a novému spoji do Starého Města u Uherského Hradiště. „Od prosince pak chystáme další výraznou expanzi našich služeb na nových linkách v ČR a na Slovensko," dodal majitel firmy Radim Jančura. Zatím poslední ohlášený plán je vstup na linku Praha – Brno – Bratislava.

11. 07. 2016 Arriva vyměnila v Česku vlak, z Německa přivezla novější Desiro (Desiro Classic)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/arriva-vyemnila-v-cesku-vlak-z-nemecka-privezla-novejsi-desiro-p7w-eko-doprava.aspx?c=A160711_143739_eko-doprava_suj)

Společnost Arriva vlaky začala nasazovat na spěšné vlaky mezi Prahou a Benešovem novější soupravy než dosud. Nástup modernějších vlaků paradoxně urychlila dnešní nehoda dopravce, při které jejich vlak usmrtil v Uhřetěvsi osobu v kolejišti. Jedná se o jednotku Siemens Desiro, která není českým cestujícím zcela neznámá: se stejným vlakem jezdí například České dráhy mezi Děčínem, Rumburkem a Mikulášovicemi



nebo dopravce Länderbahn mezi Libercem a Rybníštěm. Jezdit bude v barvách majitele české pobočky Arrivy, německého dopravce Deutsche Bahn. „Máme ji jako zálohu, ale od dnešního dne ji nasazujeme jako hlavní vlak na tuto trasu,“ řekl jednatel Arrivy Daniel Adamka. Pro cestující jde o velkou změnu: Desira jsou nízkopodlažní a klimatizovaná. Na víkendové spojení Prahy a Trenčína chce Arriva dál nasazovat původní vozy 845, které dopravce používá dosud. Jednotky Siemens Desiro Classic jsou vývojově o více než dvacet let mladší, patří mezi nejrozšířenější diesellové motorové jednotky v Evropě: jezdí jich přes tři sta. Přestaly se ale vyrábět kvůli změně norem. Arriva na trať mezi Prahou a Benešovem vyrazila na konci února. Podl Adamky jsou s provozem spokojeni, počet cestujících roste, i když na trase neplatí tarif Pražské integrované dopravy.

12. 07. 2016 Na jihu Itálie se čelně srazily vlaky, zemřelo nejméně 23 lidí

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/srazka-vlaky-italie-04b-/zahranicni.aspx?c=A160712_123909_zahranicni_bur)



Nejméně 23 a přes padesát zraněných si vyžádala srážka vlaků nedaleko italského letoviska Bari. Čtyřvozové soupravy do sebe čelně narazily ve venkovské oblasti mezi městy Ruvo di Puglia a Corato, polovina vagonů je zcela zničená. Jeden z vlaků zřejmě ve stanici nepočkal na křižování a vjel na obsazenou trať. „Došlo k čelní srážce na jednokolejně trati. Některé vagony jsou úplně rozdrčené,“ řekl agentuře ANSA Riccardo Zingaro, velitel městské hlídky v nedaleké Andrii. Záchranáři v první hodině po neštěstí hlásili čtyři mrtvé, počet obětí se však postupně zvyšuje. Těla některých pasažérů zůstala zaklíněná v troskách vlakových souprav. Místní úřady kolem půl třetí odpoledne uvedly, že obětí je už dvacet. Podle večerní bilance agentury ANSA si nehoda vyžádala životy 23 lidí. Zraněno bylo 50 osob. ČTK s odvoláním na ministerstvo zahraničí píše, že mezi oběťmi nejsou žádní Češi. Podle italské civilní ochrany se každá souprava skládala ze čtyř vozů. První dva vagony každého z vlaků jsou po srážce zničené. Deník La Repubblica píše, že se záchranářům podařilo z trosek vozů vyprostit čtyřleté dítě, které pak vrtulník odvezl do nemocnice. „Ani ve chvílích pláče a emocí nepolevíme, dokud nebudeme mít jasno, kdo je za to zodpovědný,“ komentoval neštěstí italský premiér Matteo Renzi. Vyšetřovatelé podle serveru Quotidiano prošetřují možnou chybu některého ze strojvedoucích nebo výpravčích. Vlaky se měly křižovat ve stanici, jeden však na protijedoucí soupravu nepočkal. Trať prochází sadem, strojvůdci na sebe tedy zřejmě neviděli. Podle italských médií se neštěstí odehrálo půl hodiny před polednem. Na místo se sjely sanitky a desítky hasičských vozů.

Vlaky jely na trase mezi pětadvacetitisícovým městem Ruvo di Puglia a padesátitisícovým Coratem, které leží asi 40 kilometrů od apulijské metropole Bari. Tamní mezinárodní letiště a námořní terminál slouží jako vstupní brána do Itálie tisícům turistů. Obě soupravy patřily společnosti Ferromtraviaria, která na trati každý den přepravuje tisíce lidí. Regionální vlaky jsou podle místních médií v jižní Itálii oblíbené, v letních měsících často jezdí plné. Železničáři shodou okolností plánují rozšíření trati mezi Ruvem di Puglia a Coratem o druhou kolej.

12. 07. 2016 Slovenská strela jezdí už 80 let, České dráhy ji připomenou reklamním polepem na lokomotivě

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-27225/>)

Ve středu 13. července to bude 80 let, kdy vyjel na svou trasu mezi Bratislavou a Prahou poprvé legendární motorový expres Slovenská strela. Založil tak tradici expresního spojení obou metropolí. Předválečný motorový expres se stal železniční legendou v Čechách, na Moravě i na Slovensku díky neobvyklému aerodynamickému tvaru, komfortu i desítky let nepřekonanému rychlostnímu rekordu na trati Bratislava – Praha. Ten překonaly až vlaky komfortní evropské expresní sítě EuroCity. České dráhy u příležitosti výročí 80 let Slovenské strela během léta opatří jednu z lokomotiv řady 380, která jezdí také na relaci Praha – Bratislava, mimořádným výročním nátěrem s vizualizací legendárního motorového expresu.

Výjimečný komfort, nepřekonatelná rychlost

Slovenská strela nabízela výjimečný komfort, přestože se jednalo pouze o 2. třídu. Sedačky pro dvě osoby byly řešeny jako pohodlná více než metr široká klubová křesla s měkkým pérováním a bohatým polstrováním krémovým plyšem. Stěny byly potaženy purpurovým umělým pergamenem, který byl v bílé barvě použit také na potah stropu. Lišty byly provedeny z matného kovu. Podlaha byla

pokryta korkem a ulička mezi sedačkami potažena červeným kobercem. Ve voze se nacházely dva oddíly, kuřácký a nekuřácký, které odděloval prostor pro toaletu a malý bufet. Jídla a nápoje číšník servíroval přímo na místa cestující, kam předem umístil malý mobilní stůl. O provoz bufetu se starala pražská pobočka mezinárodní společnosti lůžkových a restauračních vozů CIWL. Na designu Slovenské strely se podílel tehdejší přední konstruktér osobních vozů Ing. arch. Vladimír Grégr.

Motorový expres Slovenská strela vytvořil hned od počátku časový i rychlostní rekord mezi Bratislavou a Prahou. Zatímco nejrychlejší parní expres s legendárním „mikádem“ potřeboval ve druhé polovině 30. let na překonání 397 kilometrů dlouhé tratě mezi oběma městy okolo 6 hodin a dosahoval průměrnou rychlost jen kolem 65 km/h, zbrusu nový motorový rychlovlak to zvládnul přibližně o hodinu a čtvrt rychleji a jeho rychlost byla okolo 80 km/h. V předválečném Československu něco nevídaného. To byl ovšem teprve začátek.

Motorová Slovenská strela využila svých předností – nízké hmotnosti, velkého výkonu a jen velmi malé délky jediného vozu. Díky tomu mohla jezdit mnohem dynamičtěji a rychleji než těžké expresy o mnoha vozech, ať už to bylo v době parních lokomotiv nebo později v časech výkonných elektrických strojů. Do rozpadu Československa, během jízdního řádu 1938/39, se jí podařilo zkrátit cestovní čas na pouhé 4 hodiny 18 minut ve směru do Prahy. Směrem do Bratislavy byl její cestovní čas jen o minutu pomalejší. Cestovní rychlost se vyhoupla na 92 km/h. byly to rekordní údaje, o jejichž překonání snily generace československých železničářů po téměř 70 let. Cestující si nový vlak oblíbili velmi rychle. Využívaly ho poslanci, státní úředníci, podnikatelé. Zatímco průměrné obsazení vlaků ČSD bylo kolem 27 %, Slovenská strela měla v prvním roce obsazenost až 36 % a po roce půl se blížila 50 %. Byly dokonce dny, kdy zájemci o cestu motorovým expresem museli být odmítáni, protože všechna místa byla již obsazena. Slovenská strela byla od počátku provozu naším prvním povinně místenkovým vlakem.

Dlouhé čekání na lepší časy

Poválečná obnova zničených tratí a následně budování socialismu, který se orientoval na velké přepravní výkony, ale ne na rychlost a komfort cestování, znamenal desetiletí stagnace v cestovních časech a pohodlí vlaků. Několik let po válce byly na Slovenské strele, pro kterou se v některých letech používal i název Bratislavan expres, nasazovány původně německé dvoudílné jednotky SVT 137 „Létající Hamburčan“, u nás označené jako M 297.0, a později další motorové jednotky vyrobené v maďarském podniku GANZ. Ty nabízely ve srovnání s klasickými vozy poměrně dobrý komfort cestování. Také rychlost se postupně zvyšovala a cestovní čas zkracoval. Hned po válce trvala cesta expresem skoro 5,5 hodiny a na počátku 50. let se na krátko dostala alespoň pod 5 hodiny.

Na mezistátním expresu „Hungaria“, který byl dlouhá léta nejrychlejším vlakem mezi Bratislavou a Prahou, jezdily až do roku 1974 další, o něco mladší motorové jednotky M 298.0, opět maďarské produkce. Motorový expres byl oproti klasickým vlakům výjimečný pohodlím i rychlostí. Jako jediný spoj u nás mohl uhánět na několika úsecích rychlostí dokonce 130 km/h. Přesto mu cesta trvala stále okolo 5 hodin a cestovní rychlost se pohybovala jen kolem 80 km/h. Výjimkou byl počátek 60. let, kdy krátce cestovní časy spadly o 15 až 20 minut pod pětihodinový limit. Tyto krátké cestovní časy ale byly nad reálné možnosti tehdejších ČSD, proto tam dlouho nezůstaly a rychle se vrátily k tradičním hodnotám 5 a více hodin.

Od poloviny 70. let zajišťovaly dopravu všech vlaků mezi oběma metropolemi klasické soupravy sestavené z lokomotiv a běžných rychlíkových vozů. Kupé s koženkovou lavicí a osmi cestujícími se stalo na desetiletí standardem cestování a jízdní doby se blížily více 5 a půl hodinám než jen pouhým 5 hodinám. Cestovní rychlost se tak jen stěží dostávala přes 70 km/h. Teprve na přelomu 80. a 90. let se na Slovenské strele objevily nové moderní vozy ČSD s textilním potahem a polohovatelnými sedačkami i ve 2. třídě, 8 míst však v oddílech zůstalo. Na jižní Moravě se na několika kilometrech tratí začala testovat rychlost 140 km/h a volnější tratě po roce 1989 dovolily spoje zrychlit a cestovní dobu zkrátit opět pod 5 hodin. V polovině 70. let se stala pro expresy mezi Prahou a Bratislavou charakteristická lokomotiva řady ES 499.0, později 350, které se přezdívá „gorila“ nebo „krysa“. Dvousystémové lokomotivy pro napájecí systémy 3 kV AC a 25 kV 50 Hz DC dokázaly jako naše první stroje projet místo styku obou elektrických soustav bez zastavení a bez výměny lokomotiv. Disponují výkonem 4 000 kW a mohou jezdit rychlostí až 160 km/h. Dodnes, tedy i po 40 letech, zajišťují dopravu některých expresů mezi Bratislavou a Prahou.

Bratislava – Praha: Nový cestovní rekord po 70 letech

Podstatná změna komfortu a zrychlení vlaků mezi Bratislavou a Prahou nastal až po roce 1989 se zavedením spojů InterCity a EuroCity. Do vlaků byly zařazeny pohodlné klimatizované vagóny. V oddílech 2. třídy ubylo míst z osmi na šest. Ve většině vlaků jsou zařazeny jak oddílové tak velkoprostorové vozy. Postupně se ve spojích objevily i další nové služby. Nejprve to byly vyhrazená

místa pro cestující s dětmi, následně elektrické zásuvky 230 V 50 Hz pro napájení drobné elektroniky cestujících, místa pro cestující na invalidním vozíku, místa pro jízdní kola a v poslední době je to také Wi-Fi připojení k internetu. Restaurační vozy jsou součástí vlaků od samého počátku.

