

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – prosinec 2016

OBSAH

01. 12. 2016	PLZEŇŠTÍ UZAVŘELI S ČD MILIARDOVOU SMLOUVU (PLZEŇ HL. N. – HORAŽDOVICE PŘEDMĚSTÍ)	3
01. 12. 2016	REGIOJET SVEZE CESTUJÍCÍ ČD ZDARMA. KVŮLI LÍSTKŮM NA NEEEXISTUJÍCÍ VLAKY (PRAHA – BRNO)	3
01. 12. 2016	VRCHNÍ SOUD ROZHODNE SPOR ŽELEZNIČNÍCH DOPRAVCŮ O MILIONY KORUN (LEO EXPRESS VS. ČD, PRAHA – OSTRAVA)	4
01. 12. 2016	REVITALIZACE TRATI FRÝDLANT NAD OSTRAVICÍ – VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ ZLEPŠILA JEJÍ PARAMETRY	4
01. 12. 2016	RYCHLOTRAŤ DO DRÁŽĐAN MÁ TRABLE, ZAČAL JI ŘEŠIT ANTIMONOPOLNÍ ÚŘAD (RS4 PRAHA – DRESDEN, STUDIE PROVEDITELNOSTI).....	5
03. 12. 2016	SPACÍ VOZY ČESKÝCH DRAH ZŮSTANOU U JLV. SLIBUJÍ LEPŠÍ SNÍDANĚ	5
05. 12. 2016	MINISTR PODEPSAL SMLOUVU NA PROVOZ VLAKŮ S FIRMOU GW TRAIN REGIO (PLZEŇ – MOST, OD 11. PROSINCE 2016).....	6
07. 12. 2016	SKAUTI PŘIVEZOU ČD RAILJETEM DO ČESKA BETLÉMSKÉ SVĚTLO (10. PROSINCE, ROZVOZ 17. PROSINCE 2016).....	6
08. 12. 2016	LEGIOVLAK DOSTANE NOVOU LOKOMOTIVU, KTERÁ ZATÍM VYPADÁ JAKO KUS ŠROTU (433.025)	7
08. 12. 2016	PŘESUNUTÉ ZASTÁVKY NA TRATI ÚSTÍ NAD LABEM-STŘEKOV – DĚČÍN VÝCHOD STOJÍ BLÍŽE OBCÍM (SVÁDOV, TĚCHLOVICE)	8
09. 12. 2016	LESŮŇKY, AMAZON, SKANZEN. NOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD PŘINÁŠÍ I NOVÉ ZASTÁVKY	8
09. 12. 2016	JIHOMORAVSKÝ KRAJ CHCE MÍT VLASTNÍ VLAKY, PENÍZE NA NÁKUP ALE NEMÁ JISTÉ.....	9
10. 12. 2016	V BULHARSKU VYKOLEJIL A EXPLODOVAL VLAK S CISTERNAMI. NEJMÉNĚ SEDM MRTVÝCH.....	10
10. 12. 2016	RYCHLÍK NA NÁCHOD BUDE JEN PAPIROVÝ, MÁ STARÉ VAGONY A CHYBÍ PŘÍPOJ (PRAHA – MEZIMĚSTÍ, OD 11. PROSINCE 2016).....	10
11. 12. 2016	VE ŠVÝCARSKU BYL PLNĚ ZPROVOZNĚN NEJDELŠÍ ŽELEZNIČNÍ TUNEL SVĚTA (GOTTHARD BASISTUNNEL, 57 KM)	11
12. 12. 2016	DRÁHY CHTĚJÍ KOUPIT LEPŠÍ VLAKY PRO TRAŤ PRAHA – Kladno	12
12. 12. 2016	DRÁŽNÍ ÚŘAD Odstavil rychlík GW Train. Strojvedoucímu chyběly papíry (R25 Plzeň – Most).....	12
13. 12. 2016	RAZICÍ STROJ MÍSTO BŘIDLIC KOUŠE TVRDÝ SPILIT, TUNEL I TAK ROSTE RYCHLEJI (TUNEL EJPOVICE)	12
13. 12. 2016	POLÁCI DOKÁZALI VYSOUDIT PŘES MILIARDU ZA POZDĚ DODANÁ PENDOLINA (PKP INTERCITY VS. ALSTOM)	13
14. 12. 2016	NOVÝ DOPRAVCE VYJÍŽDÍ NA NĚMECKÉ KOLEJE. NA ROZJEZD SE SLOŽILI NADŠENCI (LOCOMORE, BERLIN – STUTTGART).....	13
15. 12. 2016	ELEKTRINA NA DRÁZE SE BUDE ÚČTOVAT SPRAVEDLIVĚJI, JÍZDENKY ZŘEJMĚ ZDRAŽÍ.....	14
15. 12. 2016	NOVÁ TRAŤ PŘES Vltavu má spojit smíchov a hlavní nádraží (rekonstrukce trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov).....	15
15. 12. 2016	STAVBAŘI DOKONČILI MODERNIZACI ŽELEZNIČNÍ STANICE Český Těšín (slavnostní ukončení stavby)	15
15. 12. 2016	NA TRATI DĚČÍN – Rumburk je cestování vlakem rychlejší a bezpečnější	16

15. 12. 2016	ČESKÉ DRÁHY PŘIDAJÍ SVÝM LIDEM VÍCE NEŽ LONI: KOLEM TŘÍ PROCENT	17
16. 12. 2016	U HAVLÍČKOVA BRODU VYKOLEJIL VLAK, NA DEVĚT HODIN ODŘÍZL JIHLAVU	17
16. 12. 2016	REGIOJET A SLOVENSKO SE VZÁJEMNĚ KRITIZUJÍ KVŮLI PROVOZU VLAKŮ (BRATISLAVA – KOMÁRNO).....	17
17. 12. 2016	BUDOVA HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ SLOUŽÍ 145 LET, STANICI PŘEZDÍVALI „ZÁMECKÁ“ (PRAHA HL. N.).....	18
18. 12. 2016	LEO EXPRESS CHCE EXPRESY DO MNICHOVA, KTERÉ STÁT PLÁNUJE OBJEDNAT U ČD (EX6 PRAHA – MÜNCHEN, OD 10. PROSINCE 2017).....	19
19. 12. 2016	JINDŘICHOVRADECKÁ ÚZKOKOLEJKA SE DĚLÍ, KRAJE MAJÍ POSÍLAT VÍC PENĚZ (JHMD).....	19
20. 12. 2016	ŽELEZNICI MÁ REGULOVAT EXŠÉF DRÁŽNÍHO ÚŘADU, ČEKÁ SE NA ROZHODNUTÍ VLÁDY (ÚŘAD PRO PŘÍSTUP K DOPRAVNÍ INFRASTRUKTUŘE).....	20
20. 12. 2016	PRAHA – OSTRAVA ZA 959 KORUN, NEBO VYPRODÁNO. ŠPIČKU ZACHRAŇUJÍ ČD.....	20
20. 12. 2016	VRAŤTE NÁM RYCHLÍKY, BUDOU MEZI SVÁTKY PROTESTOVAT LIDÉ V KŘÍŽANOVĚ (R9).....	21
21. 12. 2016	PODRAZILY ČD CENY DO OSTRAVY? ČEŠI NECHAJÍ ROZHODNOUT RADĚJI BRUSEL (PRAHA – OSTRAVA).....	22
21. 12. 2016	DRÁHY SHÁNĚJÍ DESET LOKOMOTIV, KTERÉ DOKÁŽOU JET 200 KILOMETRŮ V HODINĚ (PRAHA – HAMBURG).....	22
21. 12. 2016	ŽELEZNIČNÍ SPRÁVA PŘIDÁ ZAMĚSTNANCŮM, RŮST BUDE STEJNÝ JAKO V ČESKÝCH DRAHÁCH (SŽDC).....	22
22. 12. 2016	ZPACKANÁ REKONSTRUKCE OD ŠKODY: INTERIÉR VAGONŮ SE PO PÁR TÝDNECH ROZPADÁ (BDMTEEO ²⁹⁶).....	23
22. 12. 2016	ČESKÉ DRÁHY OPĚT CHYBOVALY S NÁKUPEM VLAKŮ, DOSTALY DALŠÍ POKUTU (ŘADA 844).....	24
26. 12. 2016	PRAHA BUDE MÍT NOVÝ KONTEJNEROVÝ TERMINÁL. POSTAVÍ HO RAKOUSKÉ STÁTNÍ DRÁHY (PRAHA-MALEŠICE, RCA).....	24
26. 12. 2016	VYUŽITÍ KOZÍ DRÁHY DO OLDŘICHOVA JE NEJASNÉ, MOŽNÁ POSLOUŽÍ CYKLISTŮM (DĚČÍN HL. N. – OLDŘICHOV U DUCHCOVA).....	25
27. 12. 2016	PŘÍŠTÍ ROK ZAČNE BOJ O NEJVĚŠÍ ŽELEZNIČNÍ ZAKÁZKU POSLEDNÍCH 10 LET (SUDOMĚŘICE U TÁBORA – VOTICE).....	25
27. 12. 2016	OBRATAŇSKÁ ÚZKOKOLEJKA OSLAVILA 110 LET. PARNÍ VLAK PŘIPOMNĚL I SOUČASNÉ PROBLÉMY (JINDŘICHŮV HRADEC – OBRATAŇ).....	26
28. 12. 2016	ČD SE ODVOLALY VE SPORU S REGIOJEMEM K DRÁŽNÍMU ÚŘADU (PRAHA – BRNO).....	27
29. 12. 2016	AUDIT OBŘÍ ŽELEZNIČNÍ ZAKÁZKY: ZRUŠENÍ BYLO ZÁKONNÉ, ALE NEVYSVĚTLENÉ (PRAHA-HOSTIVARĚ – PRAHA HL. N.).....	27

01. 12. 2016 Plzeňští uzavřeli s ČD miliardovou smlouvu (Plzeň hl. n. – Horažďovice předměstí)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/plzensti-uzavreli-s-cd-miliardovou-smlouvu-1326091>)

Projekt na páteřní trati z Plzně do Horažďovic ohrožuje nejistota kolem dotací na nové vlaky. České dráhy mají v Plzeňském kraji šanci na zajištění byznysu pro dalších deset let. S tamním hejtmanstvím uzavřely smlouvu o provozu na páteřní trati mezi Plzní a Horažďovicemi. Za dobu platnosti kontraktu by měly od kraje dostat zhruba miliardu korun. Je to jedno z největších přímých zadání na železnici za poslední léta. Jenže obloha nad horažďovickým nádražím není bez mráčku. Naopak. Součástí projektu je i nasazení devíti nových elektrických jednotek RegioPanter v hodnotě kolem jedné miliardy. Ty by dráhy rády pořídily částečně za dotace z nového operačního programu Doprava, kde je pro kraje předběžně připraveno pět miliard. Příslušný materiál ministerstva dopravy, o kterém deník E15 informoval v úterý, ale narazil na řadu připomínek a navzdory plánům jej zatím neprojednala vláda. „Nevypsání výzvy brání realizaci výše uvedené smlouvy,“ sdělil plzeňský hejtman Josef Bernard. Naděje na dotaci přitom vadne i při pohledu do podmínek programu. Evropská komise si vymínila, že dotace pošle jen na vlaky, jejichž provozovatel vzešel z otevřené soutěže. To není případ smlouvy na horažďovickou trať, kterou kraj, přestože původně uvažoval o tendru, nakonec zadal přímo. „Příprava projektu se uskutečnila v době, kdy se prostředky mohly čerpat na základě soutěže i přímého zadání a kraj zvolil přímé zadání ČD. Nyní čekáme na vyhlášení dotačního programu,“ uvedla mluvčí drah Radka Pistoriusová. Pokud se ovšem podmínky nezmění, mohou ČD čekat marně. Už nyní je jasné, že nové vlaky na trať nevyjedou v původně plánovaném termínu příští rok v prosinci. Pokud si dráhy na dotace sáhnou, stihnou možná prosinec 2018. Plzeňský kraj má s Českými drahami, stejně jako ostatní kraje, desetiletou smlouvu na provoz regionálních vlaků, která vyprší v roce 2019. Horažďovická trať by naplněním nové smlouvy z původního balíku vypadla. Obecně chce kraj i po roce 2019 zadat některé tratě přímo, jiné ale plánuje soutěžit.

01. 12. 2016 RegioJet sveze cestující ČD zdarma. Kvůli lístkům na neexistující vlaky (Praha – Brno)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-prodavaly-listky-na-neexistujici-vlaky-fhg-eko-doprava.aspx?c=A161201_093413_eko-doprava_suj)

Přes 24 hodin nabízely České dráhy v prodeji jízdenky na vlaky, o kterých už státní dopravce najisto věděl, že nevyjedou. Jde o spoje mezi Prahou, Brnem a Bratislavou. Chybu odstranily až dnes ráno, marketingově už ji chce využít RegioJet. Ještě před devátou ráno mohli zákazníci Českých drah koupit v e-shopu jízdenky na spoje, o které si žádal jak státní dopravce, tak soukromý RegioJet. České dráhy přitom věděly, že pro ně místo na trati nebude a nevyjedou. V případě spoje do Bratislavy věděly o nepřidělené kapacitě na trati už téměř měsíc, přesto jízdenky prodávaly až do čtvrtého rána. Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka chvíli trvá, než se systémy přenastaví. „Zákazníci, kteří si místenky již koupili, je mohou samozřejmě vrátit a budou jim vráceny peníze. Jízdenky nejsou vázány na konkrétní spoje a zákazníci je mohou využít v jiných spojích Českých drah, případně je vrátit dle standardních smluvních přepravních podmínek,“ řekl Joklík. „Není to vina na straně cestujícího, takže to budeme řešit bez jakékoliv srážky,“ dodal. Na webu dopravce zatím není žádné oznámení o tom, že vlaky, na které prodávaly lístky, nevyjedou. V případě spojení Praha – Brno – Bratislava nejde pro cestující o zásadní problém: další vlak jim jede nejpozději o půl hodiny později.

S RegioJetem zdarma

Chyby se snaží využít i nastupující RegioJet. Do konce roku chce proto zákazníky Českých drah, kteří přijdou na nádraží v domnění, že pojedou s Českými drahami, ale jejich vlak nepojede, vozit zdarma. „Je jasné, že kvůli tomu bude řada zákazníků, kteří si jízdenky na nejedoucí spoje Českých drah koupili a zjistí to až na místě krátce před odjezdem vlaku. Nechceme určitě, aby tyto cestující zůstali v krajně nepříznivé situaci a chceme jim maximálně vyjít vstříc,“ řekl mluvčí Aleš Ondrůj. „Nebudeme ale nějak detailně zjišťovat, jestli si cestující koupil jízdenku u ČD na tento či jiný spoj. Nechceme, aby to mělo na cestující jakkoli nepříznivý dopad,“ dodal Ondrůj. Podobně se choval RegioJet i při nástupu na trasu Praha – Ostrava. V případě trasy Praha – Brno zatím nedochází k tak velkému poklesu cen, jako při začátku konkurence mezi Prahou a Ostravou. České dráhy zatím na ceník RegioJetu reagovaly tím, že cestujícím dává při nákupu přes e-shop za jízdenky dvojnásobný počet bodů do svého věrnostního programu ČD Body. Cestující tak dosáhnou na bonusovou jízdenku zdarma rychleji než dosud.

01. 12. 2016 Vrchní soud rozhodne spor železničních dopravců o miliony korun (Leo Express vs. ČD, Praha – Ostrava)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1969830-vrchni-soud-rozhodne-spor-zeleznicnich-dopravcu-o-miliony-korun>)

Vrchní soud v Praze bude rozhodovat o žalobě Leo Expressu na České dráhy – ty měly podle soukromého dopravce zneužít své dominantní postavení na hlavním koridoru do Ostravy mezi lety 2012 a 2014. Původně Leo Express (LE) požadoval náhradu škody bezmála 419 milionů korun – tento nárok ale Městský soud v Praze loni v prosinci nepravomocně zamítl a nařídil LE zaplatit téměř 1,7 milionů korun jako náklady řízení Českým drahám.

Vzhledem k vysokému soudnímu poplatku vzala firma svou žalobu částečně zpět a svůj nárok snížila o téměř 385 milionů korun. Odvolala se také proti původnímu verdiktu. České dráhy ale se stáhnutím žaloby nesouhlasily a odvolaly se. Vrchní soud letos v listopadu rozhodl, že zpětvzetí žaloby platí – zbývá mu tak rozhodnout o podstatě sporu a zbývajících částce necelých 34 milionech, kterou Leo Express požaduje. Právě takzvané meritorní rozhodnutí podle Jana Fořta z Vrchního soudu bude reagovat na odvolání soukromého dopravce proti verdiktu pražského městského soudu. Ten původní žalobu zamítl pro nedostatek důkazů. V žalobě společnost tvrdila, že České dráhy na trase Praha – Ostrava jezdily za podnákladové ceny. ČD tak podle Leo Expressu chtěly vytlačit konkurenci z trhu. Podle soukromého dopravce snížily České dráhy po vstupu konkurence ceny o více než 60 %, přestože předtím tvrdily, že je provoz ztrátový. „ČD však nyní tvrdí, že ztrátu najednou nevykazují. Evropská komise prověřuje tento ekonomický zázrak a soud má na stole stejnou otázku,“ řekla v pátek České televizi Barbora Mičková ze společnosti Leo Express.

