

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – listopad 2016

OBSAH

02. 11. 2016	STÁTNÍ PŮJČOVNA VLAKŮ BUDE SKROMNĚJŠÍ. NAPLNÍ JI SOUPRAVY ZA OSM MILIARD.....	4
02. 11. 2016	BITVU S ČD O NEDOTOVANÉ VLAKY Z PRAHY DO BRNA VYHRÁL REGIOJET.	4
03. 11. 2016	CESTOVÁNÍ VLAKEM NA TRATI KLATOVY – ŽELEZNÁ RUDA JE DÍKY REKONSTRUKCI RYCHLEJŠÍ A BEZPEČNĚJŠÍ.....	5
04. 11. 2016	JIHOČESKÝ KRAJ MŮŽE UZAVŘÍT SMLOUVU S VÍTEZEM TENDRU NA LOKÁLKY (TRATĚ Č. 194, 197, 198)	6
04. 11. 2016	V NĚMECKU VYJEDE VLAK NA RAKETOVÉ PALIVO. VODÍK ZAJÍMÁ I DALŠÍ ZEMĚ (CORADIA ILINT).....	6
04. 11. 2016	CHLÁDEK A TINTĚRA STÁHLI STÍŽNOST KVŮLI ŽELEZNIČNÍMU MEGATENDRU (PRAHA-HOSTIVARĚ – PRAHA HL. N.).....	7
04. 11. 2016	REGULOVAT ŽELEZNICI CHCE I BÝVALÝ ŠÉF ČD ZELENÝ, HLÁSÍ SE ČTYŘI LIDÉ (ÚŘAD PRO PŘÍSTUP K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE)	7
05. 11. 2016	REGIOJET ZAMÍCHAL CENAMI VLAKŮ. ČÁST ZDRAŽIL, ČÁST ZLEVNIL	8
07. 11. 2016	LITOMĚŘICE CHTĚJÍ Z BÝVALÉHO TUNELU UDĚLAT PARKOVIŠTĚ PRO STO AUT	8
07. 11. 2016	DO NĚMECKA DÁL S PŘEPŘAHEM. DB SE BOJÍ, ŽE JIM ZÁTOPEK PONIČÍ MOSTY (109 E).....	8
07. 11. 2016	GRANDI STAZIONI PODALA STAMILIONOVOU ŽALOBU NA ŽELEZNIČÁŘE ZA VYHAZOV Z NÁDRAŽÍ (PRAHA HL. N.).....	9
07. 11. 2016	VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ MOHOU VYJÍT NA 360 MILIARD KORUN.....	10
07. 11. 2016	ČESKÉ DRÁHY PŘEPRAVILY ZA 9 MĚSÍCŮ O TĚMĚŘ 2 MILIONY CESTUJÍCÍCH VÍCE.....	10
08. 11. 2016	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REVITALIZACE TRATI BŘECLAV – ZNOJMO, ÚSEK BOŘÍ LES (MIMO) – VALTICE (VČETNĚ)	10
08. 11. 2016	ŠKODA PLZEŇ SPOJILA SÍLY S ČIŇANY, BOJUJE O IZRAELSKOU ZAKÁZKU ZA MILIARDU EUR.....	11
10. 11. 2016	Z VÝHYBNY VYJEL PRÁZDNÝ VLAK PROTI OBSAZENÉMU, DĚLILY JE DESÍTKY METRŮ (PRAHA-VYŠEHRAD)	11
10. 11. 2016	EVROPSKÁ KOMISE ŠETŘÍ, JESTLI ČESKÉ DRÁHY NEVYTLAČUJÍ KONKURENTY (PRAHA – OSTRAVA).....	11
10. 11. 2016	REGIOJET SI MUSEL PŮJČIT BARDOTKU. NA SLOVENSKU MU KAMIONY NIČÍ VLAKY	12
10. 11. 2016	DIAGNOSTIKOU JEDOUČÍCH ŽELEZNIČNÍCH VOZIDEL BYLO VYBAVENO 42 TRAŤOVÝCH ÚSEKŮ	13
11. 11. 2016	STÁT CHYSTÁ EXPRESY DO PLZNĚ A MNICHOVA, ZADÁ JE ČESKÝM DRAHÁM (PRAHA – MÜNCHEN)	13
11. 11. 2016	JÍZDENKOVÁ LOTERIE. ČD A REGIOJET PRODÁVAJÍ LÍSTKY NA „NEJISTÉ“ VLAKY (PRAHA – BRNO)	14
11. 11. 2016	CENOVOU VÁLKU S JANČUROU NEPOVEDEME, ŘÍKÁ ŠÉF SLOVENSKÝCH DRAH (IC BRATISLAVA – KOŠICE)	14
11. 11. 2016	HLÍDEJTE VÍCE STROJVEDOUČÍ, JEZDÍ MOC NA ČERVENOU, PÍŠE ÚŘAD DOPRAVCŮM	14
11. 11. 2016	BRNO OPRAVÍ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ. REKONSTRUKCE VYJDE NA ČTVRT MILIARDY (VÝPRAVNÍ BUDOVA)	15

13. 11. 2016	INTEGROVANÁ ŽELEZNIČNÍ JÍZDENKA BY MOHLA BÝT ZAVEDENA V ROCE 2019	16
13. 11. 2016	ARRIVA UKÁZALA MODERNIZOVANÉ MOTORÁKY PRO ČESKÉ KOLEJE. JSOU BEZPEČNĚJŠÍ (ŘADA 845).....	16
15. 11. 2016	NAHLÁSIT TŘI DNY DOPŘEDU A PAK SLEVA. ČD MĚNÍ SKUPINOVÉ JÍZDNÉ.	17
16. 11. 2016	ČESKÝM DRÁHÁM CHTĚJÍ DODAT VLAKY I ČIŇANÉ, V TENDRU JSOU ČTYŘI FIRMY.....	17
17. 11. 2016	ZPACKANÁ OPRAVA TRATĚ SKONČILA SMÍREM, FIRMA ZAPLATÍ POKUTU MATERIÁLEM (BLUDOV – JESENÍK).....	18
18. 11. 2016	ČESKÉ DRÁHY PROHRÁLY DALŠÍ SOUD SE ŠKODOU TRANSPORTATION, ŠLO O MOŽNOU PODJATOST ARBITRA (109 E)	18
18. 11. 2016	DALŠÍ RYCHLÍKY V DUCHCOVĚ STAVĚT NEBUDOU, MĚSTO S ŽÁDOSTMI NEUSPĚLO (R5).....	19
18. 11. 2016	ŘOK SE KVŮLI PROBLÉMŮM S AKCIEMI ČD OBRÁTÍ NA MÍSTNÍ ROZVOJ (VEŘEJNÉ ZAKÁZKY).....	19
20. 11. 2016	CESTUJÍCÍ SPALI, VAGONY ZATÍM PADALY Z KOLEJÍ. NEŠTĚSTÍ V INDII NEPŘEŽILO PŘES STO LIDÍ.....	19
21. 11. 2016	ČESKÉ DRÁHY SE KVŮLI ZÁKONU NEMOHOU ÚČASTNIT VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK	20
23. 11. 2016	RAKOUSKÁ NOVINKA CITYJET BUDE ZAJÍZDĚT NA JIHOČESKÉ KOLEJE.....	21
24. 11. 2016	SŽDC CHRÁNÍ ZÁJMY STÁTU. UHRADÍ PENÍZE ZA OPRAVU HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ, ABY NEPLATILA SMLUVNÍ POKUTU (PRAHA HL. N.).....	22
24. 11. 2016	CERHENICKÝ DRÁŽNÍ OKRUH BODUJE VE SVĚTĚ, ZKOUŠÍ METRO PRO PERU A SHÁNÍ STROJVEDOUCÍ.....	22
24. 11. 2016	OBLÍBENÁ PROVIZORNÍ ZASTÁVKA VLAKŮ NA KNÍŽECÍ ZANIKNE KVŮLI NOVÉ ČTVRTI (PRAHA-SMÍCHOV NA KNÍŽECÍ).....	23
24. 11. 2016	ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ NA RYCHLODRÁHU MÁ BÝT DO DVOU LET. Kladno k ní má výhrady (PRAHA – LETIŠTĚ/KLADNO).....	24
25. 11. 2016	DRÁHY DOSTALY POKUTU 200 TISÍC. NEZÁKONNĚ ZVÝHODNILY PLZEŇSKOU ŠKODU (REGIOPANTER)	25
25. 11. 2016	LEVNĚJŠÍ, RYCHLEJŠÍ, POHODLNĚJŠÍ. ŠUMAVSKOU LOKÁLKU ČEKAJÍ VELKÉ ZMĚNY (TRATĚ Č. 194, 197, 198).....	26
25. 11. 2016	DESÍTKY MRTVÝCH PO SRÁŽCE VLAKŮ V ÍRÁNU.....	26
27. 11. 2016	PAT V HLEDÁNÍ REGULÁTORA ŽELEZNICE. KANDIDÁTI MAJÍ STEJNÝ POČET BODŮ (ÚŘADU PRO PŘÍSTUP K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE)	26
28. 11. 2016	ČD CARGO PROHRÁLO SPOR O ZTRÁTOVÝ SKLAD. MUSÍ SI HO PRONAJÍMAT DÁL (LOVOSICE)	27
28. 11. 2016	ČÍNA VYBUDUJE NOVÉ ŽELEZNIČNÍ TRASY Z PEKINGU, PROJEKT SPOLKNE 900 MILIARD	27
28. 11. 2016	RYCHLÍKOVÝ CHAOS. ČESKÉ DRÁHY ODMÍTÁJÍ UZNÁVAT JÍZDENKY NOVÉ KONKURENCE (PLZEŇ – MOST OD 11. 12. 2016).....	28
28. 11. 2016	SPRÁVA ŽELEZNIC PŘIDĚLILA KAPACITU NA TRATI DO BRNA REGIOJETU (PRAHA – BRNO)	29
28. 11. 2016	REGIOJET KONČÍ S PŘÍMÝM VLAKEM PRAHA – ZVOLEN, NAHRADÍ JEJ AUTOBUSY	29
28. 11. 2016	U CHODOVA POJEDOU VLAKY AŽ DVAKRÁT RYCHLEJI, VZNIKNE I MODERNÍ NÁDRAŽÍ	29
28. 11. 2016	ČIŇANÉ POPRVÉ OFICIÁLNĚ PŘIZNALI, ŽE CHTĚJÍ KOUPIŠ ŠKODU TRANSPORTATION (CRRC).....	30

29. 11. 2016	KRAJE SE POPEROU O PĚT MILIARD NA VLAKY, DOTAČNÍ POLITIKA JE NUTÍ DO TENDRŮ	31
29. 11. 2016	METROPROJEKT MŮŽE ZAČÍT PŘIPRAVOVAT TRAŤ Z VELESLAVÍNA NA LETIŠTĚ (PRAHA-VELESLAVÍN – LVHP).....	31
29. 11. 2016	ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA-HOSTIVAŘ DOSTALA MODERNÍ PODOBU (SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY)	32
30. 11. 2016	SŽDC ROZHODLA O PŘIDĚLENÍ KAPACITY DRÁHY NA LINCE PRAHA – BRNO (REGIOJET).....	32
30. 11. 2016	REGIOJET ZKRACUJE VLAKY, POTŘEBUJE VAGONY NA NOVÉ SPOJE DO BRNA.....	33

02. 11. 2016 Státní půjčovna vlaků bude skromnější. Naplní ji soupravy za osm miliard

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/statni-pujcovna-vlaku-bude-skromnejsi-naplni-ji-soupravy-za-osm-miliard-14d-eko-doprava.aspx?c=A161101_204727_eko-doprava_pas)

Velkolepé plány na evropské dotace přesahující 15 miliard korun na nákupy nových vlaků dostaly reálnější a skromnější kontury. Ministerstvo dopravy počítá, že z evropských peněz nakoupí stát a kraje vlaky jen za 300 milionů eur, tedy asi osm miliard korun. Chystaná státní „půjčovna“ vlaků tak bude menší, než se čekalo. Vyplývá to z materiálu, který včera ministerstvo poslalo do meziresortního připomínkového řízení. Materiál současně mění „jízdni řád“ chystaných veřejných soutěží na rychlíky, o nichž se u nás mluví několik let, ale dosud žádná úspěšně neproběhla až do konce. „Trh na železnici chceme postupně řízeným způsobem otevírat. Cílem státu musí být, aby peníze daňových poplatníků využíval efektivně a pořizoval dotovanou dopravu hospodárně,“ prohlásil ministr dopravy Dan Ťok.

Z osmimiliardového balíku má jít zhruba pět miliard na nákup vlaků pro rychlíkové spoje, zbytek na regionální spoje. V případě státu má jít o dříve plánované linky z Prahy do Děčína a z Prahy do Chebu přes Ústí nad Labem. Úplně nově mají dotace jít na rychlíky Praha – Plzeň – Klatovy. Ministerstvo na této trati chce, podobně jako od prosince na trase Praha – České Budějovice, zahustit provoz a přidat více vlaků. Z plánu naopak zcela vypadly dotace na pořízení dieselových souprav, například pro rychlíky Liberec – Pardubice či Liberec – Ústí nad Labem. Důvodem je stanovisko Evropské komise, podle níž lze dotovat nové vlaky pouze na tratích, které byly modernizovány a kde proběhla veřejná soutěž na provozovatele.

Proti jsou České dráhy i prezident

Jako první hodlá stát připravit soutěže na trasy, na které chce koupit vlaky za evropské dotace. Zásadní novinkou bude, že stroje nakoupí sám a dopravci si je od něj budou pronajímat. Podle ministerstva tím odpadne například starost s přebíráním vozů po vypršení první smlouvy na provoz. V soutěžích tak bude rozhodovat hlavně cena a kvalita služeb, nikoliv odpisy za vozidla. Plán na státní půjčovnu dlouhodobě kritizují České dráhy a odboráři, proti je také prezident Miloš Zeman. Stát odpůrcům částečně ustoupil v tom, že nový model zatím bude v celkovém počtu vlaků výrazně menšinový. Stát navíc v materiálu slibuje Českým drahám prodloužení některých smluv.

Tendr na nákup vlaků by měl stát vypsat nejpozději na začátku příštího roku, půjde o elektrická vozidla. K tomu začne vypisovat i soutěže na samotný provoz. Kromě zmíněných elektrifikovaných tras dá do tendru rychlíkové tratě Liberec – Pardubice a Liberec – Ústí nad Labem. Na nich ale nebude požadovat nové vlaky, budou stačit starší soupravy. U všech soutěží stát počítá s tím, že vlaky na nich začnou jezdit od prosince 2019. Podobné podmínky stát měl rovněž u poslední soutěže na rychlíky Plzeň – Most, kterou Úřad pro ochranu hospodářské soutěže kvůli stížnostem Českých drah zrušil. Stát nakonec zadá vítězi zrušené soutěže, společnosti GW Train Regio, kontrakt přímo bez soutěže, současná legislativa to umožňuje.

Spor o režijky

Tendr na rychlíky padl i kvůli problematice režijních jízdenek, které musí ze zákona uznávat České dráhy, ale ostatní dopravci ne. České dráhy v tom vidí diskriminaci. Ministerstvo proto počítá s tím, že ze zákona tuto povinnost vyjme. Režijní jízdenky ale rušit nechce. „Cílem není zrušení zvýhodněného jízdeneho pro zaměstnance. Podpoříme dopravce, aby svým zaměstnancům nadále poskytovali zaměstnanecké jízdné jako benefit,“ dodal Ťok. Nejvíce „režijek“ mají zaměstnanci Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) a jejich rodinní příslušníci. O tom, zda za ně SŽDC nebude muset platit více, materiál mluví obecně. „Podpoříme zároveň, aby benefit zůstal i zaměstnancům SŽDC, kteří se rovněž podílejí na zajištění služeb na železnici,“ uvádí se v textu důvodové zprávy.

02. 11. 2016 Bitvu s ČD o nedotované vlaky z Prahy do Brna vyhrál RegioJet

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/bitvu-s-cd-o-nedotovane-vlaky-z-prahy-do-brna-vyhral-regiojet-pru-eko-doprava.aspx?c=A161102_122801_eko-doprava_pas)

Soukromý dopravce RegioJet vyrazí od prosince, kdy začne platit nový jízdni řád, poprvé se svými vlaky na trasu Praha – Brno – Bratislava. V bitvě o volné místo na trati porazil nakonec České dráhy, které ale zůstanou výrazně dominantním dopravcem na této trase. Spor o kapacitu však skončí nejspíše ještě u soudu, který může rozhodnutí Správy železniční dopravní cesty zrušit. Informaci o přidělení kapacity potvrdily iDNES.cz dva zdroje ze SŽDC. Data unikla už i včera na krátkou chvíli

na web a do centrálního registru jízdních řádů, kde už jsou nyní vlaky RegioJetu uvedeny. RegioJet vypraví mezi Prahou a Brnem tři páry vlaků každý den. Dva z nich budou pokračovat do Bratislavy, jeden do Starého Města u Uherského Hradiště. Dva z celkových tří spojů budou jezdit v časech, kdy dosud jezdily České dráhy v objednávce ministerstva dopravy. Tím, že zájem provozovat je bez dorovnání ztrát projevila RegioJet, je stát přestal objednávat. Dosud na tyto vlaky České dráhy dostávaly peníze. Šlo o doplňkové spoje k nabídce railjetů a vlaků EuroCity na této trase, které jezdí většinou jen se čtyřmi vozy.

Bitva o ranní spoje

Zatímco ranní spoj z Prahy do Brna a Bratislavy a večer zpět se do jízdního řádu vešel bez problémů a bez kolize s plány Českých drah, největší spor byl o dvojici ranních vlaků z Brna do Prahy. Ty nakonec získal RegioJet. RegioJet získal spoje v 6:09 a 7:09 z Brna, na České dráhy zbyl spoj v 8:09. „Předprodej rezervací na tyto spoje, stejně jako na další vlakové spoje RegioJet na ostatních trasách, bude zahájen během příštího týdne. V následujících dnech RegioJet také zveřejní ceny jízdenek na tyto spoje,“ uvedl mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Cestujícím nabídne firma standardní servis – včetně kávy a dalších nápojů zdarma, garance místa či připojení k internetu zdarma. České dráhy v reakci uvedly, že o rozhodnutí SŽDC zatím nemají žádné oficiální informace. „Budeme se moci ve věci vyjádřit až po obdržení oficiální zprávy od SŽDC,“ uvedl mluvčí drah Petr Štáhlavský.

Pro Správu železniční dopravní cesty šlo o první velký případ, kdy o trasu ve stejný čas bojovali dva dopravci. Musela postupovat podle zákona o drahách, který stanoví pravidla, které vlaky mají přednost. Pro RegioJet nakonec bylo klíčové to, že získal kapacitu na Slovensku a tamější správce železnice mu kapacitu přidělil. Tím dostal přednost před Českými drahami. Ty se snažily rozhodnutí všemožně zvrátit, například u soudu se dožadovaly toho, aby SŽDC kapacitu RegioJetu nepřidělila.

České dráhy na trase mezi Prahou a Brnem v poslední době výrazně rostly jak díky nasazení nových moderních souprav, tak i nepříjemné situaci na dálnici D1, která do vlaků přilákala řadu lidí. Konkurenční boj by mohl přinést snížení cen jízdenek i další rozšíření a zkvalitnění služeb. Nové přímé spojení s Prahou získá například Hodonín, Moravský Písek nebo Zaječín.

03. 11. 2016 Cestování vlakem na trati Klatovy – Železná Ruda je díky rekonstrukci rychlejší a bezpečnější

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

Správa železniční dopravní cesty zrekonstruovala téměř padesátikilometrový traťový úsek mezi Klatovy a Železnou Rudou. Slavnostní ukončení této rozsáhlé rekonstrukce proběhlo v prostorách železniční stanice Železná Ruda-Alžbětín, která leží přímo na česko-německé hranici. Hlavním přínosem projektu je především zvýšení traťové rychlosti a zajištění většího pohodlí a bezpečnosti cestujících. Stavba vychází z konceptu Plánu obslužnosti Plzeňského kraje a je v souladu s výhledovou koncepcí dálkové osobní dopravy Ministerstva dopravy. Přinesla zejména zvýšení rychlosti na této turisty oblíbené železniční spojnici a tudíž i zkrácení jízdních dob vlaků. Zlepšila se rovněž propustnost trati a její bezpečnost. Mezi nejviditelnější přínosy projektu patří výstavba nových nástupišť a rekonstrukce či úprava osvětlení ve stanicích. „Trať z Klatov do Železné Rudy je součástí důležité spojnice z Plzně na Šumavu. Realizace projektu přispěje především ke zvýšení komfortu a zrychlení železniční dopravy v této lokalitě,“ sdělil generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Pavel Surý.