Prvním vlakem EuroCity mezi Bratislavou a Prahou se stala v roce 1993 „Hungaria“ na lince z Budapešti do Berlína a severoněmeckého Hamburku sestavená z německých vozů 1. a 2. třídy a českého restauračního vagonu. O dva roky později se k nim přidaly další spoje EuroCity a InterCity jako „Mathias Corvinus“ a „Comenius“. Také ze Slovenské střeby se stal vlak InterCity, ale protože ČD ani ŽSR ještě neměly komfortní vozy, jezdila zde dočasně polská souprava. Tu pak v dalších letech vystřídaly slovenské nebo české vozy. Před deseti lety jezdily na Slovenské střeby dokonce české rychlovlaky pendolino.

Díky modernizaci tratí a zavádění vyšší rychlosti se také zkrátila doba cesty z dosavadních obvyklých 5 hodin na současné 3 hodiny a 58 minut platné pro většinu spojů EuroCity. Cestovní rychlost se tak zvedla z 80 na 100 km/h a maximum na českých tratích na 160 km/h. Tou se Slovenská strela a další expresy mezi Prahou a Bratislavou poprvé rozjely v únoru 2001 také díky slovenským lokomotivám řady 350. Zatím nejrychlejší cestovní čas mezi Bratislavou a Prahou, který dosáhla Slovenská strela a vůbec jakýkoliv pravidelný spoj, byl vytvořen v roce 2011, kdy na trati jezdily rychlovlaky pendolino. Díky technologii naklápění vozové skříně a vedení Slovenské střeby mimo taktový jízdní řád klasických souprav mohla jezdit v pomalých úsecích plných malých oblouků rychleji než jiné vlaky. Proto v roce 2011 trvala cesta z Bratislavy do Prahy jen 3 hodiny a 48 minut a opačným směrem dokonce ještě o 3 minuty méně (průměrná rychlost cca 105 km/h).

Motorový vůz Slovenská strela

První plány Československých státních drah na pořízení velmi rychlých motorových vozů spadají do roku 1933. Vlastní objednávka vozů u kopřivnické Tatry je však o rok mladší. Tatra v Kopřivnici v té době patřila do významného vagonářského koncernu Ringhoffer. Atypicky se však výroby motorových vozů ujala automobilka a v čele projektu stál automobilový konstruktér Hans Ledwinka. To vedlo k mnoha revolučním technickým řešením převzatým z automobilové konstrukce.

Skříň vozu byla vyrobena jako celokovová svařovaná samonosná. Navržena byla s výrazně aerodynamickými tvary, které měly snížit odpor vzduchu při vysoké rychlosti. Vhodné řešení čela bylo zkušeno dokonce ve vzduchovém kanále Vojenského vědeckého ústavu. Výjimečná byla konstrukce podvozku s umístěním hnacích agregátů přímo do něj a zcela jedinečný byl zvolený elektromechanický přenos výkonu podle konstrukce dalšího významného českého technika Josefa Sousedíka. Ten fungoval do rychlosti asi 85 km/h jako elektrický a při rychlostech vyšších jako mechanický. Kola byla litá o průměru 920 mm a brzdy kotoučové, dosud používané v automobilovém průmyslu. Pohon zajistil benzínový motor Tatra T 67.

Oba dva vyrobené vozy označené řadou M 290.0 byly dodány s několikaměsíčním zpožděním v roce 1936 a ČSD za ně zaplatily přes 2 miliony korun. Hned při prvních zkouškách prokázaly nevšední schopnosti. Rychlost 100 km/h dosáhly během pouhých 2 minut, maximální rychlosti pak během 3 minut na přibližně 4,5 kilometrů dlouhém úseku. Účinné byly také brzdy, když na mírném spádu vůz zastavily z rychlosti 105 km/h během 25 sekund na dráze pouhých 400 metrů. Při zkušebních jízdách mezi Přerovem a Českou Třebovou vytvořil motorový vůz také dosavadní československý železniční rychlostní rekord, když na přibližně 500 metrech uháněl rychlostí 148 km/h.

Bohužel další vývoj těmto jedinečným motorovým vozům a rychlým lehkým expresům v bývalém Československu nepřál. Vozy M 290. 0 jezdily na Slovenské střeby jen 3 předválečné roky. Po válce se uplatnily především pro vládní a ministerské jízdy včetně kurýrních vlaků mezi Prahou a Norimberkem, kde probíhal proces s nacistickými válečnými zločinci. Z provozu byly zcela odstaveny během 50. let. Původní vůz M 290.002 je dodnes zachován, bohužel stále jako neprovozní exponát, před areálem automobilového muzea Tatra v Kopřivnici a je prohlášen za národní kulturní památku.

Slovenská strela po 80 letech

Bratislava – Praha

	1936	2016
- počet vlaků za den s uvedenou cestovní dobou	1	7
- doba jízdy	4 h 52 min. *)	3 h 58 min. až 4h.
- průměrná rychlost vlaku	81,5 km/h*)	100 km/h
- počet zastávek	1	5
- délka pobytu v zastávkách	3 min.	13 min.

- maximální rychlost vlaku	130 km/h	160 km/h
- délka vlaku	25 m	203 m
- počet míst	72**)	402***)
- hmotnost vlaku	36 tun	470 tun
- výkon	246 kW	6 400 kW
- měrný výkon	6,8 kW/t	13,6 kW/t

*) rekordní cestovní čas v JŘ 1938/39 byl 4 hodiny a 18 minut, cestovní rychlost byla 92 km/h;

***) pouze 2. třída;

***) z toho 58 míst 1. třída a 344 míst 2. třída + místa v restauračním voze a 4 místa pro jízdní kola.

13. 07. 2016 Kraje mají dostat 45 miliard na provoz vlaků, dopravce soutěžit nemusí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-mohou-ziskat-jistotu-zakazek-na-dalsich-15-let-pzj-eko-doprava.aspx?c=A160712_2258995_eko-doprava_nio)

Tři roky před koncem desetiletých smluv s kraji se České dráhy o další krok přiblížily tomu, aby uhájily pokračování většiny z nich na dalších patnáct let. Kraje mají získat jistotu peněz na regionální vlaky, smlouvy s Českými drahami mohou uzavřít bez soutěže – navzdory kritice soukromníků. Do vlády doputoval materiál, který je pokračováním stávajícího memoranda o rozdělení peněz na veřejnou dopravu a který může zásadně ovlivnit podobu cestování regionálními vlaky na další roky. Jeho projednávání v pondělí vláda odložila na další schůzi, už teď však budí silnou kritiku u soukromých dopravců i opozice. Krajům má zajistit celkem 45 miliard od státu na provoz vlaků, tedy necelou třetinu všech potřebných peněz. Ministerstvo dopravy, které peníze posílá, ale nijak nepodmínilo využití těchto peněz průhlednými soutěžemi na dopravce. V praxi to znamená, že České dráhy mohou získat jistotu zakázek na dalších 15 let. Kraje se totiž k soutěžím až na pár výjimek nemají. „Základním předpokladem takové smlouvy by mělo být vyhlášení otevřených výběrových řízení na jednotlivé provozovatele železničních linek. Svým návrhem však vláda zachovává současný stav, aniž mají soukromí železniční dopravci možnost o dané linky soutěžit,“ říká exministr dopravy Zbyněk Stanjura (ODS).

Soukromí dopravci protestují marně

Proti současnému plánu se staví i soukromí dopravci, kteří poslali své negativní stanovisko přes Hospodářskou komoru ČR. Ministerstvo dopravy však jejich připomínky neakceptovalo. „S uvedeným návrhem řešení nesouhlasíme, neboť znamená nulové inovace, horší služby pro cestující na dalších 15 let, vyšší nároky na krajské rozpočty i státní rozpočet, dlouhodobou finanční zátěž, nulové požadavky na transparentnost. Místo snahy optimalizovat vztah mezi objemem vložených finančních prostředků a kvalitou služeb cestujícím se má odsunout řešení za rok 2034 a mezitím uzavřít regionální železniční trh,“ uvedla Hospodářská komora ČR.

Až na několik výjimek provozují regionální vlaky na tuzemských železnicích pro kraje České dráhy na základě zvykového práva. Smlouvy si nijak nevysovoutěžily. Pár příkladů u nás i v jiných zemích přitom ukazuje, že soutěže přinášejí snížení ceny pro kraj i lepší kvalitu cestování a větší zájem lidí. Část tratí vysoutěžil Liberecký a Karlovarský kraj, pozitivně se k soutěžím staví Jihočeský kraj. Ten loni vysoutěžil provoz pošumavských lokálek, zakázku získala společnost GW Train Regio. Jenže České dráhy zatím úspěšně podpis smlouvy napadají u antimonopolního úřadu. V minulosti přitom v jedné ze soutěží dokázaly vyhrát – po soutěži provozují část vlaků na Liberecku. Jihočeský kraj už před několika dny odeslal oznámení o chystaných zakázkách na další regionální tratě. Podobně stojí i soutěže na ministerstvu dopravy, které objednává dálkové spoje.

Bez komentáře

Pro České dráhy je udržení smluv bez soutěže klíčové pro financování – od krajů přicházejí dvě třetiny z balíku 13 miliard, které ročně daňoví poplatníci za provoz objednávaných vlaků zaplatí. Státní dopravce zatím nechce současný stav příliš komentovat, šetří i s informacemi, jak pokročil v jednáních s kraji o prodloužení smluv. Provoz na některých tratích už mají teď smluvně prodloužený do roku 2024 kvůli modernizaci vozidel. „Nebudeme tuto záležitost vůbec komentovat,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Přímé zadání zakázek na vlaky je v Evropské unii legální, tlačí na to totiž velcí dopravci. Patnáctiletá jistota financování přináší však krajům i výhody – bude se jim lépe plánovat, kde a jak často budou vlaky jezdit, a nemělo by docházet k velkým výkyvům v počtu vlaků podle toho, kolik je zrovna peněz. Kromě jistého přísunu peněz se stát v materiálu zavazuje i ke každoročnímu

navýšení plateb o inflaci. V minulosti se totiž stávalo, že objem peněz od státu krajům na vlaky výrazně kolísal. Některé kraje na změně prodělají, budou v procentuálním vyjádření dostávat méně peněz než dosud. Stát ustoupil oproti původnímu návrhu jen částečně – podle návrhu měl posílat peníze jen na tratě, kde jezdí alespoň šest párů vlaků denně, nově budou stačit čtyři.

13. 07. 2016 Rychlíky už v Křižanově nemají zastavovat. Radnice i místní protestují

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/krizanova-se-brani-zmene-jizdniho-radu-dy2-/jihlava-zpravy.aspx?c=A160711_2258889_jihlava-zpravy_evs)

V Křižanově na Žďársku by s novým jízdním řádem platným od letošního prosince už neměly zastavovat rychlíky. Proti změně připravované ministerstvem dopravy protestují místní lidé i radnice v Křižanově a v sousedním Velkém Meziříčí. Křižanov s 1 900 obyvateli leží na trati mezi Brnem a Žďárem nad Sázavou. Starostka městyse Marie Smejkalová tvrdí, že se o chystaném zrušení zastávky rychlíků dověděla až od obyvatel. „Pro nás by to byl velký problém,“ má jasno starostka. Rychlíky jezdí studenti i lidé za prací, nejčastěji do Brna. Rušení rychlíkové zastávky by však nezasáhlo pouze samotný Křižanov, ale také řadu okolních obcí. Například velkomeziříčská radnice už ministra dopravy požádala, aby stanovisko přehodnotil. „Zastavování rychlíků v Křižanově je významným prvkem spojení Velkomeziříčska se zbytkem republiky,“ uvedl na webu starosta Velkého Meziříčí Radovan Necid (ODS). Jejich nahrazení osobními vlaky podle něj cestování značně prodlouží.

Žádám vysvětlení a přehodnocení, uvedl hejtman

Podle hejtmana Jiřího Běhounka (ČSSD) nebyl kraj o chystané změně vůbec informován. „Proto důrazně žádám ministerstvo o vysvětlení a okamžité přehodnocení tohoto neopodstatněného zásahu do jízdního řádu,“ uvedl hejtman. Rychlíky si u drah objednávalo ministerstvo dopravy, zatímco kraj domlouvá regionální vlakové spoje.

Změnu inicioval sám kraj, argumentuje ministerstvo

Mluvčí ministerstva Tomáš Neřold však tvrdí, že samotný kraj loni inicioval, aby rychlíky přestaly v Křižanově zastavovat. „Bylo to v souvislosti se změnou regionální dopravy z Křižanova do Velkého Meziříčí a jejím provázáním na osobní vlaky mezi Žďárem nad Sázavou a Brnem,“ dodal. „Původně měly přestat vlaky stavět v Křižanově už od prosince 2015, po dohodě ministerstva s krajem byla změna posunuta na prosinec 2016,“ řekl Neřold. Doplnil, že nové rychlíkové jízdní řády projednávalo ministerstvo s krajem letos v březnu.