V listopadu se sporem začala zabývat také Evropská komise

Letos v listopadu se do sporu vložila i Evropská komise - která zkoumá, zda národní dopravce jezdil za podnákladové ceny. „Musíme podrobně prozkoumat obchodní praktiky společnosti České dráhy, abychom se ujistili, že nevytlačují konkurenty v neprospěch cestujících,“ uvedla dříve v tiskové zprávě eurokomisařka pro hospodářskou soutěž Margrethe Vestagerová. Komise upozornila, že její krok nepředjímá výsledek vyšetřování. Kvůli vyšetřování komise letos v dubnu uskutečnila kontroly v prostorách ČD. České dráhy uvedly, že na vyšetřování budou s Komisí spolupracovat, nesouhlasí ale s tím, že by porušily pravidla. „Trváme na tom, že k porušení zákona z naší strany nedošlo a jsme připraveni to EK dokladovat, stejně jako to činíme v případě šetření Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS),“ řekl ČTK mluvčí drah Radek Joklík. Soudy se ovšem budou železničními spory zabývat i nadále. Podobnou žalobu jako Leo Express podal i RegioJet, který na trasu Praha – Ostrava přišel v září 2011. Chce, aby mu České dráhy zaplatily jako náhradu údajné škody dokonce 700 milionů korun.

01. 12. 2016 Revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí zlepšila její parametry

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

Správa železniční dopravní cesty zlepšila parametry části železniční trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí. Hlavním cílem projektu bylo její uvedení do technického stavu odpovídajícího evropským parametrům a standardům. V rámci stavby byly provedeny úpravy železničního svršku a spodku, mostů a technologických zařízení s cílem zvýšit traťovou rychlost a bezpečnost železničního provozu v uvedeném úseku. Výraznější proměnou prošla železniční stanice Kunčice pod Ondřejníkem, kde vznikl bezbariérový přístup na nástupiště podchodem vybaveným výtahy, a zastávka Čeladná. „Přínosem revitalizace je především zvýšení jízdního komfortu a bezpečnosti na trati. Díky realizaci projektu bylo možné navýšit traťovou rychlost až na 100 km/h, což se příznivě projeví zkrácením jízdních dob. Cestující také ocení pohodlnější a bezpečnější přístup na nástupiště v železniční stanici Kunčice pod Ondřejníkem,“ shrnul pozitivní dopady stavby generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Součástí projektu byla také rekonstrukce celkem 26 přejezdů a obnova sdělovací a zabezpečovací techniky. Ve stanici Kunčice pod Ondřejníkem bylo vybudováno elektronické staniční zabezpečovací zařízení dálkově ovládané ze stanice Frýdlant nad Ostravicí. V celém úseku stavby byly pro kontrolu volnosti staničních a traťových kolejí nainstalovány počítače náprav, které nahradily původní kolejové obvody.

V souladu s globálním cílem prioritní osy 3 Operačního programu Doprava, jímž je zlepšení železniční dopravy mimo transevropskou dopravní síť TEN-T, bylo dosaženo zvýšení dopravní dostupnosti,

snížení provozních nákladů a zajištění kapacity dráhy a kvality železničního provozu pro výhledový rozsah dopravy. Předpokládané celkové náklady stavby s názvem Revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí činily 993 725 786 Kč bez DPH. Investorem byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava schválen ke spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti, a to až do maximální výše 754 592 939 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotoviteli stavby byly společnosti Subterra a.s. a OHL ŽS, a.s.

Název stavby	Revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitelé	Subterra a.s., OHL ŽS, a.s.
Termín zahájení	06/2015
Termín dokončení	10/2016
Celkové náklady stavby	993 725 786 Kč bez DPH
Plánovaný příspěvek EU	754 592 939 Kč

01. 12. 2016 Rychlotrat' do Drážďan má trable, začal ji řešit antimonopolní úřad (RS4 Praha – Dresden, studie proveditelnosti)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rychlotrat-do-drazdan-ma-trable-zacal-ji-resit-antimonopolni-urad-1326125>)

První krok ke zbudování vysokorychlostní tratě z Prahy do Drážďan se zadrhl. Soutěž o zhotovení studie proveditelnosti zamrzla na tom, že se jeden z účastníků obrátil na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. „Mohu potvrdit, že ve věci dotazované veřejné zakázky vedeme správní řízení na návrh společnosti Sudop Praha,“ uvedl mluvčí antimonopolního úřadu Martin Švanda. Sudop skončil podle ceny druhý v pořadí za spolkem Centrum pro efektivní dopravu (CEDOP), který se o zakázku uchází ve spojení s francouzskou firmou Egis Rail. Podle Švandy antimonopolní úředníci nyní řeší, zda Správa železniční dopravní cesty správně určila předpokládanou hodnotu zakázky. „Pro nás to nyní znamená vyčkat rozhodnutí ÚOHS,“ sdělil mluvčí správy železnic Jakub Ptačinský. Podle informací E15 hodnotící komise už přerušila činnost, ačkoliv antimonopolní úřad zatím nevydal žádné předběžné opatření.

Francouzsko-české konsorcium nabídlo zpracování studie za necelých 6,8 milionu korun, druhý Sudop Praha je o více než milion dražší. Předpokládaná cena činila 9,85 milionu. Zkoumání předpokládané ceny zakázky na ÚOHS má mimo jiné zjistit, zda železničáři neměli vypsat tendr jako nadlimitní. Hranice pro takový postup činí 10,5 milionu korun. Z osmi účastníků se přítom šest dostalo pod předpokládanou cenu. Přetahování nad klíčovou zakázkou, která měla naznačit budoucnost vysokorychlostní železniční dopravy v tuzemsku, zapadá do mozaiky dění na železnici v posledních měsících. Tradiční projektanti se přetahují s CEDOP a následné administrativní průtahy hatí či oddalují dokončení soutěží.

03. 12. 2016 Spací vozy Českých drah zůstanou u JLV. Slibují lepší snídaň

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nocni-vlaky-ceskych-drah-budou-dal-provozovat-jlv-fvr-eko-doprava.aspx?c=A161202_171124_eko-doprava_suj)

Další čtyři roky se bude o provoz lůžkových a lehátkových vozů Českých drah starat společnost JLV. Ta vyhrála ve dvou zakázkách na zajištění provozu, které České dráhy letos vypsal. Dopravce i dodavatel slibují lepší služby než dosud. České dráhy počítají, že za provoz během čtyř let zaplatí JLV maximálně 177 milionů korun. Takový je výsledek dvou soutěží, v kterých byla společnost JLV nakonec sama. Dokumentaci si podle písemné zprávy zadavatele vyzvedla ještě společnost Wagon Service Slovakia, ale nabídku nakonec nepodala. Poslední zakázku v roce 2013 vysoutěžily ČD za 105 milionů korun. Dopravce letos rozdělil obsluhu svých ubytovacích vozů na dvě zakázky: na východ a západ. Pro linky směrem na západ (vzhledem k trasám spíše na jih) požaduje JLV podle smlouvy 737 korun za každého člověka a hodinu práce, u tras na východ pak 497 korun.

Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského se s novou smlouvou upraví a rozšíří rozsah služeb na palubách lůžkových a lehátkových vozů. Cestující mají nově možnost výběru z 12 snídaňových balíčků bez doplatku. Se spuštěním nového e-shopu bude na výběr ještě dalších pět s doplatkem 20 korun. „U jednotlivých položek nových snídaňových balíčků klademe velký důraz na kvalitu

nabízených produktů," řekl Štáhlavský. Bílé pečivo bylo například nahrazeno vícezrnným čerstvým nebo rozpečeným, džusy jsou ze stoprocentních koncentrátů, šunky mají vyšší podíl masa. „Snížili jsme ceny doplňkového občerstvení, které je možné zakoupit u průvodce lůžkového či lehátkového vozu. Cestující dostávají i hygienické balíčky, které obsahují ručník, vodu, mýdlo, špunty do uší či jednorázové pantofle nebo zubní kartáček. Cestující v kategorii Deluxe navíc obdrží vlasový šampon, sprchový gel a tělové mléko v lahvičkách, sprchovací čepici nebo vatové tyčinky. V lehátkových vozech obdrží cestující vodu a vlhčený ubrousek.

Noční vlaky zažívají útlum

Lůžkové a lehátkové vozy ČD budou v novém jízdním řádu jezdit například na linkách z Prahy do Curychu, Budapešti, Krakova, Banské Bystrice nebo na spojení Vídeň – Praha – Berlín. Končí naopak noční spojení do Kolína nad Rýnem, které původně vedlo až do Curychu. Do Švýcarska ale spojení nezmizí, nově vlaky pojedou přes Rakousko. Další spoje na našem území zajišťují partnerské společnosti Českých drah. Noční vlaky ale v Evropě zažívají celkově velkým útlum: od příští soboty zcela končí s provozem Deutsche Bahn, část spojů nahradí rakouské dráhy ÖBB pod značkou NightJet. Podle údajů z výroční zprávy JLV loni počet klientů ve spacích vozech stoupl o pět procent.

ČD mají v provozním stavu aktuálně 12 nejmodernějších lůžkových vozů typu WLABmz, některé oddíly jsou vybaveny i samostatnou sprchou a WC; lůžkových vozů řady WLABmee s klimatizací s klasickým uspořádáním lůžkového vozu. Ty mají projít v příštím roce modernizací, soutěž není dosud ukončená. Ve flotile je i 12 starších lůžkových vozů řady WLAB z poloviny 80. let, ty do provozu zasahují jen omezeně. Lehátkových vozů má devět klimatizovaných Bcmz a 4 vozy typu Bc z bývalé NDR.

05. 12. 2016 Ministr podepsal smlouvu na provoz vlaků s firmou GW Train Regio (Plzeň – Most, od 11. prosince 2016)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ministr-podepsal-smlouvu-na-provoz-vlaku-s-firmou-gw-train-regio/1423570>)

Ministr dopravy Dan Ťok (za ANO) dnes podepsal smlouvu se společností GW Train Regio na provoz vlaků mezi Plzní a Mostem. Firma na trati může začít od 11. prosince provozovat rychlíkové spoje. ČTK to řekl mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Ministerstvo se rozhodlo pro přímé zadání firmě poté, co výběrové řízení na nového provozovatele loni zastavil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). V tom právě GW Train Regio nabídla nejnižší cenu. "O tom, že by měl stát uvolnit trh v dotované železniční dopravě, se roky mluví, ale výsledky chyběly," uvedl Ťok. Zájem o provoz linky projevil loni v září celkem pět společností. Nejlacinější GW Train Regio požadovala od státu dotaci necelých 75 korun na ujetý kilometr, což je zhruba o 13 korun méně, než kolik doplácel stát vloni Českým drahám. ÚOHS soutěž zastavil začátkem loňského listopadu na základě podnětu Českých drah, podle kterých byl státní dopravce v soutěži proti ostatním společnostem v nevýhodě. ČD argumentovaly tím, že jsou jedinou firmou, která musí uznávat bezplatné jízdní doklady drážních zaměstnanců, takzvané režijky, nebo se navíc starat o nádraží.

Spojení mezi Plzní a Mostem je neelektrifikované a denně tudy projedou čtyři páry rychlíků, v neděli pak pět párů dálkových spojů. Kromě uvedené trasy ministerstvo dopravy plánuje soutěže na dalších pět železničních linek. Noví dopravci vzešli z tendrů by od změny jízdního řádu v roce 2018/2019 měli jezdit mezi Libercem a Pardubicemi, mezi Libercem a Ústím nad Labem, na linkách Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín. O rok později ministerstvo plánuje vstup nového dopravce i na trasu Ostrava – Opava – Olomouc.

07. 12. 2016 Skauti přivezou ČD railjetem do Česka Betlémské světlo (10. prosince, rozvoz 17. prosince 2016)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-28260/>)

Každoroční cesta Betlémského světla z Vídně do Brna se uskuteční tuto sobotu 10. prosince. Symbol Vánoc přivezou členové Junáku vlakem railjet 370 Joseph Haydn. Za týden, v sobotu 17. prosince, se pak začne Betlémské světlo rozvážet za pomoci Českých drah do všech koutů republiky. Betlémské světlo se k nám tradičně dopraví z Vídně, kde ho rakouští skauti předávají o třetím adventním víkendu delegacím z celé Evropy. Čeští junáci pojedou z Vídně do Brna vlakem railjet 370 Joseph Haydn, konkrétně ze stanice Wien Hbf v 17:09. Do Brna dorazí v 18:36. Na spoji bude nasazena jednotka ČD railjet.

Seznam vlaků a úseků, kterými rozvezou skauti 17. prosince 2015 Betlémské světlo

- R 610 Ústí nad Labem hl. n. – Cheb
- R 668 Okříšky – Plzeň hl. n.
- R 688 Praha Mas. n. – Děčín hl. n.
- R 716 Veselí nad Lužnicí – Tábor
- Rx 760 Praha hl. n. – Cheb
- R 792 Kolín – Ústí nad Labem západ
- Rx 805 Brno hl. n. – Přerov
- R 825 Brno hl. n. – Bohumín
- Rx 870 Brno hl. n. – Pardubice hl. n.
- Rx 885 Staré Město u Uherského Hradiště – Újezdec u Luhačovic
- R 905 Brno hl. n. – Šumperk
- R 927 Jaroměř – Trutnov
- R 988 Brno hl. n. – Praha hl. n.
- R 1108 Nymburk hl. n. – Rumburk
- R 1127 Olomouc hl. n. – Opava východ
- R 1268 Pardubice hl. n. – Liberec
- Sp 1705 Zábřeh na Moravě – Jeseník

Tradice Betlémského světla

Betlémské světlo je plamínek z Betléma, který putuje napříč Evropou. Myšlenka šíření předvánočního pokoje a míru vznikla v Rakousku, odkud se rozšířila do 25 zemí světa. Poprvé plamínek přicestoval v roce 1986 letadlem do Lince, kde se stal součástí vánoční sbírky rakouského rozhlasu a televize na pomoc postiženým dětem. K nám se Světlo přátelství, jak byl betlémský plamen také nazván, dostalo po pádu čtyřicetileté komunistické vlády a v rukou skautů poprvé putovalo v prosinci 1989 až pod sochu sv. Václava v Praze.

08. 12. 2016 Legiovlak dostane novou lokomotivu, která zatím vypadá jako kus šrotu (433.025)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/legiovlak-novy-vagon-legionari-dm8-plzen-zpravy.aspx?c=A161208_134323_plzen-zpravy_pp)

Replika válečného vlaku, v jakém jezdili během první světové války českoslovenští legionáři, ukončila ve čtvrtek v Plzni druhý rok svých cest po České republice. Nadšenci také představili důstojnický vagon a starou lokomotivu, kterou chtějí zprovoznit. Souprava přijela dopoledne na hlavní vlakové nádraží v Plzni, kde legionáři podepsali smlouvu s plzeňským Iron Monument Clubem (IMC). Kupují od něj starou parní lokomotivu s tím, že ji členové IMC v příštím roce zprovozní. Práce to bude náročná, protože lokomotiva teď připomíná rezem zdevastované kovové monstrum. Její zmenšený model byl na podstavci na nástupišti. Legionáři také představili důstojnický vagon, jehož přestavba z vozu vyrobeného v roce 1919 v Maďarsku trvala dva roky.



Kamil Pavlíček z IMC připomněl, že členové klubu se asi dvacet let starají o v regionu známou zrenovanou parní lokomotivu zvanou Šlechtična, se kterou každý rok jezdí na mnoho akcí. „Legionáři od nás koupili v minulosti už dva osobní vozy, jedním z nich je ten důstojnický, který nyní představují jako novinku. My jsme neměli prostředky na jeho rekonstrukci. Pak došlo i na lokomotivu a ke sňatku z rozumu. My zprovozníme historickou lokomotivu, na což náš klub čítající patnáct nadšenců nemá prostředky, a legionáři se ve svém projektu posunou zase o kus dál. Bude to třetí parní mašina, kterou zprovozníme. Pevně věřím tomu, že příští rok v tuto dobu bude lokomotiva součástí legiovlaku,“ shrnul Kamil Pavlíček.

Legiovlak si za poslední dva roky prohlédlo více než čtvrt milionu lidí. Předseda Československé obce legionářské Pavel Budínský řekl, že v příštím roce bude opět jezdit po celé České republice a poprvé na několik týdnů zajede i na Slovensko. Zastaví se mimo jiné v Žilině. „Na Slovensku přibývá lidí, kteří neztracují naši společnou minulost. Slyšel jsem už verzi, že legiovlak pojedje přes celé Slovensko.“

Slováci se rozhodli natočit velký film o Štefánikovi a chtějí v něm mít i tento náš vlak," řekl Budínský. Jízdní řád Legiovaku pro rok 2017 počítá se zahájením cesty v polovině března v Chlumci nad Cidlinou, v červenci by se měl vlak v Milovicích zapojit do rekonstrukce bitvy U Zborova, od které uplyne 100 let. Poslední zastávkou příštího roku má být na přelomu listopadu a prosince Sušice v Plzeňském kraji.