V rámci stavby došlo k úpravám železničního svršku a spodku, obnovou prošla také kabelizace. Ve všech železničních stanicích s výjimkou Klatov a na dotčených traťových úsecích stavbaři vybudovali nové zabezpečovací zařízení 3. kategorie a moderní sdělovací zařízení. Nově bylo vybudováno celkem devět přejezdových zabezpečovacích zařízení, ostatní přejezdy byly upraveny a zapojeny do systému dálkového řízení. Železniční stanice a zastávky na trati byly osazeny kamerami a vybudován byl také rozhlasový a informační systém. Dále byl na celé trati zaveden moderní přenosový systém sloužící k přenosům dat a ovládání ostatních technologií. Rekonstruován byl i traťový a místní rádiový systém. Celá trať je nyní řízena z dispečerského pracoviště, které je umístěno v železniční stanici Železná Ruda-Alžbětín. Zhotovitelem stavby s názvem Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda byla společnost SBT+OHL+AŽD Klatovy tvořená společníky Subterra a.s., OHL ŽS, a.s., a AŽD Praha s.r.o. Správcem společnosti je Subterra a.s. Jedná se o fázovaný projekt, přičemž fáze I byla schválena ke spolufinancování z OP Doprava v programovém období 2007 – 2013. Příspěvek Evropské unie z Fondu soudržnosti za fázi I dosáhl 588 252 588 Kč. U fáze II je zpracována žádost spolufinancování z OP Doprava v programovém období 2014 – 2020. Předpokládané celkové investiční náklady činí 990 561 478 Kč bez DPH. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Rekonstrukce trati Klatovy – Železná Ruda
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	Společnost SBT+OHL+AŽD Klatovy (správcem společnosti je Subterra a.s. a společníky OHL ŽS, a.s., a AŽD Praha s.r.o.)
Traťová rychlost	75 až 90 km/h
Termín zahájení stavby	02/2015
Termín dokončení stavby	10/2016
Celkové náklady stavby	990 561 478 Kč (bez DPH)
Plánovaný příspěvek EU (fáze I + fáze II)	657 767 724 Kč

04. 11. 2016 Jihočeský kraj může uzavřít smlouvu s vítězem tendru na lokálky (tratě č. 194, 197, 198)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/jihocesky-kraj-muze-uzavrit-smlouvu-s-vitezem-tendru-na-lokalky/1412092>)

Jihočeský kraj může po několika měsících soudních tahanic uzavřít smlouvu s vítězem tendru na dopravce pro takzvané šumavské lokálky. Krajský soud v Brně dnes zamítl dvě žaloby Českých drah, které v tendru neuspěly. Soud dnes zrušil i předběžná opatření, která vydal. Zakázka je za více než dvě miliardy korun, kraj už dříve jako vítěze vybral dopravce GW Train Regio. Případem se opakovaně zabýval Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, který výběr vítěze potvrdil. České dráhy, které na tratích ale zatím jezdí, podaly žaloby. Soud obě dnes zamítl, v jednom případě se zabýval čistě právními otázkami, ve druhém byla předmětem sporu údajně mimořádně nízká nabídková cena vítěze. Hodnotící komise ale vyšší kompenzace, kterou požadoval vítěz, jako mimořádně nízkou nepovažovala, proto se touto otázkou ani nezabývala. Správnost tohoto postupu potvrdil nejdříve ÚOHS a následně i dnes soud.

Výběrové řízení se táhne už skoro dva roky. Jihočeský kraj vybral vítěze loni na jaře s tím, že měl na tratích jezdit od letošní změny jízdního řádu, tedy od začátku prosince. Měl by zajistit obslužnost železničních tratí České Budějovice – Černý Kříž, Čičenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary. Soudce David Raus dnes uvedl, že soud o případu rozhodoval přednostně, jinak by ho měl na stole minimálně rok. České dráhy skončily v tendru třetí, za vítězným návrhem GW Train Regio byla vyhodnocena jako druhá nabídka společnosti ARRIVA MORAVA. Také její nabídku České dráhy zpochybnily. Státní firma má ještě možnost se obrátit do 14 dní po obdržení rozsudku na Nejvyšší správní soud. Předmětem hodnocení byla ekonomická výhodnost nabídky, vedle ceny byla posuzována i kvalita nabízených služeb vyjádřená zejména nadstandardním vybavením vozidel. Částka přes dvě miliardy korun je předpokládanou kompenzací kraje za provoz šumavské lokálky.

04. 11. 2016 V Německu vyjede vlak na raketové palivo. Vodík zajímá i další země (Coradia iLint)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/v-nemecku-vyjede-prvni-bezemisni-vlak-na-vodik-fqc/eko-doprava.aspx?c=A161104_104444_eko-doprava_fih)

Vodík už desítky let pohání rakety na cestách do vesmíru. Teď se nejlhčí plyn začíná prosazovat i na železnici. Do německých regionů v roce 2018 vyjede první vlak na vodík. Stroj Coradia iLint od strojírenského gigantu Alstom by měl postupně nahrazovat neekologické dieselové motoráky. Vedle vlaků s hybridním pohonem jsou vlaky poháněné vodíkovými palivovými články trendem ve vývoji, který ukázal také nedávný veletrh železniční techniky Innotrans v Berlíně.

Jedním z prvních výrobců, kteří ve světě vodíkovou technologii vyvíjí, je právě zmíněný Alstom. Jeho souprava Coradia iLint je ekologickou alternativou dieselových lokomotiv. Právě ty chtějí Němci v některých regionech nahrazovat už od roku 2018 bezemisními vlaky. Spolková země Dolní Sasko si objednala zatím 14 těchto nových vlaků od výrobce se sídlem ve Francii. List Die Welt se zmínil o tom, že další objednávky budou následovat, pokud se ukáže, že jsou vlaky spolehlivé. Může to být dobrý byznys. Jen v Německu, které přeje zeleným technologiím, jezdí na čtyři tisíce starších motoráků.

Jednotka Coradia iLint je poháněna vodíkovými palivovými články a jejími jedinými emisemi jsou pára a kondenzovaná voda. Výkon má podobný jako diesely, pohybuje se rychlostí až 140 kilometrů

v hodině. Denně je schopná ujet až 500 mil a je proto pravděpodobné, že se bude nasazovat i na delší trasy. Veřejnosti by se měl vlak poprvé představit v prosinci příštího roku. Už teď se o něj však zajímají i další země jako je Nizozemsko, Dánsko a Norsko. Vývoj jednotky trval podle Alstomu dva roky. Principem vodíkového pohonu je spalování vodíku s kyslíkem, které vytváří velké množství energie. Americká NASA používá vodík už od roku 1970 pro pohon svých raket, létajících do vesmíru. Mrak kouře, který je zahaluje při velkolepém startu, vytváří právě pára.

04. 11. 2016 Chládek a Tintěra stáhli stížnost kvůli železničnímu megatendru (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/chladek-a-tintera-stahli-stiznost-kvuli-zeleznicnimu-megatendru-1324945>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) přestal zkoumat miliardovou zakázku na modernizaci tratě mezi pražským hlavním nádražím a Hostivaří, kterou v polovině roku nečekaně zrušila Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC). Společnost Chládek & Tintěra totiž vzala své podání zpět a ÚOHS řízení zastavil. Firma se u úřadu domáhala předběžného opatření, které zakáže vypsání nového tendru. V soutěži původně zvítězila. SŽDC zrušení tendru zdůvodnila tím, že nemohla dostatečně posoudit kvalifikační předpoklady všech firem, které o zakázku stály a přihlásily se do soutěže. Výběrová komise v červnu za vítěze doporučila firmu Chládek a Tintěra s cenou 3,4 miliardy korun. Za modernizaci pražského úseku na koridoru do Benešova a jižních Čech, která měla být největší letošní zakázkou na české železnici, hodlal stát utratit až 3,6 miliardy korun. Litoměřická firma nabídla nižší cenu než ostatní stavební firmy. Druhé v pořadí skončilo sdružení dvou nadnárodních firem Strabag a Eurovia, tendru se účastnily také společnosti Hochtief a OHL ŽS. SŽDC jako zadavatel nebyla schopna zcela jednoznačně nabídky vyhodnotit. Při posuzování kvalifikace uchazečů totiž zadavatel zjistil, že obecný způsob, jakým se stanovil technický kvalifikační požadavek na předložení seznamu významných stavebních prací, neumožňuje v tomto konkrétním případě učinit jednoznačný závěr o prokázání splnění tohoto technického kvalifikačního předpokladu uchazeči

Modernizace železničního spojení od Vinohradských tunelů k Hostivaři je součástí modernizace takzvaného pražského železničního uzlu, od něhož si SŽDC slibuje odstranění úseků, které už nestačí intenzitě dopravy. V rámci prací měla být zrušena zastávka Praha-Strašnice a zřízeny dvě nové Zahradní město a Eden. Modernizace šestikilometrového úseku měla také zrychlit cestování po čtvrtém koridoru do Českých Budějovic.

04. 11. 2016 Regulovat železnici chce i bývalý šéf ČD Zelený, hlásí se čtyři lidé (Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regulovat-zeleznici-chce-i-byvaly-sef-cd-zeleny-hlasi-se-ctyri-lide-1de-eko-doprava.aspx?c=A161104_133616_eko-doprava_suj)

Ze čtyř kandidátů bude příští týden vybírat komise šéfa zcela nového úřadu, který má dohlížet nad českou železnici. Podle zjištění iDNES.cz jsou ve hře i na železnici známá jména: například někdejší generální ředitel Českých drah Dalibor Zelený nebo bývalý šéf Drážního úřadu Pavel Kodým. Informaci o Zeleného kandidatuře potvrdily zdroje iDNES.cz, Zelený na dotaz neodpověděl. Kodým, který aktuálně pracuje na Českých drahách, svůj zájem potvrdil. Zelený se snažil neúspěšně dostat jako člen ČSSD do Senátu, naposledy řídil České dráhy v době, kdy byl na ministerstvu dopravy Zdeněk Žák. Po svém bývalém zaměstnání chce sedm milionů korun jako odstupné, soud ale zatím nepravomocně jeho požadavek odmítl. Dalšími kandidáty je někdejší šéf Dopravního vzdělávacího institutu (dceřiné společnosti Českých drah) Jan Bitter, který aktuálně pracuje na ČD Cargo. O post hlídače české železnice se uchází také Jiří Pálka, jednatel společnosti Oredo, která organizuje dopravu v Královéhradeckém a Pardubickém kraji. Mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold potvrdil, že do uzávěrky přišly čtyři nabídky. Jména ministerstvo nechce zatím zveřejňovat i kvůli tomu, že obálky má výběrová komise otevírat příští týden. Sedí v ní zástupci ministerstva, Drážní inspekce a Drážního úřadu.

Práce bude mít nový úřad dost

Vznik Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře schválili poslanci, Česko ho musí zavést kvůli nařízením Evropské komise. Současný spor o kapacitu pro vlaky na lince Praha – Brno mezi Českými drahami a RegioJetem ukazuje, že práci bude mít. Nový úřad bude sice patřit k nejmenším v zemi, jeho vytvoření však bude znamenat velký nápor práce. Šéf by pod sebou měl mít 15 až 25 úředníků, kteří mají přijít částečně z Drážního úřadu a Drážní inspekce. Hlavní náplní by mělo být řešení sporů,

zda nebyl některý dopravce poškozen při přidělování dopravní cesty. Ještě nedávno by takové spory nemusely být. Jenže dopravců přibýlo, zejména na hlavní trase, a současně roste i nákladní doprava, a tak je čím dál obtížnější se na koridor vejít. Typickou ukázkou jsou tratě Praha – Brno nebo Praha – Ostrava. Úřad přitom podle zákona nedostane do pravomocí jen železnici, ale má řešit i případné spory na letišti a také kontrolovat cenovou politiku majitelů infrastruktury, tedy v Česku hlavně Správy železniční dopravní cesty a Letiště Praha. Ministerstvo chce jméno nového šéfa přinést do vlády do konce roku a úřad má zahájit činnost v prvním pololetí roku 2017, dosud nemá ani sestavený rozpočet.

05. 11. 2016 RegioJet zamíchal cenami vlaků. Část zdražil, část zlevnil

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-meni-ceny-0nz-/eko-doprava.aspx?c=A161104_150752_eko-doprava_suj)

Soukromý dopravce RegioJet změnil tento týden ceník na své hlavní trase mezi Prahou a Ostravou. Více začíná rozlišovat, zda jede vlak ve špičce, nebo mimo špičku. Za „špičkové“ s vyšší cenou ale považuje dopravce více vlaků než dosud. Podle nového ceníku spadla cena ve třídě Standard mimo špičku ze 190 nově na 159 korun u trasy Praha – Ostrava, pro majitele kreditových jízdenek ze 152 korun na 127 korun. Dosud byla za mimošpičkové považována většina spojů, dražší byly všechny vlaky mířící až na Slovensko a pak čtvrteční a páteční odjezdy odpoledne a večer směr na Moravu a z Moravy v neděli a pondělí zpět. Nově je mimošpičkových jen pět párů vlaků, které mezi Prahou a Moravou jezdí. Přefazením z mimo špičky do špičky tak řada vlaků zdražila. Změny cen se týkají i ostatních relací na této trase. Současně ale RegioJet začíná mít v systému více „špiček“. U některých vlaků ve špičce, hlavně v úterý, středu či sobotu, cenu snížil z 260 na 219 korun, 175 korun s kreditovou jízdenkou. U vlaků hlavně ve čtvrtek, v pátek či neděli chce ve špičce naopak 285 korun s kreditovou jízdenkou. „Těmito úpravami reagujeme na vývoj na trhu. U zlevnění chceme motivovat cestující, kteří jsou časově flexibilní, aby jezdili mimošpičkovými spoji za ještě výhodnější ceny,“ vysvětlil mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Spojení mezi Prahou a Ostravou je v Česku bezkonkurenčně nejlevnější v přepočtu na kilometr kvůli cenové válce tří dopravců. Nejlevnější je na trase Leo Express, který začíná na 99 korunách, za tuto cenu ale nabízí jen omezený počet míst a jízdenku nejde zrušit.

07. 11. 2016 Litoměřice chtějí z bývalého tunelu udělat parkoviště pro sto aut

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/tunel-litomerice-parkoviste-dij-/usti-zpravy.aspx?c=A161103_2283615_usti-zpravy_grr)



Bývalý železniční tunel nedaleko Tyršova mostu v Litoměřicích, kterým v roce 1958 přestaly jezdit vlaky, se možná stane unikátním parkovacím domem. Vyplývalo to z dopravní studie, již si nechalo zpracovat vedení města. Podle odhadů by se do něj mohla vejít až stovka automobilů. „Domníváme se, že by to byla ekonomicky výhodná varianta, protože náklady u klasických podzemních parkovišť jsou mnohonásobně vyšší. Jestliže máme ve městě podzemní prostor, který se nabízí takto využít, byla by škoda po něm nesáhnout,“ vysvětluje člen litoměřického kontrolního výboru Filip Hrbek. „V přízemí tunelu by mohlo vzniknout 50 až 60 parkovacích míst. A protože tunel je přibližně sedm metrů vysoký, uvažuje se také o vloženém patře, do kterého by se vešlo dalších 50 osobních aut. Při dvoupatrovém provedení však bude potřeba nalézt vhodné řešení pro výjezd aut na straně u Kavárny s párou, kde je omezený stavební prostor,“ upozorňuje Hrbek. Bývalý železniční tunel je zhruba 300 metrů dlouhý. Postaven byl v roce 1874 a po přeložce trati, kdy byl vyřazen z provozu, sloužil jako sklad a garáže. „Z té doby jsou v tunelu tři větrací šachty. V jedné z nich by se mohl vybudovat výtah, který by lidi dopravil na kraj historického centra města do Vavřínecké nebo Winterovy ulice,“ popisuje Hrbek.

07. 11. 2016 Do Německa dál s přepřahem. DB se bojí, že jim Zátopek poničí mosty (109 E)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-nebudou-jezdit-do-nemecka-s-lokomotivou-ze-skody-pru-/eko-doprava.aspx?c=A161107_103755_eko-doprava_suj)

České dráhy budou muset dál u vlaků z Prahy do Berlína a Hamburku ztrácet čas v Drážďanech přepřaháním lokomotivy. Lokomotiva Škody Transportation, která na trase měla jezdit, sice získala

povolení pro provoz v Německu, ale jen samotná. S vagony jezdit nemůže. Lokomotiva řady 380, přezdívaná Emil Zátopek, která se pro České dráhy stala nejdražší lokomotivou na světě kvůli prohrané arbitráži, tak bude jezdit pro státního dopravce na jiných trasách, než kam ji původně manažeři ČD chtěli posílat. Jde znovu o složitý právní problém: Škoda Transportation získala potřebné povolení pro provoz v Německu a tím je pro ni vše vyřešené. Jenže povolení se týká samotné lokomotivy, nikoliv už jízdy se soupravou. „Zmíněné rozhodnutí však obsahuje celou řadu omezení a podmínek provozu lokomotivy a tak bylo ze strany ČD reklamováno coby vadné,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Majitel infrastruktury, společnost DB-Netz, ji nechce na trať pustit s vagony. Jde o složitý technický problém, podle německého drážního úřadu EBA nesplňují stroje požadavky norem na maximální limity kvazistatické vodící síly. „To znamená, že lokomotivy mohou způsobovat nadměrné zatěžování kolejového svršku. Pro laika zjednodušeně řečeno: při jízdě lokomotivy může docházet k nadměrnému opotřebování či poškozování infrastruktury, kupříkladu některých mostů,“ dodal Štáhlavský.

Jen s omezenou rychlostí

Spolkový drážní úřad proto ve zmíněném rozhodnutí stanovil omezení spočívající v tom, že k provozu lokomotivy přezdívané Emil Zátopek je nutná zvláštní dohoda se správcem infrastruktury (DB-Netz) na podmínkách provozu lokomotiv. „Škoda Transportation takovou dohodu odmítla zajistit, a to přestože tento problém v Německu je důsledkem toho, že jí dodané lokomotivy porušují německé technické normy,“ dodal Štáhlavský. České dráhy proto zatím jednaly se správcem železnice v Německu samy. Výsledkem je zatím dohoda, podle které mohou jezdit lokomotivy maximálně rychlostí 160 kilometrů v hodině. „Taková situace však neodpovídá původní kupní smlouvě a požadavku ČD na dodávku vysokorychlostních lokomotiv. Navíc je taková omezená rychlost nedostatečná pro provoz linky Praha - Berlín – Hamburg, neboť spoje na této lince jezdí rychlostí až 200 km/h,“ dodal Štáhlavský. Podle něj jednání dál probíhají. Škoda Transportation v dotazu na problém se schválením poslala své stanovisko z dubna letošního roku, kdy oznámila schválení lokomotiv na 200 kilometrů v hodině v Německu.

Se Zátopkem třeba do Vídně

Lokomotivy 380 tak budou od nového jízdního řádu jezdit na trasách Praha – Linz, Bohumín – Vídeň, Praha – Bohumín. Klíčové bude nasazení na trasu Praha – Budapešť. Jinou vhodnou lokomotivu, která by mohla jet celý úsek, zatím České dráhy nemají. Státní dopravce chtěl nedostatek vícesystémových lokomotiv vyřešit pronájmem deseti strojů na deset let, jenže veřejnou zakázku musel zrušit. „Na základě dodatečně vznesených dotazů bude nutné upřesnit vybrané technické parametry, ale také dospecifikovat povinnost instalace ETCS na lokomotivy včetně schválení vozidel pro příslušnou národní dopravní infrastrukturu v zahraničí,“ vysvětlil Štáhlavský. Během několika týdnů chtějí České dráhy vypsat soutěž znovu, příští rok má být přepřah lokomotiv v Drážďanech ukončen.

07. 11. 2016 Grandi Stazioni podala stamilionovou žalobu na železničáře za vyhazov z nádraží (Praha hl. n.)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/grandi-stazioni-podala-stamilionovou-zalobu-na-zeleznicare-za-vyhazov-z-nadrazi-1325044>)

Italská společnost Grandi Stazioni naplnila své hrozby a podala žalobu na Správu železniční dopravní cesty. Firma požaduje finanční kompenzace za to, že musela železničářům předat pražské hlavního nádraží. Uvedla to Česká televize. Částka není zatím jasná, podle informací serveru E15.cz ale nepřesahuje miliardu korun. Grandi Stazioni věc nekomentuje. Žaloba je zatím vyvrcholením nepřátelského rozchodu železničářů s Italy. Ti museli nádraží opustit o půlnoci ze 16. na 17. října po deseti letech od zahájení rekonstrukce. Nestihli totiž opravit historickou Fantovu budovu a správa železnic odmítla termín jakkoliv oddálit. Společnosti Grandi Stazioni, která podle slov ředitele Andrey Odoardiho do stanice dala 1,2 miliardy korun, se tak rozplynula perspektiva třicetiletého pronájmu. Podle informací E15.cz žaloba nemíří pouze na SŽDC, nýbrž i na další subjekt. Jako bývalý majitel nádraží se nabízejí České dráhy, které Italové několikrát obvinili z průtahů při přípravě rekonstrukce nádraží. Dráhy ale o žádné žalobě zatím nevědí. Grandi Stazioni už dříve hrozila, že vedle prostavěných peněz bude žádat i ušlý zisk za předčasné vypovězení z nádraží. Odoardi hovořil o miliardách. Náměstek šéfa SŽDC pro majetek Tomáš Drmola se naopak nechal slyšet, že Grandi Stazioni nemá zřejmě nárok na žádné peníze. Smlouva prý hovoří o tom, že kompenzace bude tvořena "technických zhodnocením sníženým o odpisy". Zároveň podle Drmoly v okamžiku vypršení smlouvy je technické zhodnocení bez odpisů rovno nule.