Kraj Vysočina má ovšem na celou věc jiný názor. „Na úterní radě jsme se bavili, kde ministerstvo dopravy přišlo na to, že jsme podporovali zrušení zastavování rychlíků? Ve vedení kraje jsme tuto záležitost nikdy neprojednávali a nikdy jsme nepodporovali zrušení jakékoli rychlíkové zastávky, natož v Křižanově,“ reagoval náměstek hejtmana Vladimír Novotný. „Zjistili jsme, že ministerstvo vychází z jednoho pracovního materiálu. V zápisu z jednoho jednání s krajským úřadem padlo ze strany ministerstva dopravy, že by v budoucnu předpokládali zrušení zastávky rychlíků v Křižanově. Ten zápis podepsal úředník krajského úřadu. To ale pro nás není nic závazného, nevíme o tom a není to naše přání,“ dodal za vedení Vysočiny. Dopis s žádostí o nápravu situace na ministerstvo dopravy již odešel. Vysočina požaduje upravit odjezd a příjezd rychlíků do Křižanova. „Z našeho pohledu to není problém. Trváme na tom, aby tam rychlíky zastavovaly,“ uzavřel Novotný.

13. 07. 2016 Nezávislý regulační úřad posílí transparentnost na české železnici, jeho vznik schválila dnes PS

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

Poslanecká sněmovna dnes schválila návrh Ministerstva dopravy na vznik nezávislého regulačního úřadu na železnici. Bude mít za úkol hlídat transparentní přístup provozovatele dráhy při přidělování kapacity jednotlivým dopravcům, řešit bude také spory mezi dopravci a provozovateli dráhy, uzavírání smluv o přístupu na dráhu, ale třeba také výlukový jízdní řád, zabývat se bude ale i leteckou infrastrukturou. Úřad by měl vzniknout půl roku po vyhlášení zákona. Zákon nyní ještě musí schválit Senát a podepsat prezident.

Vznik regulačního orgánu, který by byl zcela nezávislý na všech orgánech státní správy, byl jedním z požadavků Evropské unie. Dosud tuto úlohu vykonává Drážní úřad, který je však přímo podřízený Ministerstvu dopravy. Nezávislost Drážního úřadu proto ministerstvo v roce 2014 posílilo tím, že již

nepřezkoumává jeho rozhodnutí týkající se přístupu na dráhu, nicméně požadavky unijního práva jsou ještě přísnější. Na novém Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře (dále jen „úřadu“) se počítá s dvaceti až třiceti úředníky. V jeho čele bude stát předseda jmenovaný vládou na šest let. O tato tabulková místa přijde Drážní úřad a Drážní inspekce, kterým bude také příslušně snížen rozpočet. Tím pádem finanční náklady na nově vzniklý úřad budou minimální, ročně maximálně v jednotkách milionů. Předpokládá se, že na nově vzniklý úřad přejdou právě zaměstnanci Drážního úřadu, kteří se příslušnou agendou už dnes zabývají, pokud projdou standardním výběrovým řízením. „Náplní práce nového úřadu bude řešit problematiku přidělování kapacity dopravní cesty, spory mezi dopravci a provozovateli dráhy, uzavírání smluv o přístupu na dráhu, ale třeba také výlukový jízdní řád nebo úpravy přidělení kapacity dopravní cesty,“ řekl ministr dopravy Dan Ťok.

Drážní inspekce nově nebude vykonávat státní dozor, pouze šetřit mimořádné události. „Na druhou stranu bezpečnostní doporučení Drážní inspekce, vydávaná na základě závěrů šetření mimořádných událostí, budou mít větší váhu než dnes a všechny dotčené orgány se jimi budou muset opravdu řídit,“ doplnil Ťok. Drážní úřad bude mít dále na starosti problematiku speciálního stavebního úřadu, bude i nadále vydávat úřední povolení k provozování dráhy a licencí k provozování drážní dopravy, provádět homologaci vozidel a schvalovat jejich technickou způsobilost. Současně budou nastavené jasné mechanismy spolupráce s Drážním úřadem a Drážní inspekcí.

Nový regulační úřad na železnici bude také prověřovat, jestli komerční linky a jejich provozování nenarušuje hospodářskou vyváženost spojů vypravovaných v závazku veřejné služby. Podle unijního práva totiž má takové narušení závažný negativní dopad. Komerční doprava se soustřeďuje primárně na silně využívané spoje a časy s vysokou frekvencí cestujících, potřeby cestujících je ale třeba pokrýt i na méně frekventovaných tratích a v méně využívaných časech.

Novela zasáhne také do pravidel pro kácení dřevin na dráze. K odstraňování dřevin kvůli zajištění provozuschopnosti dráhy už nebude potřeba získat povolení orgánu ochrany přírody. Bude však nutné oznámit mu záměr 15 dní předem. Pokud orgán ochrany přírody bude chtít kácení zakázat nebo omezit, bude to moci učinit pouze na základě závazného stanoviska správního drážního úřadu.

14. 07. 2016 Italogé si koupili řeckou železnici jen za miliardu. Byli jedinými zájemci (TrainOSE → FS)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/italove-si-koupili-reckou-zeleznici-jen-za-miliardu-byli-jedinymi-zajemci-1308348>)

Novým majitelem řecké železniční společnosti TRAINOSE se stane italská státní železnice Ferrovie dello Stato (FS), která za ní zaplatí 45 milionů eur (1,2 miliardy korun). Italský přepravce byl jediným uchazečem, který předložil závaznou nabídku, uvedla agentura Reuters. Prodej železnice je součástí privatizačního programu, který je jednou z klíčových podmínek záchranného programu pro silně zadlužené Řecko. Prodej zachrání řecké železnice před zavřením. Pokud by vláda firmu nezprivatizovala, musela by vrátit více než 700 milionů eur, které získal podnik v rámci státní pomoci, což by znamenalo uzavření firmy. „Dokončili jsme proces, jenž začal před třemi lety a zajistí životaschopnost a budoucí růst TRAINOSE,“ uvedla v prohlášení řecká privatizační agentura HRADF. Pracovníci na železnici ale kvůli odporu k prodeji téměř týden stávkovali.

Řecká vláda se pokoušela TRAINOSE prodat již v minulosti a ještě v roce 2013 doufala, že prodejem podniku získá 200 milionů eur (5,4 miliardy korun). Tehdy ale nakonec z transakce sešlo, ačkoli se o převzetí společnosti zajímali tři potenciální uchazeči. Společnost TRAINOSE v minulých letech prošla rozsáhlou restrukturalizací, která zahrnovala propuštění téměř poloviny zaměstnanců. Společnost je jediným poskytovatelem osobní a nákladní železniční přepravy v zemi a provozuje železniční síť o délce 2500 kilometrů. Nynější úspěšný prodej je součástí privatizačního procesu, k němuž zadlužené Řecko přistoupilo výměnou za mezinárodní finanční pomoc v rámci záchranného programu dohodnutého s věřiteli v létě 2015. Řecko již dříve prodalo svůj největší přístav Pireus, jenž získala čínská firma COSCO. Ta měla původně zájem i o TRAINOSE.

16. 07. 2016 Stát chystá elektrifikaci stovek kilometrů tratí. Hlavně na Moravě

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-chysta-elektrizaci-dalsich-trati-dxv-eko-doprava.aspx?c=A160715_173310_eko-doprava_suj)

Správa železniční dopravní cesty začíná připravovat další tratě, aby po nich mohly jezdit elektrické vlaky. V nadcházejících letech by se to mohlo dotknout víc než čtyř stovek kilometrů. V plánu jsou hlavně úseky na Moravě, elektrifikace se má ale dočkat například i 31 kilometrů z Prahy do Kladna.

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) už vypsalala před několika týdny soutěž na projektování elektrifikace tratě z Prunéřova do Kadaně a z Oldřichova u Duchcova do Litvínova. Už na začátku roku vypsalala soutěž na dlouho očekávanou elektrifikaci tratě z Otrokovic přes Zlín do Vizovic. Celkem už centrální komise ministerstva dopravy schválila elektrifikaci 275 km tratí. „Záměrem SŽDC je pokračovat v elektrifikaci i u dalších tratí, některé se již nyní prověřují, nejsou ale ještě známy výsledky návratnosti investice. Velké množství tratí bychom chtěli v následujících letech prověřit v rámci studií proveditelnosti,“ řekl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Podle něj je provoz v elektrické trakci výrazně ekonomičtější. Elektrifikace by pro cestující mohla znamenat více přímých vlaků: například v případě Zlína jezdí jen dva přímé vlaky z Prahy, u kterých ale zdržuje výměna lokomotivy v Otrokovicích. Elektrizací by tyto problémy odpadly.

V seznamu tratí na elektrifikaci je zatím reálná jako nejbližší proveditelná trať z Olomouce přes Uničov do Šumperka. U ní chce SŽDC současně zvýšit rychlost až na 160 kilometrů v hodině. „V pozitivním scénáři by mohla začít v roce 2018,“ dodal Illiaš. Podle něj není cílem vždy jen elektrifikovat, ale současně i celou trať modernizovat. Další by měla jít na řadu trať z Otrokovic do Vizovic, která by měla přinést dlouho očekávanou elektrifikaci i do Zlína. Zatím poslední elektrizovanou tratí je lokální trať ze Šumperka do Koutů nad Desnou, ta ale nepatří SŽDC. Na její změnu přispěla výrazně Evropská unie. S evropskými dotacemi na elektrifikaci počítá i SŽDC. V seznamu chystaných tratí k elektrifikaci ale chybí některé, po nichž volají zejména dopravci: například trať z Prahy do Berouna přes Rudnou, která by mohla sloužit jako alternativa pro případ uzavření hlavní tratě kolem Berounky. V případě severočeských tratí SŽDC zatím počítá se stejnosměrným napájením, i když stát si nechává zpracovat studii, která má ukázat, zda by nebylo jednodušší a ekonomicky výhodnější v celé zemi sjednotit napájecí soustavu na střídavý proud. V Česku jsou elektrizovány zhruba tři tisíce kilometrů tratí, tedy zhruba jedna třetina.

Jaké tratě chce SŽDC elektrifikovat počet kilometrů

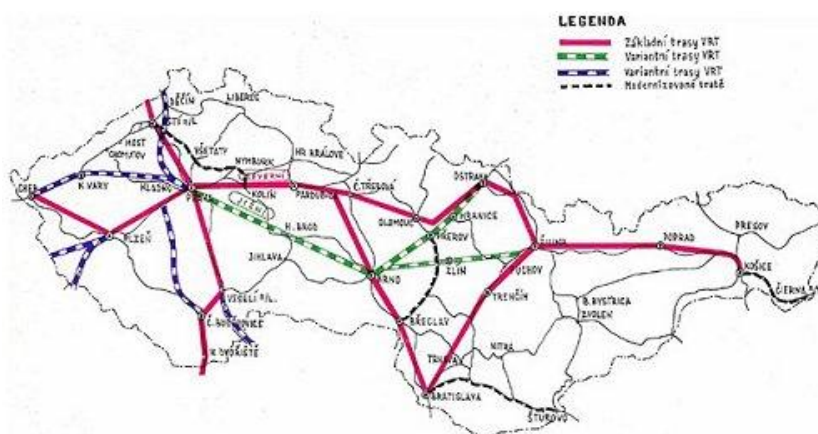
- Otrokovice – Zlín – Vizovice	18
- Olomouc – Uničov – Šumperk	57
- Praha – Kladno	31
- Plzeň – Domažlice – st. hranice	59
- Kadaň předměstí – Kadaň	2
- Louka u Litvínova – Litvínov	3
- Blažovice – Veselí nad Moravou	70
- Hustopeče u Brna – Šakvice	7
- Boskovice – Skalice nad Svitavou	5
- Brno – Zastávka u Brna	23
projekty v přípravě, ale ještě bez schválení centrální komisí	
- Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm	64
- Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice	7
- Sedlnice – Štramberk	15
- Staré Město u Uherského Hradiště – Luhačovice/Bojkovice/Veselí nad Moravou	58

17. 07. 2016 Rychlovlaky plánovali už komunisté. Často rychlejší, než chce stát teď

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vysokorychlostni-zeleznice-byla-i-v-planech-komunistu-piq-eko-doprava.aspx?c=A160716_102613_eko-doprava_suj)

Politici se v posledních letech předhánjí ve slibech, kdy u nás lidé začnou jezdit vysokorychlostními vlaky. Jenže o modernější železnici se u nás mluví už přes třicet let. Plánovat je totiž začali už komunisté. A velkoryseji než nyní. Ukazují to archivní čísla časopisu Železniční technika z roku 1990. Pohled do tehdejších textů však ukazuje, že jsme se od té doby v plánech nepohnuli, dokonce jsme se dostali i částečně zpět. „V březnu 1989 byl Státní ústav dopravního projektování pověřen vypracováním koncepce vysokorychlostních tratí v ČSFR,“ uvádí v textu Jaroslav Žemlička z této organizace. Dokumentace měla objasnit prakticky to, co se stát opakovaně snaží zjistit i teď: kudy rychlé vlaky vést, ekonomickou návratnost nebo vliv na životní prostředí. Tehdejší koncepce počítaly se stavbou tratí na rychlost kolem dvou set kilometrů v hodině se smíšeným provozem osobních i nákladních vlaků. „Doporučujeme nové, samostatné dvojkolejné tratě zaústěné do stávajících uzlů,“

uvádí text. Osobní vlaky měly jezdit rychlostí do 250 kilometrů v hodině, nákladní 160 kilometrů za hodinu. Celkem měla síť vysokorychlostních tratí v tehdejší Československu dosáhnout 1 600 kilometrů. Za základ autoři studie považují trasu mezi Prahou a Ostravou a Prahou a Bratislavou. Obě trasy jsou vedené ve dvou variantách: jižní a severní. Severní počítá s trasováním přes Pardubice a Olomouc



a do Ostravy, spojení na jih mělo vést odbočkou u Litomyšle a dál do Brna a Bratislavy. Jižní varianta kopírovala z velké části D1, v Brně by se trať rozdělila a do Ostravy by vedla přes Přerov.