08. 12. 2016 Přesunuté zastávky na trati Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ stojí blíže obcím (Svádov, Těchlovice)

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/u.n.l.strekov-decin-vych.html>)

Správa železniční dopravní cesty zlepšila parametry na železniční trati Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ. Hlavním cílem projektu bylo její uvedení do technického stavu odpovídajícího evropským parametrům a standardům. V rámci projektu byla na uvedené trati provedena kompletní výměna železničního svršku. Došlo také k výměně technologií nejstarších přejezdových zabezpečovacích zařízení a k nahrazení původních hradel Svádov a Těchlovice hradly automatickými, která umožňují zabezpečené jízdy vlaků v obou směrech po obou kolejích. Součástí stavby byl také přesun zastávek Svádov a Těchlovice do nových poloh k železničním přejezdům, kde byla zřízena bezbariérová nástupiště na vnější straně kolejí. „Jedním z hlavních přínosů stavebních prací provedených na železniční trati v úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ bylo především zvýšení jízdního komfortu a bezpečnosti železniční dopravy. Cestující potěší i zkrácení docházkových vzdáleností z center obcí Svádov a Těchlovice a větší pohodlí a bezpečí na nově vybudovaných nástupištích,“ uvedl generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

V souladu s globálním cílem prioritní osy Operačního programu Doprava I, jímž je zlepšení železniční dopravy na transevropské síti, bylo dosaženo zvýšení dopravní dostupnosti, zajištění kapacity dráhy a kvality železničního provozu pro výhledový rozsah dopravy. Předpokládané celkové náklady stavby s názvem Trať 073 Ústí nad Labem Labem-Střekov – Děčín východ činily 429 914 951 Kč bez DPH. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava schválen ke spolufinancování Evropskou unií, kdy plánovaná výše příspěvku z Fondu soudržnosti představuje až 277 119 761 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Stavba byla zhotovena společnostmi KLEMENT a.s. a A-Híd Zrt.

Název stavby	Trať 073 Ústí nad Labem Labem-Střekov – Děčín
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	KLEMENT a.s., A-Híd Zrt
Termín zahájení	08/2015
Termín dokončení	10/2016
Celkové náklady stavby	429 914 951 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	277 119 761 Kč

09. 12. 2016 Lesůňky, Amazon, skanzen. Nový jízdní řád přináší i nové zastávky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nove-zastavky-v-jizdnim-radu-2016-d3e-eko-doprava.aspx?c=A161209_075519_eko-doprava_suj)

Nový jízdní řád pro železniční dopravu, který vstupuje v platnost v neděli, nepřinese jen změny v odjezdech a příjezdech vlaků, ale i názvech železničních stanic a zastávek. Nové jméno má od neděle celkem šest zastávek, nově se v jízdním řádu objevuje také sedm nových zastávek či stanic. Většina má vzniknout během příštího roku. Přejmenování i vznik nových zastávek schvaluje Drážní úřad. Přejmenování obvykle iniciují obce, kterým se název nelíbí. Jedním z takových příkladů je zastávka Srbská na trati z Liberce do Jindřichovic pod Smrkem. Ta leží sice na katastru Jindřichovic, přesto nese název podle části sousední obce Horní Řasnice vzdálené čtyři kilometry. Od nového jízdního řádu se proto zastávka jmenuje Jindřichovice pod Smrkem-Skanzen. Zastávka je totiž v blízkosti Živého skanzenu provozovaného občanským sdružením Lunaria. Podobné je to se zastávkou Račiněves, dosud konečné stanici trati Roudnice nad Labem – Račiněves. Ta leží přímo na kraji obce Bříza, přesto se jmenuje Račiněves. Od nového jízdního řádu se jmenuje Bříza obec, přejmenuje se i trať číslo 096.

Kromě přejmenovaných zastávek se objeví v jízdním řádu i nové železniční zastávky. Některé jsou již připravené na provoz: už na konci listopadu otevřeli zástupci železnice a politici zastávku u Amazonu

v Dobrovízi, připravená je i nová zastávka v Července. Další zastávky teprve stavba čeká. Zřejmě nejpozoruhodnější na celém seznamu jsou Lesůňky, kde žije necelá stovka obyvatel. Na Třebíčsku přitom o zastávku marně roky bojuje na jiné trati obec Stařeč, která chce zastávku na trati Jihlava – Brno. „Posílají nás od čerta k ďáblu. Však to znáte, státní železnice v Česku, to je moloch různých propojených organizací a pracovišť, ve kterém není snadné se vyznat. Navíc jejich lhůty jsou nekonečné. Někdy mám pocit, že mě pošlou i pro razítko c. k. monarchie,“ posteskl si v únoru letošního roku v MF DNES starosta obce Čestmír Linhart. Jedna zastávka naopak zcela končí. Zastávka Praha-Smíchov Na Knížecí na pražském Smíchově kvůli developerským plánům. Motorové vlaky linky S65 proto budou nově začínat na hlavním nádraží a zastaví na zastávce Praha-Smíchov severní nástupiště.

Přejmenované zastávky od nového jízdního řádu

trať	původní název	nový název
037 Liberec – Jindřichovice pod Smrkem	Srbská	Jindřichovice pod Smrkem-Skanzen
096 Roudnice nad Labem – Břiza	Račiněves	Břiza obec
086 Liberec – Benešov nad Ploučnicí	Božíkov	Zákupy-Božíkov
198 Strakonice – Volary	Zátoň	Zátoň-Boubín
198 Strakonice – Volary	Zátoň zastávka	Zátoň
212 Čerčany – Světlá nad Sázavou	Sázava-Černé Budy	Sázava

Nové zastávky v provozu ode dne vyhlášení

trať	nová zastávka	umístění
120 Praha – Rakovník	Praha-Bubny Vltavská	km 0,251 – 0,371
121 Hostivice – Podlešín	Dobrovíz-Amazon	v km 27,1 – 27,3; otevřena 29. 11. 2016
224 Tábor – Horní Cerekev	Tábor-Měšice	v km 66,960 – 67,020
241 Znojmo – Okříšky	Lesůňky	v km 148,657 – 148,717
273 Prostějov – Červenka	Červenka zastávka	v km 1,566 – 1,626; se zahájením nového JŘ
321 Opava – Český Těšín	Havířov střed	v km 16,935 – 17,105
340 Brno – Uherské Hradiště	Veselí nad Moravou-Milokoš	v km 89,962 – 90,062

09. 12. 2016 Jihomoravský kraj chce mít vlastní vlaky, peníze na nákup ale nemá jisté

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/jihomoravsky-kraj-chce-vlastni-vlaky-dw4-brno-zpravy.aspx?c=A161209_2291584_brno-zpravy_vh)

V roce 2019 končí Jihomoravskému kraji smlouva s Českými drahami o provozování regionální dopravy. Jako nejefektivnější řešení krajští radní vyhodnotili nákup vlastních vlaků. Ve čtvrtek schválili vypsání veřejné soutěže na dodavatele včetně zajištění plného servisu na dalších třicet let. Přitom ale stále není jasné, jestli na to kraj bude mít potřebné peníze. V první fázi by kraj chtěl nakoupit 25 vlakových souprav pro minimálně 310 sedících cestujících. K tomu šest menších posilových spojů se 140 místy. Dohromady by to mělo stát 7,1 miliardy korun. Většinu této částky chce kraj zaplatit z evropských peněz. „Očekáváme vypsání dotačního titulu, kde by dotace měla být ve výši 85 procent. Další miliardu a půl bychom financovali nejspíše z úvěru, protože bychom těžko hledali nárazově takový objem prostředků z rozpočtu Jihomoravského kraje,“ přiblížil náměstek pro dopravu Roman Hanák (ČSSD).

Schůzka s ministrem dopravy v lednu

Ministerstvo dopravy však ještě výzvu k příslušnému dotačnímu programu nevypsalo. Zatím tedy není jasné, kolik peněz bude moct ministerstvo krajům přidělit a v jakém poměru je mezi kraje rozdělit. „Troufám si však říct, že Jihomoravský kraj je první na pásce, máme dobře zpracovanou dokumentaci a žádost. Dokážu si představit, že požadované finanční prostředky získáme,“ věří Hanák. V lednu se má sejit s ministrem dopravy Danem Ťokem (ANO) a zjistit víc. „Rozhodně nic nezdržujeme, nyní

musí rozhodnout vláda. Materiál jsme jí předložili, projednán by měl být zhruba v únoru," hájí se mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold.

10. 12. 2016 V Bulharsku vykolejil a explodoval vlak s cisternami. Nejméně sedm mrtvých

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/1978769-v-bulharsku-vykolejil-a-explodoval-vlak-s-cisternami-nejmene-sedm-mrtvych>)

Na severovýchodě Bulharska v sobotu ráno vykolejil a následně explodoval nákladní vlak s cisternami, ve kterých byl kapalný plyn. Výbuch pak způsobil prudký požár. Nejméně sedm lidí zemřelo a 29 jich utrpělo zranění. Vesnici, kde se tragédie odehrála a kde je poškozeno či zcela zničeno asi 50 domů, se úřady rozhodly celou evakuovat. Vláda vyhlásila pondělí dnem státního smutku. Nehoda se stala v 5:42 místního času (4:42 SEČ) u nádraží obce Chitrino, která leží severně od města Šumenu. Na místě zasahovaly četné týmy hasičů, policie a záchranné služby, sdělila mluvčí šumenské policie Asja Jordanovová. Záchranáři v troskách celý den pátrali po dalších možných obětech či přeživších. Hlavní tajemník ministerstva vnitra Georgi Kostov upřesnil, že soupravu tvořilo 20 cisteren s propenem a čtyři s propan-butanem. Dva z vagonů vykolejily a několik cisteren explodovalo. Podle některých informací vagony narazily do vedení vysokého napětí. Některé údaje o počtu vagonů a obětí uváděné různými zdroji se během dne rozcházel.



Značné materiální škody

Úřadující předseda vlády Bojko Borisov, který místo události navštívil, uvedl, že už nehrozí nebezpečí explozí dalších vagonů. Strojvedoucí podle něj vypověděl, že souprava se od pátého vagonu odtrhla. Premiér také naznačil, že počet obětí na životech může vzrůst i mezi zraněnými, protože někteří mají popáleniny až na 90 procentech těla. Značné jsou podle Borisova materiální škody. Starosta Chitrina Nuridin Basri Ismail situaci popsal jako mimořádně vážnou. Řekl, že mnoho domů je poškozených a že některé se zcela zřítily. Vyhořela mimo jiné budova policie a zničen je obecní úřad. První informace hovořily o tom, že bez střechy nad hlavou zůstalo minimálně 40 ze zhruba 800 obyvatel Chitrina. Hasiči odvedli do bezpečí obyvatele domů v okolí místa neštěstí. Evakuování byli všichni ohrožení lidé. Policie přiměla odejít i ty, kteří nechtěli. Odpoledne ale úřady rozhodly o úplné evakuaci celé vesnice kvůli chystanému přečerpávání a odvozu nebezpečného nákladu a vyčištění zasažené oblasti.

Hledání příčin neštěstí

Příčiny neštěstí zatím nejsou jasné, na místě je zjišťují vyšetřovatelé a odborníci prokuratury a policie. Ministr dopravy Ivajlo Moskovski televizi bTV v této souvislosti řekl, že výhybkář si všiml jiskření od lokomotivy, když přijížděla k nádraží, což by mohlo svědčit o prudkém manévru strojvedoucího a o snaze rychle snížit rychlost. Dodal však, že je ještě příliš brzy mluvit o konkrétních příčinách neštěstí. Havarovaný vlak patří soukromé firmě Bulmarket zabývající se přepravou paliv, zejména propan-butanu, po železnici. Souprava mířila z Burgasu na černomořském pobřeží do města Ruse na Dunaji.

10. 12. 2016 Rychlík na Náchod bude jen papírový, má staré vagony a chybí přípoj (Praha – Meziměstí, od 11. prosince 2016)

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/novy-rychlik-mezimesti-nachod-praha-stare-vagony-f7p-/hradec-zpravy.aspx?c=A161210_2291769_hradec-zpravy_the)

Přímý rychlík z Prahy do Náchoda a Meziměstí, který v neděli vyjede poprvé, téměř žádné lepší pohodlí cestujícím nepřinese. Vlak vynechá jen několik zastávek a odpadnou dva přestupy, na ty však doplatí cestující od Trutnova. Lidé si navíc stěžují, že chybí přípoj do Broumova. Když radnice v Náchodě a Meziměstí v srpnu oznámily, že se tamním politikům podařilo prosadit obnovení rychlíku z Prahy na Broumovsko, vypadalo to na pohodlnější cestování. Nové jízdní řády začnou platit už v neděli. Avšak hned s prvním rychlíkem, který odpoledne vyrazí z Prahy, cestující poznají, že až taková sláva to nebude. Novější vagony totiž v Hradci Králové železničáři odpojí a do Meziměstí pošlou jen tři postarší vozy druhé třídy. V pracovní dny dokonce jen dva. „Jde o lepší vozy z těch, které dříve jezdily na Trutnov a teď je používáme na nižších tratích nebo jako posilové,“ přiznává krajský šéf Českých drah Roman Moravčík. Pasažéři tedy mohou zapomenout na wi-fi na zásuvky,

klimatizaci i na vakuové splachování toalet. Podle železničářů je důvodem i to, že v Meziměstí chybí pro moderní vozy zázemí a firma jeho vybudování ani neplánuje. Vagony navíc nebudou velkoprostorové, ale s kupé. Novější vozy se budou připojovat jen na úsek Hradec Králové – Praha. Kritici tak tvrdí, že lidé si raději přesednou do lepších vagonů v Hradci, kde rychlík 13 minut stojí. „Pro nás je to návrat k historickému stavu. Po desetiletí jsme měli přímé spojení s Prahou. Mladí lidé to tak nevnímají, ale pro Meziměstí je to důležité,“ vysvětluje letitou snahu o obnovu spojení místostarosta Meziměstí a krajský radní pro cestovní ruch Pavel Hečko (ČSSD). Novinka však posílení dopravní obslužnosti na Broumovsku znamenat nebude. Ve stejných časech totiž jezdil pár osobních vlaků už teď, večer šlo dokonce o přímý spoj Hradec Králové - Meziměstí. V praxi se tak změní jen to, že na tabuli bude svítit červené R.

Jen předvolební tah?

„Zvažovala se i varianta, že do Hradce by to byl rychlík a dál spěšný vlak, ale z hlediska propagace spoje je to špatné. Lidé chtějí v Praze vidět nápis Meziměstí a Náchod,“ říká Moravčík, čímž nahrává spekulacím, že obnovení rychlíku několik měsíců před volbami byl především politický tah. „Takový výklad odmítám. Snažíme se o rychlík už roky. Teď to umožnily poměry na dráze. Navíc jeden rychlík by nám moc hlasů nepřidal,“ oponuje Hečko. „Každé dvě hodiny je spojení Broumova do Prahy s přestupem ve Starkoči a každou hodinu do Hradce. Ten rychlík je zbytečný, místo toho by se v úseku Broumov – Starkoč měli zaměřit na nasazení vhodných vozů místo dosavadních rozhrkaných regionov a na zvýšení rychlosti,“ napsal Luboš Píša v diskusi na serveru Naše Broumovsko. V ní se také lidé pozastavují nad tím, že vlak nemá přípoj do Broumova. Ráno mohou lidé jet autobusem, večer ale musí jiným spojem z Police nad Metují. „Vnímám to jako nešťastné a chtěli bychom to změnit. Železniční napojení Broumova na rychlík je logické a pro nás zásadní,“ říká Jaroslav Bitnar (Volba pro Broumov). Argument drah je stejný jako v Meziměstí, chybí prý zázemí.

Výměna osobního vlaku za rychlík se dotkne i cestujících od Trutnova, kterých je násobně více než těch z Broumova a Náchoda. Ti budou muset ve Starkoči přesedat, zatímco dosud se mohli vézt až do Hradce. I to je důvod, proč dráhy požadovaly, aby se výměna týkala spoje, který odjíždí z Meziměstí po čtvrté ráno. V tuto dobu jezdí od Trutnova kolem 40 cestujících, o hodinu později už jich je více než 100. „Z posledního přepravního průzkumu vyplývá, že u prvního ranního spoje z Trutnova do Hradce Králové ve Starkoči cestuje průměrně 38 lidí. Avšak cestujících, kteří nyní přestupují ze směru Náchod, je průměrně 20,“ uvádí mluvčí Královéhradeckého kraje Martina Götzová. Rychlík dopravní obslužnost paradoxně i trochu omezí. Nebude totiž zastavovat na sedmi zastávkách před Náchodem. Podle statistiky tam nastupuje v průměru denně jen šest lidí. „Pravidelně monitorujeme využití jednotlivých vlaků a pokud vznikne oprávněná potřeba, jsme připraveni s dopravcem projednat úpravu změny zastavení vlaků v rámci změn jízdních řádů,“ slibuje Götzová.

Prodloužení rychlíku až do Meziměstí kompletně zaplatí kraj. Podobně kraj platí také pár rychlíků z Hradce do Letohradu nebo jeden rychlíkový spoj do Trutnova. Podle kraje částku pokryje inflační navýšení prostředků na dopravu od státu. Přestože dálkové spoje financuje ministerstvo dopravy, na této trase změnu odmítlo. „Z hlediska naší objednávky tu žádná změna není. Rychlík R 950 je i nadále hrazen v úseku Hradec Králové – Praha,“ potvrdil mluvčí ministerstva Tomáš Neřold.