07. 11. 2016 Vysokorychlostní tratě mohou vyjít na 360 miliard korun

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/vysokorychlostni-trate-mohou-vyjit-na-360-miliard-korun/1413086>)

Vybudování zcela nové sítě vysokorychlostních železničních tratí v Česku by mohlo stát 360 miliard korun. Na dnešní konferenci věnované budoucnosti železnice to řekl vedoucí odboru strategie na ministerstvu dopravy Luděk Sosna. Podle něj by se ceny jízdének ve vysokorychlostních vlacích neměly výrazně lišit od cen běžné železnice a pohybovat se kolem jedné koruny za kilometr při současných cenách. "Zatím jde o velmi orientační cenu, která je kalkulovaná při 60procentní obsazenosti vlaků. Pokud by se cena pohybovala výrazně výše, nebylo by rychlostní spojení tak atraktivní a lidé by se spíše orientovali na cenu," uvedl Sosna. Podle něj je tak důležité cenu příliš nenadsadit, aby vlaky nejezdily poloprázdné. V současnosti Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC) předpokládá výstavbu tratí pro rychlosti kolem 300 kilometrů v hodině ve dvou fázích. Mezi prvními vysokorychlostními tratěmi, které chce SŽDC stavět, jsou úseky napojující českou síť do zahraničí. Kolem roku 2030 by se mělo pracovat na spojení Prahy s Německem přes Ústí nad Labem a Drážďany a rovněž přes Plzeň a Mnichov. Na Moravě jde o spojení Brna a Břeclavi s napojením na Vídeň a Bratislavu a dále pak spojení Brno – Přerov. Vysokorychlostní propojení Prahy a Brna je chystané ve druhé vlně, která je směřovaná k roku 2050. Zde jsou dvě pracovní varianty napojení, jižní větev by měla směřovat přes Benešov a severní přes Havlíčkův Brod. V tomto balíku SŽDC ještě předpokládá spojení z Prahy do Polska buď přes Liberec nebo přes Hradec Králové. Nejbližší k realizaci je tak spojení do Drážďan, na kterém existuje shoda s německou spolkovou zemí Sasko, uvedl ředitel správy železnic Pavel Surý. Projekt počítá se stavbou 26 kilometrů dlouhého tunelu pod Krušnými horami. Tento příhraniční úsek by měl umožňovat průjezd nákladních vlaků 120kilometrovou rychlostí a osobních vlaků rychlostí do 230 kilometrů v hodině. Navazující úsek do Prahy pak bude připravován pro rychlost do 350 kilometrů pro osobní železnici.

07. 11. 2016 České dráhy přepravily za 9 měsíců o téměř 2 miliony cestujících více

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-27901/>)

Také letos za prvních 9 měsíců roku se potvrzuje dlouhodobý trend růstu zájmu o služby národního železničního dopravce Českých drah. Společnost za prvních 9 měsíců letošního roku přepravila 128,96 milionu cestujících, tedy skoro o 2 miliony cestujících více (+1,5 %), než za stejné období loňského roku. Ještě rychleji se zvyšoval přepravní výkon, který dosáhl 5 514 milionů oskm, o 3,5 % více než loni za stejné období. „Rostoucí počet cestujících zaznamenáváme jak ve vnitrostátní tak v mezistátní dopravě. Především jde o linky, kde jsme modernizovali své soupravy nebo výrazně zkrátily cestovní časy,“ uvedl předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek. „Ve vnitrostátní dopravě sledujeme větší zájem o cestování vlakem například na relacích Praha – Plzeň – Cheb, Praha – České Budějovice, Praha – Brno nebo Praha – Ostravsko. V mezistátní dopravě se nejlépe daří linkám z České republiky do Rakouska a Německa. Citelný počet nových cestujících sledujeme také v příměstské dopravě ve velkých aglomeracích, kde je cesta vlakem rychlejší než popojíždění autem v kolonách.“

Národní železniční dopravce eviduje rostoucí počet cestujících již od roku 2010. Za tu dobu stoupl počet zákazníků ze 163 milionů na 170 milionů ročně. Přepravní výkon pak rostl z 6 462 mil. oskm na 7 170 mil. oskm. Každý Čech tak ročně nasedne do vlaku Českých drah v průměru 17x, což Českou republiku řadí s velkým náskokem na první místo mezi novými členskými zeměmi EU. Na každého Čecha za rok připadá v průměru přibližně 700 kilometrů cest s Českými drahami.

08. 11. 2016 Stavební povolení: Revitalizace trati Břeclav – Znojmo, úsek Boří les (mimo) – Valtice (včetně)

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/images/drurad/2016/161108vyhlaska.pdf>)

Stavba se nachází na jednokolejné, neelektrifikované trati Břeclav – Znojmo, řešená část revitalizace tratě s prováděním stavebních prací je v rozsahu v traťovém úseku Boří les (mimo) – Valtice (včetně), v rozmezí v žkm 86,010 – 96,242. Cílem stavby revitalizace je zlepšení jízdního komfortu, zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdních dob, zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. Za tímto účelem budou provedeny práce na rekonstrukci železničního svršku, spodku, mostů, propustků, železničních přejezdů včetně kabeláže, železničních stanic a zastávek (žst. Valtice, zast. Valtice město), zlepšení komfortu cestujících zřízením nového bezbariérového nástupiště. V rámci stavby budou realizovány nové pozemní objekty pro umístění nové technologie v žst. Boří les a Valtice.

Provedena bude rekonstrukce stávajících železničních přejezdů a úprava zabezpečovacího zařízení pro dosažení rychlosti do 120 km/h.

08. 11. 2016 Škoda Plzeň spojila síly s Číňany, bojuje o izraelskou zakázku za miliardu eur

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/skoda-plzen-spojila-sily-s-cinany-bojuje-o-izraelskou-zakazku-za-miliardu-eur-1325108>)

Konsorcium s obrem CRRC Sifang se uchází v Izraeli o rekordní železniční zakázku za miliardu eur. Plzeňská strojírna Škoda Transportation se pustila do boje o svou největší zakázku vůbec. V Izraeli podala nabídku v tendru na dodávku 60 elektrických vlaků pro tamní státní dráhy a změní tak síly se světovými hráči Alstomem, Bombardierem, Siemensem, Stadlerem a Hitachi Rail. Deníku E15 to potvrdila mluvčí Škody Lubomíra Černá. Hodnota zakázky se odhaduje na miliardu eur (asi 27 miliard korun). O postup do první světové ligy dodavatelů vlaků se ale Škoda nepokouší sama, nýbrž ve spolupráci s čínským obrem CRRC Sifang. Skupina CRRC je největším výrobcem vlaků na světě, zaměstnává přes 170 tisíc lidí. Škoda má necelých šest tisíc zaměstnanců. Je to poprvé, co obě firmy podávají společnou závaznou nabídku. „V tomto projektu chceme především využít výrobního potenciálu společnosti CRRC Sifang při částečné finální montáži,“ uvedla Černá. Zatím není jasné, kdy bude znám vítěz, nejspíše ale během příštího roku. Izraelské dráhy očekávají dodávku prvních vlaků koncem roku 2019. Vlaky budou dvojpodlažní se čtyřmi, respektive šesti vagony. Rovněž na izraelské poměry jde o velkou zakázku. „Znamená to sedmatřicetiprocentní nárůst kapacity flotily dvoupodlažních vozů,“ uvedl International Railway Journal. Jde o podobnou zakázku, jakou Škoda aktuálně plní pro Deutsche Bahn, které dodá šest dvoupodlažních souprav i s lokomotivami pro Bavorsko. Objemem je ale německý kontrakt desetkrát menší než izraelský. Spolupráce CRRC a Škody zapadá do mozaiky spekulací, podle kterých CRRC Škodu koupí. První o tom psal server MotejlekSkočdopole.com. Plzeňská firma se ale k těmto zprávám nevyjadřuje. Není ale pochyb o tom, že Číňané průnik do Evropy chystají a know-how Škody by se jim hodilo. Dveře jim otevírá mimo jiné i český dopravce Leo Express, který s CRRC nedávno podepsal smlouvu na dodávku tří vlaků. Škoda přitom CRRC Sifang dobře zná. Před třemi lety například čínské firmě prodala licenci na výrobu tramvají odvozených od pražských ForCity.

10. 11. 2016 Z výhybny vyjel prázdný vlak proti obsazenému, dělily je desítky metrů (Praha-Vyšehrad)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/posunovany-vlak-vyjel-proti-osobnimu-vlaku-vyhybna-praha-vysehrad-1p8-/praha-zpravy.aspx?c=A161110_104027_praha-zpravy_nub)

V železniční výhybně Praha-Vyšehrad vyjel posunovaný vlak proti osobnímu vlaku s pasažéry. Nesrazily se, nikdo není zraněn. Incident ale zastavil vlakovou dopravu na Smíchov, obnovena byla krátce po poledni. Posunovaný vlak krátce po deváté projel návěstidlo, které mu zakazovalo jízdu. „Soupravový vlak bez cestujících vjel do cesty osobnímu vlaku z Berouna na hlavní nádraží, ve kterém seděli pasažéři,“ sdělil pro iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Ke srážce vlaků nedošlo. „Událost mohu potvrdit, na výhybce na Vyšehradě jedna souprava projela návěstidlo ‚stůj‘ a pak oba vlaky zastavily bez následků,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Dodal, že nikdo nebyl zraněn, vlaky zastavily 98 metrů od sebe. Událost zkomplikovala dopravu. Po dobu vyšetřování byly zastaveny vlaky mezi Hlavním nádražím a Smíchovem, jezdily odklonem. Provoz se obnovil krátce po poledni. Zatím není jasné, proč vlak návěstidlem projel. Na místě jsou vyšetřovatelé Drážní inspekce. Rychlíky proti sobě vyrazily také v roce 2012. Tehdy se vlaky zastavily pouhých dvaadvacet metrů od sebe v tunelu pod Vítkovem.



10. 11. 2016 Evropská komise šetří, jestli České dráhy nevytlačují konkurenty (Praha – Ostrava)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/1954002-evropska-komise-setri-jestli-ceske-drahy-nevytlacuji-konkurenty>)

Evropská komise vyšetřuje, zda České dráhy (ČD) ve snaze vytlačit v osobní železniční dopravě konkurenci neúčtovaly ceny, které byly nižší než náklady. Takový postup by totiž byl v rozporu

s antimonopolními pravidly Unie, upozornila komise. Podle Českých drah žádné nařízení porušeno nebylo. „Musíme podrobně prozkoumat obchodní praktiky společnosti České dráhy, abychom se ujistili, že nevytlačují konkurenty v neprospěch cestujících,“ uvedla eurokomisařka pro hospodářskou soutěž Margrethe Vestagerová. „Trváme na tom, že k porušení zákona z naší strany nedošlo, a jsme připraveni to Evropské komisi dokladovat, stejně jako to činíme v případě šetření Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže,“ řekl mluvčí drah Radek Joklík. České dráhy ve stejné věci loni prvoinstančně vyhrály soud se soukromou společností Leo Express, která dráhy kvůli údajnému zneužití dominantního postavení zažalovala. Na aktuálním vyšetřování bude dopravce s Evropskou komisí spolupracovat, dodal mluvčí. Věci se Brusel „bude zabývat prioritně“. Pro šetření nejsou stanoveny žádné právní lhůty a jeho délka závisí obvykle na složitosti případu nebo třeba na tom, jak vyšetřovaná firma s komisí spolupracuje.

Soukromí konkurenti Českých drah zahájení vyšetřování vítají. „Potvrzuje se naše podezření, že chování Českých drah je nekalosoutěžní. Před naším vstupem ČD účtovaly na trase Praha – Ostrava přes 600 korun za jízdenku do Pendolina a vykazovaly ztrátu. V reakci na náš vstup snížily cenu za jízdenku o 60 procent,“ uvedl ve svém prohlášení Leo Express. Podobně i RegioJet Radima Jančury prohlásil, že evropské orgány v tomto případě nahrazují státní instituce, které selhávají, nebo nejsou dostatečně aktivní.

Změna s rokem 2011 na trase mezi Prahou a Ostravou

ČD byly do roku 2011 jedinou železniční společností nabízející služby na trati Praha – Ostrava. Poté, co konkurenční společnosti RegioJet a LEO Express vstoupily na trh na trase Praha – Ostrava, společnost České dráhy značně snížila ceny účtované cestujícím na této trase, připomněla unijní exekutiva. Cenová konkurence ve prospěch cestujících Evropské komisi nevádí, ale vyjádřila obavy, že ČD by mohly účtovat ceny, které jsou tak nízké, že by nemohly pokrýt náklady služby. Takové praktiky prý mohou bránit konkurentům, aby zůstali na trhu. Vestagerová připomněla, že hospodářská soutěž tlačí ceny dolů a zvyšuje kvalitu služeb, což je v železniční dopravě zapotřebí také s ohledem na snahu snižovat emise uhlíku. Komise upozornila, že aktuální krok nepředjímá výsledek vyšetřování. Kvůli šetření komise letos v dubnu uskutečnila kontroly v prostorách ČD.

Antimonopolní přístup

Unijní smlouvy zakazují zneužívání dominantního postavení na trhu, které může nepříznivě ovlivnit obchod mezi členskými státy EU. Takové zneužívání může zahrnovat nepřiměřené nákupní nebo prodejní ceny anebo jiné nerovné obchodní podmínky.

10. 11. 2016 RegioJet si musel půjčit Bardotku. Na Slovensku mu kamiony ničí vlaky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojetu-nici-vlaky-slovenske-kamiony-fc7-/eko-doprava.aspx?c=A161110_085537_eko-doprava_suj)

O čtvrtinu motorových jednotek, které používá na trase Bratislava – Komárno, přišel soukromý dopravce RegioJet během půl roku. Dopravce má nezvyklou smůlu: tři z dvanácti souprav jsou odstavené kvůli střetu s kamiony na přejezdech. Po květnovém a zářijovém střetu s kamionem musely do opravy dvě jednotky Siemens Desiro, v úterý dopravce přišel o další jednotku Bombardier Talent. Škody se blíží už třem milionům eur. Viníkem nehody byl vždy řidič kamionu, který nerespektoval výstražná světla na přejezdech nebo značení. RegioJet proto musel sáhnout k nezvyklému řešení: od českého nákladního dopravce IDS Cargo si pronajal lokomotivu řady 749 přezdívanou Bardotka, za kterou zapojil své vagóny pro dálkové vlaky. Cestující tak sice nebudou mít nízkopodlažní soupravy, ale navýší se celková kapacita souprav. Za nedostatečnou kapacitu vlaků kritizovalo RegioJet už slovenské ministerstvo dopravy. Podle RegioJetu je to ale dáno i tím, že na trase výrazně přibýlo cestujících: za poslední čtyři roky jich přibýlo 300 %. RegioJet tvrdí, že bez toho, aby ministerstvo coby objednatel vlaků odsouhlasilo nasazení více souprav, se situace nevyřeší. RegioJet soupravu s lokomotivou nasazuje na spěšné vlaky, které jezdí ve špičce. „Uvolní se tím kapacita dosavadních jednotek, některé vlaky zdvojíme,“ dodal mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj.

Kdo opravy zaplatí?

RegioJet kvůli nehodám s kamiony poznává podobný problém, jako mají České dráhy s placením opravy pendolina z nehody ve Studénce. Škoda na vozidlech RegioJetu je totiž vyšší, než limit povinného ručení na havarované kamiony. Dopravci tak hrozí, že se o platbu za havárii, za kterou nemůže, bude muset soudit nebo ji zaplatit ze svého. Nejde přitom o jednoduchou opravu: jednotky Desiro ani Talent tohoto typu se už nevyrobí, a i proto trvá rekonstrukce déle.

10. 11. 2016 Diagnostikou jedoucích železničních vozidel bylo vybaveno 42 traťových úseků

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

Správa železniční dopravní cesty zavedla systém diagnostiky jedoucích železničních vozidel na řadě traťových úseků. Projekt zahrnoval instalaci 42 nových indikátorů včetně vyhodnocovacích pracovišť a řídicího systému, jehož úkolem je z dlouhodobého hlediska a v návaznostech vyhodnocovat naměřené hodnoty. Hlavním cílem projektu bylo především zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu na železniční síti. „Projekt se skládal ze dvou dílčích částí, které tvořily jeden celek systému. Jednalo se o instalaci indikátorů a řídicího systému těchto indikátorů. Důležitým přínosem instalace bylo především zvýšení bezpečnosti drážní dopravy včasným odhalením horkých ložisek, brzd, obručí a plochých kol,“ uvedl generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Projekt byl v souladu s globálním cílem prioritní osy 1, jímž je zlepšení železniční dopravy na transevropské síti TEN-T. Realizací stavby bylo dosaženo zvýšení dopravní dostupnosti. Mezi další pozitivní dopady patří snižování zpoždění vlaků následkem pozdě odhalené nebo neodhalené závady, snížení počtu požárů kolem tratí, menší opotřebování kolejnic a ostatních součástí železničního svršku a zamezení lomů kolejnic.

Předpokládané celkové náklady stavby s názvem Diagnostika jedoucích železničních vozidel včetně řídicího systému činily 500 468 092 Kč bez DPH. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti, a to až v maximální výši 391 829 837 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotoviteli stavby byly společnost Diagnostika jedoucích železničních vozidel, kterou tvořily společnosti Elektrizace železnic Praha a.s., STARMON s.r.o. a Sdružení Řídicí systém, které tvořily společnosti OLTIS Group a.s. a STARMON s.r.o.

Název stavby	Diagnostika jedoucích železničních vozidel včetně řídicího systému
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitelé	Elektrizace železnic Praha a.s., STARMON s.r.o., Sdružení Řídicí systém – OLTIS Group a.s. a STARMON s.r.o.
Termín zahájení	7/2015
Termín dokončení	11/2016
Celkové náklady stavby	500 468 092 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	391 829 837 Kč

11. 11. 2016 Stát chystá expresy do Plzně a Mnichova, zadá je Českým drahám (Praha – München)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-chysta-expresy-do-plzne-a-mnichova-zada-je-ceskym-draham-1325228>)

Ministerstvo dopravy se poslední dobou zhlédlo ve dvojúrovňové železniční dopravě. Znamená to, že na zmodernizované koridory chce vedle tradičních rychlíků vysílat více vylepšených a rychlejších expresů, které obslouží pouze největší města na trase. Takové expresy vyjedou od poloviny prosince z Prahy na jih do Českých Budějovic a Lince. Nejnovější plán ministerstva pak hovoří o rozšíření tohoto modelu i na trať z Prahy přes Plzeň do Mnichova a Chebu. Vyplývá to z materiálu, který chce ministerstvo dopravy předložit do konce listopadu vládě. „Konkrétně to znamená, že budou provozovány expresní vlaky nové linky Ex6 střídavě v relacích Praha – Mnichov a Praha – Cheb, přičemž tyto vlaky pojedou bez zastavení v celém úseku Praha – Plzeň,“ píše se v dokumentu, který právě prochází mezirezortním řízením.

Podle mluvčího úřadu Tomáše Neřolda budou plzeňské expresy zavedeny za rok v prosinci. Počítá se s přímým zadáním Českým drahám. Zatím přitom není jasné, kolik stát za novinku zaplatí na dotacích. „Cena bude záviset na konečném rozsahu dopravy, tato otázka bude řešena i s dotčenými regionálními objednateli,“ uvedl Neřold. Budou to však nejméně desítky milionů korun. Za letošní zavedení osmi párů expresů z Prahy na jih Čech stát přihodí drahám 85 milionů korun. Dráhy by měly mít plzeňskou zakázku jistou do prosince 2024. Na druhé straně stát na trati zachová i rychlíky, a to na lince Praha – Plzeň – Klatovy. Ty obslouží i menší města na trase, například Beroun, Zdice či Rokycany. Rychlíky chce přitom stát zadat naopak na základě otevřené soutěže. Může se tak stát, že na stejné trati se budou křížovat expresy Českých drah s rychlíky konkurenčního dopravce.

11. 11. 2016 Jízdenková loterie. ČD a RegioJet prodávají lístky na „nejisté“ vlaky (Praha – Brno)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/jizdenkova-loterie-cd-a-regiojet-prodavaji-listky-na-nejiste-vlaky-1dv-/eko-doprava.aspx?c=A161111_111653_eko-doprava_suj)

Tahanice o to, který dopravce pojedje v určitých časech na trati mezi Prahou a Brnem, dostávají až absurdní rozměr. Lístky na sporné vlaky začali prodávat oba rivalové, i když je jasné, že v dané časy pojedje jen jeden z nich. Jízdenky na sporné vlaky začaly prodávat nejprve České dráhy, poté RegioJet. Jde o spoje v 6.09 a 7.09 z Brna a v 15.19 a 17:19 z Prahy. Podle informací iDNES.cz je již SŽDC rozhodnuta, že v tento čas pojedje RegioJet. České dráhy vysvětlují svůj krok tím, že oficiálně dosud žádné rozhodnutí od Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) nedostaly, a protože mají zájem jezdit v daný čas, jízdenky už prodávají. „Pokud bychom kapacitu nezískali, není problém jízdenky vrátit nebo jet v daný den jiným spojem,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Jízdenky Českých drah jsou otevřené a cestující mohou jet jakýmkoliv jiným spojem. Místenka je při nákupu přes e-shop zdarma. Na trase Praha – Brno budou České dráhy i po vstupu RegioJetu nadále výrazně dominantním dopravcem: každou hodinu jezdí jejich railjet či vlak kategorie EuroCity, nabídky ještě doplňují pomalejší rychlíky vedené buď přes Českou Třebovou nebo Havlíčkův Brod. RegioJet podle mluvčího Aleše Ondruje s přidělenou kapacitou počítá, proto spustil prodej jízdenek. Pokud by nakonec došlo k tomu, že na trať Praha – Brno nevyjede, je připraven peníze za jízdenky vrátit.