Už tehdy autoři projektu řešili i napojení na tehdejší Německou spolkovou republiku, dokonce velkoryseji než nyní. Zatímco nyní stát počítá s tím, že na úseku z Plzně na státní hranici s Bavorskem pojede vlak většinou kolem stovky, pár kilometrů stošedesátkou, komunisté už tehdy počítali nejméně s dvoustovkou. Podobné je to i se spojením s Rakouskem přes České Budějovice, kde se rychlost po modernizaci zastaví na stošedesátce, i když v původních plánech za socialismu byla o devadesát kilometrů vyšší rychlost. Už dnes je velká část této trati po modernizaci. Přesto je ale je typická rychlost na úseku Horní Dvořiště – České Budějovice 70 až 90 kilometrů v hodině a ani mezi Strančicemi a Benešovem vlaky nepřesahují stovku. Podobně zpět jde současné vedení SŽDC i s tratí Brno – Přerov. U ní projektanti vymysleli studii proveditelnosti tak, že se vyplatí údajně vést trať jen rychlostí na 200 kilometrů v hodině. Použili k tomu jednoduchou metodu: rychlejší trať vedli mnohem delším koridorem a ještě úvratí v Přerově pro další pokračování do Ostravy.

Stále jen slova

V Česku se zatím o vysokorychlostních tratích stále jen mluví. SŽDC se ani nepodařilo vysoutěžít zakázku na studii proveditelnosti na koncept vysokorychlostních tratí, proto se rozhodla posuzovat jednotlivé tratě. Velké spory se také vedou o to, na jaké rychlosti se má stavět, velká část zdejší odborné veřejnosti se kloní k maximu 250 kilometrů v hodině, zatímco v Evropě se staví často na vyšší rychlost. Zatím nejbližší, alespoň podle slibů, je vysokorychlostní spojení do Drážďan. Jedním z argumentů odpůrců rychlých tratí u nás je i to, že jsme malá země. Do rychlých spojení se ale vrhly i podobně velké země, jako my, například Portugalsko, Belgie nebo Nizozemsko.

18. 07. 2016 Stát začne kontrolovat strojvedoucí, zda nejezdí příliš dlouho

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-zacne-kontrolovat-strojvedouci-zda-nejezdi-prilis-dlouho-pse-eko-doprava.aspx?c=A160715_130910_eko-doprava_suj)

Strojvedoucí budou od příštího roku pod větší kontrolou podobné té, jako mají řidiči kamionů. Drážní úřad a Správa železniční dopravní cesty chtějí zavést nový systém, podle kterého budou vědět, kdo řídí lokomotivu a zda splnil potřebné normy pro odpočinek a nejezdil ve svém volnu pro konkurenci. Celé opatření, které by mělo začít platit od začátku příštího roku, bude poměrně jednoduché: dopravci budou muset do systému SŽDC, kam zapisují například údaje o délce vlaku či jeho hmotnosti, uvádět ještě číslo licence strojvedoucího. „Díky této navrhované úpravě se může kdykoliv vyhodnotit to, zda nedochází k časovému přetěžování strojvedoucích a tedy zda mají dostatek odpočinku mezi jednotlivými směnami. Povede to k eliminaci případných chyb ze strany lidského faktoru,“ řekl mluvčí Drážního úřadu Martin Novák. Opatření ovšem neřeší, zda skutečně strojvedoucí přijde do práce odpočatý. Kontrolovat zaměstnance v době jejich odpočinku však není možné.

Chyb strojvedoucích podle statistik přibývá. Veřejným tajemstvím totiž je, že řada strojvedoucích jezdí kvůli lepším výdělkům u více dopravců, ale nehlásí jim to. Počet nedovolených jízd posledních pět let stoupá, v polovině roku již Drážní inspekce eviduje dvě třetiny všech případů roku 2015. A jen za první pololetí stoupl počet projetí návěstidel ve chvíli, kdy zakazovala jízdu, o 42 %. Prezident Federace strojvedoucích Jindřich Hlas takové opatření vítá. „Je to určitě krok k lepší bezpečnosti,“ míní Hlas. Podle něj by to mohlo vést i k většímu růstu mezd než dosud. Ukáže se totiž podle něj, že strojvedoucích je větší nedostatek, než se zdá. „Chceme k tomu už letos přihlídnout v kolektivním vyjednávání,“ řekl Hlas. Podle statistik spolku IODA, který sleduje různá data v dopravě, loni průměrná

mzda strojvedoucích přesáhla 35 tisíc korun. Odboráři ale tvrdí, že je to za ceny extrémního množství přesčasů.

Alespoň 11 hodin pauza

Drážní úřad eviduje celkem 8 831 licencí pro strojvedoucí, dalších osm tisíc jsou ti, kteří mohou jezdit jen na vlečkách. Zákon stanoví, že strojvedoucí nesmí mít směnu delší než 13 hodin. V případě, že součástí směny je režijní jízda, může délka směny činit nejvýše 15 hodin. Doba odpočinku je stanovena tak, že mezi směnami musí být alespoň 11 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích. Odpočinek může být zaměstnanci drážní dopravy zkrácen až na 6 hodin během 24 hodin po sobě jdoucích za předpokladu, že zaměstnavatel zajistí zaměstnanci možnost spánku na lůžku. Na problém s „melouchy“ strojvedoucích upozorňují hlavně České dráhy a ČD Cargo. „Zjistili jsme, že hlavně malé firmy zneužívají strojvedoucí na jízdy bez přestávky, například že skončí noční u jednoho dopravce a přejdou na denní směnu u jiného dopravce,“ řekl loni na podzim šéf Drážního úřadu Jiří Kolář.

18. 07. 2016 Pražská rada schválila nákupy nových vlaků, první budou za dva roky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1849495-prazska-rada-schvalila-nakupy-novych-vlaku-prvni-budou-za-dva-roky>)

Nákup nových vlaků pro příměstské linky schválila pražská rada. Jde o dlouhodobý výhled, první soupravy by měly přijít v roce 2018, další v průběhu následujících pěti let. Nové vlaky by měly především zvýšit komfort na neelektrizovaných tratích a zvýšit kapacitu na linkách, kde jezdí příměstské vlaky ve špičce přeplněné. Podle dokumentu, který úspěšně prošel pražskou radou, nakoupí Praha nové vlaky pro linky S9 (Praha – Benešov), S20 (Praha – Milovice), S2 (Praha – Kolín – Čáslav), S6 (Praha – Beroun přes Rudnou) S8 (Praha – Čerčany), S80 (Praha – Dobříš), S34 (Praha Masarykovo – Praha-Čakovice) a S41 (Roztoky – Praha). Na pořízení části z nich se bude podílet i Středočeský kraj, ve všech případech budou regiony žádat o evropské dotace, celkem přibližně o 9,6 miliardy korun.

Pražská příměstská železniční doprava se v současnosti potýká se dvěma problémy: jednak jezdí na některých linkách stále velmi stará vozidla včetně dosluhujících elektrických jednotek ze 60. let, na některých linkách zase jezdí vlaky přeplněné. Prvním krokem proto má být nákup velkokapacitních sedmivozových souprav, které budou jezdit z Prahy do Benešova a také do Milovic. Tam by mohly nové soupravy začít jezdit na konci roku 2018. „Pořízení nových vozidel umožní řešení kapacitních problémů, které již v současné době nastávají především v ranní špičce,“ stojí v materiálu, který prošel radou. V dalších letech se rozjedou nové vlaky i po neelektrizovaných tratích v okolí Prahy, například na Posázavském pacifiku či na trase přes Rudnou do Berouna, kde v současnosti jezdí motorové jednotky Regionova.

Vyhánění starého starým bude jen dočasné

Regionovy spolu s elektrickými dvoupodlažními jednotkami City Elefant patří v současnosti k nejrozšířenějším vlakům v okolí Prahy. České dráhy sice v dohledné době plánují vyřadit poslední staré „pantografy“ ze 60. let, které stále jezdí v pracovní dny na posilových spojích do Kralup nad Vltavou a na lince do Roztok. Nahradit je ale mají soupravy sestavené z patrových vozů, které také slouží již velmi dlouho – od roku 1976 – byť je čeká modernizace.

Schválené nákupy nových vozidel dávají tušit, že půjde pouze o provizorní opatření. Po nasazení nových jednotek do Benešova a Milovic budou k dispozici CityElefanty, které tam jezdí dnes. „Současně bude díky novým vozidlům možné realizovat další rozvojové záměry. Jedná se především o zkracování intervalů osobních vlaků ve špičkách pracovního dne a vznik nové vrstvy zrychlené regionální dopravy (spěšných vlaků), které umožní rychlou dopravu do centra,“ uvádí dokument pražské rady. Součástí plánovaných nákupů jsou i vlaky pro prodlouženou linku Praha – Kolín – Čáslav. V současnosti používané příměstské vlaky do Čáslavi jezdit nemohou kvůli odlišnému napájecímu systému za Kutnou Horou.

19. 07. 2016 Stavební povolení: Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr, I. etapa

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2016/160719vyhlaska.pdf>)

20. 07. 2016 Vláda schválila financování regionální železnice do roku 2034

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/vlada-schvalila-financovani-regionalni-zeleznice-do-roku-2034/1373470>)

Vláda schválila financování regionální železnice v letech 2020 až 2034. Dohodu o patnáctiletém financování podepsali ministr dopravy Dan Ťok a jihomoravský hejtmán a šéf Asociace krajů Michal Hašek. Na svém twitterovém účtu o tom informoval mluvčí Úřadu vlády Martin Ayzer. Podle návrhu ministerstva dopravy mají kraje ročně na spolufinancování regionální železnice dostat 2,9 miliardy korun pravidelně navyšovanou o inflaci. Vláda jednání o smlouvě dnes dopoledne přerušila, po jednání s Asociací krajů se k ní ale vrátila.

Nová dohoda nahradí takzvané železniční memorandum, které nebylo právně závazné a v minulosti bylo několikrát zpochybnováno. Kraje by ke každé vynaložené koruně na provoz železniční dopravy mohly získat zhruba 30 haléřů státní dotace. "Protože se memorandum jevílo v minulém období jako nedostatečnou zárukou stability financování v čase, navrhuje se přistoupit k uzavření smlouvy mezi státem a kraji, ve které by byla pravidla spolufinancování nastavena," uvedlo v předkládací zprávě ministerstvo dopravy. Jeho prostřednictvím bude stát krajům peníze na spolufinancování železnice posílat. Kraje budou moci státní příspěvek použít na železničních tratích, kde jsou během pracovních dnů objednány alespoň čtyři páry vlaků. "Vyjednali jsme s kabinetem Bohuslava Sobotky pro čtyři volební období krajských samospráv stabilní financování regionální železniční dopravy s příspěvím státu v rozsahu cca 45 miliard Kč, lidem mobilitu v dojížděce za prací i za veřejnými službami," sdělil ČTK po podpisu dohody Hašek.

Ministerský návrh nevyhověl požadavku Hospodářské komory ČR, která požadovala, aby státní dotace pro železniční dopravu byly podmíněné pořádáním výběrových řízení na železničního dopravce, který bude pro kraj dopravu zajišťovat. Soutěž na dotovaných tratích požadují soukromí železniční dopravci. Většina železničních linek v Česku je dotovaná. Stát prostřednictvím ministerstva dopravy dorovná takzvanou prokazatelnou ztrátu na rychlíkových tratích. Kraje pak z vlastních peněz a částečně i z peněz získaných převodem přes ministerstvo dopravy spolufinancují provoz regionálních osobních vlaků.