11. 12. 2016 Ve Švýcarsku byl plně zprovozněn nejdelší železniční tunel světa (Gotthard Basistunnel, 57 km)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ve-svycarsku-byl-plne-zprovoznen-nejdelsi-zeleznicni-tunel-sveta/1425980>)

Nejdelší a nejhlubší železniční tunel na světě, vybudovaný ve Švýcarsku pod Alpami, byl dnes otevřen pro plný dopravní provoz. Gotthardský tunel, přezdívaný podle francouzské zkratky GBT, je dlouhý 57,1 kilometru a v některých místech je až 2,3 kilometru pod povrchem. Slavnostní inaugurace stavby, která výrazně usnadňuje vlakové spojení mezi jihem a severem Evropy, se konala už 1. června. Tunel tehdy otevřel prezident švýcarské konfederace Johann Schneider-Ammann za přítomnosti významných zahraničních hostů. Byli mezi nimi například německá kancléřka Angela Merkelová, francouzský prezident François Hollande nebo italský premiér Matteo Renzi.

Stavba nového dvoutubusového železničního tunelu začala v roce 1999 a její náklady dosáhly asi 12 miliard švýcarských franků (zhruba 302 miliard Kč). O realizaci tohoto ambiciózního projektu rozhodli Švýcaři v několika referendech. Tunelem by mělo v budoucnu jezdit na 300 osobních a nákladních vlaků denně rychlostí až 270 kilometrů za hodinu. Ekologové si od nového železničního spojení slibují, že počet nákladních aut, která každoročně používají alpské silnice, klesne až o polovinu. Před otevřením GBT byl nejdelším železničním tunelem světa japonský Seikan, který byl

otevřen už v roce 1988 a který je dlouhý 53,8 kilometru. Eurotunnel, který spojuje Francii a Británii, má na délku 50,4 kilometru.

12. 12. 2016 Dráhy chtějí koupit lepší vlaky pro trať Praha – Kladno

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-chteji-koupit-lepsi-vlak-y-pro-trat-praha-kladno-pdm-eko-doprava.aspx?c=A161212_103833_eko-doprava_suj)

České dráhy chystají po delší době soutěž na dodávku nových motorových jednotek. Chtějí je pro provoz vlaků mezi Prahou a Kladnem. „Vzhledem k malé kapacitě trati, která neumožňuje zvýšení počtu spojů, a silnému růstu počtu cestujících, chceme pořídit nové, kapacitnější jednotky,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Záměr vysoutěžit 10 motorových jednotek pro tuto linku již schválilo představenstvo společnosti, plány musí schválit ještě dozorcí rada. České dráhy naposledy kupovaly motorové vozy v roce 2012, kdy soutěž na dieselové jednotky vyhrála společnost Pesa se svými vozy Link, u Českých drah překřtěnými na RegioShark. Vytížená jednokolejná trať dnes není v pražské síti příměstských vlaků Českých drah rozhodně chloubou. Většinu vlaků tu zajišťují pouze modernizované Regionovy, případně ještě klasické soupravy tažené lokomotivou, na několika vlcích ještě jezdí i v Česku už téměř nevyužívané vozy Btx. Nové jednotky by umožnily nasadit více nízkopodlažních vlaků i kratší dobu jízdy. Podle Joklíka se snaží České dráhy kapacitu zvýšit, například díky dvěma novým párům vlaků Praha Masarykovo nádraží – Hostivice – Středokluky a zároveň usnadnit lidem přestup z aut. „V Hostivici jsme proto na našem pozemku s městem udělali zpevněnou plochu pro parkování,“ dodal Joklík.

12. 12. 2016 Drážní úřad odstavil rychlík GW Train. Strojvedoucímu chyběly papíry (R25 Plzeň – Most)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drazni-urad-odstavil-rychlik-gw-train-d8w-eko-doprava.aspx?c=A161212_150701_eko-doprava_suj)

Hned druhý den provozu rychlíků mezi Plzní a Mostem musí čelit soukromý dopravce GW Train Regio problémům. Drážní úřad zakázal jízdu jednoho z pondělních spojů kvůli tomu, že strojvedoucí firmy neměl podle kontroly všechna potřebná povolení. Kontrolu a její výsledek potvrdil náměstek ředitele Drážního úřadu Ondřej Fanta. „Byl to neohlášený státní dozor, který souvisel se startem nového dopravce.



Kolegové při kontrole zjistili, že strojvedoucí nemá seznání s tratí a nepovolili mu další jízdu s vlakem,“ řekl Fanta. Kontroloři nastoupili do rychlíku v Žatci a v Plzni zkontrolovali strojvedoucího. V dokumentech chybělo ale potvrzení o tom, že proběhlo seznání s tratí. „Je to naše administrativní chyba. Seznání u něj proběhlo, což má potvrzené i na kartě zaměstnance u nás. Ale zapomněli jsme to uvést i v jeho osvědčení, které měl u sebe,“ řekl Robert Krigar, majitel GW Train Regio. Seznání trati musí absolvovat pro trať každý strojvedoucí. Potvrzuje tím, že zná situaci na trati a organizaci provozu. GW Train Regio rychlík v 10:05 zrušil. „Museli jsme vlak nahradit autobusem, přičemž došlo ke zpoždění vyššímu než 60 minut. Za vzniklé problémy se vám omlouváme,“ uvedl dopravce na svých stránkách. Mezi oslovenými drážními odborníky se ale objevují i názory, že Drážní úřad překročil pravomoc. Jde o to, zda seznání platící vždy jeden rok musí mít strojvedoucí u sebe. „Je to administrativní chyba, která nijak neohrožuje bezpečnost provozu. Jde to bez problémů zjistit přímo u dopravce,“ míní drážní expert Jan Šatava. Podle něj je GWTR výjimkou, že uvádí přímo u osvědčení i trať, kde strojvedoucí mohou jezdit. „Většina dopravců to řeší tím, že napíší, že platí v celé síti SŽDC a s odkazem na kartu strojvedoucího, kterou má zaměstnavatel,“ dodal Šatava.

GW Train Regio začal jezdit na trase od neděle. Provoz rychlíků si u něj objednalo ministerstvo dopravy. Firma nabídla v soutěži na provoz výrazně nižší cenu, než dosud platily Českým drahám. Soutěž sice antimonopolní úřad zrušil, ministerstvo ale využilo možnosti podat nabídku přímo.

13. 12. 2016 Razicí stroj místo břidelic kouše tvrdý spilit, tunel i tak roste rychleji (tunel Ejovice)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/tunel-viktorie-razba-3-koridor-plzen-kysice-homolka-chlum-spilit-metrostav-16v-plzen-zpravy.aspx?c=A161213_081421_plzen-zpravy_jzk)

Zhruba kilometr dlouhý bude o letošním Silvestru severní tubus železničního tunelu z Kyšic do Plzně. Specialisté ho začali razit 27. září letošního roku, jižní tunel prorazili po 16 měsících. První vlak by jím

měl mezi Plzní a Rokycany projet za dva roky. Šéf ražby Štefan Ivor z Metrostavu řekl, že ražba severního tubusu postupuje rychleji, než tomu bylo u jižního. V pátek v poledne byl právě ražený tunel dlouhý 842 metrů. „Určitě to jde lépe, ale začátek byl opět náročný. Na rozdíl od prvního tubusu jsme už na začátku měli kromě břidlic a prachovců v cestě i tvrdé spility. Odhalily je průzkumné sondy před ražbou. Na mnoha místech jsou v téměř celém profilu,“ vysvětlil Ivor. Přitom stroj teď musí být nastavený v režimu ražby v zemině, na spility bude přestavěn až zhruba po třech kilometrech. Těsně před vrchem Chlum, který je bývalou sopkou. Jak je i přes tuto komplikaci možné, že ražba severního tubusu pokračuje rychleji? „Využili jsme zjištění z ražby jižního tunelu. Ještě před zahájením jsme masiv Homolky laicky řečeno navrtali a odvodňovali, aby při ražbě nebyly tak velké problémy s přítoky spodní vody. Když jsme překonali problémové území, otvory jsme zase zaplnili a spodní voda opět vystoupala do obvyklé výše,“ popsal jednu z operací šéf ražby. Další novinkou byla dopředu vybudovaná podzemní stěna asi 130 metrů za tunelovým portálem. Právě u ní stroj zastavil a technici měli mnohem jednodušší práci s jeho nezbytnou údržbou.

V zimě začne budování bezpečnostních propojek mezi tunely

Stroj Viktoria za den v průměru vyrazí téměř dvanáct metrů nového tunelu, rekord byl více než 30 metrů za 24 hodin. „Jsme šťastní, že to jde lépe než první tubus, ale čeká nás ještě hodně práce,“ řekl Ivor. Jižní tubus Viktoria vyrubala za 16 měsíců. Stroj dlouhý 115 metrů s razící hlavou o průměru bezmála deset metrů a vážící 1 800 tun se na světle pod vrchem Chlum objevil letos v červnu. Pak následovalo stěhování stroje zpátky do Kyšic a jeho repase. Zřejmě na přelomu ledna a února příštího roku začnou specialisté budovat první bezpečnostní propojky mezi už dokončenou jižní a hotovou částí severního tubusu. Propojky musí být v tunelu kvůli případným poruchám nebo nehodám vlaků, aby se cestující i pod zemí dostali bezpečně do druhého tunelového tubusu.

Budoucí nejdelší železniční tunel v České republice bude dlouhý 4 150 metrů a má pro každý směr svůj vlastní tubus. První vlaky na koridorové trase Praha – Plzeň by jím měly projet v polovině prosince roku 2018. Kompletní rekonstrukce trati mezi Plzní a Rokycany bude stát téměř čtyři miliardy korun, z toho náklady na vybudování tunelu téměř polovinu téhle sumy. Samotný tunel je budovaný tak, aby byl využitelný i pro budoucí vysokorychlostní železniční trať, pokud se mezi Plzní a Prahou bude stavět.

13. 12. 2016 Poláci dokázali vysoudit přes miliardu za pozdě dodaná pendolina (PKP Intercity vs. Alstom)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/pozdne-dodana-pendolina-pro-polsko-dt8/eko-doprava.aspx?c=A161213_093718_eko-doprava_neh)

Soudit se za zpoždění dodávek nových vlaků se železničním dopravcům může i vyplatit, ukazuje čerstvá zkušenost z Polska. Tamější státní dopravce PKP Intercity vyhrál arbitráž nad společností Alstom, která mu má za pozdní dodávku objednaných pendolin zaplatit 50 milionů eur. Informaci o vítězství polského dopravce přinesl polský odborný železniční server Rynek Kolejowy. Podle něj jde o největší výhru polské strany v arbitráži v historii. Státní dopravce neuvedl přesnou částku, jakou má výrobce zaplatit, podle polského Radia Zet má jít o 50 milionů eur (1,35 miliardy korun). Nová pendolina, která se testovala i na zkušebním okruhu ve Velimi, měla výrazně zvýšit kvalitu dálkových polských vlaků. Polský dopravce je však do provozu mohl nasadit až později než plánoval. Výrobce měl totiž problémy především se schvalováním v Polsku. Zakázka od firmy Alstom na dvacet pendolin přišla v přepočtu na zhruba 18 miliard korun, v ceně je ale i výstavba depa. Verdikt polského rozhodčího soudu ostře kontrastuje s podobným sporem, který vedly České dráhy se Škodou Transportation za zpožděné dodání lokomotiv. Ten skončil opačně: za zpoždění musí naopak platit České dráhy, protože v jednu chvíli přestaly za nedodané lokomotivy platit. Státní dopravce nevyužil možností vysoudit penále za zpoždění i v jiných případech, například u dodávek vlaků RegioPanter. Za to mu hrozí krácení dotací.



14. 12. 2016 Nový dopravce vyjíždí na německé koleje. Na rozjezd se složili nadšenci (Locomore, Berlin – Stuttgart)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/v-nemecku-vyji-zdi-dopravce-locomore-jeho-rozjezd-zaplatili-fanousci-1ja/eko-doprava.aspx?c=A161212_113105_eko-doprava_suj)

Na trasu mezi Berlínem a Stuttgartem ve středu poprvé vyrazí vlaky společnosti Locomore. Od jiných dopravců v Evropě se výrazně liší: na jeho rozjezd se složili hlavně budoucí zákazníci. Jde

o prvního dopravce, který ke startu použije i takzvaný crowdfunding, tedy hromadné financování přes menší příspěvky. Lidé mohli novému dopravci například půjčit peníze nebo si koupit dopředu poukazy na lístky. Nakonec přes portál Startnext.com dopravce vybral 460 tisíc eur na start. Další desítky tisíc eur vybrala firma ještě letos, zájemcům nabízí dál možnost investovat do firmy.



Locomore má být alternativou jak ke vlakům státního dopravce Deutsche Bahn, tak dálkovým autobusům, které zažily v posledních třech letech v Německu mimořádný rozmach. Konkurovat chce hlavně cenou: nejlevnější jízdenky nabízí za 22 eur. DB jezdí na trase nejlevněji za 29 eur při nákupu jízdenky dlouho dopředu, běžně se ale za jízdenky v den odjezdu platí i přes sto eur. Cesta rychlovlakem ICE je však o hodinu kratší. Samotný provozní koncept připomíná tuzemský RegioJet: vyjíždí s ojetými vozy, které prošly modernizací, půjde o soupravu taženou lokomotivou Taurus. Za Locomore stojí tamější podnikatel Derek Ludwig, který stál u rozjezdu jiného soukromého dopravce v Německu, společnosti HKX. Ta provozuje dálkové vlaky mezi Hamburkem a Kolínem nad Rýnem.

15. 12. 2016 Elektřina na dráze se bude účtovat spravedlivěji, jízdenky zřejmě zdraží

Zdroj: E15.cz (http://ekonomika.idnes.cz/trakcni-energie-zeleznice-ceske-drahy-jizdenky-zdrazi-ppw-eko-doprava.aspx?c=A161214_234129_eko-doprava_aha)

Osobním dopravcům stoupnou náklady na elektřinu o desítky procent. Skončí totiž nepřímé dotace od nákladních vlaků v podobě ceny za trakční energii. Za dva roky by se náklady na elektřinu měly náklady rozpočítávat podle spravedlivějšího klíče. Je to jedna z nerovností na české železnici, která trvá roky a dopravci si na ni zvykli – nákladní doprava nepřímo dotuje provoz osobní. Jak vyšší poplatku za použití kolejí (dopravní cesty), tak cenou za trakční energii, kterou lokomotivy odebírají z trolejí. To by mělo skončit, od roku 2018 v případě ceny za dopravní cestu a od roku 2019 v případě ceny trakční energie by se měly náklady rozpočítávat podle spravedlivějšího klíče. Pro osobní dopravu to však bude znamenat, že stoupnou náklady a pravděpodobně podraží jízdenky. Nákladní dopravci už oslovili České dráhy a Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) s požadavkem, aby se spotřebovaný proud na železnici začal určovat více podle skutečné spotřeby místo stávajících složitých vzorců, které znevýhodňují nákladní dopravce.

ČD přijdou až o 360 milionů korun ročně

Dodávku elektřiny na české železnici všem dopravcům zajišťují České dráhy. Ty by tak najednou musely samy za osobní vlaky připlatit, současně by však výrazně ušetřila jejich dceřiná společnost ČD Cargo. Ale ani tak by na tom České dráhy nevydělal, první propočty mluví o tom, že by změnou výpočtu spotřeby mohly přijít až o 220 milionů korun ročně, o značné částky by přišli i soukromí osobní dopravci. Některé odhady mluví o ještě vyšší částce – 360 milionech korun. České dráhy ročně utratí za elektřinu pro své vlaky 1,2 miliardy, jde tak o zvýšení nákladů nejméně o šestinu.

Osobní dopravci zatím nechtějí o dopadu na cenu jízdného mluvit. V rozpočtu Českých drah je čtvrtmiliardové navýšení nákladů citelné, ročně na své vlaky dostávají od krajů a státu 13 miliard korun. Je navíc otázka, zda se podaří ve smlouvách s objednateli toto navýšení nějak kompenzovat. Pro dráhy jde o mimořádně citlivé téma – všichni vědí, že současný stav je neudržitelný, ale také vědí, že změna systému výpočtu současně zdraží osobní dopravu. I proto České dráhy nechtějí současná jednání komentovat. Podle informací MF DNES se čeká částečně i na zřízení drážního regulátora. SŽDC potvrdila, že k jednáním na toto téma už došlo, i když zatím bez výsledku. „O trakční energii se vedou jednání na úrovni ministerstva dopravy a zástupci dopravců,“ řekla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. „Je to téma, které se momentálně intenzivně řeší,“ potvrdil ředitel sdružení nákladních dopravců ŽESNAD.CZ Oldřich Sládek. Cílem nákladních dopravců je postupně urovnat diskriminační poměry. Předpokládají, že od roku 2019 bude na železnici liberálnější prostředí pro nákup elektřiny, doufají v zavedení hybridního systému účtování trakční energie. Ten by znamenal, že dopravci s „měřáky“ na lokomotivě budou fakturovat podle skutečné spotřeby, zbytku bude spotřeba dopočítána podle smluvních paušálních parametrů.