SŽDC zatím oficiálně nerozhodla, čeká totiž i na verdikt odvolacího soudu. Na něj se obrátily České dráhy poté, co v první instanci soud zamítl jejich žalobu na Drážní úřad, že kvůli sporu o kapacitu odmítl provést takzvaný test hospodářské vyváženosti, který mohl vstupu RegioJetu na trať zabránit.

11. 11. 2016 Cenovou válku s Jančurou nepovedeme, říká šéf slovenských drah (IC Bratislava – Košice)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cenovou-valku-s-jancurou-nepovedeme-rika-sef-slovenskych-drah-1325267>)

Slovenský státní dopravce Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) se na hlavní slovenské trati nepustí se svými vlaky InterCity (IC) do cenové války se soukromým dopravcem RegioJet z české skupiny Student Agency. Vyplývá to z informací, které dnes ZSSK zveřejnila před chystaným prosincovým obnovením provozu IC vlaků mezi Bratislavou a Košicemi. V minulosti soupeření ZSSK s RegioJetem vyústilo ve snižování cen jízdenek. ZSSK vlaky kategorie InterCity na zmiňované trase zrušila letos v lednu, po více než roce od vstupu RegioJetu na tuto nejvytíženější železniční trať na Slovensku. Tento krok tehdy ZSSK zdůvodnila tím, že provoz těchto vlaků, na které nepobírá dotace od státu, byl ztrátový. Obnovení IC vlaků, což prosazovala koaliční Slovenská národní strana, oznámilo ministerstvo dopravy v říjnu. ZSSK nyní uvedla, že denně bude vypravovat dva páry IC vlaků a že nejlevnější jízdné mezi Bratislavou a Košicemi přijde na 15,90 eura (429 korun). To je nižší cena, než na uvedenou trasu stojí jízdenka na obyčejný rychlík, v němž ale mohou děti, studenti a senioři cestovat bezplatně. "InterCity je projekt s obrovským rozvojevým potenciálem. Naší ambicí je být v provozním zisku už v prvním roce fungování a kvalitními službami a marketingem zvýšit počty cestujících a později i kapacity tak, abychom "černých" čísel (celkového hospodaření IC vlaků) dosáhli ve čtvrtém roce fungování," uvedl generální ředitel ZSSK Filip Hlubocký. RegioJet, který provozuje dálkové vlaky na Slovensku bez státní dotace, letos v srpnu zdražil nejnižší jízdné mezi zmiňovanými dvěma největšími městy na Slovensku na 12,10 eura (327 korun) z předchozích devíti eur (243 korun). RegioJet už dříve tvrdil, že vzhledem k bezplatnému cestování vybraných skupin pasažérů ve státem dotovaných rychlících nemůže mezi Bratislavou a Košicemi fungovat se ziskem více komerčních vlaků. RegioJet na této trase vypravuje tři páry vlaků denně. IC vlaky ZSSK zastaví jen ve vybraných městech a 445 kilometrů dlouhou trasu zvládnou podle jízdního řádu za zhruba čtyři a tři čtvrtě hodiny. Rychlíkem to trvá o více než hodinu déle. Vlaky RegioJetu, které mezi Bratislavou a Košicemi zastavují na více místech, než plánuje ZSSK s IC vlaky, ujedou trasu za zhruba pět hodin.

11. 11. 2016 Hlídejte více strojvedoucí, jezdí moc na červenou, píše úřad dopravcům

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/strojvedouci-jezdi-moc-na-cervenou-dum-/eko-doprava.aspx?c=A161111_142609_eko-doprava_suj)

Počet projektů návštěvidel Stůj, lidově řečeno na červenou, na české železnici dál roste. Drážní úřad proto vyzval všechny dopravce, aby přijali opatření, která tento trend zastaví. Od začátku roku

zaznamenal Drážní úřad už 84 případů, kdy strojvedoucí nerespektoval návěst Stůj a projel ji. Naposledy došlo k takovému případu ve čtvrtek v Praze, kdy u nádraží Vyšehrad od sebe vlaky zastavily necelých sto metrů. V Česku se zatím tyto problémy letos obešly bez mrtvých, ke tragické srážce vozidel zatím nedošlo. Drážní úřad však tento trend vnímá jako velké nebezpečí a ohrožení provozu železnice. Dopisem proto vyzval dopravce, aby přijali okamžitě systémová opatření, která pomohou bezpečnost provozu udržet na vysoké úrovni. „Zprávy, ve kterých nás budou dopravci informovat o přijatých opatřeních, očekáváme do konce letošního roku,“ řekl ředitel Drážního úřadu Jiří Kolář. V současné době mají dopravci možnost strojvedoucího, který projede červenou návěst, znovu proškolit, například z dopravních předpisů. „Vzhledem ke zvyšujícímu se počtu mimořádných událostí tohoto typu se však takový typ opatření jeví jako ne zcela účinný,“ dodal Kolář.

Problém s vysokým počtem nedovolených jízd řeší dlouhodobě i Drážní inspekce, která upozorňuje na problém s koncem výpravčích v řadě stanicích a jejich nahrazení technikou. Podle inspekce tak chybí dvojitá kontrola. Drážní úřad už připravuje ve spolupráci se SŽDC systém, kdy se bude zaznamenávat, kolik hodin jednotliví strojvedoucí jezdí. Dosud se totiž děje, že jezdí u více dopravců současně a mohou pak být unavení a nedávat tolik pozor. Podobný způsob prevence funguje u řidičů autobusů či nákladních vozidel.

Počet událostí, kdy bylo strojvedoucím projeto návěstidlo Stůj:

2013	83
2014	91
2015	92
2016	76 (za první tři kvartály), 84 do dnešního dne

11. 11. 2016 Brno opraví hlavní nádraží. Rekonstrukce vyjde na čtvrt miliardy (výpravní budova)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1955199-brno-opravi-hlavni-nadrazi-rekonstrukce-vyjde-na-ctvrt-miliardy>)



Výpravní budova brněnského nádraží se během dvou let změní. Proměnou projdou například všechny pokladny ve vestibulu, opět se zprovozní restaurace Secese a vznikne podzemní parkoviště pro 350 aut. Přestože ještě není rozhodnuto, kde bude v následujících letech hlavní nádraží stát, České dráhy jej musí udržovat v provozuschopném stavu a opravy jsou nutné. Zatímco fasáda na budově hlavního nádraží je obnovená už sedm let, interiér ještě rekonstrukcí neprošel. „Je to krásná ostuda. Je to krásná budova, ale v ostudném stavu,“ popsal stav nádraží architekt ze Studia RAW Tomáš Rusín. Architektonická studie na jeho opravu už je hotová. V první etapě se bude rekonstruovat nejen výpravní hala, ale i levé křídlo, kde by měly být obchody, kavárna a také obnovená zaniklá restaurace Secese, která fungovala ještě před pěti lety na okraji prvního nástupiště. „Ten prostor je tak noblesní a tak krásný, že když se vymaluje a vyčistí, tak bude fungovat sám o sobě,“ dodal architekt. Původní zdobení na stěnách zůstane. Všechny architektonické prvky v restauraci totiž podléhají průzkumu památkového úřadu a projdou revitalizací do původního stavu.

Přesunou se pokladny a přibydou eskalátory

Kromě obnovy levého křídla se změní vzezření i hlavního vestibulu. Pokladny se totiž přesunou a jízdenky se již nebudou prodávat po stranách ale přímo naproti vchodu do budovy, kde nyní stojí stánky s občerstvením. Zmizí také schodiště vedoucí k nástupišťům a nahradí jej eskalátory. „Dojde ke kompletní výmalbě, světlíku, výměně oken a vytvoření nových provozních prostor,“ vyjmenoval změny předseda představenstva společnosti Brno new station development Jiří Hos. S rekonstrukcí za čtvrt miliardy začne firma za rok na podzim. Budovu má v pronájmu od Českých drah až do roku 2048 a její oprava je součástí nájemní smlouvy. „Do té doby než se rozhodne, kde v budoucnu bude brněnské nádraží ležet, tak musíme budovu udržovat v provozuschopném stavu, aby cestujícím poskytla určitý komfort,“ okomentovala opravy mluvčí Českých drah Monika Bezuchová. V rámci rekonstrukce se ale bude také bourat a stavět. Už nyní dělníci zbourali nedaleko vlakového nádraží u hotelu Grand jeden sklad a chystají se na demolici dalšího. Na jejich místě se pak začne připravovat plocha pro budování podzemního parkoviště pro 350 aut.

Změní se i prostor před nádražím

Nutné jsou také opravy přednádražního prostoru – ulice Benešovy a právě prostoru u hotelu Grand. Opravovat se bude kanalizace a sítě pod povrchem, ale také silnice. „Benešovu ulici jsme rozdělili

na čtyři etapy. Je to přednádražní prostor, potom triangl, kde se otáčejí trolejbusy, zbytek ulice Benešovy včetně autobusového nádraží a poslední je Malinovského náměstí," vysvětlil primátorův náměstek Richard Mrázek (ANO). Podle něj není přednádražní prostor komfortní. „Chceme z něj udělat kultivované místo, které bude odpovídat 21. století," dodal Mrázek. Vzniknout by měl také samostatný prostor pro tramvaje a pro osobní dopravu, aby se zklidnil provoz. Nyní totiž auta jezdí ve stejných místech jako MHD.

Brněnské nádraží zůstává spolu s pražským Masarykovým nádražím jedinými dvěma železničními uzly v majetku Českých drah. O zbytek se od letošního července stará Správa železniční dopravní cesty. V Jihomoravském kraji spravuje 78 jihomoravských a 39 zlínských výpravních budov. Po celém Česku potom železničáři spravují dalších 2 850 stanic a zastávek. Jen letos železničáři zahájili nebo ještě zahájí stavební práce a opravy na osmdesáti českých nádražích, celkem by měly vyjít na 166 milionů korun.

13. 11. 2016 Integrovaná železniční jízdenka by mohla být zavedena v roce 2019

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/integrovana-zeleznicni-jizdenka-by-mohla-byt-zavedena-v-roce-2019/1415425>)

Jízdenka, kterou by bez rozdílů uznávali všichni železniční dopravci v Česku by mohla být reálně zavedena v roce 2019. V diskusním pořadu České televize Otázky Václava Moravce to dnes řekl náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček. Podle vlastníka soukromého přepravce RegioJet Radima Jančury by byla škoda nezavést doklad dříve. "Nejde o úplně jednoduchý proces. Jde o vzájemné uznávání a přeúčtování jízdného," uvedl Čoček. Podle něj je teoreticky možné, že integrovaná jízdenka začne platit i dříve. Záleží na dohodě jednotlivých dopravců, dodal. Od roku 2019 má být systém řízen direktivně státem. Jančura řekl, že soukromí dopravci jsou připraveni takové jízdenky akceptovat i v komerčních spojích, například na trase z Prahy do Ostravy. Na této trase by byl ochoten systém spustit okamžitě, a to včetně režijních jízdenek. Upozornil, že integrovaná jízdenka bude ale výrazně dražší, než pokud by si ji lidé koupili pouze pro spoje jednoho dopravce. "Ve chvíli, kdy bude společně státní jízdné, tak bude cena takzvaně kilometrová. Což je dnes mezi Prahou a Ostravou řádově zhruba 480 korun. To je tolik, za kolik by se v druhé třídě (na této trase) jezdilo, kdyby RegioJet a (další soukromý dopravce) Leo Express nepřišel na trh," uvedl. Lidé, kteří budou chtít levnější jízdné, si podle něj budou moci dále koupit jízdenku u konkrétního dopravce do jeho vlaků, tak aby byla zajištěna hospodářská soutěž. Státním železničním dopravcem jsou České dráhy. RegioJet a Leo Express jsou na železnici nejvýznamnějšími soukromými dopravci.

13. 11. 2016 Arriva ukázala modernizované motoráky pro české koleje. Jsou bezpečnější (řada 845)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/arriva-modernizuje-dalsi-nemecke-motoraky-fjs-eko-doprava.aspx?c=A161112_200458_eko-doprava_suj)

Dopravce Arriva vlaky od nového jízdního řádu posílí svoji flotilu v Česku o další motorové jednotky řady 845. Od těch stávajících se budou mírně lišit. Namísto jednoho vlaku bude mít společnost v Česku příští rok už pět jednotek. Arriva koupila v létě v Německu od svého majitele, německých státních drah Deutsche Bahn, další čtyři motorové jednotky, které se vyráběly v letech 1986 – 1989 v německé společnosti Duewag.



„V příštím roce budeme na našem železničním trhu hodně expandovat a k tomu potřebujeme také nové vlaky," vysvětlil nákup Jiří Nálevka, ředitel Arriva vlaky. Všechny čtyři jednotky teď prochází velkou rekonstrukcí v šumerské společnosti Pars nova patřící pod Skoda Transportation. První z jednotek už má za sebou technicko-bezpečnostní zkoušku na trati ze Šumperku do Olomouce přes Zábřeh. „Maximální rychlost našeho vlaku je 120 km/h, při zkouškách ale musel vlak prokázat svou způsobilost při rychlosti o 10 % vyšší, komisař tak nařídil i jízdu rychlostí 132 km/h," dodal Nálevka.

Zvýšená bezpečnost a nový interiér

Firma podle něj investovala více do bezpečnosti vlaků. Od moderního vlakového zabezpečovače přes přemostění záchranné brzdy až po moderní vysílačku, která umožňuje zastavení vlaku výpravčím na dálku pomocí generálního i adresného stopu v případě nouze. Největších změn dozná při rekonstrukci interiér vlaku. „Všude dosazujeme široké a pohodlné sedačky, které se používají běžně v první třídě, u všech sedaček budou zásuvky i USB dobijáče, v oddílech pro cestující bude

informační systém s LCD obrazovkami a všude bude dostupný rychlý internet," dodal Nálevka. Arriva nechá i nadále prosklenou stěnu za strojvedoucím, aby se lidé mohli dívat, jak strojvedoucí řídí a sledovat trať před vlakem.

Z venku vypadá nový motorový vlak po rekonstrukci jinak než první souprava, se kterou Arriva dnes jezdí. Nové jsou dálkové reflektory, čelo vlaku tak získalo nový výraz. Design vychází z firemních barev Arrivy, má ale jednodušší styl bez složitých polepů. „Chceme nový vlak co nejdříve pustit na trať do provozu. Nejpozději začátkem prosince se tak objeví na spěšných vlacích do Benešova i jako posila našeho Trenčínského Expresu. Hlavně o nedělní spoj z Trenčína do Prahy je tak velký zájem, že ho potřebujeme co nejrychleji posílit o druhou soupravu a zvýšit jeho kapacitu," dodal Nálevka. Kapacita soupravy je 120 cestujících. Arriva s novým jízdním řádem rozšíří své spojení na Slovensko, začne nově jezdit i na jih Čech.

15. 11. 2016 Nahlásit tři dny dopředu a pak sleva. ČD mění skupinové jízdné

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nahlasit-tri-dny-dopredu-a-pak-sleva-cd-meni-skupinove-jizdne-p5j-eko-doprava.aspx?c=A161115_133814_eko-doprava_suj)

České dráhy po roce a půl mění podmínky pro cestování skupin. Pokud pojedete pohromadě více než šest lidí, musí nahlásit své plány nejméně tři dny dopředu. S příchodem nového jízdního řádu totiž České dráhy zruší svoji nabídku, která umožnila kupovat lístky pro skupiny nad šest lidí přímo u pokladny před odjezdem vlaku. Nabídka platila od května loňského roku, 11. prosince skončí. České dráhy to vysvětlují snahou o větší komfort cestujících. „Garantujeme jim místa k sezení a pokud je to možné, posílíme vlak. Větší skupiny obvykle svou cestu plánují," vysvětlil mluvčí Českých drah Radek Joklík. Dopravce tak chce předejít situacím, kdy se u vlaku na poslední chvíli objeví velká skupina a nejde už kapacitu soupravy posílit. „Jen tak můžeme zvýšit komfort cestování pro všechny. Jak pro ně samotné, tak pro ostatní cestující, kteří se na nás často zlobí kvůli přeplnění vlaků," vysvětlil Joklík.

Podle tarifu Českých drah se za skupinu počítají už dva cestující na společné jízdence, maximum je 99 lidí. Zatímco první platí plnou cenu, druhý už dostává slevu jako by měl kartu IN25, třetí a další podle tarifu pro IN50. Nařízení mohou skupiny obejít tím, že se rozdělí na menší části maximálně do pěti cestujících. Tím ale cena nebude tak výhodná. Skupiny musí o jízdenku žádat 72 hodin, po schválení ji mohou zakoupit u kterékoliv pokladní přepážky nebo v e-shopu Českých drah ve stanoveném termínu nebo nejpozději 48 hodin před odjezdem vlaku. Jinak objednávka propadá.

16. 11. 2016 Českým dráhám chtějí dodat vlaky i Číňané, v tendru jsou čtyři firmy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cinske-crrc-chce-dodavat-ceskym-draham-dxp-eko-doprava.aspx?c=A161115_174334_eko-doprava_suj)

Poprvé v historii se o zakázku pro České dráhy uchází čínský výrobce vlaků. Čínská společnost CRRC, která nedávno podepsala kontrakt na první vlaky pro Leo Express, se přihlásila do soutěže na elektrické nízkopodlažní jednotky. Přítomnost čínského výrobce potvrzuje materiál Zpráva o činnosti řídicího výboru Českých drah za třetí čtvrtletí, který předložilo ministerstvo dopravy. „Dvě žádosti o účast jsou od zájemců z České republiky, po jedné ze Švýcarska a Číny," uvádí materiál. České dráhy soutěž vypsal jako dvoukolovou, nejprve musejí firmy prokázat svoji kvalifikace, teprve pak nabízet cenu. „Zakázka je ve fázi posuzování kvalifikace, více k tomu není v tuto chvíli sdělit," uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík. I když materiál neuvádí konkrétní jména zájemců, podle informací iDNES.cz je to právě největší čínská železniční firma CRRC. Ta je i největším výrobcem vlaků na světě. Dalšími zájemci jsou Škoda Transportation, Siemens a Stadler. Smlouva je jen rámcová, není tak jisté, že dopravce odebere všechny vlaky.

České dráhy vypsal soutěž na rámcovou smlouvu na dodávku elektrických jednotek pro dálkové vlaky v dubnu. Poptávají celkem 20 jednotek za více než 4 miliardy korun. S podobnou soutěží na elektrické vlaky počítá i ministerstvo dopravy pro projekt státní leasingové firmy na vlaky. CRRC má už jistou jinou zakázku na české železnici. Před několika týdny se dohodl se soukromým dopravcem Leo Express na dodávkách vlaků. Firma se netají ambicemi vstoupit více na evropský trh, otevřela už velké zastoupení ve Vídni. Z evropského trhu jí ale chybí dostatek referencí. I proto se mluví o tom, že by mohla koupit Škodu Transportation. Firma jednání nekomentuje, Škoda a CRRC ale dávají společnou nabídku na vlaky do Izraele.

17. 11. 2016 Zpackaná oprava tratě skončila smírem, firma zaplatí pokutu materiálem (Bludov – Jeseník)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/smir-szdc-a-firmy-klement-kvuli-zpackane-oprave-trate-pd6/-eko-doprava.aspx?c=A161116_105804_eko-doprava_suj)

Nevydařená rekonstrukce trati z Bludova do Jeseníku bude nakonec firmu Klement a jejího maďarského partnera A-Híd stát 59 milionů korun. Vlaky se na již zmodernizovanou trať vrátily, byť jen na její část. Sdružení firem Klement a A-Híd mělo trať opravit loni, jenže ze stavby nakonec obě firmy odstoupily loni v září. S tratí se tak prakticky nic nedělo, cestující jezdili kvůli výluce autobusy. Na části trati se začalo stavět až letos, kdy zakázku převzalo sdružení firem. Původní sdružení do té doby nemělo s železničními zakázkami větší zkušenosti, kvalifikační podmínky ale splnilo. Rok trvaly tahanice mezi Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) a firmami o to, kolik za nesplnění smlouvy účtovat. K soudu nakonec nedošlo a spor skončil smírem. Vyměřené penále ve výši 59 milionů korun nedostane SŽDC přímo na účet, ale v materiálu pro stavby železnic. „Podle dohody jsme odkoupili v hodnotě penále zboží. Z našeho pohledu je spor tímto ukončen,“ řekla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Jde například o odkup připravených kolejnic, které se nakonec použijí jinde.