20. 07. 2016 Čínské rychlodráhy zažívají obrovský růst, investice jdou do bilionů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cinske-rychlodrahy-zazivaji-obrovsky-rust-investice-jdou-do-bilionu-1309760>)

Síť čínských rychlovlaků v posledních letech zažívá nebývalý úspěch. Železniční infrastrukturu v nejlidnatější zemi používá stále více cestujících, stát na poptávku reaguje miliardovými investicemi. Jen mezi lety 2007 a 2014 se množství cestujících na čínských rychlodráhách zvýšilo desetkrát. Naposledy čínské dopravce potěšily statistické výsledky z minulého roku. Podle nich na 1 300 kilometrů dlouhé trati mezi Pekingem a Šanghají využilo služeb železnic téměř 130 milionů cestujících. Tedy asi desetina obyvatel asijské velmoci. To znamená, že se linka od roku 2011, kdy byla spuštěna, dostala poprvé do plusových čísel. Čistý zisk činil přibližně 6,6 miliardy čínských jüanů (přibližně 25 miliard korun). Provozovatelům linky tak pomalu svítá naděje, že by se v dohledném horizontu podařilo náklady na výstavbu splatit. I přesto, že dosáhly astronomických osmi set miliard českých korun.

Na dráze Peking-Shanghai, jejíž hlavním provozovatelem je státem vlastněná firma China Railway, se v současnosti vlaky pohybují rychlostí 300 kilometrů za hodinu. Ta byla o padesát km/h krátce po svém spuštění snížena kvůli tragické nehodě dvou souprav. Cesta mezi dvěma metropolemi tak trvá v rozmezí pěti a šesti hodin, záleží na počtu zastávek spojení. I přesto, že má současná síť čínské vysokorychlostní železnice více než devatenáct tisíc kilometrů, což je více než ve zbytku světa, investice nepolevují. Do roku 2020 by Čína chtěla železnici rozšířit o dalších jedenáct tisíc kilometrů, cílem je propojení co nejvíce měst s počtem obyvatel nad půl milionu.

Zatímco ještě v roce 2006 činily roční výdaje na železniční projekty v Číně 155 miliard jüanů (půl bilionu korun), letos se budou výdaje pohybovat v částkách kolem 2,9 bilionu korun. Podle zprávy z prvního čtvrtletí je nyní železniční společnost China Railway Corp., přes kterou země projekty financuje, v dluhu asi 14,5 bilionu korun. Svě zkušenosti s výstavbou a projekcí vysokorychlostních železnic se snaží Čína využít i v zahraničí. V červnu však musela opustit soukromé projekty ve Spojených státech a Mexiku, především kvůli technologickým potížím.

21. 07. 2016 Zvyšování bezpečnosti na přejezdech

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

Bezpečnost drážního provozu a tedy i zvyšování bezpečnosti na přejezdech je jednou z hlavních priorit Správy železniční dopravní cesty. Neúprosné statistiky nehod a tragické následky střetů silničních vozidel s vlaky na přejezdech si vyžadují další technická zajištění jako detektory překážek, sekvenční sklápění závor nebo inteligentní kamerové systémy. Přes veškerá bezpečnostní opatření na straně železnice však zásadní roli sehrává správné chování řidičů a chodců, respektování pravidel a prevence.

Detektory překážek, sekvenční sklápění závor

Od letošního února testujeme laserový detektor překážek na železničním přejezdu ve Studénce, od června také na dalších dvou přejezdech v Olomouci a Pardubicích,“ uvádí generální ředitel SŽDC Pavel Surý a doplňuje: „V současné době probíhá ve spolupráci s dodavatelem postupné vyhodnocování. První výsledky testů ukazují, že provoz detektorů je spolehlivý. Pro zajištění kompletnosti testů je třeba pokračovat v testování i během zimy, aby byl provoz prověřen i v povětrnostně náročnějším období.“ Další technologie pro detekci překážek, které začne letos SŽDC testovat, je technologie na bázi 3D infrakamery nebo detektor pracující na principu mikrovlnného radaru. Testovací provoz detektorů bude trvat minimálně jeden rok s ohledem na nutnost prověření spolehlivosti detektoru a odolnosti proti znečištění optiky v různých povětrnostních podmínkách, zvláště za silného deště, sněžení, námrazy či mlhy. Současně s aktivací a testováním detektorů překážek se hledají vhodná technická řešení pro zastavení vlaku v případě, kdy je zaznamenaná překážka na železničním přejezdu. V rámci montáže detektoru překážek na železničním přejezdu v Pardubicích se zde také aktivovalo sekvenční sklápění závor. Funkčnost i reakce účastníků silničního provozu se vyhodnocuje. Případné doplnění sekvenčního sklápění závor se zvažuje v lokalitách, ve kterých je to vhodné díky konfiguraci stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Inteligentní kamerové systémy

Vedle laserových detektorů probíhá testování inteligentních kamerových systémů, které jsou schopny automaticky zaznamenat nedovolený vjezd silničního vozidla na železniční přejezd ve výstražném stavu. Kromě snímání jsou tyto systémy schopny automaticky generovat výstupy použitelné pro přestupkové či trestní stíhání neukázněných řidičů. Takový systém je testován na třech přejezdech, a to ve stanici Úvaly, Uhersko a Polanka nad Odrou.

Doplnění závor u přejezdů na silnicích I. třídy

SŽDC také zpracovala seznam všech železničních přejezdů křížící silnice I. třídy vybavených zabezpečovacím zařízením bez závor. Seznam obsahuje přibližně 60 přejezdů a cílem je v nejbližší době všechny tyto přejezdy doplnit závorami. V současné době je dokončena projektová příprava, samotná realizace se předpokládá v roce 2017.

Analýza zvýšení bezpečnosti úrovnových přejezdů na tranzitních železničních koridorech

V rámci zvýšení bezpečnosti se vybralo celkem 100 železničních přejezdů na železničních koridorech, u kterých analýza posuzovala možnost jejich případného zrušení, omezení silničního provozu či přestavby na mimoúrovňové křížení. Na základě výsledků studie se zahájila příprava 24 prioritních staveb pro zvýšení úrovně bezpečnosti na železničních přejezdech. Celkové náklady na úpravy se odhadují na 1,872 mld. korun. Každou akci musí schválit centrální komise ministerstva dopravy. „Je potřeba si však uvědomit, že ani sebelepší zabezpečení není nic platné, pokud chodci a řidiči nedodržují základní platné zákony a pravidla. Stavební opatření proto musí jít ruku v ruce společně s prevencí a přiměřenou represí, která pomůže napravit leckdy bezohledné a protiprávní chování těch, kdo nerespektují platná pravidla a zákony,“ dodal Surý. Z dlouhodobých statistik vyplývá, že 99 % nehod zaviní řidiči.

Součástí dlouhodobých řešení musí zůstat nadále osvěta a represe vůči nezodpovědným řidičům. Z dlouhodobého hlediska se SŽDC dále zaměří na analýzu rizik na železničních přejezdech, která musí být součástí komplexního přístupu řízení bezpečnosti v dopravě obecně. Už dnes podobný přístup funguje např. v civilním letectví nebo některých průmyslových provozech. Ve spolupráci se sdružením dopravců ČESMAD BOHEMIA byl mj. zpracován informační a školicí materiál určený pro profesionální řidiče. V rámci pravidelných profesních školení řidičů je už od ledna 2016 proškolená problematika chování řidičů na železničních přejezdech. ČESMAD ročně proškolí přibližně 15 000 profesionálních řidičů.

23. 07. 2016 Lůžkové vlaky jako ohrožený druh. Ve Francii jich polovinu zruší

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/dalsi-velka-redukce-nočních-vlaku-dqs-/eko-doprava.aspx?c=A160722_140714_eko-doprava_suj)

Soumrak dálkových nočních vlaků v Evropě pokračuje. Po ohlášené velké redukci v Německu se chystá od října velká redukce ve Francii. Změny u hlavních evropských dopravců se projeví zřejmě i na jízdních řádech v Česku. Francouzská vláda se rozhodla, že zruší dotace pro polovinu z nočních spojů po celé zemi. Od října skončí noční vlaky z Paříže do Toulouse, do Savojska, spojení z Lucemburska do Nice a mezi Štrasburkem a Nice. Do příštího roku zůstanou ještě vlaky z Paříže do města Tarbes v podhůří Pyrenejí a Hendaye na francouzsko-španělských hranicích. Zachované zůstane dál spojení z Paříže do města Briançon a z Paříže do Rodez. Důvodem je, že chybí jiné adekvátní spojení.

Důvodem rušení je ztrátovost nočních vlaků.. U francouzského státního dopravce SNCF tvoří noční vlaky 3 % celkového provozu, ale vytváří čtvrtinu ztráty z dálkové dopravy. Počet cestujících klesl o čtvrtinu za posledních pět let. Podobnou velkou redukci ohlásily už německé Deutsche Bahn, které postupně odcházejí se svými vlaky CityNightLine. Definitivní konec má přijít letos v prosinci. V Česku se to dotkne nočního vlaku Phoenix, který jede z Prahy do Kolína nad Rýnem či švýcarského Curychu.

Noční vlak do Švýcarska zřejmě zůstane

Spojení se Švýcarskem přes noc by ale zmizelo podle informací iDNES.cz nemělo. České dráhy společně s dalšími dopravci plánují, že by noční vlak mohl jet kratší cestou přes Rakousko. České dráhy zatím plány nechťejí komentovat. „Noční doprava je zatím otevřená. Konečná mezinárodní jednání o nočních spojích budou někdy na přelomu srpna a září,“ řekl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Za soumrakem nočních vlaků je více důvodů, především pak zrychlování železnice a stavby vysokorychlostních tratí nebo velký rozmach letecké dopravy.

23. 07. 2016 „Stíhačka“ na kolejích. Experimentální vlak s proudovými motory (USA, M-497 Black Beetle)

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/raketovy-vlak-m-497-black-beetle-dep-/tec-technika.aspx?c=A160721_140336_tec-technika_erp)



Boj o rychlost na kolejích měl řadu podob. Před 50 lety vyzkoušeli ve Spojených státech amerických experimentální vlak poháněný proudovými motory. I když se ukázalo, že tudy cesta nevede, přinesl experiment cenné poznatky. Nedlouho po skončení druhého světové války trpěly americké železniční společnosti odlivem cestujících. Na vině byl ještě větší rozvoj individuálního automobilismu, než jaký zde panoval už mezi světovými válkami, a s tím také související výstavba dálniční sítě. Obdobně neblaze na železnici působil i rozvoj dopravy letecké. Ono je to vše nakonec logické, neboť co vyrábět místo vojenské techniky, jejíž potřeba (a spotřeba) s válkou koreluje. Ještě lépe na tom bylo to civilní letectví, kde pro začátek stačilo upravit hromady Douglasů DC-3/C-47 z válečných přebytků, které se daly pořídit takříkajíc za hubičku.

O své místo na slunci se snažily železnice bojovat mimo jiné i zrychlením své dopravy. Například tehdejší společnost New York Central Railroad (NYC) působící na severovýchodě USA si v roce 1957 otevřela své technické vývojové centrum v Collinwoodu (poblíž Clevelandu v Ohio), kde měli specialisté pracovat na tom, jak zvýšit bezpečnost, rychlost a snížit finanční náklady železniční dopravy. Skloubit tyto vlastnosti u jednoho prostředku byl těžce rozlousknitelný oříšek. Na následujících řádcích se seznámíme s vlakem z roku 1966 poháněným proudovými motory, který byl určitě nejrychlejší, ale tím to asi končilo. To však nic nemění na tom, že ve své době to byl zajímavý experiment a jeho tvůrci prokázali při řešení problému invenci měrou více než vrchovatou.

Vůz pro přestavbu

Hlavním konstruktérem tohoto experimentálního vlaku a zároveň jeho pilotem byl Donald C. Wetzel (neplést se jmenovcem stojícím u zrodu bankomatů ATM – Automatic Teller Machine). Nejprve bylo třeba sehnat dvě hlavní komponenty, tj. použitelný vůz a proudové motory. Společnost NYC používala mimo jiné motorové vozy RDC (Rail Diesel Car) vyráběné firmou Budd ve Philadelphii. Typy základní řady RDC-1 až RDC-4 se lišily velikostmi jednotlivých oddílů, tedy pro cestující, pro zavazadla a poštovního, přičemž ne každý typ obsahoval všechny uvedené oddíly (například RDC-1 měl oddíl pouze pro cestující a RDC-4 takový oddíl zcela postrádal). Z pohledu zvenku se lišily počtem oken a dveří. Dnešními měřítky nepůsobí příliš komfortně z interiéru odhalená řídicí stanoviště

na obou koncích vozů, přes která přímo vedou vstupní koridory. Všechny tyto čtyřnápravové vozy byly poháněny dvěma dieselovými motory (2x 205 kW) s hydraulickým přenosem výkonu na hnaná dvojkolí. Pro přestavbu byl vybrán vůz RDC-3, kus s interním označením provozovatele M-497. Odtud pak pramení název adaptovaného proudového vlaku M-497 Black Beetle (přezdívku Černý brouk přinesl tisk podle černého aerodynamického krytu na přídi). Typ RDC-3 měl sedadla pro 48 cestujících, objemný oddíl pro zavazadla a také oddíl poštovní. Konkrétně vůz M-497 sloužil u společnosti 13 let.