Srovná se i cena „mýtného“

Nákladním dopravcům dává sílu do většího boje za férovější podmínky na železniční síti i poslední drážní legislativa. Ta počítá s velkými změnami, vlaky zaplatí jednotnou sazbu za každý ujetý kilometr, od které se budou odečítat další slevy, či naopak přičítat poplatky například podle hmotnosti či typu trati, na které jezdí. Jde o první „ceník“ drážních poplatků za použití kolejí, kde lze ceny porovnat. SŽDC současně upozorňuje, že srovnání cen „kolejového mýtného“ nepovede ke zdražení poplatků

za ujetý kilometr za osobní dopravu. U některých typů vlaků sice dojde ke zvýšení poplatku, v průměru však ceny zůstanou stejné. „Vzhledem k nastavení parametrů nové cenové politiky předpokládáme, že se poměr příjmů z osobní dopravy a nákladní dopravy nepatrně zvýší ve prospěch osobní dopravy,“ dodala Šubová. SŽDC snížením cen vypadne část příjmů od dopravců, zkrátka však nepřijde. „Výpadek způsobený snížením ceny za užití železnic bude řešen v rámci pětileté smlouvy, kterou SŽDC jako manažer infrastruktury uzavře se státem,“ dodala Šubová. Jízdenky na české železnici se zdražovaly letos v prosinci s novým řádem, šlo však o nepatrnou změnu v řádu desetin procent. U některých tarifů stoupla cena o jednu až čtyři koruny.

15. 12. 2016 Nová trať přes Vltavu má spojit Smíchov a hlavní nádraží (rekonstrukce trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nova-trat-pres-vltavu-ma-spojiti-smichov-a-hlavni-nadrazi-1326691>)

Součástí klíčové spojky ze Smíchova na hlavní nádraží má být i nový most. Správa železniční dopravní cesty spustila přípravu jedné z nejdůležitějších dopravních staveb v Praze. Podepsala smlouvu s projektantskou firmou Sudop Praha, která vymyslí řešení železniční tratě mezi smíchovským a hlavním nádražím. Jde o napojení třetího koridoru na centrum města, jehož dnešní podoba působí v pražské železnici jako úzké hrdlo.

Sudop Praha zpracuje mimo jiné dokumentaci k územnímu řízení a navrhne podobu nové zastávky Praha Výtoň a navazujícího přemostění Vltavy. Zakázka potvrzuje prudký pokles cen v oboru železničního projektování v poslední době. Sudop vyhrál s cenou 29 milionů, když odhad SŽDC byl o deset milionů vyšší. „Naše nabídnutá cena je na hranici nákladovosti. V poslední době je na trhu značný nedostatek projektových zakázek a to nás nutí získávat práci doslova za každou cenu,“ říká generální ředitel Sudopu Praha Tomáš Slavíček. Firma zakázku získala se sesterskými společnostmi Metroprojekt a Sudop EU. „Obzvláště velký důraz se klade na detailní průzkum souboru pěti železničních mostů v blízkosti Vyšehradu, které byly v roce 2004 prohlášeny za kulturní nemovitou památku,“ uvedl mluvčí správy železnic Marek Illiaš. Historický železniční most bude podroben detailnímu průzkumu, který určí rozsah nutné rekonstrukce. Podle Illiaše nelze podobu technické památky nijak měnit. Správa železnic nicméně hodlá dosáhnout ztrojkolejnění tratě, což si zřejmě vyžádá stavbu nového mostu v těsném sousedství toho starého. Jisté není ani zbudování zmíněné zastávky na Výtoni. Aby se ovšem v budoucnu předešlo problémům s jejím napojením na novou trať, Sudop Praha pro ni zpracuje takzvaný technický průkaz. „Ten bude řešit návrh vlastní zastávky v podrobnosti dokumentace k územnímu rozhodnutí tak, aby ji bylo možno realizovat současně nebo následně po realizaci stavby tratě,“ doplnil Illiaš. Jelikož trať vede přes památkově chráněné území, je SŽDC v odhadech termínů opatrná. V případě hladkého průběhu všech administrativních procedur by se mohlo začít stavět v prvním pololetí 2021.

15. 12. 2016 Stavbaři dokončili modernizaci železniční stanice Český Těšín (slavnostní ukončení stavby)

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

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně ukončila celkovou rekonstrukci stanice Český Těšín. Investice v hodnotě přes jednu miliardu korun navázala na dříve dokončenou optimalizaci trati Bystřice nad Olší – Český Těšín, jejíž je druhou částí. Uzlová stanice Český Těšín je součástí III. tranzitního železničního koridoru Cheb – Praha – Ostrava – státní hranice se SR. Modernizace koridorových tratí SŽDC je z hlediska mezinárodního prvořadá. Jejím cílem je především zajistit úpravami traťových úseků rychlost do 120 km/h pro vlaky nákladní dopravy a do 160 km/h pro vlaky osobní dopravy. „Zmíněné zadání naplnil i tento projekt, jeho výsledkem je zvýšení rychlosti přepravy (ve stanici 140 km/h), bezpečnosti a jízdního komfortu cestujících a současně i zefektivnění nákladní železniční dopravy,“ uvedl generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

Zhotovitel stavby – sdružení firem Subterra a.s. (vedoucí účastník) a Metrostav a.s. (účastník) – provedl rekonstrukci 3 km dlouhého úseku železniční trati tvořeného především staničními kolejemi uzlu Český Těšín. Stavební práce zahrnovaly rekonstrukci železničního svršku a spodku, kompletní rekonstrukci čtyř nástupišť včetně zastřešení, osvětlení a nového informačního systému. Všechna nástupiště jsou v normové výšce 550 milimetrů nad temenem kolejnice. Ve stanici byl instalován kamerový systém pro usnadnění řízení železniční dopravy. Při rekonstrukci podchodu pro cestující byl zajištěn bezbariérový přístup na nástupiště třemi výtahy.

Důležitou součástí projektu byly protihlukové úpravy trati s výstavbou 1,6 km protihlukových bariér. Dále byla nezbytná rekonstrukce souvisejících mostních objektů, propustků a zřízení ocelových konstrukcí návěštních lávek a krakorců. Předmětem díla byla i novostavba nové technologické budovy a objektu trakční měřírny. Rekonstrukcí prošlo rovněž trakční vedení, byly provedeny přeložky a úpravy kabelových vedení a osvětlení. K bezproblémovému provozu i v zimním období přispěje elektrický ohřev výhybek. Moderní zabezpečovací zařízení získal nejen důležitý železniční uzel, ale také navazující traťové úseky do Louk nad Olší a do Albrechtic u Českého Těšína. V budoucnu se počítá s jeho napojením na dálkové ovládání z Centrálního dispečerského pracoviště v Přerově. V neposlední řadě bylo instalováno nové sdělovací zařízení a silnoproudá technologie.

„Společnost Subterra na trati mezi Českým Těšínem a hranicí se Slovenskem dnes ukončuje již třetí stavbu. Doufám, že v tomto kraji nebude poslední,“ vyjádřil přání Miroslav Kadlec, ředitel divize 3., společnosti Subterra. Předpokládané celkové náklady stavby s názvem Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín, 2. část – žst. Český Těšín činily 1 325 077 676 Kč bez DPH. Investorem byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava schválen ke spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti, a to až do maximální výše 982 290 617 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín, 2. část – žst. Český Těšín
Investor	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Projektant	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Zhotovitel	sdužení firem Subterra a.s. (vedoucí účastník) a Metrostav a.s. (účastník sdužení)
Začátek a konec hlavních staveb. prací	km 317,089 - km 320,326
Rychlost pro klasické soupravy	70 – 120 km/h
Rychlost pro naklápěcí soupravy	70 – 150 km/h
Protihlukové stěny	1 651 m
Termín zahájení	01/2014
Termín dokončení	11/2016
Celkové náklady stavby	1 325 077 676 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	982 290 617 Kč

15. 12. 2016 Na trati Děčín – Rumburk je cestování vlakem rychlejší a bezpečnější

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/trat-081-decin-rumburk.html>)

Správa železniční dopravní cesty zlepšila parametry trati z Děčína do Rumburku v úseku Benešov nad Ploučnicí – Rumburk. Hlavním cílem projektu bylo její uvedení do technického stavu odpovídajícího evropským parametrům a standardům. V rámci stavby byla provedena obnova železničního svršku, spodku, mostů a propustků a sdělovací a zabezpečovací techniky. Úpravy železničních přejezdů umožnily zvýšit bezpečnost provozu a současně odstranit lokální omezení rychlosti. Ke zvýšení kapacity trati pak přispělo obnovení stanice Markvartice. Ve vybraných železničních stanicích je díky elektrickým přípojkám zajištěn elektrický ohřev výměn. „Jedním z hlavních přínosů stavebních prací provedených na železniční trati 081 je především zvýšení jízdního komfortu a bezpečnosti provozu. Cestující potěší také zvýšení traťové rychlosti a zkrácení jízdních dob,“ uvedl generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

V souladu s globálním cílem prioritní osy 3 Operačního programu Doprava, jímž je zlepšení železniční dopravy mimo transevropskou síť TEN-T, bylo dosaženo zvýšení dopravní dostupnosti, zajištění kapacity dráhy a kvality železničního provozu pro výhledový rozsah dopravy. Předpokládané celkové náklady stavby s názvem Trať 081 Děčín – Rumburk v úseku Benešov n. Pl. – Rumburk činily 973 522 942 Kč bez DPH. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava schválen ke spolufinancování Evropskou unií, kdy plánovaná výše příspěvku z Fondu soudržnosti představuje až 761 570 892 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotoviteli stavby byly společnosti STRABAG Rail a MONZAS.

Název stavby	Trať 081 Děčín – Rumburk v úseku Benešov n. Pl. – Rumburk
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Zhotovitelé	STRABAG Rail a.s., MONZAS, spol. s. r. o.
Termín zahájení	09/2015
Termín dokončení	11/2016
Celkové náklady stavby	973 522 942 Kč (bez DPH)
Schválený příspěvek EU	761 570 892 Kč

15. 12. 2016 České dráhy přidají svým lidem více než loni: kolem tří procent

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/platy-ceske-drahy-2016-0q3-eko-doprava.aspx?c=A161215_133856_eko-doprava_neh)

Zaměstnanci Českých drah si od ledna platově polepší o 2,9 – 3,4 %. Vyplyvá to z kolektivní smlouvy, kterou ve čtvrtěk podepsalo vedení Českých drah s deseti odborovými organizacemi. Růst mezd je vyšší než loni, kdy stouply o 1,7 %. K až dvojnásobnému navýšení dochází i přesto, že vedení firmy už v pololetí upozorňovalo, že personální náklady rostou rychleji, než si firma může dovolit. „Vyjednávání bylo velmi náročné, ale dosáhli jsme kompromisu, který je pro České dráhy ekonomicky únosný a zároveň našim zaměstnancům zaručuje sociální jistotu,“ okomentoval výsledek kolektivního vyjednávání předseda představenstva a generální ředitel ČD Pavel Krtek. České dráhy zvýší u zaměstnanců s tarifní třídou 1 – 9 mzdy o 3,4 %, u vyšších tarifů o 2,9 procenta. „Tím oceňujeme práci stávajících provozních zaměstnanců a zároveň je to forma motivace pro nové uchazeče o zaměstnání,“ dodal Krtek.

16. 12. 2016 U Havlíčkova Brodu vykolejil vlak, na devět hodin odřizl Jihlavu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1984678-u-havlickova-brodu-vykolejil-vlak-na-devet-hodin-odrizl-jihlavu>)



Na nádraží v Havlíčkově Brodě vykolejil před půlnocí nákladní vlak. Dopoledne proto nejezdily vlaky po jednokolejné hlavní trati do Jihlavy. Výluka skončila po deváté hodině. Mezi pátou a sedmou ráno jezdí v pracovní dny mezi Jihlavou a Havlíčkovým Brodem šest osobních vlaků, resp. rychlíků, objevit se mohou i vlaky nákladní. Tentokrát se jich však cestující nedočkali. Po noční nehodě byl zcela vyloučen provoz mezi Havlíčkovým Brodem a Šlapanovem, provoz se podařilo obnovit po deváté hodině dopoledne. Většina osobních vlaků jezdila alespoň mezi Jihlavou a Šlapanovem, první ranní spoj z Havlíčkova Brodu však nejel vůbec. Také ranní rychlík Jihlava – Praha začínal až v Havlíčkově Brodě. Na vyloučených úsecích zavedly České dráhy náhradní autobusovou dopravu. Výluku způsobilo vykolejení nákladního vlaku s auty na výhybce na havlíčkobrodském nádraží. Podle mluvčího Drážní inspekce Martina Drápala vykolejila lokomotiva a pět vozů. „Na poškozené trati předpokládáme zhruba milionovou škodu, na vlaku vznikla škoda kolem 400 tisíc korun,“ vyčíslil Martin Drápal. V noci byla uzavřena i trať, která vede z Havlíčkova Brodu směrem na Žďár nad Sázavou a Brno, ale podařilo se ji zprovoznit dříve, než vyjely první ranní osobní vlaky.

16. 12. 2016 RegioJet a Slovensko se vzájemně kritizují kvůli provozu vlaků (Bratislava – Komárno)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/regiojet-a-slovensko-se-vzajemne-kritizuji-kvuli-provozu-vlakuv/1428137>)

Slovenské ministerstvo dopravy dnes opět kritizovalo dopravce RegioJet z české skupiny Student Agency, že nedodržuje státem objednanou kapacitu vlaků na regionální trati mezi Bratislavou a Komárnem. Ministerstvo v prohlášení zaslaném ČTK zároveň vybídlo společnost k zjednání nápravy. RegioJet v reakci naopak obvinil ministerstvo z nedodržování smlouvy, z neférového postupu a uvedl, že na čtvrtěční společné schůzce informoval ministerstvo dopravy o připravenosti nasadit dodatečné soupravy. "Podle smlouvy nasazená souprava má mít celkovou kapacitu pro 500 lidí, ale ve skutečnosti je na trati vlak s kapacitou jen pro 320 cestujících. Takovéto snižování kapacity je porušením smlouvy a zároveň se to promítá v nespokojenost cestujících," uvedl slovenský ministr dopravy Arpád Érsek. Ministr dodal, že stát plně hradí RegioJetu provoz a údržbu 12 vlakových souprav a cestující mají právo na vlaky, které stát u soukromého dopravce objednal. Kontrola podle

ministerstva kromě nedostatečné kapacity u více než poloviny vlaků také zjistila, že RegioJet podnikatele Radima Jančury na zhruba 100 kilometrů dlouhé regionální trati nasazoval vagony, které nesplňovaly dohodnutou úroveň kvality cestování. "Ministerstvo chápe aktuální situaci dopravce, která nenastala jeho vinou, ale snížení kvality cestování je nepřijatelné a dopravce má stále možnost využít i jiná řešení a pronajmout si vagony v požadované kvalitě od jiných dopravců," uvedl úřad.

Podle RegioJetu příčinou přeplněnosti regionálních vlaků je dlouhodobá nečinnost ministerstva dopravy, které neplnilo svůj závazek ze smlouvy. "Ministerstvo dopravy dlouhodobě odmítalo navýšit objednané kapacity souprav na trase Bratislava – Komárno," sdělil ČTK mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj, podle kterého se zástupci RegioJetu a slovenského ministerstva dopravy na čtvrtěním jednání shodli na dalším postupu ohledně řešení přeplněných vlaků. RegioJet rovněž informoval, že ve smlouvě se státem se zavázal k nasazování deseti souprav na regionální trati a že na přání ministerstva dopravy loni nasadil do provozu i další dvě soupravy, které byly původně určeny coby záloha. Dodal, že provoz bez záloh není stabilní a že Slovensko tamnímu státnímu dopravci ZSSK toleruje a platí provozní zálohu i do výše 30 až 40 procent.

Na nedostatky při zajišťování přepravy cestujících RegioJetem ve státem dotovaných vlacích upozornilo slovenské ministerstvo dopravy již v říjnu, kdy měl RegioJet mimo provoz po kolizích na železničních přejezdech dvě soupravy. V listopadu pak na regionální trati došlo k další srážce vlaku RegioJetu s kamionem, při které rovněž byla poškozena souprava vlaku. RegioJet uvedl, že do tří dnů od poslední nehody vyslal na trať náhradní soupravu z lokomotivy a ze svých dálkových vozů s ještě větší kapacitou a že splňuje smluvní závazek jezdit na trase s deseti soupravami. Podle dopravce se slovenské ministerstvo dopravy postupnými kroky včetně zneužívání situace na trase Bratislava – Komárno k ocerňování RegioJetu snaží omezit konkurenci ve vlakové dopravě na Slovensku. RegioJet kromě státem dotovaných spojů provozuje na Slovensku na vlastní komerční riziko vlaky mezi Bratislavou a Košicemi a rovněž autobusové linky.

17. 12. 2016 Budova hlavního nádraží slouží 145 let, stanici přezdívali „zámecká“ (Praha hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/hlavni-nadrazi-historie-zeleznice-jizni-draha-f4r-praha-zpravy.aspx?c=A161215_2292861_praha-zpravy_rsr)

Na stavbu jižní tratě z Prahy na Vídeň dlouho nebyly peníze. Premiérový vlak přispěl na parostrojní stanici Františka Josefa 14. prosince 1871, ale stačilo pár desetiletí a nádraží přestalo kapacitně stačit. Tak se novorenesanční budova dočkala začátkem 20. století secesní přestavby. Devět pasažérů dorazilo na zbrusu nové nádraží Františka Josefa prvním spojem 14. prosince 1871. Nebylo jich tak málo proto, že by se Pražanům „parostrojní stanice“, třetí v české královské metropoli, nelíbila. Naopak jí přezdívali pro její vzhled „zámecká“ a cestujících na Dráze císaře Františka Josefa (KFJB) utěšeně přibývalo.