SŽDC už oznámila částečný konec modernizace, která přišla téměř na miliardu korun. Trať, kterou proslavil komiks Alois Nebel, je po modernizaci rychlejší a bezpečnější. „Pro cestující jsou největší odměnou zejména nově vybudovaná nástupiště s bezbariérovým přístupem a zrychlení dopravy v tomto úseku. Například mezi Bludovem a Hanušovicemi bylo možné díky stavebním úpravám zvýšit traťovou rychlost z původních 65 – 75 km/h až na 100 km/h,“ uvedl generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Z řady nádraží ale také zmizely pokladny, některé budovy jsou zavřené a nemají ani čekárny. I přes slavnostní otevření na trati ještě nejezdí všechny vlaky a část spojů zajišťují autobusy. Rozjely se zatím jen osobní vlaky. „Až do 9. prosince SŽDC uvádí do provozu zabezpečovací zařízení na přejezdech. Vlaky Českých drah mají proto na přejezdech nařízenou pomalou jízdu, což by u spěšných vlaků rozvázalo vazby a narušilo spojení,“ vysvětlila mluvčí Českých drah Monika Bezuchová, proč spěšné vlaky mezi Hanušovicemi a Jeseníkem zatím stále nahrazují autobusy. Jedinou výjimkou u spěšných vlaků je vlak 1634. Nová nástupiště jsou u stanic Ruda nad Moravou a Bohdíkov a také na šesti zastávkách: Bludov lázně, Bohutín, Bartoňov, Komňátka, Raškov a Hanušovice-Holba. Kromě bezbariérového přístupu je nové osvětlení nebo rozhlas.

18. 11. 2016 České dráhy prohrály další soud se Škodou Transportation, šlo o možnou podjatost arbitra (109 E)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-prohraly-dalsi-soud-se-skodou-transportation-slo-o-moznou-podjatost-arbitra-1325541>)

České dráhy musejí spolknout další hořké sousto v sérii právních sporů o dodávku dvaceti lokomotiv se Škodou Transportation. Rok poté, co prohrály v arbitráži při Hospodářské komoře přes 1,2 miliardy korun, jim ránu zasadil i pražský městský soud. Jako odvolací instance zrušil rozhodnutí obvodního soudu a zastavil řízení o vyloučení jednoho z arbitrážních rozhodců z důvodů podjatosti. Deníku E15 to potvrdila mluvčí městského soudu Markéta Puci.

Možná podjatost člena rozhodčího tribunálu Milana Poláka je jednou z hlavních zbraní drah ve snaze zvrátit výsledek arbitráže u běžných soudů. Jenže podle městského senátu se dráhy vůbec nemohou domáhat rozhodnutí o podjatosti u běžného soudu. Uzavřely totiž se Škodou rozhodčí doložku, podle které o takové námitce rozhoduje jen arbitráž. Tím se podle městského soudu samy zbavily možnosti hnát věc před obecnou justici. Arbitráž přitom argumenty drah smetla se stolu už před rokem. Drahám tak zbývá už jen mimořádný opravný prostředek, kterým je dovolání k Nejvyššímu soudu ČR. „Rozhodnutí jsme obdrželi a ve lhůtě pro podání opravného prostředku zvážíme další právní kroky,“ uvedl mluvčí ČD Radek Joklík.

Dráhy vytáhly Polákovu údajnou podjatost až loni v září, tedy více než tři roky po zahájení arbitrážního řízení a po ukončeném dokazování. Pro takové zpoždění musí mít účastník vážné důvody, neboť obvykle lze s podjatostí šermovat pouze do zahájení ústního jednání. Dráhy argumentují, že Polák jako prokurista advokátní kanceláře Weinhold Legal ztratil nestrannost zapojením právní firmy do sítě Ernst & Young. To bylo oznámeno 2. září 2015. Znalecký ústav E&Y Valuations zpracovával pro Škodu posudky. Polák tak měl být podle drah vyloučen z rozhodování. Dráhy podaly žalobu k obvodnímu soudu ještě před vynesemím verdiktu arbitráže, obvodní soud ale odmítl vydat předběžné opatření. Dráhy se zároveň v jiném řízení u Obvodního soudu pro Prahu 1 domáhají zrušení arbitrážního verdiktu jako celku.

18. 11. 2016 Další rychlíky v Duchcově stavět nebudou, město s žádostmi neuspělo (R5)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/vetsina-rychliku-uz-v-duchcove-destavi-d9t-/usti-zpravy.aspx?c=A161114_2286004_usti-zpravy_vac2)

Ministerstvo dopravy definitivně zamítlo žádosti Duchcova, aby ve městě zastavovalo více rychlíků. Po loňské úpravě jízdního řádu totiž většina spojů na trase Praha – Cheb duchcovským nádražím pouze projíždí. Podle ministerstva rychlíky využívalo málo lidí. Starosta města Zbyněk Šimbera se snažil počet rychlíků vrátit na původní úroveň, ale nakonec neuspěl. Ministerstvo argumentuje, že by to nebylo efektivní. „Ministerstvo není připravené za stávající situace měnit koncepci železniční linky R5 Praha – Cheb,“ napsal zástupce resortu Ondřej Michalčík starostovi Duchcova, proč resort jeho žádost o obnovu původního stavu zamítl.

Před změnou jízdního řádu loni v prosinci zastavilo ve městě denně devět rychlíků jedoucích na Prahu a osm jich stavělo v opačném směru. Po úpravě už na duchcovském nádraží ve směru na Prahu staví pouze první tři rychlíky a z vlaků mířících do Chebu jen poslední dva večerní rychlíkové spoje. Když se starosta snažil rozhodnutí ministerstva zvrátit, narazil na dva argumenty – v průměru pouhých pět nastupujících do vlaku v Duchcově a jeho dostatečná provázanost s ostatními obcemi kraje díky regionální dopravě. „Mrzí nás to, ale byly to dva pádné argumenty, které vznesli,“ reagoval Šimbera. Po dopise ještě zkoušel přemluvit náměstka ministra dopravy, ale i zde byla jeho snaha marná. „Asi bych se nezachoval jinak, kdybych byl v jejich pozici,“ přijal však starosta finální rozhodnutí ministerstva.

18. 11. 2016 Ťok se kvůli problémům s akcemi ČD obrátí na místní rozvoj (veřejné zakázky)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/tok-se-kvuli-problemum-s-akciemi-cd-obrati-na-mistni-rozvoj/1417292>)

Ministerstvo dopravy se kvůli otázce možného vyloučení Českých drah z veřejných soutěží na železniční linky obrátí na ministerstvo pro místní rozvoj. Vyplývá to z otevřeného dopisu ministra dopravy Dana Ťoka premiérovi Bohuslavu Sobotkovi, který má ČTK k dispozici. Sobotka se ve středu na Ťoka obrátil s dotazem, zda není ohrožena pozice Českých drah v připravovaných tendrech ministerstva tím, že nový zákon o veřejných zakázkách požaduje, aby uchazeči o státní zakázky měli zaknihované akcie.

Zákon, který vstoupil v platnost počátkem letošního října, umožňuje zadavateli vyloučit z tendru uchazeče, který nemá výlučně zaknihované akcie. Vybraný dodavatel bez zaknihovaných akcií by měl být také podle zákona ze soutěže vyloučen. České dráhy podle odborného mluvčího ČSSD pro dopravu Jana Birkeho ale mají ze zákona o Českých drahách akcie v listinné podobě a jejich zaknihování tento zákon brání. S tímto výkladem ministr Ťok nesouhlasí, pro jistotu ale bude problém konzultovat s ministerstvem pro místní rozvoj, které je gestorem nového zákona. "Takový přístup by šel proti duchu uvedeného zákona, jehož cílem je vyloučit zadání veřejných zakázek subjektům s neznámými vlastníky. Dostali bychom se do paradoxní situace, že zatímco u zahraničních společností by stačilo čestné prohlášení, u státem vlastněných společností bychom trvali na vyloučení," uvedl v dopise premiérovi Ťok. Akciovou společnost České dráhy vlastní ze sta procent stát. Stejný problém by navíc neměly podle ministerstva dopravy jen České dráhy. Například v resortu ministerstva průmyslu má listinné akcie například správce přenosové soustavy ČEPS, nebo operátor energetického trhu OTE.

20. 11. 2016 Cestující spali, vagony zatím padaly z kolejí. Neštěstí v Indii nepřezilo přes sto lidí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/1960358-cestujici-spali-vagony-zatim-padaly-z-koleji-nestesti-v-indii-neprezilo-pres-sto-lidi>)

Nejméně 112 mrtvých a dvě stě zraněných si vyžádala ranní nehoda expresního vlaku na severu Indie. Počet obětí stále není konečný. Při nehodě vykolejilo 14 vozů soupravy, které záchranáři postupně prohledávají. Podle předběžných závěrů vyšetřovatelů je možnou příčinou neštěstí poškozená kolej. Jde o největší železniční nehodu v Indii od roku 2010, kdy při kolizi vlaků zemřelo v Západním Bengálsku



146 lidí. Vlaku, který havaroval ve tři hodiny ráno místního času nedaleko Kánpuru, jel po trase Patna – Indore. V době havárie většina cestujících spala. „Celý vlak sebou trhnul. Když vykolejil, narazili jsme hlavami o strop. Dveře nešly otevřít, ale ven jsme se nakonec dostali,“ řekl jeden z cestujících. Některé vozy se převrátily, lidé skončili pod nimi nebo uvězněni uvnitř. „Ve tři hodiny deset minut jsem se náhle probudil kvůli silnému nárazu. Vlaku se se skřipáním zastavil a po nárazu jsem se ocitl v sevření lidí, všichni volali o pomoc,“ sdělil listu Hindustan Times jeden z přeživších. Na pomoc cestujícím po nehodě přispěchali dobrovolníci i policie, která na místo svolala 250 lidí. Zraněné odváží do nemocnic přes 30 sanitek. Záchranáři informovali nemocnice, aby se připravily na mimořádnou událost, a požádali o pomoc i soukromé nemocnice.

Záchrané práce postupují pomalu

Záchranáři stále pokračují. Podle webu deníku The Indian Express má nehoda zatím 112 obětí. Zranění utrpělo přes 200 lidí, minimálně sedm desítek z nich je ve vážném stavu. „Snažíme se zachránit životy všemi způsoby, ale je velmi obtížné prořezat se do vagonů,“ řekl představitel železniční společnosti Pratap Rai. Zástupce záchranářského týmu řekl, že „vagony jsou velmi zdeformované a že záchranáři postupují pomalu a musejí si cestu klestit rozřezáváním vraků“. Podle indického tisku má množství obětí na svědomí částečně také fakt, že vagony nebyly z kvalitní oceli, která by lépe odolala nárazu. Vlaku vykolejil nedaleko průmyslového města Kánpur v severoindickém státě Uttarpradéš, který hraničí s Nepálem. Kánpur je dopravním uzlem, jeho okolím projedou denně stovky vlaků. Mnoho jich muselo být kvůli nehodě odkloněno na jinou trasu.

Země odškodní pozůstalé

Indický premiér Naréndra Módi vyjádřil soustrast pozůstalým a oznámil, že rodiny obětí dostanou od státu 200 tisíc rupií (75 tisíc Kč) a těžce zranění pak 50 tisíc rupií. Další odškodné v podobné výši by mělo vyplatit také ministerstvo železnic. Na místo nehody se vypravil ministr železnic a pohrozil přísným postihem lidí odpovědných za tuto tragédii.

Nehoda u Kánpuru bude pravděpodobně nejhorší železniční neštěstí v tomto desetiletí a současně v Indii i ve světě nejtragičtější od roku 2005, kdy se stalo hned několik velkých železničních neštěstí v Indii, Pákistánu, ale například i Japonsku. V Indii se ovšem stává mnoho železničních nehod a řada z nich má tragické následky. Naposledy zemřelo 39 lidí loni v březnu při nehodě u Bachhrawanu. Před havárií hlásil strojvedoucí, že selhaly brzdy. Podle agentury Reuters by indická železniční síť, po které denně cestuje na 23 milionů lidí, potřebovala do roku 2020 investici 20 bilionů rupií.

Nejhorší železniční nehody na indickém subkontinentu ve 21. století

- 2004, Srí Lanka; 1 700 až 2 000 mrtvých: Nejhorší železniční neštěstí všech dob bylo součástí ještě větší tragédie. Vlaku Ocean Queen Express na Srí Lance smetla vlna cunami, která měla na mnoha místech Asie kolem čtvrt milionu obětí. Jen ve vlaku přišlo o život nejméně 1 700 lidí, některé odhady hovoří až o dvou tisících.
- 2010, Indie; 146 mrtvých: Sabotáž povstaleckých maoistů způsobila srážku dvou vlaků ve východoindickém státě Bangla, při níž zahynulo nejméně 146 osob.
- 2002, Indie; nejméně 130 mrtvých: Po sabotáži, kterou spáchala maoistická skupina, spadlo několik vozů expresu Kalkata – Dillí z mostu do řeky. Zemřelo nejméně 130 lidí.
- 2005, Indie; 114 mrtvých: Po silných deštích havaroval u města Valigonda vlaku se čtrnácti vozy a sedm z nich spadlo do řeky. Zahynulo v nich 114 lidí, stovky dalších utrpěly zranění.
- 2016, Indie; nejméně 112 mrtvých: Nejméně 107 obětí má vykolejení vlaku na severu Indie. Část vozů expresu se při nehodě převrátila a zavalila některé cestující.
- 2005, Pákistán; 109 mrtvých: V Sarhádu se srazily tři osobní vlaky. Expres do Karáčí projel návestidlo a narazil do jiného vlaku, do trosek poté najel ještě další vlaku.

21. 11. 2016 České dráhy se kvůli zákonu nemohou účastnit veřejných zakázek

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ceske-drahy-se-kvuli-zakonu-nemohou-ucastnit-verejnych-zakazek/1418015>)

České dráhy se kvůli novému zákonu o veřejných zakázkách nemohou podle ministerstva pro místní rozvoj (MMR) i právní analýzy drah účastnit tendrů. Dráhy mají akcie v jiné podobě, než vyžaduje zákon. Podle MMR je nutno zvážit změnu zákona, podle ministerstva dopravy může být řešením novela, nebo metodické upřesnění MMR. Ohrozit by to mohlo účast drah v soutěžích na rychlíkové tratě. Ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) ČTK řekl, že je dost času problém vyřešit před vypsáním tendrů. Podle zákona o veřejných zakázkách, který platí od října, by měli být z tendrů vyloučeni

uchazeči, kteří nemají výlučně zaknihované akcie. České dráhy ale mají akcie v listinné podobě a podle zákona o Českých drahách je zaknihovat nemohou.

Akciové společnosti, které nemají výlučně zaknihované akcie a v minulosti se zúčastnily veřejných zakázek, byly upozorněny na problém s účastí v tendrech čtvrt roku před tím, než měly nové předpisy začít platit, uvedlo na svém webu MMR. Podle ministerstva o omezení účasti v soutěžích věděli od začátku i členové vlády. "Tudíž akciové společnosti, případně jejich majitelé či zřizovatelé, jako například ministerstvo dopravy, měly dostatek času, aby se přizpůsobily situaci některým z doporučených způsobů," upozornilo MMR. Výjimku kvůli podobě akcií v zákoně o zakázkách mají pouze firmy ve vlastnictví obcí či měst, ale ne státní podniky, jako jsou České dráhy. Podle MMR bylo vyloučení nezaknihovaných akcií z tendrů do zákona včleněno při projednávání ve vládě a České dráhy ani ministerstvo dopravy o výjimku nepožádaly. "Spojíme se i s dalšími, kterým může tato nešťastná formulace uškodit a budeme iniciovat další kroky. Možností je metodické upřesnění ministerstva pro místní rozvoj nebo rychlá novela zákona o veřejných zakázkách," uvedl Ťok. Problém s nezaknihovanými akciemi však podle něj dráhy nevyřadí z tendrů na provoz na tratích. Noví dopravci vzeší ze soutěží by měli začít jezdit nejdříve v letech 2018 a 2019. Minimálně rok potrvá, než ministerstvo dopravy soutěže vypíše, a bude tak dost času rozpor v zákonech vyřešit, řekl Ťok ČTK. "Pokud by se měnil zákon o zadávání veřejných zakázek, čemuž ministerstvo pro místní rozvoj nebude bránit, státní akciové společnosti by získaly stejnou výjimku, jako mají na základě schváleného pozměňovacího poslaneckého návrhu obce a kraje," uvedlo na webu MMR. Řešením by byla také změna zákona o Českých drahách, což podle MMR může provést ministerstvo dopravy.

23. 11. 2016 Rakouská novinka Cityjet bude zajíždět na jihočeské koleje

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rakouska-novinka-cityjet-bude-zajizdet-na-jihoceske-koleje-1325774>)

Na českých kolejích se v polovině února objeví úplně nový vlak; potěší přitom zejména Jihočechy. Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) začnou se začátkem nového grafikonu posílat z Vídně do Českých Velenic zbrusu novou regionální soupravu Cityjet. Postupem času se její provoz na jihu Čech rozšíří. Nový jízdní řád pro jižní Čechy dnes představilo vedení Českých drah v mimořádném expresu Praha – České Budějovice. Rakouské dráhy koupily od Siemensu přes šedesát elektrických jednotek Cityjet, s jejich nasazením počítají od 11. prosince v regionální dopravě a vídeňské S-Bahn. Do Velenic budou zajíždět dva páry vlaků, uvedl ředitel Regionálního obchodního centra ČD v Českých Budějovicích Jiří Kafka. Od prosince příštího roku by měl být provoz Cityjetů prodloužen až do Českých Budějovic, krajská metropole tak získá přímé spojení do rakouského hlavního města po osmi letech. Stejně tak se počítá s nasazením Cityjetů na spěšné vlaky mezi Lincem a Českými Budějovicemi.



České dráhy dnes představily i další novinky z grafikonu na jihu Čech. Převratnou událostí bude zavedení expresů mezi Prahou, Tábořem, Budějovicemi a Lincem. Podobu expresu dnes dráhy předvedly veřejnosti na mimořádném vlaku: jde o čtyři zmodernizované vagony známé z vlaků EuroCity v čele s lokomotivou Škoda řady 380. Ta na cestě do Lince využije všechny tři napájecí systémy, kterými je vybavena. Na jih Čech dosud nejezdila. Expresy nabídnou cestujícím kvalitu na jihu Čech nezvyklou. Na jihočeských rychlících je totiž dosud možné spatřit staré koženkové vagony. V expresech budou cestující obsluhovat stewardky, v první třídě bude voda a tisk zdarma. Ceny jízdenek zůstanou na úrovni nynějších rychlíků. Ty budou i nadále obsluhovat stanice, které expresy minou, nově zastaví v Plané nad Lužnicí. Na expresy bude navazovat celá jihočeská doprava. Přibude například spoj z Lipna s přestupem na expres v Rybníku. Dráhy rovněž zavádí ranní vlak z Českých Velenic do Gmündu, který má především sloužit českým žákům rakouské střední školy.

Dráhy se obecně snaží zvýšit kvalitu i na dalších linkách. „Podstatně rozšíříme nabídku občerstvení ve vlacích formou roznášky, takzvaný minibar,“ uvedl člen představenstva Michal Štěpán. Vedle linek mezi Prahou a Českými Budějovicemi se minibar objeví například na trasách z Prahy přes Plzeň do Klatov a Chebu. Rozšiřuje se i možnost internetového připojení skrze WiFi. S příchodem nového jízdního řádu jej bude nabízet 608 vlaků, což je o 80 vlaků více než před rokem. Na jaře by se měly dočkat i zmíněné jihočeské expresy. Rozvoj WiFi souvisí s postupným nasazováním modernizovaných vagonů do provozu, celkem je lze spatřit na 15 hlavních dálkových linkách. Z vlaků tak postupně mizí koženka, kterou jedni proklínají, jiní na ni nedají dopustit.

24. 11. 2016 SŽDC chrání zájmy státu. Uhradí peníze za opravu hlavního nádraží, aby neplatila smluvní pokutu (Praha hl. n.)

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

Správa železniční dopravní cesty odešla na účet společnosti Grandi Stazioni Česká republika s.r.o. zhruba půl miliardy korun. Jde o krok, kterým se správce železnice snaží předejít účelovému zneužití smluvních sankcí, pokud by s platbou vyčkával až na ukončení soudního sporu. Částka vychází ze znaleckého posudku, který si z důvodu cílené nespolupráce společnosti Grandi Stazioni (GS) zadala sama státní organizace. Společnost GS nárokuje u SŽDC v důsledku ukončení nájemní smlouvy na pražském hlavním nádraží z důvodu uplynutí doby jejího trvání částku přesahující 770 milionů korun, ačkoliv původně v médiích hovořila o téměř dvojnásobné sumě. Tato částka podle GS odráží reálné náklady spojené s modernizací nádražní budovy po realizovaných účetních odpisech.