Motory z bombardéru

Mnohem zajímavější než výběr použitelného vozu bylo pořízení proudových motorů. Od roku 1949 používalo americké letectvo zajímavé strategické bombardéry Convair B-36 Peacemaker. Jejich koncepce však byla od počátku zastaralá, neboť v době nástupu proudových letadel je poháněla šestice pístových motorů v tlačném uspořádání. Měly však bezkonkurenční dolet a dostup, navíc jako jediné byly v té době schopné donést z USA nad Sovětský svaz těžkou vodíkovou pumou. Od verze D pak B-36 dostaly pod každou polovinu křídla dvojici pomocných proudových motorů nesenou na jednom pylonu a stroj se tak stal desetimotorovým. Proudové motory se používaly především při startu a stoupání. Jak bylo řečeno, koncepce B-36 byla zastaralá už v době vzniku a provedená vylepšení tento stav nemohla zvrátit, maximálně trošku zpomalit. A tak již v roce 1959 byl poslední stroj z výzbroje vyřazen. A právě dvojici motorů General Electric J47-19 (každý o tahu 23 kN) z bombardéru B-36 si vybrali tvůrci proudového vlaku. Pro cenný materiál si dojeli na odstavnou plochu vyřazených letadel sousedící s leteckou základnou Davis-Monthan (AFB) v Tusconu v Arizoně. Požadovaná dvojice motorů demontovaná z B-36H jim byla prodána jako přebytek za výhodnou cenu pět tisíc dolarů.

S chutí do práce

Samotná přestavba vozu byla zvládnuta v čase téměř šibeničním. Dne 28. června o jejím zahájení informoval Alfred E. Perlman, samotný šéf NYC. Don Wetzel původně zvažoval umístění proudových motorů na střeše v zadní části vozu (když mluvíme o zádi, tak samozřejmě až v souvislosti s konverzí, původní motorový vůz neměl samozřejmě jednoznačně definovanou příď a zád, pouze se jeden konec označoval jako „A“ End a druhý jako „B“ End). V této chvíli však výrazněji do hry vstoupila jeho manželka Ruth, která při večeři 3. července na ubrousek načrtla vůz s proudovými motory nad přídí. Nesmíme to však pokládat za pouhopouhý rozmar dobře najedeného člověka, paní Ruth Wetzel pracovala jako umělecký a výtvarný poradce u stejné společnosti.

Samotná přestavba byla zahájena 5. července v dílnách v úvodu zmiňovaného vývojového centra NYC v Collinwoodu. Don Wetzel ihned přijal nápad své manželky jako optimální, neboť těžké motory na přídi měly navíc eliminovat případnou ztrátu kontaktu předních kol s kolejnici při rychlé jízdě, proto byly i instalovány vůči vodorovné rovině vlaku mírně vyosené o 5° tryskami vzhůru. Jako příď proudového vozu byl zvolen tzv. „B“ End původního motoráku, musela tak být demontována část sedadel cestujících kvůli umístění nosné konstrukce motorů přenášející zatížení na podvozkový rám. Protože se však během experimentálních jízd logicky nepočítalo s účastí klasických cestujících, tak to nikomu ani nevadilo. Prázdný prostor zavazadlového oddílu využili tvůrci pro umístění pěti desítek měřících a diagnostických přístrojů, v poštovním oddílu za ním se nacházely palivové nádrže pro proudové motory. Původní diesely byly odpojeny od samotného pohonu hnacích soukolí, ve voze však byly ponechány jako pomocné a poháněly elektrické generátory. Na řídicím stanovišti (v části „B“ End) byl umístěn nový ovládací panel. Na karoserii tohoto čela byla integrována aerodynamická kapota, v podstatě jakýsi provizorní aerodynamický kryt, i když to moc provizorně na první pohled nevypadá. Celá přestavba netrvala ani dvacet dní, již 23. července 1966 byl vůz připraven ke zkouškám.

Černý brouk na trati

Pro experimentální jízdy byla vybrána rovná trať mezi malými sídly Butler v Indianě a Stryker v Ohio. Délka úseku tratě určené k testům tak činila asi 21 mil (přibližně 34 km). Při přesunech byl proudový M-497 tahán dieselovou lokomotivou, taktéž při návratech z cílového do startovacího bodu testovacího úseku, protože vlak s proudovými motory mohl samozřejmě jezdit pouze jedním směrem. Série zkušebních jízd byla realizována 23. a 24. července. Nic nebylo ponecháno náhodě. Na každém přejezdu, od těch zabezpečených závorami na hlavních silnicích až po farmářské komunikace bez signalizací, střežili provoz pracovníci NYC.

V úvodu testů se vyskytly menší problémy s chlazením dieselů. Výtokové plyny proudových motorů totiž proudily přes vystupující chladiče na střeše vozu. Když se začaly diesely přehřívat, řídicí obvod je automaticky vypnul. Protože však poháněly potřebné elektrogenerátory, bez kterých by nešlo pokus realizovat, nehledě na to, že by nefungovaly ani brzdy, byla tato termostatická ochrana natvrdo odpojena. Při experimentu si to nakonec technici mohli dovolit, neboť jednotlivé testovací jízdy byly

krátké a nehrozilo tedy žádné poškození dieselů přehřátím, byť vždy po určitou chvíli pracovaly za poněkud vyšších teplot. A 23. července 1966 pokořil Black Beetle tehdy platný americký železniční rychlostní rekord, když dosáhl rychlosti 183,85 mil za hodinu (295,88 km/h). Zároveň však bylo jasné, že použití proudových motorů tímto způsobem je na železnici v běžném provozu neaplikovatelné především kvůli výtokovým plynům za motory. Těžko by si na tyto vlaky zvykali i cestující, slabší povahy by mohl i děsit.

Experiment však nebyl marný, ukázal, že stávající tratě jsou bezpečně využitelné i pro rychlostní vlaky, se kterými se počítalo do budoucna. Uznání si zaslouží i celkové nízké náklady vynaložené na tuto akci, ve své době se odhadovaly na 35 000 USD, dnes se udávají v pravděpodobnější výši do 100 000 tehdejších USD. Po skončení experimentů si proudový vůz krátce užil slávu v médiích. Posléze byl však odstojen, navrácen zpět do původního stavu a ještě deset let vozil cestující a poštu, než byl definitivně vyřazen z provozu. Inkriminované proudové motory použil Don Wetzel na speciálním drážním vozidle určeném k odstraňování sněhu z tratě výtokovými plyny z trysky.

Sovětský ekvivalent

Experimentální proudový vlak postavili o čtyři roky později i v SSSR. Nesl označení SVL (v originále СВЛ – Скоростной вагон-лаборатория) a dosáhl max. rychlosti 250 km/h.



25. 07. 2016 Personální rošády u správců železnice: klíčový náměstek skončil (SŽDC)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/na-szdc-skoncil-po-13-letech-namestek-navratil-fnf-eko-doprava.aspx?c=A160725_162120_eko-doprava_suj)

Ve vedení jedné z nejbohatších tuzemských státních organizací došlo na přelomu června a července k zásadní personální změně. Ve vedení Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) skončil nejdéle sloužící náměstek Bohuslav Navrátil. O jeho konci se mluvilo téměř rok. Navrátil patřil k zakladatelům SŽDC a v managementu byl aktuálně nejdéle působící. Osmapadesátiletý Navrátil byl náměstkem pro provozuschopnost dráhy celkem třináct let, v nejvyšším vedení je od vzniku SŽDC v roce 2003. Nahradil ho Jiří Svoboda. Správce tuzemských kolejí a nádraží o jeho konci neinformoval žádnou tiskovou zprávou, pouze vyměnil na vlastních stránkách jméno náměstka. Mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský jeho konec potvrdil. „S prodejem části závodu a příchodem dalších více než tří stovek zaměstnanců vstoupila Správa železniční dopravní cesty do další etapy své existence. Vedení společnosti se rozhodlo v této souvislosti obměnit i složení vrcholového managementu,“ vysvětlil Ptačinský. Podle informací iDNES.cz byl ze své funkce odvolán. „Pod jeho vedením byla jeho sekce orientována především na čerpání evropských fondů,“ dodal Ptačinský. Navrátil má však na SŽDC jako zaměstnanec dál zůstat.

Do čela úseku provozuschopnosti dráhy generální ředitel jmenoval Jiřího Svobodu, který dosud vedl na generálním ředitelství odbor nákupu a veřejných zakázek. Úsek provozuschopnosti dráhy patří k „nejbohatším“ na celé SŽDC: jen loni hospodařil s rozpočtem přes 18 miliard korun, které rozdělují na udržování tratí v dobrém stavu. Rozdělování peněz na provozuschopnost v minulosti kritizoval například Nejvyšší kontrolní úřad.

26. 07. 2016 Rentgen odhalil vadu u rok starých výhybek, vlaky nesmí do nádraží (Horažďovice předměstí)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/vlak-vyluka-horazdovice-vyhybka-jazyk-nahradni-doprava-ceske-drahy-szdc-14d-plzen-zpravy.aspx?c=A160725_160814_plzen-zpravy_jzk)

Na nádraží v Horažďovicích na Klatovsku zastavily výhybky už druhé prázdniny za sebou provoz na hlavní trati z Plzně do Českých Budějovic. Loni se kvůli špatnému přehození výhybky srazily dva rychlíky, v pátek odborníci odhalili tak vážné vady u rok starých výhybek, že do nádraží nesmí jediný vlak. Vlaky nesmějí od víkendu do nádraží Horažďovice-předměstí kvůli závadám na pohyblivých částech výhybek, takzvaným jazykům. Ty odhalili specialisté pomocí rentgenu v pátek. Následovalo okamžité zastavení provozu. Podle mluvčí Správy železniční dopravní cesty Kateřiny Šubové experti zatím zjistili poškození osmi výhybek, ve stanici je jich celkem devětatdacet. Jde o problém s materiálem, z něhož jsou jazyky výhybek vyrobené. „Poškozené jsou jazyky výhybek jsou v takových místech kolejí, že v tuto chvíli není možné zajistit průjezd stanic,“ uvedla Šubová. Vlaky po nich přitom jezdí jen rok, v kolejích jsou od loňské rekonstrukce stanice. Podle webu Českých drah je mimořádná výluka na českobudějovické trati plánovaná do 12. srpna. Začala v pátek 22. července

hodinu před půlnocí. Ředitel ČD centra v Plzni Vladimír Kostelný řekl, že se o problému v Horažďovicích dozvěděli na poslední chvíli. „Narychlo jsme sehnali autobusy pro náhradní dopravu, v sobotu ráno už jely. Pro nás i cestující je to zásadní problém. Místo rychlíků jezdí autobusy z Nepomuku přes Horažďovice do Strakonice a zpátky, regionální doprava jezdí do Pačejova,“ řekl ředitel ČD centra v Plzni Vladimír Kostelný.

Kvůli výluce mají problémy vozíčkáři i lidé převážející kola

Kvůli nasazení autobusů na část trati nabírají vlaky mezi Plzní a Českými Budějovicemi velká zpoždění. Běžně je to kolem 40 minut v porovnání s běžným jízdním řádem. „Protože trať od Plzně je jednokolejná, není možné přenášet zpoždění i na další vlaky za České Budějovice. Lidé přijíždějící od Plzně tak budou muset čekat na další spoje, jinak to nejde,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Cestující musí počítat s tím, že při nasazení autobusů jsou problémy při cestování s jízdními koly, vozíčkáři by raději měli zvolit trasu pro jízdu vlakem z Plzně do Českých Budějovic přes Prahu.

SŽDC v pátek informovalo výrobce výhybek o problému, a ten podle Šubové ihned začal s výrobou a kompletací nových dílů. „V úterý jazyky odešle do Horažďovic, kde za účasti SŽDC provede výměnu. Ve druhé polovině týdne by mohl být zahájen omezený provoz nádražím. Oprava čtyř výhybek zajistí provoz v jednom směru. Ostatní výhybky se zamknou, stanice pak bude dočasně fungovat jako zastávka,“ uvedla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Ve čtvrtek pan rentgenem zkontrolují zbylé výhybky v nádraží, zda se i jich týkají stejné problémy. „Škodu uhradí zodpovědný subjekt, tedy dodavatel, u kterého se prokáže pochybení,“ uvedla Kateřina Šubová. Vymontované jazyky výhybek čeká důkladné zkoumání.

26. 07. 2016 Státní ČD Cargo dál ztrácí, z někdejšího monopolu zbyly dvě třetiny trhu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/podil-cd-cargo-u-nakladnich-vlaku-stale-klesa-fms-eko-doprava.aspx?c=A160724_221055_eko-doprava_suj)

Podíl státního dopravce ČD Cargo na trhu s nákladními vlaky klesl poprvé pod dvě třetiny. Někdejšímu monopolu berou práci především soukromí dopravci či velké zahraniční firmy. Pád ČD Cargo podle výkonů na české železnici trvá už několik let. Vyplývá to z dat, která zveřejnila ve výroční zprávě Správa železniční dopravní cesty. Státní dopravce podle nich klesal loni jak v ukazateli podle ujetých kilometrů, tak i v hrubých tunových kilometrech. Podle nich loni podíl ČD Cargo spadl ze 67,97 % na 65,12 % u vlakových kilometrů a z 69,90 % na 66,52 procenta u hrubých tunových kilometrů. Celkově přitom objem zboží na železnici rostl. „Podařilo se zastavit klesající trend výkonů a u obou ukazatelů došlo dokonce k mírnému nárůstu oproti roku 2014. Trvalý pokles v obou ukazatelích však zaznamenává největší dopravce ČD Cargo, jehož podíl na celkových výkonech se opět snížil,“ uvedla SŽDC ve výroční zprávě. „Výpadek tohoto dopravce však plně výkonově nahradili ostatní dopravci, jejichž celkový podíl oproti roku 2014 vzrostl. Největší nárůst výkonů zaznamenal dopravce Metrans Rail,“ dodává výroční zpráva.