Novorenesanční budova nádraží se stala nepřehlédnutelnou dominantou na pomezí Nového Města pražského a Vinohrad poblíž míst, kudy vedly hradby a kde stály městské fortny. Za jejím projektem stál známý architekt Ignác Ullmann, tvůrce budovy techniky (dnes ČVUT) na Karlově náměstí nebo Letenského zámku. „Tím se ale podstatná část jeho životního díla uzavřela. Žádné významné stavební zakázky již neobdržel a byl nucen věnovat se pouze náhrobkům a pomníkům,“ uvedl k Ullmannově práci historik František Morkes. Na projektu se podílel též Antonín Barvitijs, autor smíchovského svatováclavského kostela či Gröbeho vily na Vinohradech.

O spojení Prahy s Vídní přes Benešov a jižní Čechy se debatovalo už na počátku 40. let 19. století. Přednost však dostala první stavba tratě z dnešního Masarykova nádraží do Olomouce. Zájem o stavbu dráhy přes jižní Čechy však trval. „Problém představovaly obrovské sumy, které železniční investice stály, a nebylo je snadné zajistit. Až zájem jednoho z největších pozemkových vlastníků Jana Adolfa ze Schwarzenbergu stavbu umožnil,“ konstatoval historik Miroslav Kunt. Aristokrat měl zkušenosti z velkých dopravních staveb v Lombardii a Benátsku. V roce 1864 vzniklo konsorcium pro stavbu KFJB a finanční krytí nabídl c. k. privilegovaný rakouský úvěrní ústav Creditanstalt, za nímž stáli slavní Rotschildové. Stavbu jižní tratě z Prahy na Vídeň dlouhá léta prosazovali i poslanci zemského sněmu či obce, které chtěly, aby vedla právě jejich katastr. „Neblahými poměry posledních let klesl průmysl a obchod našeho okresu tak hluboko, že veškerá zřídla výživy zmizela,“ uvádí třeba petice benešovského okresního zastupitelstva z konce 60. let 19. století.



Zrod pražského uzlu

Technicko-policejní zkouška, kolaudace tratě, mezi Cmuntem (dnes Českými Velenicemi) a Čerčany se odehrála v srpnu 1871. Stejná procedura proběhla na čtyřicetkilometrovém úseku z Prahy do Čerčan 11. prosince 1871, o tři dny později tudy projel první osobní vlak. Nádraží Františka Josefa záhy srostlo s vedlejší stanicí na nové turnovskokralupské dráze. V roce 1872 první soupravy projely také po pražské spojovací dráze ze smíchovského Západního nádraží, přes stanici Františka Josefa na Hrabovku. To znamenalo propojení s Rakouskou severozápadní dráhou. Propojily se tak čtyři drážní společnosti. Už po pár desetiletích přestalo ale hlavní nádraží kapacitně stačit, v roce 1901 tak začala jeho secesní přestavba podle plánů Josefa Fanty. „Pojal ji v duchu velkolepých nádraží tehdejší Evropy,“ uvedl historik Emanuel Poche. Nádraží se stalo v historii dějištěm proslulých ceremonií, i těch funerálních. V létě 1875 zde naposledy své Čechy opustil oblíbený poslední korunovaný král Ferdinand V., pohřební kondukt z Prahy zamířil do Vídně, do Kapucínské krypty. V září 1937 odtud vyjel pohřební vlak T. G. Masaryka do Lán. Z hlavního nádraží vyrážel i pohřební průvod Reinharda Heydricha do Berlína v červnu 1942.

18. 12. 2016 Leo Express chce expresy do Mnichova, které stát plánuje objednat u ČD (Ex6 Praha – München, od 10. prosince 2017)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-zajimaji-nove-expresy-do-mnichova-f4z/eko-doprava.aspx?c=A161218_164605_eko-doprava_suj)

Soukromý dopravce Leo Express zkouší překazit další byznys ministerstva dopravy a Českých drah, k jehož uzavření se schyluje bez jakékoliv soutěže. Leo Express poslal ministerstvu nabídku, podle které by od prosince pro ministerstvo dopravy provozoval chystané expresní vlaky z Prahy do Mnichova a do Chebu. Ministerstvo na trase



z Prahy na západ chystá změnu provozního konceptu, která počítá s novými expresy, které například zastaví cestou z hlavního města nejdříve v Plzni a pak pojedou do Mnichova nebo Chebu. Za každý kilometr expresů chce 94,40 Kč. „Uspora podle nabídky je oproti současné výši státního příspěvku na provoz rychlíků téměř 100 milionů korun ročně,“ tvrdí Leo Express v tiskové zprávě. Stejnou metodou se firma chtěla dostat letos k provozu rychlíků mezi Plzní a Mostem, kde ministerstvo nakonec uzavřelo smlouvu s GW Train Regio. Nabídku tehdy stát nepřevzal, neotevřel a odeslal zpět. Firma tvrdí, že už jednala se zástupci Bavorska a Länderbahn (dosavadní provozovatel vlaků na bavorské straně) a je připravena nasadit rekonstruovaná moderní vozidla s rychlostí 160 km/h s klimatizací, připojením k internetu, občerstvením, zásuvkami nebo možnostmi přepravy kol či zapůjčením koloběžek či e-kol přímo na palubě. O jaké vozy se bude jednat a jak je má zajištěné, firma neuvědla: ve vizualizaci firma ukázala lokomotivu Siemens Vectron, na část úseku ale potřebuje diesellovou lokomotivu.

S novou expresní vrstvou počítá materiál ministerstva dopravy, který prošel zatím meziresortním připomínkovým řízením. Podobně jako u nově zavedených jižních expresů z Prahy do Českých Budějovic je chce stát zadat napřímo Českým drahám. „Pokud existuje více zájemců o provoz takové služby, mělo by ministerstvo dopravy podle národní i evropské legislativy vyhlásit soutěž,“ tvrdí šéf Leo Express Peter Köhler. Ministerstvo ale současně může využít stávající smlouvu s možností meziročně změnit objem objednávaných výkonů o pět procent. Vlaky do Mnichova dosud nejsou konkurenceschopné dobou jízdy, příliš se to nezmění ani stávajícími plány na modernizaci spojení z Plzně do Bavorska. O devět minut by se měla zkrátit doba jízdy z Prahy do Plzně otevřením tunelu v Ejovicích.

19. 12. 2016 Jindřichohradecká úzkokolejka se dělí, kraje mají posílat víc peněz (JHMD)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/jindrichohradecka-uzkokolejka-se-deli-kraje-maji-posilat-vic-penez-1326810>)

Dvě vzájemně propojené firmy jsou cílem projektu, který zahájila společnost Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD). Jedna bude mít na starosti známou úzkorozchodnou trať a její příslušenství, druhá na ní bude pouze provozovat vlaky. „Chtěl bych, aby k tomu došlo ještě v prvním čtvrtletí,“ uvedl ředitel a spolujednatel společnosti Boris Čajánek. Ve hře jsou především poplatky za užití dopravní cesty, které bude dopravce platit správci infrastruktury. Cílem je přesvědčit Jihočeský kraj a kraj Vysočina, aby tyto platby zahrnuly do dotací na dopravní obslužnost. Jindřichohradecké dráhy

se s oběma kraji dlouhodobě přou o výši dotací. Média přitom čas od času informují o neutěšené finanční situaci železniční firmy. Naposledy Jindřichohradecký deník psal v září o odstavení modernizovaných motoráků na náhradní díly kvůli nedostatku peněz.

JHMD provozuje železniční dopravu na osmdesáti kilometrech vlastních úzkokolejných tratí mezi Jindřichovým Hradcem a Novou Bystřicí a Jindřichovým Hradcem a Obrataní. Společnost s ročním obratem šedesát milionů korun provozuje celoročně pravidelnou osobní a nákladní dopravu v regionu a v letní sezoně vypravuje pravidelné parní vlaky s historickými vozy. Ročně přepraví kolem 400 tisíc cestujících.

20. 12. 2016 Železnici má regulovat exšéf Drážního úřadu, čeká se na rozhodnutí vlády (Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/predseda-urad-pro-pristup-k-infastrukture-pavel-kodym-p13-eko-doprava.aspx?c=A161220_064753_eko-doprava_suj)

Bývalý šéf Drážního úřadu Pavel Kodym míří do čela nově vzniklého Úřadu pro přístup k dopravní infrastruktuře. Na post předsedy ho navrhuje ministerstvo dopravy, potvrdit ho musí ale vláda. Kodym získal stejný počet bodů z hodnocení výběrové komise jako bývalý ředitel Českých drah Dalibor Zelený, který byl druhým ze čtyř kandidátů. Ministerstvo dopravy nakonec navrhlo Kodyma. Podle informací iDNES.cz přesvědčil především znalostmi v písemném testu, zatímco Zelený doložil více jazykových znalostí. I když se dlouho mluví o tom, že stát se vznikem úřadu zaspal, ani teď příliš nespíchá. Komise odnesla ministrovi dopravy Danu Ťokovi verdikt už 24. listopadu, teprve v pondělí se materiál navrhuující Kodymovo jmenování dostal do meziresortního připomínkového řízení. Ve stejný den byl zařazeno i na jednání vlády, ale tento bod byl přerušen. Dvaapadesátiletý Kodym se věnuje železnici celý život, v letech 2003 až 2013 vedl Drážní úřad. Po odvolání Zdeňkem Žákem začal pracovat v odboru kolejových vozidel u Českých drah. Nový úřad má řešit případné spory mezi dopravci či mezi dopravci a správcem železnice. Bude mít také na starost podobné spory například v případě aerolinek a letišť.

20. 12. 2016 Praha – Ostrava za 959 korun, nebo vyprodáno. Špičku zachraňují ČD

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-na-vanoce-jsou-temer-vyprodane-dsd-eko-doprava.aspx?c=A161220_093542_eko-doprava_suj)

Tuzemskou železnici čekají dva přepravně nejsilnější dny v roce. Cestující, kteří si dosud nekoupili jízdenku zejména na hlavní trasu mezi Prahou, Olomoucí a Ostravou, už nemají příliš na výběr. Soukromí dopravci mají buď zcela vyprodáno, nebo nabízí jízdenky za několiknásobek běžných cen. Posilové vlaky chystají České dráhy. Podle rezervačních systémů měl v úterý v deset hodin například RegioJet na tento čtvrtek a pátek jen jedno místo v pátek ráno z Prahy do Ostravy a několik dalších míst pro cestu do Ostravy přes Brno vlakem a autobusem. Firma se letos na trase potýká s větším nedostatkem vozů než obvykle: část totiž musela přesunout na novou trasu Praha – Brno – Bratislava. Podle mluvčího Aleše Ondrúje má letos firma k dispozici o patnáct vagonů více než loni, ale nasazuje je na více tras. RegioJet dává podle něj do systému každý den 700 dodatečných posilových míst, ve čtvrtek a v pátek až 1 200 míst. „Ta jdou do prodeje nejdříve během noci den před jízdou spoje nebo až v samotný den jízdy spoje,“ řekl Ondrůj. Podle něj tak chtějí vyjít vstříc i cestujícím, kteří chtějí rezervaci až v den odjezdu. „Poptávka po cestování je před Vánoce samozřejmě extrémně vysoká a jako každý rok většina spojů v exponované dny pojedou určitě jako zcela vyprodaná,“ dodal Ondrůj. Leo Express, který na trase bývá často zcela nejlevnější, svoji kapacitu vzhledem k počtu pěti jednotek navýšit nemůže. Některé spoje už má zcela vyprodané, u jiných zbývají poslední volná místa. Dynamický systém tvorby cen, které se mění podle počtu prodaných míst, způsobil nezvykle vysoké ceny: například ve čtvrtek odpoledne jízdenka v nejlevnější economy třídě stojí 959 korun.

Pět tisíc nových míst

České dráhy posílí před Vánoce dopravu o pět tisíc míst k sezení. „V souvislosti se snížením kapacity vlaků soukromého dopravce mezi Prahou a severní Moravou vypraví České dráhy na této trase navíc dva mimořádné vlaky a pravidelné spoje posílí desítkami vagonů, aby zajistily dostatečnou kapacitu pro cestování na vánoční a novoroční oslavy,“ uvedla firma ve svém prohlášení. České dráhy nasadí ve čtvrtek a v pátek mimořádný posilový rychlík tvořený jednou až dvěma jednotkami City Elefant. Kapacita tohoto spoje tak může dosáhnout až 600 míst k sezení. Vlak pojedou v 15:26 z Prahy. České dráhy na vánoční špičku nezdražily, většina vlaků je v e-shopu za 295 korun, nejdražší spoj je pendolino za 445 korun. Dráhy lidem doporučují koupit si místenku. „Zákazníkům

doporučujeme využít i spoje mimo přepravní špičku a ve vlacích rovnoměrně obsazovat také vozy na začátku a na konci souprav, které bývají méně obsazené než vozy ve střední části spoje," dodal mluvčí Českých drah Petr Stáhlavský.

20. 12. 2016 Vraťte nám rychlíky, budou mezi svátky protestovat lidé v Křižanově (R9)

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/krizanov-nadrazi-nezastavuji-rychliky-cestujici-protest-png-jihlava-zpravy.aspx?c=A161220_2293902_jihlava-zpravy_mv)

Lidé z Křižanova na Žďársku a okolí chtějí, aby v jejich stanici co nejdříve zase zastavovaly rychlíky. Přišli o ně před pár dní s novým jízdním řádem. Rychlíkové spoje jsou výhodné při cestování do Brna. Po svátcích proto místní chystají demonstraci, politici však nepřijedou. Cestující z Křižanova a okolí přišli od 11. prosince o rychlíky. Svoji snahu o zachování rychlíkové zastávky – a tedy časově výhodnější cestování do Brna – však nevzdávají. Nespokojení cestující dokonce na 27. prosince svolávají demonstraci na křižanovské nádraží a doufají, že rychlíky zastaví ve stanici vzdálené dva kilometry od centra městyse s necelými dvěma tisíci obyvateli nejpozději zase za rok. „Snažíme se, aby v plánu dopravní obsluhy na rok 2017 bylo uvedeno, že rychlíky v Křižanově zastavují, a to bez podmínky zajištění přípoje z Velkého Meziříčí. Pak by již nic nemělo bránit obnovení zastávky rychlíků,“ říká jeden z iniciátorů protestu, Antonín Nedoma. Sám denně dojíždí vlakem do Brna za prací. Spočítal si, že na západ od Žďáru je pět zastávek, kde rychlíky zastavují průměrně po 17 kilometrech, zatímco směrem na Brno, kde leží i Křižanov, nabere rychlík cestující nově až v Tišnově, tedy po 56 kilometrech. Společně s vedením městyse kritizuje neurčitý a pasivní postup Kraje Vysočina.

Chyba je na druhé straně, tvrdí kraj i ministerstvo

Rychlíky si u Českých drah objednávalo ministerstvo dopravy, kraj domlouvá regionální vlakové spoje. Jak ministerstvo, tak vedení kraje trvají po půl roce výměny názorů na tom, že chyba je na druhé straně. „Zrušení zastavování vlaků linky R9 v Křižanově inicioval už v loňském roce samotný kraj, a to v souvislosti se změnou regionální dopravy v úseku Křižanov – Velké Meziříčí a jejím provázáním na osobní vlaky Žďár nad Sázavou – Brno,“ uvedl mluvčí ministerstva dopravy Zdeněk Neusar. „Původně měly vlaky přestat stavět v Křižanově už od prosince 2015, po dohodě ministerstva s krajem byla změna posunuta na prosinec 2016,“ dodal. Vedení kraje se brání, že problém není na jeho straně. „To zásadně odmítám. My rychlíky neobjednáváme a ani neurčujeme, na kterých zastávkách mají zastavovat. Aktivitu Křižanova vnímám, můžeme se o tom bavit,“ říká hejtman Jiří Běhounek.

„Ministerstvo lže. Mají papír s mým podpisem?“ tvrdí hejtman

Ministerstvo trvá na tom, že změny projednalo s krajem už v březnu. „Z této schůzky existuje zápis, který zúčastnění zástupci kraje nijak nerozporovali. Stejně tak můžeme doložit, že kraj v souvislosti se změnou svého dopravního modelu navrhoval, aby linka R9 Křižanovem jen projížděla,“ argumentuje mluvčí. Návrh byl podle ministerstva konzultován a šlo o zcela standardní postup, takže v tuto chvíli není důvod něco měnit. „A my zase trváme na tom, že ministerstvo lže. Mají nějaký papír s mým podpisem?“ ptá se hejtman. „Došlo pouze k jednání subalterních úředníků ve smyslu případné změny přijetí veřejné dopravy Vysočiny. To ano. Ale takoví úředníci nejsou samospráva. Ať oddělují, co mají. Máslo na hlavě má ministerstvo,“ tvrdí na svém Běhounek. Hejtman v červenci ministru dopravy Danu Ťokovi napsal, že s plánovanou změnou nesouhlasí.

Ťok má dovolenou, Běhounek pozvání na demonstraci nepřijme

Že by se hejtman s ministrem dopravy a protestujícími potkali osobně, jak cestující požadují, zřejmě nehrozí. „O protestu nevím a případné pozvání nepřijmu,“ reagoval v pondělí Běhounek na dotaz MF DNES. Účast neplánuje ani Dan Ťok. „Pan ministr se shromáždění občanů bohužel s největší pravděpodobností nebude moct zúčastnit, čerpá dovolenou,“ pronesl mluvčí resortu.