SŽDC by za současných okolností, kdy GS odmítá přes opakované urgencye v dostatečném rozsahu předložit potřebné doklady prokazující skutečnou realizaci a hodnotu celého prezentovaného technického zhodnocení a oprav odbavovací haly a Fantovy budovy, vyčkala řádného konce probíhajícího soudního sporu tak, aby vyplacená výše byla s ohledem na sporná stanoviska stran určena nezávislým soudem. Bohužel smlouva z roku 2003, kterou podepsalo tehdejší vedení Českých drah, obsahuje i velmi vysokou smluvní pokutu ve výši 0,5 % z dlužné částky za každý den prodlení, což pro představu znamená skoro 4 miliony korun denně, pokud by se vyšlo z celkové výše pohledávky požadované GS. Tato společnost používá hrozbu smluvní pokuty navíc jako jedinou odpověď na urgencye SŽDC k předložení všech potřebných dokladů. „SŽDC proto za této situace bezodkladně zajistila zpracování znaleckého posudku, z jehož závěru vyplynulo akceptovatelné zdokladování tvrzeného nároku, a to pouze v částce 565 684 343,46 Kč. To je suma, u které máme za to, že byla v prostorách hlavního nádraží opravdu investována s odkazem na doposud zajištěné dodavatelské faktury a další doklady s odpočtem již realizovaných účetních odpisů. Tuto částku proto SŽDC odesílá na účet společnosti GS,“ vysvětluje náměstek generálního ředitele pro správu majetku SŽDC Tomáš Drmola a zároveň doplňuje: „Musíme chránit zájmy státu a tedy postupovat s péčí řádného hospodáře“. Zbývající rozdíl oproti celkové částce požadované GS však žádným hodnověrným způsobem dokladován není a SŽDC proto nemůže tuto zbývající část tvrzeného nároku uhradit jako řádně podloženou.

Spor není ukončený, stejně jako dokladování a nárokování jednotlivých položek. „Nicméně již v této fázi zkoumání jsme překvapeni tím, že společnost GS do zbývající tvrzené části nároku zahrнула i takové položky v řádu desítek milionů korun, které jsou představovány např. odstupným, které společnost GS dříve zaplatila společnosti ČD za její jednostranné odstoupení z projektu revitalizace železniční stanice Karlovy Vary a které s technickým zhodnocením železniční stanice Praha hlavní nádraží samozřejmě nemá nic společného,“ doplňuje Drmola. „Proto nevylučuji, že probíhající soudní řízení přinese další podobná překvapení, která mohou naopak vést SŽDC k nárokování určitých částek vůči společnosti GS. SŽDC má navíc stále záruku italské mateřské společnosti GS pro případ nesplnění finančních závazků její české dcery,“ uzavírá Drmola.

Správu pražského hlavního nádraží přebrala Správa železniční dopravní cesty 17. října 2016, kdy zanikla nájemní smlouva s dřívějším správcem objektu. Původní smlouva mezi Českými drahami a Grandi Stazioni byla uzavřena 17. prosince 2003 na dobu určitou. Na SŽDC přešla budova hlavního nádraží včetně této smlouvy až v rámci prodeje části závodu, který proběhl v letošním roce.

SŽDC je státní organizace, která hospodaří s železničními dráhami v majetku státu a plní funkci vlastníka a provozovatele dráhy ve smyslu zákona o dráhách. Zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty a správy nádraží. Také přiděluje kapacitu dopravní cesty na celostátní dráze a na regionálních drahách ve vlastnictví České republiky. S téměř 18 000 zaměstnanci patří mezi největší české firmy.

24. 11. 2016 Cerhenický drážní okruh boduje ve světě, zkouší metro pro Peru a shání strojevedoucí

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cerhenicky-drazni-okruh-boduje-ve-svete-zkousi-metro-pro-peru-a-shani-strojevedouci-1325795>)

Zkušební železniční okruh ve středočeských Cerhenicích začíná získávat globální vavříny. V těchto dnech se zde dokončují testy italské soupravy, která bude jezdit na dvou právě budovaných městských linkách v peruánské Limě. Světový rozměr zakázky dokresluje skutečnost, že vlaky pro Peru testované v Čechách vyrábí v Itálii japonský obr Hitachi Rail. „Je to názorný příklad, jak je

dnes světový průmysl globalizován. Bylo velmi těžké prosadit se na trzích i mimo Evropu, ale vzhledem k tomu, že disponujeme špičkovými odborníky, se nám tento obchod podařil," říká Antonín Blažek, předseda představenstva Výzkumného ústavu železničního (VÚŽ), jehož je okruh hlavním aktivem. I díky jihoamerické zakázce je VÚŽ nejziskovější dcerou Českých drah. Blažek očekává, že podnik letos ještě vylepší loňské tržby, které přesáhly 400 milionů korun. Zisk činil 133 milionů. I proto si může ústav dovolit zachraňovat některé staré unikátní stroje, nedávno například osmdesátiletý motorák Stříbrný šíp.



Ověřovací jízdy na okruhu v současnosti absolvují rovněž legendární vysokorychlostní vlaky ICE od Siemensu, přesněji řečeno jejich nejnovější verze pro Deutsche Bahn. Kroužily a krouží zde všechny nové lokomotivy od významných výrobců, například Bombardieru nebo Siemensu, největší pozornost ale zřejmě přitáhly rychlovlaky AGV od Alstomu. „Máme zákazníky z celé Evropy, ale v posledních letech pozorujeme poptávku i mimo Evropu, z Ruska, Turecka a vidíme i zájem v Číně, Japonsku, Koreji, a tak dále," říká Blažek. A nemusí jít rovnou o testy celých strojů, ústav zkouší i jednotlivé komponenty, například dvojkolí, brzdy nebo podvozky. Dobrý byznys je podle Blažka posuzování shody a certifikace, k čemuž je VÚŽ vybaven potřebnými oprávněními. Blažek mluví i o spolupráci s čínskými výzkumnými centry, zatím ale jde spíše o vzájemné oťukávání. „Je to na začátku a je to obtížné v tom, že Čína je pro nás země neprobádaná," doplnil ředitel.

Dva okruhy v Cerhenicích u Velimi jsou v Evropě unikátem. Větší měří přes třináct kilometrů, menší čtyři. Disponují pěti napájecími systémy, maximální rychlost je 230 kilometrů v hodině. Podobnou infrastrukturu už lze v dnešní regulaci svázané Evropě postavit jen těžko. Své velké budovatelské plány nedávno odložili Španělé. „Můžeme měnit napětí, vyrábět poruchové stavy, podpětí, rázy, ... to zákazníci chtějí. Vlak je totiž pojezdový počítač, velmi citlivý na různé výpadky a změny napětí," popisuje Blažek. Vzápětí se v nadsázce zamyslí: „Základní filozofická otázka vztahů na železnici není, jestli si nějaký manažer rozumí s jiným, ale je to vztah kolo kolejnice a sběrač trolej. To je interakce. Je na to celá věda, jde o ochranu proti vykoľežení. A stále je tam mnoho nezodpovězených otázek," říká.

Není ale vše tak růžové, jak by se mohlo zdát při pohledu na svištěcí ICE. VÚŽ těžko shání potřebné zaměstnance. „Trpíme všemi neduhy současné doby, tedy, že v dnešní společnosti je chronický nedostatek odborníků. Sehnat někoho, kdo je sofistikovaný, vědecky založený a ještě s praktickými zkušenostmi je téměř nemožné, musíme si ho sami vychovat," říká manažer. A nejde jen o vědecké kádry. VÚŽ se rozhodl, že vůbec poprvé zaměstná vlastní strojvedoucí. Reaguje tak na stále složitější situaci na pracovním trhu, kde se projevuje stále větší nedostatek strojvedoucích. Potřeby zkušební okruhu dosud pokrývalo především sesterské ČD Cargo „zápůjčkou" vlastních strojvedoucích, což bylo výhodné pro obě strany. Půjčovací kapacity na trhu se ale tenčí. Akutní nedostatek strojvedoucích potvrzuje i prezident Federace strojvedoucích Jindřich Hlas.

24. 11. 2016 Oblíbená provizorní zastávka vlaků Na Knížecí zanikne kvůli nové čtvrti (Praha-Smíchov Na Knížecí)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/vlakova-zastavka-na-knizeci-se-rusi-d6b-/praha-zpravy.aspx?c=A161124_131122_praha-zpravy_rsr)

Původně provizorní, nakonec však roky provozovaná pražská zastávka vlaků Na Knížecí brzy zanikne. Musí ustoupit stavbě nové čtvrti Smíchov City. Lidé si ji přitom oblíbili. Od prosince bude vlak nově zastavovat blíže Smíchovskému nádraží, na severním nástupišti. Zastávka Na Knížecí vznikla v červnu v roce 2010, jako dočasné řešení výluky tramvají do Řep. Nakonec si zastávku lidé oblíbili natolik, že se provoz zachoval a počet cestujících každoročně narůstal. Mimo jiné proto, že byla blízko dalším spojům hromadné dopravy. Teď mají Pražané i Středočeši cestující vlakem na lince S65 (Rudná – Chýně – Hostivice – Hlavní nádraží) na využití těchto výhod už jen dva týdny. Organizátor pražské dopravy Ropid spolu s Českými drahami musí kvůli stavbě nové čtvrti zastávku přesunout. „Vlaková zastávka Na Knížecí ukončí provoz 10. prosince spolu se změnou jízdního řádu na železnici. Pro rok 2017 už bohužel nemáme povolení k tomu, aby tam vlaky stavěly," řekl iDNES.cz mluvčí Ropidu Filip Drápal.

Nově se bude vystupovat na severním nástupišti Smíchovského nádraží u Radlické lávky. Jenže přístup na nástupiště není úplně zřetelný, Ropid proto společně s městskou částí zřídí lepší značení. Vlak bude dál jezdit po vytižené lince Praha – Beroun na Hlavní nádraží. Podle Drápala je jízdni řád nastavený tak, aby nedocházelo k žádnému většímu zdržení. Zastávka se ruší kvůli stavbě projektu Smíchov City developerské firmy Sekyra Group, která na místě bývalého nákladového nádraží postaví novou čtvrť. „Koncem roku by podle harmonogramu projektu došlo ke kolizi s přípravnými pracemi

projektu Smíchov City. Protože jsou jízdní řády zpracovávány pro celý kalendářní rok, bude zastávka Na Knížecí posunuta blíže ke Smíchovskému nádraží, kde byla před několika lety," řekl Leoš Anderle, výkonný ředitel developerské firmy Sekyra Group.

24. 11. 2016 Územní rozhodnutí na rychlodráhu má být do dvou let. Kladno k ní má výhrady (Praha – letiště/Kladno)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/zacne-stavba-rychlodrahy-0h3-/praha-zpravy.aspx?c=A161123_2287743_praha-zpravy_rsr)

Po dvaceti letech plánů a odkladů by mohly začít projektové práce trati z Prahy do Kladna. Vydání územního rozhodnutí se však může protáhnout na dva roky. Jednání brzdí některé obce, kterým se nelíbí dvojkolejná varianta. Město Kladno zase dál hovoří o nutnosti zahloubení tras pod zem. Společnost Cedop, která se účastnila výběrového řízení na projekční práce na úseku z Veleslavína do Ruzyně, neuspěla s odvoláním na průběh výběrového řízení u Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). „Zákonná lhůta uběhla, odpověděli jsme, že si nejsme vědomi žádného pochybení," uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Firma se ještě mohla odvolat k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Podle náměstka ředitele Stavební správy západ SŽDC Bohuslava Stečinského, který má projekt na starosti, to ale neudělala. „Lhůta pro odvolání k ÚOHS vypršela 15. listopadu. Museli by to podat zároveň i k nám a my žádné odvolání neevvidujeme," uvedl pro MF DNES Stečinský. Předpokládá tak, že se smlouva uzavře s vítězným sdružením Metroprojekt a Sudop Praha a projekční práce se rozběhnou. Do vydání územního rozhodnutí to ale může trvat ještě dva roky.

Na trase by vznikla parkoviště pro auta

Trať z Veleslavína do Ruzyně v délce necelé čtyři kilometry má být po modernizaci dvoukolejná a elektrifikovaná s navrhovanou rychlostí souprav asi osmdesát kilometrů za hodinu. Na zastávce Ruzyně se počítá s vybudováním P+R parkoviště o kapacitě asi devět set míst. Na ni má navazovat pětikilometrová odbočka na letiště se zastávkou na Dlouhé míli, kde by mohlo být dalších tisíc parkovacích míst.

Modernizace trati z Prahy do Kladna je podle programového prohlášení prioritou i pro novou středočeskou vládu složenou ze zástupců ANO, STAN, ODS a tří zastupitelů TOP 09. Nový náměstek pro dopravu František Petrtyl (ANO) potvrdil, že se projektu bude věnovat. „Akcí bylo na stole už několik. Jsou v tom zájmy letiště, už jsem hovořil s primátorem Kladna a teď se chystám i na SŽDC," řekl Petrtyl, který podle svých slov může tlačit i na ministra Dana Ťoka (ANO) a využít stejné stranické příslušnosti. Petrtyl nicméně připustil, že modernizace trati je především akcí SŽDC.

Posun zaznamenal úsek z Ruzyně do Kladna

Jistý posun v přípravách projektu, jehož značná část vede přes Středočeský kraj, zaznamenal úsek z Ruzyně do Kladna. Podle náměstka Stečinského je dokumentace v podstatě hotová, územní rozhodnutí by mohlo být vydáno příští rok na podzim. „Probíhá projednání v jednotlivých obcích a u dotčených orgánů státní správy a kontaktování majitelů pozemků, kteří v úseku mají svoje zájmy," řekl Stečinský. Jenže primátor Kladna Milan Volf stále nesouhlasí s dvoukolejnou variantou trati ve svém městě. Tvrdí, že tento dvacet let starý projekt nic nového kromě obrovské investice nepřináší. Navíc město dvoukolejnou trať zrušilo před půl rokem při posledním schvalování územního plánu. „Máme jinou alternativu, tu chceme projednávat, ale nikdo na to moc neslyší," říká Volf. Věc prý lze řešit mnohem levněji a své námitky primátor největší středočeské aglomerace poslal ministerstvu dopravy. „Když opravíme koleje, uděláme nádraží a vyměníme vlakové soupravy, je to naprosto stejná doprava, ale za dvě miliardy," myslí si. Ministr Ťok ale v odpovědi Kladnu uvedl, že „současný záměr považuje koncepčně za stabilizovaný". Ministr dále uvedl, že učiní vše pro to, aby byl projekt realizován v této podobě pouze s nutnými modifikacemi a vyjádřil lítost nad rozhodnutím rady města. Podle Ťoka to povede k dalšímu oddálení realizace. Ani SŽDC o jednokolejně variantě neuvažuje, vychází z doporučení centrální komise ministerstva dopravy, která dvoukolejku schválila. „Projekt by tím byl zásadně omezen. Uvažovaná kapacita trati by klesla," komentuje námitky Kladna Stečinský. Dodal, že tento úsek má svoje problémy, nicméně je šance dostat se v průběhu příštího roku k vydání územního rozhodnutí.

Kladno chce trať zahloubit

Město Kladno ale ústy svého primátora dál hovoří i o zahloubení trati v centru města, má i studii proveditelnosti. „Víme přesně, kudy by trať prošla, kde by se nastupovalo. Byla by to moderní odpovídající rychlodráha. Ale na tohle nikdo neslyší. Psali jsme na ministerstvo a přišla nám odpověď, že tomu nerozumíme a že to bude tak, jak to je," dodal Volf. O zahloubení trati se ale vedly debaty i v Praze 6 v úseku mezi Dejvicemi a Veleslavínem. Tam je podle náměstka Stečinského už

povrchová varianta v podstatě neprojednatelná. „Navrhuje se řešení tunelem. Jen samo o sobě tunelové řešení znamená navýšení rozpočtu o tři a půl miliardy korun,“ uvedl konkrétní částku Stečinský. Modernizace úseku z Prahy do Kladna, kterou česká vláda označila za prioritní, má předpokládané náklady dvacet pět miliard, bude ale určitě vyšší i kvůli zmíněnému tunelu z Dejvic. Do roku 2023 pak lze na její realizaci čerpat peníze z operačního programu Doprava II. SŽDC jinak využívá i program CEF EU. Z něj nyní získala grant na rekonstrukci Negrelliho viaduktu u holešovického výstaviště, který je také součástí projektu. „Soutěžíme zhotovitele. Pokud nedojde k průtahům při výběrovém řízení, příští rok by mohla začít samotná rekonstrukce,“ uzavřel náměstek ředitele Stečinský.

Rychlodráha Praha – Kladno

Dvacet let připravovaný projekt dvoukolejné elektrifikované trati z Prahy do Kladna s odbočkou na Letiště Václava Havla předpokládá investici přes dvacet miliard korun. Nyní se ve špičce přepraví v jednom směru na trase Praha – Kladno asi devět stovek cestujících za hodinu. Na modernizované trati by to bylo něco přes sedm tisíc. Cesta z Prahy do Kladna by trvala třicet minut, na letišti by byli Pražané ještě o tři minuty dříve.

Navrhovaná P+R po trase

Schválená studie proveditelnosti s názvem „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“ počítá i s P+R parkovišti. V návrhu jsou:

- Praha-Ruzyně cca 900 míst
- Praha-Dlouhá míle cca 1 000 míst
- Jeneč cca 250 míst
- Hostivice cca 450 míst
- Malé Přítočno cca 400 míst
- Kladno cca 280 míst

25. 11. 2016 Dráhy dostaly pokutu 200 tisíc. Nezákonně zvýhodnily plzeňskou Škodu (RegioPanter)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/antimonopolni-urad-pokutoval-ceske-drahy-za-nakup-vlaku-od-skody-pyn-/eko-doprava.aspx?c=A161125_104347_eko-doprava_suj)

České dráhy chybovaly s nákupem elektrických jednotek RegioPanter od Škody Transportation a kvůli porušení zákona o veřejných zakázkách musí zaplatit pokutu 200 tisíc korun. Kvůli stejné transakci ale dopravci hrozí podstatně větší škoda: vrácení části evropských dotací. Předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže Petr Rafaj v rozkladu potvrdil dvousettisícovou pokutu u zakázky na dodávku patnácti třívozových elektrických jednotek z roku 2011. V ní vyhrála Škoda Vagonka, která patří do skupiny Škoda Transportation. V soutěži byla jediná. Ostatní výrobci se nepřihlásili, protože podle nich byly příliš krátké lhůty na výrobu a schválení, poukazovali například i na požadavek širokých dveří.



ÚOHS pokutoval České dráhy za to, že dodatkem změnil původní obsah smlouvy a tím ji tak výrazně změnil. Dodatek se týkal právě smluvní pokuty za zpoždění dodávky, České dráhy neměly podle dodatku právo účtovat pokutu za dobu, kdy vlak jezdil pouze ve zkušebním provozu, ale nebyl ještě schválen. „Vybraný dodavatel byl tedy změnou provedenou dodatkem zvýhodněn oproti jiným konkurenčním uchazečům. Pokud by zadavatel již při zahájení zadávacího řízení stanovil, že smluvní pokuta nebude požadována v průběhu zkušebního provozu, nelze vyloučit, že by měla pozitivní dopad na počet obdržených nabídek a že by zadavatel mohl obdržet výhodnější nabídku od některého z dalších potenciálních dodavatelů,“ řekl předseda ÚOHS Petr Rafaj.

České dráhy pokutu odmítají. „Trváme na tom, že k pochybení z naší strany nedošlo. Rozhodnutí analyzujeme a ve lhůtě pro podání opravného prostředku zvolíme odpovídající postup,“ řekl mluvčí Českých drah. Pokuta od ÚOHS jsou ale drobné v porovnání s tím, co hrozí Českým drahám za vstřícnost vůči Škodě od jiných veřejných institucí. Nákup RegioPanterů byl totiž financován z evropských peněz a ministerstvo financí usoudilo, že nevymáhání smluvní pokuty bylo také v rozporu se zákonem, a chce část peněz vrátit. Podle pololetní zprávy Českých drah jde o 545 milionů korun. Jedná se o peníze i za nákup vlaků od dalších výrobců, nejen od Škody.

25. 11. 2016 Levnější, rychlejší, pohodlnější. Šumavskou lokálku čekají velké změny (trati č. 194, 197, 198)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/levnejsi-rychlejsi-pohodlnejsi-sumavskou-lokalku-cekaji-velke-zmeny-1325874>)

Vyšší rychlost, více komfortu a levnější jízdenky slibuje společnost GW Train Regio, která bude místo Českých drah od 10. prosince 2017 provozovat takzvané šumavské lokálky. Podle jihočeského hejtmana Jiřího Zimoly (ČSSD) kraj ušetří 300 milionů korun a dalších 150 milionů podle něj ušetří stát, který na regionální veřejnou dopravu přispívá. Zimola podepsal smlouvu s předsedou představenstva společnosti Peterem Bosáčkem. Společnost GW Train Regio bude zajišťovat osobní přepravu na třech regionálních železničních tratích, a to České Budějovice – Černý Kříž, Číčenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary. Smlouva je uzavřená na 15 let. Kraj za služby uvedené společnosti uhradí 2,25 miliardy korun. Oproti dosavadnímu provozovateli, kterým jsou České dráhy, díky tomu ušetří 300 milionů a zároveň se tím podle kraje zvýší komfort pro cestující. Robert Krigar, generální ředitel Skupiny Jihotrans, do které společnost GW Train Regio patří, řekl, že podle tarifu společnosti by mělo být základní jízdné na většině úseků oproti současnosti levnější. "Pokud bude z jejich strany zájem, budeme se také snažit přijmout co nejvíce současných zaměstnanců Českých drah, kteří tu pracují," dodal Krigar. Standardem ve voze bude WIFI připojení, zásuvky u sedadel, která budou polohovatelná. Zvýší se i rychlost cestování. Moderní vozy poskytnou prostor pro přepravu jízdních kol, kočárků a špatně pohyblivých lidí. "Na zmíněné tratě nasadíme celkem 15 vozidel Regio Sprinter, která tu ročně urazí zhruba 1,3 milionu vlakových kilometrů," uvedl Bosáček.