Metrans loni zaznamenal extrémní nárůst podílu z 1,51 na 6,14 % v hrubých tunových kilometrech. Firma, která do Česka jezdí hlavně s kontejnerovými vlaky z německých a nizozemských přístavů, totiž loni skončila spoluprací s ČD Cargo a začala si dopravu zajišťovat sama. ČD Cargo ve své výroční zprávě uvádí konec spolupráce na přepravě kontejnerů Metransu jako jeden z důvodů poklesu. „ČD Cargo muselo čelit značnému konkurenčnímu tlaku se samozřejmým dopadem do jednotkových cen za přepravu,“ uvedlo ČD Cargo. Jako další důvod poklesu vidí úbytek vozových zásilek. „Ztráta jednotlivých vozových zásilek byla zapříčiněna nízkou cenou nafty a tím vyšší konkurenceschopností silniční dopravy a také nezájmem o přepravu např. železných šrotů, tedy komodity přepravované právě formou jednotlivých vozových zásilek. Výrazný podíl na poklesu přeprav v tomto segmentu nesou i nestejně podmínky zpoplatnění silničních komunikací a železničních tratí,“ uvedl dopravce.

Pokles loni zaznamenal i druhý největší dopravce, Advanced World Transport (AWT). Firmu ovládl polský státní dopravce PKP Cargo. Část zakázek jí sebralo opět ČD Cargo, o část přišla kvůli útlumu přeprav uhlí, především na Ostravsku. Firma se loni propadla do ztráty 136 milionů korun.

Podíly dopravců v nákladní dopravě

název	podíl hrubých tunových kilometrů 2014	podíl hrubých tunových kilometrů 2015
- ČD Cargo	69,90	66,52
- AWT	12,43	9,21

- Metrans Rail	1,51	6,14
- Unipetrol Doprava	4,21	4,21
- IDS Cargo	2,99	2,58
- Rail Cargo Austria	2,26	2,33
- SD – Kolejová doprava	1,88	1,95
- LTE	1,23	1,71
- PKP Cargo	0,95	0,89
- BF Logistics	0,94	0,98

27. 07. 2016 Lokomotiva Šlechtična prověřila nové železniční mosty v Plzni

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/zatezove-testy-zeleznicnich-mostu-v-plzni-fkj-/plzen-zpravy.aspx?c=A160727_124419_plzen-zpravy_ban)

Tři nové železniční mosty v Plzni podstoupily zátěžové zkoušky, při nichž na ně najely dvě parní lokomotivy. Specialisté z ČVUT přesnými přístroji zjišťovali, o kolik se konstrukce mostů prohнула, když je zatížily stroje dohromady vážící 359 tun. Specialista na mosty z Metrostavu Tomáš Wangler uvedl, že nejdleší most přes řeku Úslavu se může prohnut o 35,8 milimetru, v Potoční ulici o 18,9 milimetru a nad Mohylovou ulicí jen o necelých osm milimetrů. „Při zatěžovacích zkouškách se používají parní lokomotivy, protože jsou těžké a jejich zatížení je oproti moderním vozidlům rovnoměrně rozloženo na mnoho náprav. Právě takový způsob zatížení se blíží teoretickým zatěžovacím schémátům, na které jsou mosty navrhované,“ řekl Tomáš Wangler.



Kromě rychlíkové lokomotivy s přezdívkou Šlechtična vyrobené v roce 1947 v plzeňské Škodovce, kterou provozuje plzeňský Iron Monument Club, se zátěžových testů účastní i lokomotiva z jižních Čech s přezdívkou Štokr. Oba stroje technici použili už při loňských testech plzeňských mostů před zahájením provozu po první koleji. Letos stavbaři zbourali zbývající poloviny původních mostů, po kterých vlaky jezdily ještě loni, a za čtyři měsíce postavili mosty nové, a položili na nich koleje. Kromě průhybu kovové konstrukce mostu jsou součástí zkoušek i testy pevnosti a vyzrálosti použitého betonu. Technici dopředu na mostu označili místa, kam která lokomotiva musí najet a zastavit, aby měření bylo zcela přesné. Z blízkého silničního mostu najíždění lokomotiv sledovaly desítky lidí, většina vybavená foťáky a kamerami. Pokud zkoušky všech tří plzeňských mostů, které jsou součástí železničního koridoru Plzeň – Rokycany – Praha, dopadnou dobře, v pátek 29. července odpoledne bude plně obnovený dvojkolejný provoz v celém úseku mezi Plzní a Rokycany.

27. 07. 2016 Vadné výhybky brzdí českou železnici, vlaky se po nich plouží desítkou

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vadne-vyhybky-zeleznice-08j-/eko-doprava.aspx?c=A160727_154728_eko-doprava_suj)

Dopravu na české železnici začíná čím dál více komplikovat odhalená závada v kolejnicích ve výhybkách, které přitom stavaři měnili teprve loni. Problém je už v osmi stanicích. Poté, co v pátek našla Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) závady ve výhybkách v Horažďovicích na trati z Plzně do Českých Budějovic, kontroly našly vadné díly i jinde. Kvůli tomu nabírají vlaky velká zpoždění zatím hlavně na Plzeňsku. Celkem se problém týká už osmi stanic, jde o Plzeň hl. n., Strakonice, Olomouc hl. n., Choťovice, Ševětín, Dynín, Hrušovany u Brna, Modřice. SŽDC postupně vydává pokyn, aby vlaky jezdily přes výhybky v těchto stanicích pomaleji. Například na klíčovém železničním uzlu v Olomouci mohou vlaky jezdit nově přes problematické výhybky jen desítkou.

SŽDC našla vady na výhybkách v pátek v Horažďovicích. Jde o problém s jazyky výhybek, ve které se našly trhliny. Výhybky byly postaveny tak, že neumožňovaly další průjezd vlaků stanicí, a tak zde provoz zcela zastavily. Teprve ve středu se podařilo část stanice zprovoznit výhybkami s náhradními jazyky, aby vlaky mohly jezdit stanicí alespoň desetikilometrovou rychlostí. Ta už od úterý platí ve velké části plzeňského železničního uzlu, včetně hlavního směru na Prahu. Vlaky zde tak nabírají až půlhodinová zpoždění.

Problémy měli i Němci

„SŽDC s ohledem na problém s výhybkami v Horažďovicích okamžitě zareagovala a v pátek byl vydán pokyn ke kontrole všech výhybek, které byly vyrobeny z totožné tavby. Jedná se o preventivní opatření na zajištění maximální bezpečnosti provozu,“ řekla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Jazyky do výhybek, podobně jako i kolejnice pro českou železnici vyrábí Třinecké železářny, výhybky pak společnost DT – Výhybkárna. Obě mají na tyto komponenty prakticky monopol, nikdo jiný nemá pro provoz na české železnici schválení. V problémové tavbě bylo celkem 160 jazyků, 50 z nich je dosud na skladě. „Vzhledem k probíhajícímu reklamačnímu šetření se nemůžeme v tuto chvíli k situaci podrobněji vyjadřovat. Na řešení úzce spolupracujeme s vedením SŽDC a dalšími zainteresovanými stranami. Máme za to, že se jedná o povrchovou vadu, nikoliv o vadu nebezpečnou, ohrožující provoz. Tento náš pohled je nutné experimentálně ověřit,“ řekl Marek Smolka, generální ředitel firmy DT – Výhybkárna a strojírna. Třinecké železářny zatím na dotazy iDNES.cz zatím nereagovaly.

Podobné problémy s vadnými díly a ve větším rozsahu mívají i zahraniční železnice. Například v Německu v roce 2008 museli vyměnit deset tisíc vadných betonových prážců na trati mezi Berlínem a Hamburkem, vlaky tehdy jezdily odklonem.

27. 07. 2016 Vlaky se vracejí na koleje v Horažďovicích, vadné výhybky se vyměnily (Horažďovice předměstí)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/oprava-vyhybek-horazdovice-dpc-plzen-zpravy.aspx?c=A160727_160000_plzen-zpravy_ban)

Ve středu ve 14 hodin projel nádražím Horažďovice-předměstí osobní vlak. Byl to po pěti dnech první vlak, který sem vjel. V pátek ve 23 hodin se zde úplně zastavil provoz, protože při kontrole rentgenem rok starých výhybek odborníci zjistili poškození v pohyblivých částech výhybek, tzv. jazyků. „Mohu potvrdit, že ve středu ve 14 hodin projel Horažďovicemi předměstím první vlak. Když je provoz obnoven, ukončili jsme náhradní autobusovou dopravu za rychlíky. Za osobní vlaky skončí ve středu v 18 hodin,“ potvrdil ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah v Plzni Vladimír Kostelný. Podle informovaného zdroje výrobce v úterý dovezl do Horažďovic nové jazyky do výhybek. Okamžitě začala jejich výměna tak, aby vlaky mohly stanicí projíždět aspoň přímo po jedné koleji. Vlaky teď mohou horažďovickým nádražím projíždět maximálně desetikilometrovou rychlostí. „Zpoždění oproti běžnému stavu bude minuta a půl až dvě minuty,“ vysvětlil Kostelný.

Mluvčí Správy železniční dopravní cesty Kateřina Šubová v pondělí řekla, že vady ve výhybkách objevili v pátek specialisté při jejich pravidelném rentgenování. Na základě jejich zjištění byl na nádraží okamžitě zastaven provoz. „Poškozené jsou jazyky na 8 výhybkách z celkového počtu 29 staničních výhybek. Tyto výhybky jsou v takových polohách stanice, že bohužel neumožňují zajistit průjezd stanicí,“ uvedla Šubová. Vzápětí začali specialisté s rentgenem kontrolovat další výhybky, které byly montované do tratí ve stejné době jako loni v Horažďovicích. Výhybky ze stejné problémové série objevili i v Plzni. Od dnešního dopoledne je kvůli tomu zastavený vlakový provoz mezi Plzní a Třemošnou. Místo vlaků jezdí náhradní autobusová doprava. Z Třemošné směrem na Plasy a Chomutov jezdí vlaky bez omezení.

28. 07. 2016 Čtvrtý koridor nejlépe postaví Chládek & Tintěra, doporučila komise (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ctvrty-koridor-nejlepe-postavi-chladek-tintera-doporucila-komise-1311332>)

Výběrová komise Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) doporučila společnost Chládek & Tintěra jako vítěze tendru na dostavbu čtvrtého koridoru v Praze mezi Hostivaří a Vršovci. Deníku E15 to potvrdily dva zdroje. Sama správa železnic věc nekomentuje až do oficiálního vyhlášení vítěze patrně v příštím týdnu. Jak už deník E15 informoval, společnost Chládek & Tintěra nabídla v soutěži nejnižší cenu 3,4 miliardy korun. Jako jediná z účastníků se dostala pod předpokládanou cenu, která činí 3,6 miliardy korun. Doporučení komise je pro výsledek soutěže klíčové, hodnotitelé v poslední fázi zkoumali technickou část nabídky a reálnost ceny. „Věřím, že ostatní uchazeči uznají, že naše nabídka je způsobilá a pro zadavatele a stát nejvýhodnější. Důležité je včas podepsat smlouvu, začít stavět a čerpat připravené finance,“ zdůraznil obchodní ředitel firmy Chládek & Tintěra Pavel Stoužil.

Podnik s loňským obratem 2,6 miliardy korun tak za sebou nechal mnohem větší stavební kolosy. Druhou nejnižší cenu nabídlo sdružení Eurovia a Strabag Rail, necelé 4,3 miliardy korun. Otázkou

zůstává, zda se zadání nezkomplikuje například řízením u antimonopolního úřadu. „Naše cena je kalkulovaná a reálná, k zamyšlení jsou možná ceny ostatních uchazečů,“ doplnil Stoullil.

Z Vinohrad do Hostivaře povede čtyřkolejná trať

Dostavba šesti kilometrů čtvrtého železničního koridoru od Hostivaře k jižnímu portálu Vinohradského tunelu je naplánovaná na čtyři roky. Přinese přitom zásadní změny v dálkové, příměstské i v městské dopravě. Koridor bude čtyřkolejný, což zvýší kapacitu tratě. Vyhne se zastávce Strašnice, nově ale vznikne jako přestupní terminál na MHD stanici Zahradní Město. Kompletní rekonstrukcí projde také nádraží ve Vršovicích.