Železniční trať číslo 250 mezi Havlíčkovým Brodem a Brnem, na níž leží i Křižanov, postupně prochází celkovou rekonstrukcí. Křižanovská radnice už se ohradila také proti tomu, že v původním projektu opravy úseku mezi Skleným nad Oslavou a Křižanovem byla zkrácena délka nástupiště na tamní nádraží. V praxi by to znamenalo, že by zde už rychlíky zastavovat nemohly. „Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) už projekt opravila, ale budeme opatrní, aby v dalším řízení nestáhla délku nástupiště na 170 metrů,“ poznamenala starostka Smejkalová. „Projekt počítá v Křižanově s délkou nástupiště 250 metrů, což odpovídá délce průměrné dálkové vlakové soupravy. Rekonstrukce se plánuje v letech 2019 až 2020,“ přislíbila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová.

21. 12. 2016 Podrazily ČD ceny do Ostravy? Češi nechají rozhodnout raději Brusel (Praha – Ostrava)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/uohs-prerusil-rizeni-kvuli-jizdenkam-praha-ostrava-fhh-eko-doprava.aspx?c=A161220_162336_eko-doprava_suj)

Konec jednoho z nejdéle řešených sporů u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) o ceny jízdenek do vlaků mezi Prahou a Ostravou se dál odkládá. Soukromí dopravci teď doufají, že ve sporu konečně rozhodne Evropská komise. Vleký spor se vleče od roku 2011, kdy vyjel na koleje RegioJet. Ten tehdy dal stížnost k antimonopolnímu úřadu za to, že České dráhy náhle snížily ceny, považoval to za zneužití dominantního postavení. Později se k RegioJetu přidal ještě Leo Express, který České dráhy žaluje o náhradu škody. ÚOHS za pět let dosud nerozhodl. Řízení protahují různé posudky či analýzy. Teď se dokonce rozhodl řízení přerušit, i když tentokrát to soukromým dopravcům nevadí. „Řízení jsme přerušili a to až do doby ukončení řízení, které bylo v téže věci zahájeno ze strany Evropské komise,“ řekl mluvčí ÚOHS Martin Švanda. Podle něj takový postup stanovuje judikatura Soudního dvora Evropské unie. Evropská komise se začala zabývat cenami na trase Praha – Ostrava letos na jaře, kdy provedla i razii na Českých drahách. ČD už jely vysvětlovat svůj postup do Bruselu, i nadále si stojí za tím, že neporušily nijak zákon. „České dráhy proti tomuto usnesení nepodaly rozklad k předsedovi ÚOHS, protože ÚOHS de facto neměl jinou možnost, než předmětné řízení přerušit a případné podání rozkladu by tedy nebylo důvodné,“ vysvětlil mluvčí ČD drah Radek Joklík.

Komise spor urychlí, věří dopravci

Soukromí dopravci věří, že vstup Evropské komise do řízení může vše urychlit. „Je ostuda, že národní instituce a orgány, které mají hlídat férové podmínky fungování trhu v České republice, nedokáží pět let dospět k žádnému rozhodnutí a teprve Evropská unie je musí vysvobodit z jejich neschopnosti dotáhnout tuto věc do konce,“ řekl mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. „Vyšetřování Českých drah Evropskou komisí ukazuje na silné podezření křížového financování a predátorských cen,“ říká šéf Leo Expressu Peter Köhler. Zvažuje proto, že firma podá žádost o přerušování soudního řízení v Česku, v němž požaduje vyplacení odškodného ve výši stovek milionů korun. Pro soukromé dopravce tak bude verdikt Evropské komise klíčový.

21. 12. 2016 Dráhy shánějí deset lokomotiv, které dokážou jet 200 kilometrů v hodině (Praha – Hamburg)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-shaneji-deset-lokomotiv-ktere-dokazou-jet-200-kilometru-v-hodine-1326934>)

České dráhy opět vypsaly tendr na pronájem deseti elektrických lokomotiv schopných jet rychlostí 200 kilometrů v hodině. Desetiletý pronájem by podle předběžných odhadů měl vyjít na 480 milionů eur (1,3 miliardy korun). Vyplývá to z poptávky ve Věstníku veřejných zakázek. Původní zakázku na stejný počet lokomotiv vypsaly České dráhy letos v dubnu, později ji ale zrušily. Nové lokomotivy by měly na trase mezi Prahou a Hamburkem nahradit lokomotivy plzeňské Škoda Transportation nazývané Emil Zátopek, které nemají všechna povolení pro provoz na německých tratích. Vlaky směřující z Prahy do Hamburku tak nyní přepřahají české lokomotivy v Drážďanech, odkud vlaky vozí německé stroje schopné jet 200kilometrovou rychlostí. Od jízdního řádu platného od poloviny letošního prosince ale musí ČD podle smlouvy s německými drahami samy na trase nasazovat lokomotivy schopné jet 200 kilometrů v hodině. Stroje od Škody mohou na německých tratích jezdit jen 160kilometrovou rychlostí. Dopravce tak s nasazením těchto lokomotiv v Německu nepočítá. Podle mluvčího společnosti Petra Štáhlavského jsou tyto lokomotivy nyní využívány na trasách do Budapešti, Vídně nebo Lince. Dvacet lokomotiv od Škody Transportation vyšly České dráhy na 2,5 miliardy korun, další 1,2 miliardy činila smluvní pokuta, kterou dopravci udělil rozhodčí soud ve sporu s výrobcem. České dráhy totiž za vozidla, která Škoda Transportation nedodala v termínu, přestaly platit.

21. 12. 2016 Železniční správa přidá zaměstnancům, růst bude stejný jako v Českých drahách (SŽDC)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/1990420-zeleznicni-sprava-prida-zamestnancum-rust-bude-stejny-jako-v-ceskych-drahach>)

Osmnáct tisíc zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty si příští rok polepší. Mzdy se jim zvednou o 3,4 procenta, což odpovídá zhruba tisícikoruně. Vyplývá to ze změny kolektivní smlouvy,

na níž se ve středu státní firma domluvila s odboráři. Zaměstnanci chtěli přidat pět procent – jako kompenzaci malého růstu v předchozích letech. Předseda odborů SŽDC Martin Malý to připouští: „ Nakonec jsme dopadli trochu níže, máme tady nárůst do tarifu o 3,4 procenta ve všech platových třídách, k tomu nárůst výkonové odměny.“ Zástupce státní firmy uvedl, že odsouhlasená hranice je „krytelná“ z jejího rozpočtu. „To znamená, že nemusí kvůli tomu docházet k nějakému růstu externích nákladů,“ uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

Platy se zvyšují i v Českých drahách

Stejným zvýšením dopadla i jednání v Českých drahách. Jejich zaměstnancům vzrostou příští rok mzdy také až o 3,4 procenta. Vyšší růst čeká zaměstnance v provozu a pracovníky v nižších tarifních třídách, kteří v současnosti pobírají nižší mzdy. Zaměstnancům zařazeným do desáté až 16. platové třídy pak v roce 2017 mzda vzroste o 2,9 procenta. České dráhy nyní zaměstnávají necelých 15 tisíc lidí a průměrná mzda za období leden až listopad letošního roku činila 30 500 korun. „Vyjednávání bylo velmi náročné, ale dosáhli jsme kompromisu, který je pro České dráhy ekonomicky únosný a zároveň našim zaměstnancům zaručuje sociální jistotu,“ uvedl podle agentury ČTK předseda představenstva společnosti Pavel Krtek. Opuštěním plošného zvyšování mezd běžného v minulých letech chce společnost motivovat zaměstnance v provozu a zároveň bude fungovat jako motivace pro nové uchazeče o zaměstnání u ČD.

V ČD Cargo trvá spor odborů

Kolektivní vyjednávání o mzdách v nákladním dopravci ČD Cargo komplikuje spor odborových centrál. Osm z devíti odborových organizací přistoupilo na návrh společnosti na stejný růst mezd jako v mateřských Českých drahách. Největší organizace, Odborové sdružení železničářů, ale odmítlo přistoupit na maximálně 3,4procentní růst a žádá další navýšení o minimálně sto korun ve všech tarifních třídách.

Úkoly SŽDC

- Ke konci roku 2002 došlo k zániku státní organizace České dráhy. Od roku 2003 vznikly dvě nástupnické organizace: České dráhy, a. s., a státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC).
- SŽDC hospodaří s majetkem státu, který tvoří především železniční dopravní cestu.
- Plní funkci vlastníka dráhy, zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty.
- Přiděluje kapacitu dopravní cesty a od července 2008 je také provozovatelem celostátní železniční dráhy a regionálních drah ve vlastnictví státu.

22. 12. 2016 Zpackaná rekonstrukce od Škody: interiér vagonů se po pár týdnech rozpadá (Bdmteeo²⁹⁶)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nekvalitni-rekonstrukce-vozu-bmto-dun-eko-doprava.aspx?c=A161222_110939_eko-doprava_suj)

České dráhy se před měsícem pochlubily novými modernizovanými patrovými vozy pro příměstské linky okolo Prahy. Po pár týdnech provozu se ale vagonům původně východoněmecké provenience rozpadá část interiéru. Nepříliš povedené jsou i některé změny uvnitř vozů. Jedná se o vozy původní řady Bmto, které vyrobila tehdejší východoněmecká vagonka v Görlitz. České dráhy se rozhodly pro jejich modernizaci, zakázku získala šumperská společnost Pars nova, která patří do skupiny Škoda Transportation. Za modernizaci celkem 12 vozů zaplatí České dráhy 102 milionů korun. Pars nova nabídla ze čtyř soutěžících nejnižší cenu.



Na problém s kvalitou vozů upozornilo iDNES.cz několik cestujících, nedostatky se rozebírají i na odborných železničních fórech. Problémy jsou dvojího druhu: někde došlo k nepochopitelným změnám v interiéru, někde je vidět nekvalitní oprava. Už při nástupu do vlaku cestující zarazí, jak se zmenšily dveře. Ty sice zůstaly stejně široké, součástí modernizace však bylo umístění dvou madel na každé straně. Kvůli nim se tak prostor pro nastupování zmenšil prakticky na polovinu. Vlaky přitom jezdí na frekventované trase z Prahy do Berouna. Šířka dveří přitom bývala u Českých drah jednu dobu velmi zásadním kritériem, kterým v soutěžích zvýhodňovaly Škoda Transportation. „Vůz bude nejspíš přivádět do extáze jedinice, co rádi šroubují a demontují, v interiéru mají dostatek zábavy. Na rozdíl od doby „vlakářů“ z poloviny 90. let, jejichž vrcholným nádobíčkem byl gola-klíč, interiér tohoto vozu hravě rozeberete aku-šroubovákem,“ napsal iDNES.cz jeden z cestujících.

Ještě horší je ale kvalita provedení některých interiérových částí. Problém je především s lepenými povrchy, které se už začaly po pár týdnech odlepovat. V některých vozech nejdou dovřít okna. Některé dveře nelze otevírat a ve voze jsou mnohá místa natřená přímo přes zkorodovaný povrch. „Odstranění závad řešíme s výrobcem v rámci reklamace,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Špatný stav vozů chce řešit s Českými drahami i objednatel pražské dopravy Ropid. „Takhle by nově rekonstruovaný vůz opravdu vypadat neměl. Víme, že jsou ČD s v intenzivním kontaktu se svým dodavatelem a všechno s ním řeší,“ řekl mluvčí Ropidu Filip Drápal.

Technici jezdí až do Hamburku

Nejde o první problém, které České dráhy s Pars nova a kvalitou modernizací mají. Potíže mají i s nákladnější rekonstrukcí vozů pro linku Praha – Hamburk. „Setkáváme se s některými poruchami, které nemají vliv na bezpečnost provozu, ale snižují komfort pro naše zákazníky. Mohou to být například poruchy informačního systému nebo klimatizace či dveří. Všechny tyto nedostatky průběžně reklamujeme u výrobce a zároveň na spojích do Německa jezdí technici z pražského depa ČD, kteří vady rovnou průběžně opravují,“ dodal Joklík.

Podle mluvčí Škody Transportation Lubomíry Černé byl rozsah modernizace velmi omezený. Nešlo o komplexní modernizaci, ale nízkonákladovou renovaci velmi starých vozů. „Zdokumentovaný stav bezodkladně řešíme a vyřizujeme okamžitě jako reklamaci,“ dodala Černá. Podle ní byl původní stav vozů velmi špatný. „Upustili jsme od renovace formou nátěru a pro zlepšení vzhledu jsme použili velmi nákladnou variantu přelepení původních příček novým umakartem. V tuto chvíli neumíme zodpovědně odpovědět, zda bylo odlepení způsobeno vandalismem či došlo k nesprávné chemické reakci lepidla s původním podkladem. Stolek byl nakoupen od externího dodavatele,“ dodala Černá. Nízkonákladovost se podle ní projevila i v tom, že okna byla pouze znovu přetěsněna a přesklena. „Okna v horní části jsme nabízeli pro jejich nespolehlivost nahradit novými, což nebylo s ohledem na limitované náklady rovněž umožněno,“ dodala Černá.

22. 12. 2016 České dráhy opět chybovaly s nákupem vlaků, dostaly další pokutu (řada 844)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/uohs-pokutoval-ceske-drahy-za-nakup-vlaku-pesa-fq6-eko-doprava.aspx?c=A161222_125714_eko-doprava_suj)

České dráhy dostaly v krátké době druhou pokutu od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže za způsob, jakým v minulých letech nakupovaly vlaky. Tentokrát zaplatí pokutu 200 tisíc korun za nákup 31 motorových jednotek od polského výrobce Pesa. Jde o soupravy, které jezdí hlavně na regionálních tratích pod označením RegioShark. Důvod pokuty je podobný jako u předchozích trestů Českým drahám za nákupy u Škody Transportation: příliš velká benevolence vůči dodavateli. Pesa měla s dodávkami vlaků zpoždění, České dráhy s ní uzavřely dodatek ke smlouvě, jenž měnil ustanovení týkající se smluvní pokuty. Podle dodatku už České dráhy neměly na pokutu za zpoždění nárok v době, kdy byla jednotka ve zkušebním provozu. „Uvedeným dodatkem došlo k podstatné změně smlouvy a postup zadavatele mohl ovlivnit výběr nejvhodnější nabídky. Vybraný dodavatel byl tedy změnou provedenou dodatkem zvýhodněn oproti jiným konkurenčním uchazečům,“ řekl předseda ÚOHS Petr Rafaj.

Nákup motorových vlaků od Pesy se oproti nákupu elektrických jednotek od Škody Transportation, za které musí ČD také platit pokutu, lišil vyšší úspory. Pesa byla překvapením soutěže a nabídla cenu výrazně nižší, než České dráhy předpokládaly. V případě elektrických vlaků byla cena téměř shodná s odhadem Českých drah. Jde o pochybení, které může České dráhy vyjít mnohem draž než jen na 200 tisíc korun za pokutu. Za stejný problém s nesankcionováním dodavatelů kárá dráhy auditní orgán ministerstva financí, který už navrhl za různé nákupy zkrátit Českým drahám dotace na pořízení nových vlaků o více než půl miliardy korun. České dráhy s rozhodnutím nesouhlasí a chtějí ho napadnout u soudu.

26. 12. 2016 Praha bude mít nový kontejnerový terminál. Postaví ho rakouské státní dráhy (Praha-Malešice, RCA)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/praha-bude-mit-novy-kontejnerovy-terminal-postavi-ho-rakouske-statni-drahy-1326990>)

Na rozhraní pražských Malešic, Hrdlořez a Hloubětína vznikne nové kontejnerové překladiště. Postaví ho tam rakouská společnost Rail Cargo Austria, která patří do železničního koncernu ÖBB.

Projektantem stavby je česká společnost Sudop Praha, vyplývá z dokumentů předložených k posouzení vlivů stavby na životní prostředí. „Nový kontejnerový terminál Praha-Malešice nahradí stávající překladiště, které bylo situováno v prostorech Nákladového nádraží Žižkov. To je v současné době provizorně přesunuto na terminál v Mělníku,“ uvedla společnost Rail Cargo. Výpomoc v Mělníku označila za dočasnou a kapacitně nevyhovující. Nové malešické překladiště má mimo jiné snížit kamionovou dopravu v centru Prahy.

Překladiště kousek od malešické teplárny může v závislosti na konkrétní zvolené variantě projektu zabrat i více než osmdesát tisíc metrů čtverečních. V současnosti je pozemek využíván jako orná půda. Vytvoří se tam prostor pro devět set kontejnerů. Obslužné koleje budou mít délku sedm set metrů. Terminál bude napojený na železnici i kamionovou dopravu. Nachází se totiž v těsné blízkosti silniční tepny Průmyslová. „Do prostoru překladiště bude dále zajíždět vlak po novém kolejišti železniční vlečky. Předpokládá se odbavení tří souprav za čtyřadvacet hodin,“ napsal investor v dokumentech. V případě kamionů se očekává 125 jízd denně v jednom směru.