Společnost GW Train Regio získala kontrakt loni v březnu na základě výběrového řízení, kde s nejlevnější nabídkou zvítězila před společností ARRIVA Morava a právě Českými drahami. České dráhy se ale s námitkami obrátily na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže i Krajský soud v Brně. Ani u jedné instituce neuspěly a 4. listopadu byla všechna předběžná opatření na zákaz uzavření smlouvy mezi Jihočeským krajem a vítěznou firmou GW Train Regio zrušena. "Je to jasným důkazem toho, že jsme od samého začátku postupovali maximálně transparentně a v souladu se všemi právními předpisy," uvedl Zimola. Náměstek hejtmana pro dopravu Jan Kubík řekl, že s příchodem společnosti GW Train Regio na regionální tratě se zvýší i rychlost cestování. "Pozitivně se změna odrazí v rozvoji cestovního ruchu na Českokrumlovsku, Prachaticku a v jihočeské části Šumavy včetně propojení s bavorským dopravním systémem v Novém Údolí – Haidmühle," řekl Kubík.

25. 11. 2016 Desítky mrtvých po srážce vlaků v Íránu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/1964044-desitky-mrtvych-po-srazce-vlaku-v-iranu>)

Nejméně 43 mrtvých a další desítky zraněných si ráno vyžádala srážka dvou vlaků v severoiránské provincii Semnán. Neštěstí se odehrálo na nádraží mezi provinční metropolí Semnán a městem Dámgán. Nehodu způsobil osobní vlak, který narazil do další soupravy, stojící ve stanici. Podle íránské státní televizní a rozhlasové společnosti IRIB při srážce čtyři vagony vykolejily a dva začaly hořet. Televize také odvysílala záznam, na kterém záchranné týmy pracují vedle hořících vagonů. Při nehodě přišli o život i čtyři zaměstnanci drah, kteří se v té době nacházeli ve vlacích. Všech 95 zraněných cestujících bylo převezeno do místních nemocnic, mnozí z nich jen s lehkými zraněními. „Zrovna jsem spal, když ke srážce došlo. Myslel jsem si, že to je nálet... Když jsem otevřel oči, všude byla krev,“ citovala agentura Reuters jednoho ze zraněných cestujících. Některá z těl obětí byla zcela ohořelá, což ztěžovalo jejich identifikaci. Guvernér provincie Mohammad Rezá Chabbáz prohlásil, že se příčina nehody stále vyšetřuje. Jeden z vlaků byl nejspíš z technických důvodů, které mohlo mít na svědomí chladné počasí, donucen zastavit asi 4,5 kilometru před stanicí. Druhý pak do něj narazil. K vyšetření příčiny nehody vyzval i íránský prezident Hasan Rúhání.



27. 11. 2016 Pat v hledání regulátora železnice. Kandidáti mají stejný počet bodů (Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/kandidati-na-drazniho-regulatora-maji-stejny-pocet-bodu-pju-eko-doprava.aspx?c=A161125_094538_eko-doprava_suj)

Výběr nového regulátora české železnice se nečekaně zkomplikoval. Po písemných i ústních zkouškách má totiž konkurz dva vítěze: Dalibor Zelený i Pavel Kodým získali stejný počet bodů. Kdo se regulátorem nakonec stane, záleží na ministru dopravy a vládě. Ministerstvo dopravy ani

výběrová komise se nechtějí k výběru nového předsedy Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře vůbec vyjadřovat, dokud nebude rozhodnuto. Pat ve výběru však potvrdilo iDNES.cz několik zdrojů z ministerstva dopravy. Kromě Zeleného a Kodyma byl ve hře ještě Jiří Pálka, jednatel společnosti Oredo, která organizuje dopravu v Královéhradeckém a Pardubickém kraji. Ten ale zůstal třetí. Čtvrtého Jana Bittera ani k testům a pohovoru nepozvali, komise zjistila, že nespůlnil požadavky na post předsedy. Nového předsedu jmenuje vláda na návrh ministra dopravy. Dana Ťoka tak čeká nelehký výběr, koho určit jako předsedu, když mají oba stejný počet bodů. Nabízí se také možnost soutěž zrušit a vybírat znovu.

Větší šance má prý Kodym

Částečně může jít také o politickou hru: Zelený je členem ČSSD, kandidoval v posledních volbách neúspěšně do Senátu. Proti Zelenému, který působil dvakrát jako generální ředitel Českých drah, ale může mluvit i fakt, že se soudí o odstupné s Českými drahami. „Panují kvůli tomu obavy, jak by v takovém případě nestranně rozhodoval, když je pravděpodobné, že velká část řízení se bude týkat Českých drah,“ řekl zdroj iDNES.cz z ministerstva dopravy. Na ministerstvu dopravy je podle informací iDNES.cz větším favoritem Kodym, který dříve vedl Drážní úřad. Z jeho čela ho sesadil ministr úřednické vlády Zdeněk Žák, který v té době jmenoval i do vedení Českých drah právě Zeleného.

Proč nový úřad?

Vznik Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře schválili poslanci, Česko ho musí zavést kvůli nařízením Evropské komise. Současný spor o kapacitu pro vlaky na lince Praha – Brno mezi Českými drahami a RegioJetem ukazuje, že práci bude mít. Hlavní náplní by mělo být řešení sporů, zda nebyl některý dopravce poškozen při přidělování dopravní cesty. Ještě nedávno by takové spory nemusely být. Jenže dopravců přibývalo, zejména na hlavní trase, a současně roste i nákladní doprava, a tak je čím dál obtížnější se na koridor vejít. Typickou ukázkou jsou tratě Praha – Brno nebo Praha – Ostrava. Nový úřad bude sice patřit k nejmenším v zemi, jeho vytvoření však bude znamenat velký nápor práce. Šéf by pod sebou měl mít 15 až 25 úředníků, kteří mají přijít částečně z Drážního úřadu a Drážní inspekce. Úřad přitom podle zákona nedostane do pravomocí jen železnici, ale má řešit i případné spory na letišti a také kontrolovat cenovou politiku majitelů infrastruktury, tedy v Česku hlavně Správy železniční dopravní cesty a Letiště Praha.

28. 11. 2016 ČD Cargo prohrálo spor o ztrátový sklad. Musí si ho pronajímat dál (Lovosice)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-prohralo-arbitraz-kvuli-ztratovemu-skladu-v-lovosicich-phf/eko-doprava.aspx?c=A161128_092200_eko-doprava_nio)

Společnost ČD Cargo prohrála arbitrážní soud kvůli skladu v Lovosicích, který je každý rok ve ztrátě několika desítek milionů korun. Dceřiná firma Českých drah se snažila žalobou vypovědět nebo změnit smlouvu na pronájem s developerem Hyparkos, soud ale rozhodl, že kontrakt platí v současné podobě. Podle interního posudku uzavřelo v roce 2008 tehdejší vedení státního dopravce nevýhodnou smlouvu, a to i ve srovnání s cenami před krizí. ČD Cargo kvůli tomu dokonce v květnu podalo trestní oznámení. Sklad nepokryje ani vlastní náklady, například loňská ztráta činila zhruba 55 milionů korun, v roce 2013 to bylo 66,5 milionu korun. Informuje o tom server Lidovky.cz. „Arbitrážní soud rozhodl, že smlouva mezi společnostmi ČD Cargo a Hyparkos je platná a nájemní vztah tak nadále pokračuje, a to až do roku 2025. Z této skutečnosti plyne, že s pronajímatelem budeme dále jednat o našich podmínkách,“ řekl serveru šéf ČD Cargo Ivan Bednárik. Žádná další jednání zatím naplánována nejsou. Vytíženost skladu ale roste. Loni byl zaplněn zhruba z 80 procent, letos by to mělo být lepší. Zboží do Lovosic přivezlo asi o 1 500 kamionů více než loni. „Nadále budeme uplatňovat aktivní obchodní politiku a snažit se o zvýšení konkurenceschopnosti haly vylepšováním jejích parametrů z hlediska kapacity, variability a nejvyšší možné využitelnosti. Dlouhodobým cílem pak je nalezení strategického partnera,“ dodal Bednárik.

28. 11. 2016 Čína vybuduje nové železniční trasy z Peking, projekt spolkně 900 miliard

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cina-vybuduje-nove-zeleznicni-trasy-z-pekingu-projekt-spolkne-900-miliard-1325931>)

Čínská Národní rozvojová a reformní komise schválila projekt železničního spojení Peking, se sousedními městy v hodnotě 247 miliard jüanů (907 miliard korun). Projekt je součástí vládního

úsilí o zlepšení propojenosti okolí hlavního města, napsala agentura Bloomberg. Návrh zahrnuje devět železničních spojení Pekingu, a to s přístavním městem Tchien-t'in, městy v severní provincii Chej-pej a také s novým letišťem v hlavním městě.

Vláda se podle komise snaží najít pro projekt řadu investorů. Nové železniční trasy o celkové délce 1 100 kilometrů by měly být dokončeny do roku 2020. Vláda v rámci nových tras také plánuje zřídit více železničních zastávek v menších městech a zlepšit koordinaci tranzitních center, aby se zkrátil čas přepravy. Počet obyvatel v oblastech, které má nový železniční projekt propojit, je zhruba 110 milionů. Projekt bude zahrnovat oblast o ploše 212 000 kilometrů čtverečních, což je dvojnásobek velikosti Jižní Koreje, upozornila agentura Reuters.

28. 11. 2016 Rychlíkový chaos. České dráhy odmítají uznávat jízdenky nové konkurence (Plzeň – Most od 11. 12. 2016)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-odmitaji-uznavat-jizdenky-konkurence-fvj-eko-doprava.aspx?c=A161123_2287719_eko-doprava_nio)

Cestující mezi Plzní a Mostem od 11. prosince čeká při plánování cesty vlakem nejen hledání času odjezdu, ale i dopravce. Vstup konkurence na další tuzemskou trať upozornil na dlouho neřešený problém české železniční dopravy: vzájemné uznávání jízdenek dopravci. Na trať poprvé vyrazí státem objednané rychlíky u soukromého dopravce GW Train Regio. Spolu s nimi se však po kolejích budou prohánět rychlíky a osobní vlaky placené z krajských peněz v režii Českých drah. Každý z dopravců bude mít své jízdenky, jiné nebude uznávat. Komplikace je to především pro pravidelné cestující s dlouhodobými jízdenkami, což podle odborníků může vést k jejich odlivu. Ze šesti rychlíkových spojů denně budou čtyři připadat na GW Train Regio, dva budou dál provozovat České dráhy. Těm zůstávají i osobní vlaky na této trase. „Zejména pravidelní cestující budou poškozeni tím, že pro ně v podstatě některé vlaky zmizí z nabídky,“ říká Tomáš Záruba z Centra pro efektivní dopravu. „Kdo jezdí denně a chce mít předplaceno s flexibilní možností využít cokoliv svým směrem, ten zapláče. Stejně tak ten, kdo podniká cesty sice často, avšak různými směry,“ dodal. GW Train Regio se pokoušel s Českými drahami dohodnout na tom, aby si společnosti jízdenky vzájemně uznávaly, ale neuspěl. Každý dopravce proto bude jezdit podle svého tarifu. GW Train je nyní v základních cenách levnější. Přišel i se slevovými kartami, například celoroční jízdenkou za 14 tisíc korun. Celoroční jízdenky znamenají připoutání k jednomu dopravci, a tudíž menší výběr vlaků. Například pokud ráno pojedou cestující s Českými drahami v 5:53 rychlíkem do Plzně něco vyřídí na úřadech a před desátou dopoledne zjistí, že může jet zpět, bude mu zpáteční lístek od Českých drah k ničemu. Rychlík v deset totiž bude jezdit v barvách GW Train Regio. České dráhy ten svůj přistaví až v poledne.

Právní překážky

České dráhy vysvětlují neuznávání jízdenek tím, že neexistuje platná legislativa, která by upravovala vzájemné uznávání jízdních dokladů. „Dosavadní snahy o obchodní dohodu v této oblasti vždy narazily na právní překážky a hlavně neexistenci clearingového centra,“ tvrdí mluvčí ČD Radka Pistoriusová. Zajímavé však je, že u vlaků provozovaných pro stát České dráhy bez problémů s konkurencí spolupracují. Pokud si cestující koupí jízdenku z Prahy do Kraslic, jede na jeden lístek nejdřív s Českými drahami a poté ze Sokolova do Kraslic s GW Train Regio. I proto odmítnutí vypadá spíše jako obstrukce proti nástupu soukromníků. Soutěžím na provoz vlaků se České dráhy snaží bránit za každou cenu.

Soutěž na provoz státních rychlíků mezi Plzní a Mostem, kterou vyhrála firma GW Train Regio, následně zrušil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Ministerstvo dopravy se však kvůli výrazné úspoře rozhodlo zadat zakázku přímo. Za každý kilometr bude platit 78 korun, kraje na téže trati platí Českým drahám zhruba o čtvrtinu vyšší cenu.

Předčasná liberalizace?

Státní dopravce nepočítá s tím, že by byl na začátku benevolentnější ke klientům, kteří přijdou s jízdenkou od soukromníka. „Je to důsledkem předčasné liberalizace bez ošetření kritických míst ze strany státu. V důsledku bude touto liberalizací cestující poškozen, minimálně v oblasti odbavení, kde není státem zajištěna tarifní integrace, a přesto se již otevírá trh veřejné železniční dopravy,“ dodala Pistoriusová. Řešení chaosu na trase jsou dvě. Kraje vážně uvažují, že i zbývající dva rychlíky zadají přímo dopravci GW Train Regio. Ministerstvo dopravy chce navíc spustit jednotný tarif včetně clearingového centra. Slibuje ho však nejdříve na rok 2019.

28. 11. 2016 Správa železnic přidělila kapacitu na trati do Brna RegioJetu (Praha – Brno)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/sprava-zeleznic-pridelila-kapacitu-na-trati-do-brna-regiojetu/1420800>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) přidělila kapacitu na trati mezi Prahou a Brnem společnosti RegioJet. O shodné odjezdové časy usilovaly České dráhy. Správa železnic spoje podle zjištění ČTK dnes zanesla do interního systému a během dne rozhodnutí pošle dopravcům. České dráhy ani RegioJet se k přidělení kapacity na trati z Prahy do Brna dnes nechtěly vyjadřovat.

RegioJet bude moci od nového jízdního řádu vypravovat vlaky na trase Praha – Brno – Bratislava s odjezdy v 07:19 a 15:19. V 17:19 bude z Prahy vyjíždět spoj do Nového města u Uherského Hradiště. Ve směru z Brna do Prahy budou žluté vlaky soukromé společnosti vyjíždět v 06:09 a 07:09 a 17:09. Státní České dráhy, které byly dosud jediným osobním železničním dopravcem na trase, se proti rozhodnutí mohou odvolat. Nebude to mít ale odkladný účinek a konkurenční společnost tak může s provozem začít.

Veřejnosti chce správce železnic výsledky prezentovat ve středu, tedy poslední možný den, do kterého musí rozhodnout, kdo bude na trase jezdit. Většina tratí nového jízdního řádu, který vstoupí v platnost 11. prosince, je známá od konce října s výjimkou právě této trasy. Jízdní řád se zanesenými žlutými vlaky zveřejnil začátkem listopadu vyhledávač spojení Idos.cz s tím, že jde o předběžná data dodaná ze SŽDC. V srpnu ČD žalovaly Drážní úřad za to, že odmítl o jejich výhradách ohledně vstupu RegioJetu na trasu rozhodnout. Dráhy zároveň požadovaly, aby soud předběžným opatřením zakázal SŽDC dopravce na trasu pustit. Tento požadavek Českých drah ale Městský soud v Praze zamítl.

28. 11. 2016 RegioJet končí s přímým vlakem Praha – Zvolen, nahradí jej autobusy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-konec-spoju-praha-zvolen-dro-/eko-doprava.aspx?c=A161128_132907_eko-doprava_suj)

Soukromý dopravce RegioJet ukončí od 11. prosince provoz přímých vlaků mezi Prahou a slovenským Zvolenem. Jako důvod uvádí i postup slovenského ministerstva dopravy, které objednalo více přímých spojů mezi Zvolenem a Českem. „Spojení Prahy a Zvolena zůstane, ale v Martině cestující přestoupí na náš autobus,“ vysvětlil mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Podle něj na trasu nasadí dva autobusy se standardem Fun&Relax s individuálními obrazovkami v sedačkách se stewardy na palubě. Autobusy s výjimkou zastávek Zvolen, město a Banská Bystrica, zastaví na stejných zastávkách, jako dosud vlak.

RegioJet jako důvod konce spoje uvádí rozhodnutí ministerstva dopravy objednat téměř souběžně se spojem RegioJetu vlak ZSSK/ČD do České republiky. Zavedení přímých spojů Ostrava – Zvolen je jednou z největších změn v železniční dopravě na Slovensko od nového jízdního řádu. „Přestože zde rok jezdí RegioJet bez dotací, naráz se stát rozhodl k tomuto kroku. Současně RegioJetu byla přidělena trasa, která mimo jiné zahrnuje zbytečné 15 minutové čekání v Banské Bystrici, což samozřejmě výrazně snižuje atraktivitu vlakového spoje,“ dodal Ondrůj. RegioJet má i další důvod, proč spoj zrušit: nákladově jde o velmi náročný provoz. Trať z Martina do Banské Bystrice není elektrifikovaná, dopravce si tak musel půjčit pro provoz na Slovensku dieselovou lokomotivu, která veze vlak jen brzy ráno ze Zvolena a večer zpět. Vzhledem k hornatému profilu tratě je i její spotřeba vysoká. Šlo navíc o jediný dálkový spoj, kde v části úseku RegioJet neměl ani své stewardky.

28. 11. 2016 U Chodova pojedou vlaky až dvakrát rychleji, vznikne i moderní nádraží

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/rekonstrukce-zeleznice-v-chodove-dle-/vary-zpravy.aspx?c=A161128_2288872_vary-zpravy_ba)

Zvýšit rychlost vlaků a zlepšit komfort cestování. To je cílem modernizace železnice v Chodově na Sokolovsku za půl miliardy korun. Práce začaly letos, pokračovat budou na jaře. Během prací, při kterých se stavba neobejdou bez úplných výluk, dojde na kompletní úpravu dvou kilometrů tratě mezi Chodovem a Novým Sedlem, ležící na páteřní železniční cestě z Karlových Varů do Chebu. Za dílem, které vyjde na více než půl miliardy korun, stojí česká stavební společnost Chládek & Tintěra. Ta zahájila práce už letos úpravami ve stanici Nové Sedlo. „Tady stavbaři v zájmu zvýšení traťové rychlosti upravili koleje a přidali na ně čtyři nové výhybky. Tyto úpravy umožní rychlé odbočení z hlavní tratě do stanice Chodov rychlostí 80 kilometrů v hodině. Dosud tudy musely vlaky

jezdit pouze poloviční rychlostí," uvedla mluvčí společnosti Hana Tintěrová. Nejzajímavější částí projektu byla demontáž bývalého mostu vlečky přes železniční trať, jehož podjezdová výška neumožňovala pod něj umístit trakční vedení. „Komplikované demoliční práce jsme museli pečlivě naplánovat. Probíhaly za běžného provozu ve stanici. Přemostění jsme postupně rozebrali v částečných výlukách pomocí těžkotonážního autojeřábu. I pro nás, stavbaře, to byl docela nevšední zážitek," vysvětlil projektový vedoucí společnosti Martin Počta.

Výluka celé trati začne na jaře

Firma nyní přesouvá své zaměstnance do stanice Chodov a až do konce stavební sezony se zde bude věnovat přípravám dalších etap projektu. Za provozu nebo v částečných výlukách tam stavbaři vybudují základové patky pro nové sloupy trakčního vedení a připraví úpravy mostu na karlovarském zhlaví. „Stavba se až dosud obešla bez úplné výluky trati. K té dojde na jaře příštího roku, až začneme s přebudováním kolejíště ve stanici Chodov a spojky Chodov – Nové Sedlo. Čeká nás především výstavba nového ostrovního nástupiště s bezbariérovým přístupem a kratšího bočního nástupiště pro vlaky směřující do Nové Role," popsal Počta. Během výluky musí stavbaři stihnout také rekonstrukci trati ve stanici. Mezi jednotlivými stanicemi upraví trakční vedení a následně doplní dispečerskou řídicí techniku. „Vedle rychlejšího cestování se cestující mohou těšit především na moderní nádraží v Chodově s novými zastřešenými bezbariérovými peróny a osvětlením. Nebude chybět nový informační a orientační systém," doplnil Pavel Stoužil, obchodní ředitel společnosti Chládek & Tintěra.