28. 07. 2016 Polákům investice do českých nákladních vlaků nevychází. AWT prodělává (PKP Cargo)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/awt-loni-spadlo-do-velke-ztraty-d3n/eko-doprava.aspx?c=A160728_113050_eko-doprava_suj)

Druhý největší nákladní železniční dopravce v zemi, společnost Advanced World Transport (AWT), se pod novými polskými majiteli propadla loni do ztráty. Firma současně ztratila i část tuzemského trhu. Firma AWT, ve které většinu na konci roku 2014 získal koupí od Zdeňka Bakaly polský státní dopravce PKP Cargo, za loňský rok prodělalo 117 milionů korun. To je velký skok oproti čistému zisku 85 milionů v roce 2014. Vyplývá to z výroční zprávy, kterou firma zveřejnila ve sbírce listin v obchodním rejstříku. „Pokles tržeb je způsoben především ukončením poměrně velké zakázky na přepravu hnědého uhlí v České republice. Dlouhodobě pracujeme na snížení naší závislosti na uhlém trhu a získávání nových zakázek na přepravu jiných komodit v perspektivních oborech,“ uvedl mluvčí AWT Lukáš Kresač. Na AWT loni totiž výrazně dopadly problémy klíčového zákazníka, společnosti OKD. Dopravci klesly loni tržby o desetinu ze 4,4 miliard na 4 miliardy korun. Propad je patrný i na údajích Správy železniční dopravní cesty o podílech jednotlivých dopravců na české železnici. Ještě v roce 2014 mělo AWT přes 12 % celkové přepravy, loni méně než desetinu.

Koupě AWT byla jednou z největších transakcí v poslední době na tuzemském dopravním trhu. PKP Cargo firmu začalo personálně ovládat loni v květnu. Za osmdesátiprocentní podíl zaplatili Poláci tři miliardy korun. AWT patří i k velkým věřitelům OKD, důlní firma dopravci dluží téměř půl miliardy korun. Kromě pohledávek musí AWT hledat kvůli potížím OKD i nové zákazníky. Firma na setkání s novináři na konci června uvedla, že těžební výkony OKD tvoří dnes už jen zhruba třicet procent celkové přepravy. V Česku má velké plány se svým terminálem kombinované dopravy v Paskově nedaleko Ostravy, do jehož rozšiřování dál investuje. AWT má na starost také provoz více než 60 železničních vleček. Firma ve výroční zprávě důvody ztráty nevysvětluje, nereagovala ani na zaslání dotazy. AWT zaměstnává přes 1 500 lidí, ve svém vozovém parku má více než 160 lokomotiv a 5 100 vozů.

29. 07. 2016 Škoda je blízko miliardové zakázce do Bavorska, protesty DB nezabraly (National Express)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/skoda-je-blizko-miliardove-zakazce-do-bavorska-i-pres-protesty-db-pyi/eko-doprava.aspx?c=A160729_124040_eko-doprava_suj)

Plzeňská Škoda Transportation je velmi blízko finálnímu podpisu smlouvy na dodávky elektrických jednotek pro příměstskou dopravu v okolí bavorského Norimberku. Kontrakt za téměř deset miliard blokuje přes rok německé státní dráhy Deutsche Bahn. Těm se nelíbí, že zakázku na provoz vlaků vyhrála německá pobočka britského dopravce National Express a opakovaně rozhodnutí bavorského objednatele BEG napadají u soudu. National Express si pro příměstské vlaky vybral jednotky od Škody. Bavorská společnost BEG, která objednává v Bavorsku provoz vlaků a autobusů, ve čtvrtek potvrdila, že National Express je vítězem soutěže na provoz vlaků S-Bahn v Norimberku. Soutěž na provozovatele vlaků totiž zkoumal znovu bavorský antimonopolní úřad a dal za pravdu původnímu verdiktu BEG, který jako vítěze vybral National Express. DB se ale ještě mohou znovu odvolat, proto dojde k podpisu kontraktu nejdříve v lednu příštího roku. V Německu jde o průlomovou zakázku. I když zejména na regionálních tratích tamější objednatelé vysoutěžili řadu soukromých dopravců, jde o první příklad, kdy státní DB přijdou o provoz vytížených vlaků kategorie S-Bahn. Kontrakt je na 12 let. Škoda Transportation má do Bavorska dodat celkem 38 nízkopodlažních jednotek, hodnota kontraktu přesahuje deset miliard korun.

29. 07. 2016 Vadné výhybky se nemusí měnit, hájí se Třinecké železářny

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vadne-vyhybky-se-nemusi-menit-haji-se-trinecke-zelezarny-1311767>)

V případě závad na nově instalovaných výhybkách, které v minulých dnech objevila Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), nešlo podle výrobce o trhliny, ale pouze o povrchové vady. Nemají vliv na bezpečnost provozu, ani nejsou na závadu při používání výhybek, které proto není nutné měnit, sdělila Petra Jurásková, mluvčí Třineckých železáren, které součástí vyrábějí. Prokázala to podle ní analýza ve zkušebně. Mluvčí SŽDC Kateřina Šubová řekla, že jde o předběžný výsledek z jedné laboratoře, na základě kterého SŽDC nechce dělat závěry a počká si na vyhodnocení všech analýz.

Výhybky dodává firma DT – Výhybkárny a strojírny, Třinecké železářny do nich vyrábějí jazyky, tedy pohyblivé části sloužící ke změně směru vlaku. SŽDC objevila vady před týdnem ve stanici v Horažďovicích na Klatovsku, konkrétně na osmi z 29 výhybek. Nechala některé výhybky vyměnit a okamžitě zavedla preventivní opatření, tedy kontrolu všech dílů ze stejné šarže na deseti místech, kde byly použity, snížení rychlosti, zajištění dohledu a podrobné každodenní kontroly stavu. „Nejde o trhlinu, jak bylo původně chybně klasifikováno. Metalografický rozbor prokázal, že u jazyka na výhybce jde pouze o povrchovou vadu. Ty mohou vzniknout při válcování kolejnic, ale nemají vliv na bezpečnost provozu,“ uvedla Jurásková. Šubová řekla, že předběžné výsledky z jedné laboratoře nebudou komentovat. „V pondělí budou výsledky ze tří nezávislých laboratoří, sejde se skupina všech zúčastněných stran a ty výsledky se vyhodnotí. Opatření, která jsme nastavili, jsou preventivní a zůstávají, dané stanice s danými výhybkami intenzivně sledujeme a v pondělí budeme moudřejší,“ dodala. Prověřovaná místa jsou kromě Horažďovic například v Plzni, Olomouci, Hrušovanech a Modřicích.

29. 07. 2016 Průvodčí si nakoupili pohodlnější německé brašny, u vedení ČD ale narazili

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/spor-pruvodcich-a-ceskych-drah-o-nove-brasny-fz9/eko-doprava.aspx?c=A160729_100730_eko-doprava_suj)

Mezi některými průvodčími Českých drah a zaměstnavatelem vypukl na první pohled nezvyklý spor: o brašny. Zaměstnancům se totiž stávající nelíbí, jelikož jsou malé a musí jich nosit několik. A tak si koupili za své peníze pohodlnější a praktičtější brašnu od Deutsche Bahn, kam se jim vejde všechno. A narazili. Důvod je jednoduchý: do tašky DB se totiž vejde mnohem více věcí. Situace tak připomíná stav v české armádě, kdy se někteří vojáci rozhodli koupit za své lepší oblečení a boty, protože jim ty fasované nevyhovovaly. Brašna přijde na zhruba 1 700 korun. Do německé tašky se vejde bez problémů odbavovací zařízení, nápoj i dokumenty do velikosti A5 nebo tablet, odbavovací kleště či telefon. Současně je možné na ně zavěsit i další věci, například přenosnou tiskárnu nebo karetní terminál. Průvodčí ale s brašnami narazili u Českých drah, zaměstnavatel jim je zakázal používat. Neuspěli ani s kompromisem, že by si přes logo DB dali nášivku s logem Českých drah.

**Není to oficiální součást výstroje**

Stejně tak mají dráhy problém i s tím, že jejich loajální zaměstnanci nosí z vlastní iniciativy vyrobené a opět za své peníze zakoupené odznaky s logem ČD. Důvod? Není to oficiální součást výstroje. Podle mluvčího Českých drah Petra Stáhlavského mají zaměstnanci vlakového doprovodu možnost využít tři typů zavazadel, které jsou schválenými pracovními pomůckami. Jenže podle průvodčích nejsou vhodné. „Brašna, kterou si někteří kolegové pořizují u svých partnerů v Německu, je velikostí menší. U nás však není tato brašna schválená, proto její používání nemůžeme doporučit. V případě nějakých škod nebo ztráty svěřených předmětů jdou v takovém případě z pracovní právního hlediska plně na vrub zaměstnance,“ dodal Stáhlavský. Podle něj je navíc brašna s logem cizího dopravce zcela nepřipustná. Současně ale uvedl, že již konzultovali s odboráři možnost nákupu podobného zavazadla. Podle specialisty na zákaznický servis a někdejšího průvodčího Aleše Petrovského je brašna mnohem pohodlnější a praktičtější než stávající výbava od Českých drah. „Je s podivem, že dopravce trestá iniciativu svých zaměstnanců, kteří za nemalé finanční prostředky chtějí na vlaku vypadat profesionálně a ne jako vánoční stromeček, jen kvůli logu německého dopravce, se kterým ČD spolupracují na momentálně největším přeshraničním projektu,“ říká Petrovský.

29. 07. 2016 Nádražní budovy přechází pod správu železnic. Slibuje, že se o ně postará lépe než ČD

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1860226-nadrazni-budovy-prechazi-pod-spravu-zeleznic-slibuje-ze-se-o-ne-postara-lepe-nez-cd>)

Celkem 1 500 nádražních budov se stane do konce srpna majetkem Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Podle odborníků jde o jeden z nejrozsáhlejších a nejkomplicovanějších převodů nemovitosti v české historii. SŽDC slibuje opravu využívaných budov a hledání využití pro ty ostatní. Její úředníci je začali přejímat v těchto dnech. Kromě výpravčích a kolejí přijdou České dráhy i o nádražní budovy. Nadále mají pouze provozovat dopravu. SŽDC však bude muset do velkého množství budov investovat: „Ten stav je tristní,“ uvedl náměstek generálního ředitele SŽDC Tomáš Drmola v souvislosti se stavem některých nádraží. Úředníci nyní zkoumají, co s nimi dál. Ty, které se v současné době využívají, plánuje správa železnic zrekonstruovat. Jenom do konce roku chce v celém Česku utratit asi půl miliardy korun za menší úpravy, třeba nová okna nebo fasády. SŽDC může navíc oproti Českým drahám čerpat více dotací, jelikož nejde o akciovou společnost. Pro ostatní budovy bude třeba najít jiné využití. Tento problém řeší města a obce v ČR různě. Zatímco někde přestavěli historické stavby na penziony nebo muzea, jinde dál chátrají. Ve vlastnictví Českých drah tak na nádražích zůstává už pouze jedna věc, a to pozemky přímo pod kolejemi. I ty by se měly v budoucnu převádět, není zatím ale jasné kdy a za kolik. České dráhy již daly najevo, že se pozemků pod kolejemi rády zbaví. Peníze za aktuální převod majetku, případně i ty další, chtějí České dráhy použít na snížení dluhu, ale i na modernizaci provozu. Tentokrát půjde hlavně o podmínky pro zaměstnance. „Budeme se snažit vylepšit pracovní podmínky. Nazýváme to snížením vnitřního dluhu,“ upřesnil Pavel Krtek.

Jak "obchodovaly" ČD a SŽDC

- 2003: Původní České dráhy, s. o., se rozdělily na dopravce České dráhy, a. s., a správce infrastruktury Správu železniční dopravní cesty, s. o. Zprvu fungovala SŽDC jako servisní organizace, zatímco infrastruktura zůstávala v majetku ČD a jejich zaměstnanci také řídili provoz.
- 2008: ČD převedly na SŽDC koleje a další infrastrukturu, dostali za ni 12 miliard korun.
- 2011: Byl dokončen převod tzv. živé dopravní cesty. Pod SŽDC tedy přešli dispečeři, výpravčí a další lidé zodpovědní za řízení provozu.
- 2016: Po letech jednání prodaly ČD státu nádražní budovy za 3,3 miliardy korun.

Převod nádraží pod SŽDC

Správa železniční dopravní cesty se nově bude starat přesně o 1 569 nádraží. Na stanicích a zastávkách, kterých je v Česku téměř dva a půl tisíce, je 1 574 nádražních budov a skoro devět set přístřešků. Ty se ale na správu železnic nepřevádí, stejně jako hlavní nádraží v Brně, Masarykovo nádraží v Praze, depa a nákladní areály. Správa se nebude muset příliš starat ani o hlavní nádraží v Praze a Mariánských lázních – obě má totiž v dlouhodobém pronájmu italská společnost Grandi Stazioni. Rekonstrukce nádraží vyjdou zhruba na osm až deset miliard.