26. 12. 2016 Využití Kozí dráhy do Oldřichova je nejasné, možná poslouží cyklistům (Děčín hl. n. – Oldřichov u Duchcova)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/budoucnost-kozi-drahy-z-decina-do-oldrichova-f3k-usti-zpravy.aspx?c=A161219_2293693_usti-zpravy_vac2)

Mlhavou budoucnost má Kozí dráha z Děčína do Oldřichova u Duchcova. Ústecký kraj ani Správa železniční dopravní cesty nechtějí investovat do opravy kolejí na této trati. Projekt na opravu Kozí dráhy má připravený Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). S opravami ale nezačne, protože kraj o trať nemá zájem a neobjednal na ni dopravu. „Oprava trati by stála asi 20 milionů korun. Vzhledem k tomu, že tam není dlouhodobě objednaná doprava, nemůžeme tyto peníze investovat,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. S opravami by společnost začala v případě, že by kraj objednal pravidelnou osobní dopravu alespoň na pět let. To ale kraj neudělá. V roce 2007 ji přestal kvůli ztrátovosti objednávat.

Dálniční přivaděč neprošel

Ředitelství silnic a dálnic s podporou kraje i Děčína chtěly koridor trati využít pro dálniční přivaděč z Děčína k D8. Ministerstvo životního prostředí, tehdy vedené Martinem Bursíkem, to ale zadrželo. Pak byla trať využívána spíše sporadicky, o letních víkendech či při vánočních jízdách. „Rádi bychom, aby tam vlaky jezdily pětadvacet víkendů v roce, ale to je pro SŽDC málo. Nemůžeme ani vyhlásit soutěž, ze které by vzešel případný dopravce,“ říká náměstek ústeckého hejtmána pro dopravu Jaroslav Komínek. „To bychom mohli jediné tehdy, až bude trať opravená. Ale ještě vedeme jednání se SŽDC, zda by trať neopravili tak, abychom ji mohli využít pro víkendovou dopravu,“ podotýká. Kraj neuvažuje ani o tom, že by převzal Kozí dráhu do svého majetku a využil ji jinak, třeba pro stavbu cyklostezky. „Kdybychom některou z lokálních tratí chtěli a mohli koupit, rozhodně by to nebyla Kozí dráha, na které už řadu let vlaky nejedí, ale některá z funkčních tratí, třeba Švestková dráha,“ poznamenává Komínek.

Jen příležitostné jízdy

Ještě loni vlaky na Kozí dráze příležitostně jezdily. Platil je kraj a města, jež podél trati leží. Děčín dával tři sta tisíc korun. Dopravní komise rady města děčínským radním ale už tehdy doporučila zvážit další využití trati a především investice do ní. To samé doporučuje i letos. „Musíme vážně uvažovat o změně využití. My bychom doporučili vystavět cyklostezku. Byla by spojnici mezi cyklostezkami v kraji,“ prozrazuje šéf děčínské dopravní komise Jiří Aster. Podle dosavadních jednání se SŽDC soudí, že ta už do trati desítky milionů investovat nechce a nebude a trať zcela zruší. Tento proces může trvat až tři roky. „Za tu dobu bychom měli čas na zpracování projektu a na shánění peněz. Těch je na cyklostezky ve Státním fondu dopravní infrastruktury i v evropských fondech dost,“ vysvětluje Aster. „Cyklostezka, představuji si dvoupruhovou, by určitě pomohla k rozvoji turistiky, pomohla by podnikatelům, ocenili by ji nejen cyklisté, ale třeba i maminky s kočárky,“ dodává.

27. 12. 2016 Příští rok začne boj o největší železniční zakázku posledních 10 let (Sudoměřice u Tábora – Votice)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-uvolnil-cestu-ke-zrychleni-vlaku-praha-tabor-za-6-miliard-korun-114-eko-doprava.aspx?c=A161227_124157_eko-doprava_suj)

Stavební firmy čeká příští rok boj o největší železniční zakázku za posledních deset let. Správa železniční dopravní cesty chystá soutěž na modernizaci úseku mezi Voticemi a Sudoměřicemi na trati

z Prahy do Tábora. Přípravy stavby se na téměř rok zdrhly kvůli novému zákonu o posuzování vlivu staveb na životní prostředí EIA. Problém s povolením ale odpadl, ministerstvo životního prostředí dalo těsně před Vánoci SŽDC závazné souhlasné stanovisko. Díky tomu může SŽDC žádat o stavební povolení. „Podání žádosti o stavební povolení předpokládáme během prvního čtvrtletí 2017,“ řekl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Na začátku příštího roku chce SŽDC vypsat i zakázku na samotnou stavbu, jejíž hodnota je odhadována na šest miliard korun. Půjde tak o největší zakázku na tuzemské železnici za posledních deset let. „Cílem je zahájení stavebních prací na přelomu let 2017 a 2018, ukončení v roce 2021,“ dodal Ptačinský.

Více než desetiminutová úspora času

Už předchozí modernizace na trati výrazně zrychlily spojení Praha – Tábor – České Budějovice, nový úsek by měl dále zkrátit jízdní dobu. Dosud činí jízdní doba expresů Tábor – Benešov u Prahy 32 až 35 minut. Stavba umožní zkrácení jízdních dob expresů na 22,5 až 23,5 minuty. Projekt z dílny Sudopu Praha a Metroprojektu počítá se zkrácením trasy, jde o téměř novou trať, protože stávající úsek nejde už modernizovat na vyšší rychlost. Na trati budou dva tunely: Deboreč o délce 660 metrů a Mezno o délce 850 metrů. Vznikne také zcela nová stanice Červený Újezd, která nahradí zrušené stanice Střeziměř, Ješetice a Heřmaničky ve středních Čechách – ty se stanou zastávkami. Trať bude v celé trase dvojkolejná a s rychlostí na 160 kilometrů v hodině. Díky stavbě nové tratě by nemělo docházet k tak velkým výlukám jako při stavbě úseku z Tábora do Sudoměřic či Benešova do Votic.

Stavby na čtvrtém železničním koridoru mají ale zatím zpoždění oproti plánu, což potvrzuje i nedávný materiál ministerstva dopravy, který zaslal úřad do meziresortního připomínkového řízení. Dva roky zpoždění má například modernizace úseku Doubí – Soběslav. Nejasný je i termín zahájení prací na úseku Nemanice – Ševětín.

27. 12. 2016 Obrataňská úzkokolejka oslavila 110 let. Parní vlak připomněl i současné problémy (Jindřichův Hradec – Obrataň)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1995772-obratanska-uzkokolejka-oslavila-110-let-parni-vlak-pripomnel-i-soucasne-problemy>)

Starší z dvojice jihočeských úzkokolejek – trať z Jindřichova Hradce do Obrataně – oslavila 110 let své existence. Jedna z posledních dochovaných tratí s rozchodem 760 milimetrů sice přežila všechny snahy o zrušení, ale v posledních letech těžce bojuje o budoucnost. Parní vlak, jehož jízda jubileum připomněla, byl po mnoha měsících první. V létě dopravce naplánované historické jízdy zrušil kvůli svým finančním problémům.



Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) oslavily 110. výročí své trati do Obrataně s mírným zpožděním. První cestující se po jihočeské úzkokolejce svezli již na Štědrý den roku 1906, den po slavnostním zahájení provozu. Od té doby vlaky mezi Jindřichovým Hradcem a Obrataní jezdí navzdory všem nepříznivým osudům. Nyní přišly oslavy na řadu po vánočních svátcích. Že není vše, jak bývalo, připomněl historický vlak s parní lokomotivou, který se dopoledne vydal na trasu z Jindřichova Hradce do Černovic. Na obrataňské železnici totiž v minulosti jezdily historické vlaky pravidelně každé léto, letos je však JHMD zrušily kvůli svým ekonomickým problémům a sporům s krajem a vyjel až mikulášský historický vlak. V létě museli cestující vzít za vděk pravidelným spojům s dieselovými lokomotivami či motorovými vozy, z nichž dva se navíc v srpnu srazily. Dopravce tvrdil, že kraje – v první řadě ten Jihočeský, v malé míře i Vysočina, protože Obrataň je na Pelhřimovsku – neplatily za provoz osobních vlaků dost peněz. Nakonec JHMD dostanou přídáno. Již v létě podepsal dodatek smlouvy na letošní rok Jihočeský kraj a na podzim se dopravce dohodl i v Jihlavě. „V posledních listopadových dnech jsme podepsali smlouvu na rok 2016. Předpokládám, že počátkem roku 2017 podepíšeme smlouvu na rok 17 a další období,“ uvedl ředitel společnosti Boris Čajánek. Podle Pavla Bartoše z vysočinského krajského úřadu podepsal kraj dodatek s podmínkou „ukončení všech soudních a dalších sporů, které vede společnost JHMD proti kraji“.

Dějiny úzkokolejky odrážejí historii českých železnic

Trať nazývaná „Obrataňka“ prožila několik velkých změn, které kopírovaly dějiny železnice v českých zemích jako celku. Vznikla v roce 1906 z iniciativy státu i obcí sdružených ve společnosti Místní dráha Jindřichův Hradec – Obratany, dopravu od počátku zajišťovaly c. k. Státní dráhy (kkStB), od kterých ji v roce 1918 převzaly Československé státní dráhy. O sedm let později se staly ČSD také vlastníkem trati. Do druhé světové války se trati dařilo. Byla to významná spojnice Jindřichohradecka a Táborska a panovala na ní čilá osobní i nákladní doprava. Že je trasa zvolená správně, ostatně dokazuje i státní silnice I/34, která prochází týmiž obcemi jako železniční trať. Okupace pohraničí v roce 1938 přinesla

zásadní problém, protože část území, po kterém trať vede, připadla Německu. Dopravu ještě více zkomplikovala druhá světová válka, během níž byl pro nedostatek pohonných hmot zastaven provoz železničních motorových vozů, které na úzkokolejce hrály významnou roli. Ve druhé polovině 20. století potom význam trati pozvolna klesal s tím, jak rostla důležitost silniční dopravy. Již zmíněná státní silnice I/34 začala z kolejí přetahovat náklad a postupně také cestující. Silnici navíc musela trať částečně ustoupit, když se v 80. letech stavěl obchvat Nové Včelnice a sousedního Žďáru a trať byla přeložena. Podstatné však je, že v té době obrataňská dráha stále existovala. Nijak se jí – na rozdíl od druhé z jindřichohradeckých úzkokolejek – nedotkla velká vlna rušení místních drah a omezování provozu v 70. letech, ale v době, kdy se překládala silnice, se již úvahy, zda je úzkokolejka potřeba, objevily. Hlasy sílily na počátku 90. let a již v roce 1993 se vláda rozhodla obrataňskou i novobystřickou úzkokolejku prodat. Nakonec je v roce 1997 za korunu získaly Jindřichohradecké místní dráhy. Nejprve obnovily dříve již zastavený provoz na trati do Nové Bystřice, na obrataňské trati začal soukromý dopravce jezdit v říjnu 1997.

JHMD dlouho držely image úspěšného podniku, který se dokáže vzorně postarat o své vlaky i tratě. Cestující přijížděli na pravidelné parní jízdy na obou úzkokolejkách, vozili se k nádražím, na kterých vznikly penziony, a kraje rády objednávaly pravidelnou dopravu. Obraz idyly však v posledních letech narušily nejprve spory ve vedení, kvůli kterým odešel zakladatel firmy Jan Šatava a po něm i další spoluzakladatel Jan Hruška. Vzápětí se objevily zprávy o finančních problémech společnosti. Již před dvěma lety se hovořilo insolvenční, které však JHMD nakonec unikly. Letos se však situace opakovala. Než se JHMD dohodly s kraji na zvýšení plateb za zajištění dopravy, došla situace tak daleko, že zaměstnanci dostávali mzdy pozdě a na splátky.

28. 12. 2016 ČD se odvolaly ve sporu s RegioJetem k Drážnímu úřadu (Praha – Brno)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/cd-se-odvolaly-ve-sporu-s-regiojetem-k-draznimu-uradu/1431745>)

České dráhy se odvolaly k Drážnímu úřadu kvůli přidělení dopravní kapacity na trase Praha – Brno konkurenčnímu RegioJetu. ČTK to dnes řekl mluvčí ČD Patr Štáhlavský. O přidělení kapacity třem pářům spojů RegioJetu rozhodl na konci listopadu správce kolejí, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Firma patřící podnikateli Radimu Jančurovi na trati do Brna a Bratislavy jezdí od 11. prosince. "Odvolání Českých drah nemá odkladný účinek, na provozu se tak v nejbližší době neprojeví. Teoreticky ale může rozhodnutí SŽDC zvrátit, a v tom případě by přepravní kapacitu na trase z Prahy do Brna a dále směrem na Slovensko přiděloval přímo Drážní úřad," řekl jeho mluvčí Martin Novák. Nyní má Drážní úřad na rozhodnutí třicetidenní lhůtu, kterou je možné prodloužit o dalších 30 dní. Rozhodnutí úřadu je konečné a je možné jej napadnout pouze u soudu.

Spor se vede o vlaky na trase Praha – Brno – Bratislava s odjezdy v 07:19 a 15:19. V 17:19 pak jde o vlak z Prahy do Starého města u Uherského Hradiště. Ve směru z Brna do Prahy jezdí žluté vlaky soukromé společnosti v 06:09 a 07:09 a poté odpoledne v 17:09. Trasu mezi Prahou a Brnem do letoška obsluhovaly výhradně České dráhy, RegioJet si ale zažádal o totožné odjezdové časy s tím, že je hodlá provozovat bez dotací. SŽDC přidělení kapacity u části spojů soukromé společnosti zdůvodňovala mimo jiné tím, že žluté spoje budou jezdit až do Bratislavy, a tudíž mají jako mezistátní vlaky prioritu. Naopak vlak s odjezdem z Prahy v 16:19 a v opačném směru z Brna hl. n. v 08:09 zůstal Českým drahám, neboť RegioJet požádal o kapacitu až v takzvané pozdní žádosti, uvedla SŽDC.

29. 12. 2016 Audit obří železniční zakázky: zrušení bylo zákonné, ale nevysvětlené (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ministerstvo-dopravy-dokoncil-audit-zakazky-szdc-fjh-/eko-doprava.aspx?c=A161228_222247_eko-doprava_suj)

Ministerstvo dopravy dokončilo po více než čtyřech měsících audit letošní největší zakázky na železnici, kterou Správa železniční dopravní cesty nečekaně zrušila. Šlo o zakázku na modernizaci tratě mezi Prahou-Hostivařem až k jižnímu portálu vinohradských tunelů za více než 3,5 miliardy. Největší nabídku podala litoměřická společnost Chládek & Tintěra, která s cenou porazila firmu s výrazně větším obrátem. Podpis smlouvy s ní doporučila i hodnotící komise, pak ale SŽDC nečekaně obrátila a soutěž v létě zrušila. Ministr dopravy Dan Ťok tehdy požadoval vysvětlení a nařídil u SŽDC audit. Jeho výsledek je spíše neutrální: podle názoru resortu bylo zrušení tendru SŽDC na trať mezi pražským hlavním nádražím a Hostivařem zákonné, ale nebylo dostatečně transparentně vysvětlené.

Audit není pro SŽDC závazný, hlavní je stanovisko Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Ten případ řešil jen krátce poté, co se na něj obrátila společnost Chládek & Tintěra. Ta svoji stížnost stáhla poté, co SŽDC vypsala zakázku znova a ÚOHS zamítl žádost o vydání předběžného opatření, které by zakázalo soutěž zrušit. Po dalším vypsání zakázky SŽDC několikrát posunula termín na podání nabídek. Zda se zrušení soutěže správci železnice prodraží nebo naopak povede k levnějším nabídkám, bude jasné na začátku ledna.

Soutěž SŽDC zrušila v létě kvůli tomu, že nemohla posoudit jednoznačně kvalifikace uchazečů. Kontrola ale vytýká, že SŽDC dostatečně jasně a přesně nesdělila, proč nemohla kvalifikace posoudit. Podle mluvčího ministerstva dopravy Tomáše Neřolda kontrola nezpochybnila oprávnění SŽDC zrušit zadávací řízení. Kontrolní zjištění se týká relevantnosti a transparentnosti důvodu, který SŽDC uvedla v rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení. „V tomto rozhodnutí SŽDC kromě nemožnosti učinění jednoznačného závěru o posouzení kvalifikace neuvedla žádné další výhrady či nedostatky, které by se vztahovaly k prokázání kvalifikace uchazeče Chládek & Tintěra,“ uvedl Neřold.

Podle závěrů kontroly měla SŽDC měla již v době zahájení zadávacího řízení na zhotovení dotčené stavby určitou zkušenost s problematickým prokazováním technických kvalifikačních předpokladů prostřednictvím subdodavatele, tuto zkušenost však v zadávacích dokumentacích u dalších zadávaných staveb, které byly v průběhu kontroly ověřovány, nezohlednila. „Mimo ověřovaný vzorek je však na druhou stranu nutné zdůraznit, že k úpravě zadávacích podmínek překročila SŽDC v zadávacích řízeních vypisovaných přibližně od února 2016, tedy v době předcházející zrušení předmětné zakázky,“ dodal Neřold. Podle mluvčího ale současně kontrola zjistila neplatnost smlouvy mezi uchazečem Chládek & Tintěra a subdodavatelem, kterou byla prokazována chybějící kvalifikace. „Tato smlouva byla za subdodavatele podepsána osobou, která k tomu neměla potřebné oprávnění,“ dodal. To je podle něj zásadní vadou.