Investorem úprav je státní Správa železniční dopravní cesty, která je od 1. července letošního roku vlastníkem více než patnácti stovek nádražních budov v republice. „V příštích dvou letech plánujeme opravovat nádraží v Chebu, kde se počítá s částkou 149 milionů. A ve Františkových Lázních, kde bychom měli proinvestovat 55 milionů korun," informoval mluvčí státní společnosti Marek Illiaš.

28. 11. 2016 Číňané poprvé oficiálně přiznali, že chtějí koupit Škodu Transportation (CRRC)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cinane-oficialne-chteji-skodu-transportation-fok/eko-doprava.aspx?c=A161128_180925_eko-doprava_rny)

Čínskou vládou ovládaný železniční gigant CRRC poprvé oficiálně přiznal, že zvažuje koupi českého výrobce kolejových vozidel Škoda Transportation. Obchod by pravděpodobně Číňany vyšel na desítky miliard korun. „CRRC Zhuzhou Electric Locomotive, společnost plně vlastněná CRRC, zvažuje akvizici Škody Transportation a přidružených firem a aktiv. Zhuzhou Electric Locomotive zatím v rámci této zamýšlené akvizice nepodepsalo žádné právně závazné dokumenty," oznámili čínští železničáři tamnímu regulátorovi.

Na dokument určený hongkongské burze upozornily Hospodářské noviny. Potvrdily se tím spekulace, které na trhu kolují již několik týdnů. Číňané by případnou koupí získali jednu z největších českých strojírenských skupin. Z vyjádření vyplývá, že Číňané mají zájem o celou skupinu. Do ní kromě titulárního výrobce lokomotiv a tramvají s loňským obratem 9,9 miliard korun (a provozním ziskem 3,4 miliardy) patří i výrobce napájecích systémů Škoda Electric, Škoda Vagonka či šumperský Pars nova, který se zaměřuje hlavně na modernizace starších vlaků.

Zakázky z Česka, dividendy na Kypr

I když se v poslední době Škodě daří získávat zakázky i v zahraničí, vyrostla na zakázkách z peněz českých daňových poplatníků – ať už pro České dráhy nebo pražský dopravní podnik. Některé vzájemné obchody byly navíc dost problematické. Za jednu ze zakázek pro plzeňskou Škodu například dostaly České dráhy minulý týden pravomocnou pokutu od antimonopolního úřadu. O mnoho řádů dražší byl loni rozhodnutý spor o pozdním dodání lokomotiv, kdy musely České dráhy paradoxně do Plzně poslat miliardové vyrovnání. Celá skupina loni zaznamenala růst tržeb o 1,9 miliardy korun na 18,28 miliardy korun. Dařilo se prakticky všem firmám ve skupině, výrazně klesly jen tržby Škody Electric. Z toho lze odhadovat, že by celá skupina stála desítky miliard korun. Německý list Handelsblatt navíc předpokládá, že i když Škoda není hráčem globálních parametrů, pro Číňany by byla cenná certifikace a know-how pro výrobu kolejových vozidel pro evropský trh. Otázkou také je, ke komu by případná platba ve finále směřovala. Oficiálním vlastníkem skupiny je kyperská firma Ceil. Server hľadacipes.org detailně zkoumal akcionářskou strukturu firmy. Za Ceilem se skrývá celkem 15 firem, konečných vlastníků je devět: Tomáš Krsek, Marek Čmejla, Jiří Diviš, Michal Korecký, Marek Krsek, Tomáš Ignačák, Josef Bernard, Jaromír Šilhánek a Michal Kurtinec.

29. 11. 2016 Kraje se poperou o pět miliard na vlaky, dotační politika je nutí do tendrů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kraje-se-poperou-o-pet-miliard-na-vlaky-dotacni-politika-je-nuti-do-tendru-1325976>)

Obnova vlakového parku v regionech nabere v příštích letech trochu jiný směr, než tomu bylo dosud. Ministerstvo dopravy má pro vládu připravený materiál, podle kterého by se kraje měly podělit o zhruba pět dotačních miliard. Peníze přitečou z nového operačního programu Doprava a nahradí tak peníze ze zrušených regionálních operačních programů (ROP). Z těch získaly kraje od roku 2010 dle údajů MMR zhruba tři miliardy. Věc má ale hned několik podmínek a z krajů rozhodně nad vyšší sumou nezni jednoznačný jásoť. Naopak. „Pět miliard pro kraje je o ničem, celkový požadavek je zhruba 35 miliard, jen my bychom potřebovali pro elektrickou trakci 800 milionů korun,“ řekl deníku E15 poradce jihočeského hejtmána pro dopravu Ivan Študlar. Podle něj by si třináct krajů mělo rozdělit minimálně 15 evropských miliard. Jednotlivé kraje navíc nemají peníze jisté, budou se o ně muset utkat v otevřené výzvě. To je zásadní rozdíl oproti skončenému „ropáckému“ období. „Takto není stále jasné, zda Ústeckému kraji budou přiděleny všechny finanční prostředky potřebné na jeho železniční projekty,“ uvedl náměstek ústeckého hejtmána Jaroslav Komínek. Přednost konkrétní přidělené částce by dal například i plzeňský hejtmán Josef Bernard. Evropská komise navíc podmínila podporu nákupu nových vlaků i dalšími body. Ten zásadní zní, že vlaky budou muset provozovat vítězové soutěží, navíc na zmodernizovaných kolejích. To by například Ústecký kraj diskvalifikovalo, neboť tamní politici počítají i po roce 2019 s přímým zadáním.

Ministerstvo dopravy kritiku z krajů odmítá, podmínky si podle něj klade Evropská komise. „Bylo navíc iniciativou ministerstva dopravy, že vůbec vyčlenilo peníze na nová vozidla i pro kraje. Dříve v tomto programu žádná taková položka nebyla,“ doplnil mluvčí Tomáš Neřold. Materiál měla ještě před koncem listopadu schvalovat vláda. Protože ale zároveň obsahuje i celostátní otevírání trhu a takzvanou státní půjčovnu vlaků, která má řadu kritiků především v ČSSD, odstřelují jej ostatní ministerstva salvou připomínek. S těmi se bude muset MD nyní vyrovnat.

29. 11. 2016 Metroprojekt může začít připravovat trať z Veleslavína na letiště (Praha-Veleslavín – LVHP)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/metroprojekt-muze-zacit-pripravovat-trat-z-veleslavina-na-letiste/1421037>)

Firma Metroprojekt může začít připravovat podobu železničního spojení mezi pražským Veleslavínem a Letištěm Václava Havla v Ruzyni. Proti výsledkům tendru, ve kterém Metroprojekt zvítězil spolu se společností Sudop Praha s cenou téměř 61 milionů korun, se nikdo neodvolal. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) tak dnes podepsala se sružením příslušnou smlouvu. ČTK to řekla mluvčí státní investorské organizace Kateřina Šubová. Klíčový úsek železničního spojení by se podle odhadů SŽDC mohl začít stavět nejdříve v roce 2020. „Jedná se o významný krok pro vybudování klíčového úseku železničního spojení hlavního města s mezinárodním letištěm. Modernizovaná trať z Masarykova nádraží do Kladna, s odbočkou na ruzyňské letiště, bude v celém úseku dvoukolejná a elektrifikovaná. Ve špičce tak na ni bude možné vypravit až šest párů osobních a spěšných vlaků za hodinu,“ uvedl generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

Úsek mezi Veleslavínem a letištěm v Ruzyni procházející přes Dlouhou míli navazuje na sporný úsek mezi Dejvicemi a Veleslavínem, kde se místní zastupitelé postavili proti modernizaci trati z Prahy do Kladna a požadují dražší a náročnější vedení železničního spojení tunelem. S tunelovým spojením nyní správa železnice počítá. Trasa chystaného modernizovaného spojení Praha – Kladno s odbočkou na letiště by měla vést z Masarykova nádraží do Stromovky po povrchu, dále k Veleslavínu by měla být v tunelu. Aktuální návrh podle Šubové počítá s novou zastávkou Dejvice, která by měla být podpovrchová a umístěna co nejbližší stanici metra A Hradčanská. Vlakové nádraží Praha-Dejvice by bylo zrušeno. Budova nádraží je pro provoz podle SŽDC předimenzovaná a už nyní z velké části neslouží původnímu účelu, ale prostory v ní jsou mimo jiné pronajímány jako kanceláře. Od Dejvic by trať až k Veleslavínu měla vést pod střešovickým masivem dvěma jednokolejnými raženými tunely v hloubce až 80 m. Portály ražených tunelů jsou plánovány v prostoru vodojemu Bruska a teplárny Veleslavín. Pro úsek mezi Výstavištěm a Veleslavínem chce SŽDC začít hledat zpracovatele podkladů pro územní rozhodnutí v první polovině příštího roku, uvedla Šubová. Nové zastávky vzniknou dále na pražském Veleslavíně, na Dlouhé Míli nebo v Liboci. Posunuta bude rovněž zastávka Praha-Ruzyně do nové lokality za křížením s ulicí Drnovskou, uvedla SŽDC.

O modernizaci trati do Kladna a vybudování železničního spojení na letiště v Ruzyni se mluví od 90. let. Kromě modernizace trati z Masarykova nádraží se dříve uvažovalo i o možnosti vést vlaky z letiště přes takzvaný Pražský Semmering, tedy železnicí mezi Smíchovem a Řepy. To by mělo

výhodu v tom, že by spoje nekončily na Masarykové nádraží, ale na významnějším hlavním nádraží. Celá stavba má podle plánu SŽDC vyjít na zhruba 20 miliard korun. Varianta s tunelem ji má podle dřívější kalkulace prodražit o více než tři miliardy korun.

29. 11. 2016 Železniční stanice Praha-Hostivař dostala moderní podobu (slavnostní ukončení stavby)

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

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně ukončila rekonstrukci železniční stanice Praha-Hostivař. Její přestavba byla prvním krokem rozsáhlého projektu, jehož cílem je modernizace pražského železničního uzlu v úseku z Hostivaře až téměř na hlavní nádraží. Přestavba hostivařské stanice je první etapou rekonstrukce železniční trati České Budějovice – Praha v úseku Praha-Hostivař (včetně) – Praha hl. n. (mimo). Hlavním cílem její optimalizace je zvýšení kapacity dráhy pro potřeby příměstské, dálkové i nákladní dopravy, zlepšení přestupních vazeb mezi železniční a městskou hromadnou dopravou, snížení negativních vlivů dopravy na okolní zástavbu a v neposlední řadě uvedení železniční trati, souvisejících staveb a zařízení do technického stavu odpovídajícího evropským parametrům a standardům. „Rekonstrukce železniční stanice Praha-Hostivař byla již nezbytná, protože jako jediná na rameni Benešov u Prahy – Praha neměla zajištěný mimoúrovňový přístup na nástupiště. Proto zde od předloňského roku probíhaly rozsáhlé stavební práce. Cestující díky nim získali nejen nový podchod a nástupiště, ale také pohodlnější a bezpečnější cestování,“ uvedl generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

V Praze-Hostivaři stavbaři provedli komplexní rekonstrukci hlavních a předjízdnych kolejí, upravili kolejová rozvětvení (výhybky) a vybudovali nové kolejiště, které respektuje napojení na Odstavné nádraží Praha Jih a Depo kolejových vozidel Praha ČD a ostatní tratě. Součástí rekonstrukce byla také výstavba nových ostrovních nástupišť s mimoúrovňovým přístupem pro cestující. Ten zajišťuje nový podchod, který zároveň propojuje okolní území dosud rozdělená železnicí. Na všech nástupištech bylo zřízeno nové zastřešení a podél trati vznikly protihlukové zdi. Na tento projekt navazuje druhá část, která řeší úsek mezi stanicí Praha-Hostivař a jižními portály vinohradských tunelů. Součástí řešeného úseku jsou rozsáhlé přestavby mostních objektů přes významné městské komunikace. Trať bude vedena v pozměněné trase, což se mimo jiné projeví na obsluze daného území osobními vlaky. Dosavadní zastávku ve Strašnicích nahradí jednak nová stanice Zahradní Město a jednak zastávka Eden. Jedná se o fázovaný projekt, přičemž fáze I byla spolufinancována z OP Doprava v programovém období 2007 – 2013. Příspěvek Evropské unie z Fondu soudržnosti za fázi I dosáhl 573 860 649 Kč. U fáze II byla schválena žádost o spolufinancování z OP Doprava v programovém období 2014 – 2020. Předpokládaný příspěvek z Evropské unie z Evropských strukturálních a investičních fondů činí maximálně 274 480 289 Kč. Předpokládané celkové investiční náklady za obě fáze činí 1 214 319 620 Kč bez DPH. Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	Společnost Hostivař Viamont – EUROVIA – GJW, vedoucí: Viamont DSP a.s. (nyní STRABAG Rail a. s.), členové: EUROVIA CS a.s. a GJW Praha spol. s.r.o.)
Termín zahájení	07/2014
Termín dokončení	07/2016
Celkové náklady stavby	1 214 319 620 Kč bez DPH
Plánovaný příspěvek EU (fáze I. + II.)	848 340 937 Kč

30. 11. 2016 SŽDC rozhodla o přidělení kapacity dráhy na lince Praha – Brno (RegioJet)

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

Správa železniční dopravní cesty rozhodla v zákonném termínu, tedy do 30. listopadu 2016, o přidělení kapacity dráhy v případě podaných žádostí dopravců České dráhy a RegioJet na totožné

trasy spojů na lince Praha – Brno. Provozovatel dráhy musel vyčkat mimo jiné na rozhodnutí soudu ve věci návrhu jednoho z dopravců na vydání předběžného opatření v podobě zákazu přidělení kapacity na požadované trasy vlaků druhému dopravci.

Naplnění kapacity brněnského hlavního nádraží neumožňuje v požadovaných časech vyhovět žádostem obou dopravců. Provozovatel dráhy tak rozhoduje v souladu s § 34f zákona o dráhách. V samotném procesu přidělování kapacity dráhy se řídí příslušným ustanovením Prohlášení o dráze, kdy v případě, že počet žádostí přesáhne kapacitu dráhy, postupuje podle zásad procesu koordinace žádostí a prioritních kritérií.

Na základě výše uvedeného byla v případě trasy Praha – Brno – Bratislava s odjezdem z Prahy hl. n. v 15:19 a v opačném směru z Brna v 7:09 přidělena kapacita dopravní cesty dopravci RegioJet, a to na základě skutečnosti, že dané spoje zajišťují dle objednávky dopravní obslužnost v mezinárodním rozsahu. Dohodnuté mezinárodní spoje mají dle daných kritérií Prohlášení o dráze, bodu 4.4 Proces přidělení kapacity dráhy, vyšší prioritu. Vlak s odjezdem z Prahy v 16:19, v opačném směru z Brna hl. n. 8:09, budou zajišťovat České dráhy, neboť dopravce RegioJet požádal o kapacitu až v tzv. pozdní žádosti. Dále byla dopravci RegioJet přidělena trasa spoje z Prahy hl. n. v 17:19 do Starého Města u Uherského Hradiště a v opačném směru v 6:09 z brněnského hlavního nádraží. Rozhodovala četnost spojů, kdy dopravce RegioJet požádal o kapacitu uvedených spojů denně a jedná se o větší rozsah dopravní obslužnosti. Dopravci RegioJet byla také přidělena kapacita pro požadované trasy Praha – Brno – Bratislava s odjezdem z Prahy hl. n. v 7:19, z Brna hl. n. v 17:09. Českým drahám pak byla přidělena kapacita pro požadované trasy v 18:19 z Prahy hl. n., z Brna hl. n. v 15:09. V těchto trasách však nedošlo ke kolizi žádostí obou dopravců.

V případě nesouhlasu s rozhodnutím SŽDC mohou příslušní žadatelé požádat drážní správní úřad, kterým je Drážní úřad, o přezkoumání postupu při přidělování kapacity dráhy včetně jeho výsledků.

30. 11. 2016 RegioJet zkracuje vlaky, potřebuje vagony na nové spoje do Brna

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-musi-zkracovat-vlak-aby-mel-cim-jezdit-do-brna-p2p-eko-doprava.aspx?c=A161130_104456_eko-doprava_suj)

Soukromý železniční dopravce RegioJet zredukuje od nového jízdního řádu dočasně kapacitu některých svých stávajících spojů. Důvod je jednoduchý: firma potřebuje uvolnit vozy, aby s nimi pokryla novou linku Praha – Brno – Bratislava. RegioJet připouští, že vozů nebude mít tolik, kolik by skutečně potřeboval a byl schopen zaplnit. „Prosinec a leden pro nás bude mírně kritický,“ připouští majitel RegioJetu Radim Jančura. Postupně ale flotilu rozšiřuje. Problém s kapacitou je v rezervačním systému vidět už teď. Zatímco teď i v termíny mimo špičku jezdí RegioJet běžně se 7 až 10 vozy, po 11. prosinci je zatím u většiny spojů z Prahy do Ostravy v prodeji šest nebo sedm vozů včetně čtvrtků či pátků před Vánoci. To znamená méně míst v nabídce a současně i dobrou zprávou pro konkurenci: v předvánoční špičce, kdy dochází k obrovským přesunům lidí zejména z Prahy na Moravu či Slovensko, mohou nasadit vyšší ceny.

RegioJet má na dálkových vlcích aktuálně v provozu 110 vagonů. Od 11. prosince začne jezdit mezi Prahou a Brnem celkem třikrát denně tam i zpět. Dva páry vlaků pojedou dál do Bratislavy, jeden do Starého Města u Uherského Hradiště. To v praxi znamená požadavek na další dvě až tři soupravy. V rezervačním systému počítá pro nové spoje zatím s šesti až sedmi vozovými soupravami. Kvůli tomu si RegioJet pronajme už šestou lokomotivu Siemens Vectron, své lokomotivy přezdívané peršing do Brna nevyužije kvůli odlišné napájecí soustavě na jihu Moravy. Vectrony budou jezdit na trase Bratislava – Košice a Praha – Bratislava/Staré Město, jedna bude záložní, případně pro spojení Praha – Košice.

Nákupy ve Švýcarsku

Co do lokomotiv má firma příští jízdní řád pokrytý, osobních vozů by se však RegioJetu hodilo více. Firma koupila letos další použité vozy od švýcarských státních drah, které ale musely projít deazbestizací a nyní postupně prochází úpravou v Krnovských opravnách a strojárnách pro nasazení v provozu. Prvních pět má být připraveno do nového jízdního řádu, další do konce ledna. „Každý z těchto vozů má kapacitu 80 míst, nově umožní přepravu jízdnicích kol a RegioJet využije tyto vozy právě zejména jako posilové vozy pro spoje s vyšší poptávkou po přepravě cestujících,“ řekl mluvčí Aleš Ondrůj. Do konce roku 2017 by mělo být nasazeno dalších 14 těchto vozů, které ale projdou větší modernizací do designu vozů Astra. Do provozu firma navýšila i další dva vozy po rakouských drahách ÖBB, které od pořízení ještě nejezdily. „Posílili jsme také personálně, navýšili jsme počty strojvedoucích i pozice související s řízením provozu,“ dodal Ondrůj.

Některé předvánoční spoje jsou už vyprodané

RegioJet tvrdí, že má na většině spojů aktuálně v nabídce na nový jízdní řád jen základní sestavu, kterou bude dále rozšiřovat o posilové vozy. „Jsme připraveni v období před Vánoci a během Vánoc udělat maximum pro to, aby soupravy byly posilovány operativně tak, abychom co nejvíce uspokojili poptávku po přepravě. RegioJet běžně podle poptávky doplňuje vozy do souprav i několik desítek minut před odjezdem příslušného spoje, což vzhledem k tomu, že až do odjezdu spoje se ceny nijak nemění, nepředstavuje pro cestující problém, že by jízdenky kupoval za vyšší cenu,“ tvrdí Ondrůj. Řada předvánočních spojů je však vyprodaná už teď a vzhledem k počtu vozů k posílení všech spojů, aby došlo k plnému uspokojení poptávky, určitě nedojde.

Flotila RegioJetu by se měla podle informací iDNES.cz navíc příští rok rozšířit i o další vozy. Podobně jako RegioJet začínal s českými lokomotivami odstavenými v Itálii, i teď se mu rýsuje další velký obchod na Apeninském poloostrově. Chce odkoupit dálkové vozy od rumunského výrobce Astra, které pořídil tamější soukromý dopravce Arena Ways, který ukončil provoz v roce 2011. Firma nechtěla tuto transakci komentovat. Kvůli nedostatku vozů se spekuluje i o možném odchodu RegioJetu z trasy Bratislava – Košice, kde jezdí třikrát denně. V situaci, kdy Ficova vláda zavedla v dotovaných státních rychlících jízdné zdarma pro důchodce a studenty, není na trhu dostatek platících cestujících, aby se na trase uživil další dopravci. Navíc se na ní od nového jízdního řádu vrací s vlastními vlaky IC slovenské státní dráhy ZSSK. Slovenští politici aktuálně konkurenci na železnici příliš nepřejí. Nedávno ministr dopravy také potvrdil, že plánuje zrušit chystanou soutěž na provoz rychlíků Bratislava – Banská Bystrica. Ondrůj ale souvislosti mezi zavedením nových spojů a provozem na trase Bratislava – Košice odmítá. „V neděli 11. prosince vyjedou z Bratislavy všechny plánované spoje – do Prahy i do Košic.“ Připouští ale, že RegioJet situaci aktuálně analyzuje.
